

**UCHWAŁA NR
RADY POWIATU STAROGARDZKIEGO**

z dnia 2025 r.

**w sprawie przyjęcia "Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata
2026 - 2035 dla Powiatu Starogardzkiego"**

Na podstawie art. 12 pkt.11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r., poz.107 ze zm.), w związku z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r., poz. 285 t.j.) uchwala się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się "Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2026 - 2035 dla Powiatu Starogardzkiego", stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Starogardzkiego.

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

**BRAK LUB
FORMALNO-PROWNYCH**

Jakub Kubiak
RADCA PRAWNY
LP.GD-2881

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
NA LATA 2026-2035
DLA POWIATU STAROGARDZKIEGO**

Gdynia – Starogard Gdański, czerwiec – wrzesień 2025 r.

Spis treści

Spis treści	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego	4
1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.2. Definicje i określenia	6
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 i powiecie starogardzkim.....	22
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne	28
2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja	36
2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu	42
2.6. Czynniki gospodarcze.....	51
2.7. Ochrona środowiska naturalnego	53
2.8. Źródła ruchu	57
2.9. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla	59
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	67
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	67
3.2. Prognoza popytu	71
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	74
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci	74
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	81
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe	86
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	90
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	94
7. Organizacja rynku przewozów	97
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji	97
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	102
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	105
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	110
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania	112
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	116

12. Konsultacje społeczne	119
Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim	120
Spis tabel	121
Spis rysunków.....	123

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Starogardzkiego jest dokumentem strategicznym, który wyznacza kierunki rozwoju, organizacji i modernizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu. Uwzględnia on kompleksowo uwarunkowania demograficzne, przestrzenne, środowiskowe oraz społeczno-gospodarcze, stanowiąc podstawę do podejmowania decyzji w zakresie planowania i realizacji usług przewozowych.

Dokument został opracowany w zgodzie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Uwzględnia on również cele i założenia dokumentów strategicznych wyższego szczebla – zarówno krajowych, jak i regionalnych – w tym Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, a także polityk i wytycznych Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonej mobilności oraz ochrony środowiska.

Plan określa szczegółowe zasady organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu starogardzkiego, wskazując priorytety w zakresie kształtowania sieci połączeń, integracji różnych form transportu oraz zapewnienia wysokiej jakości usług przewozowych. Zawiera on m.in.:

- prognozy popytu na usługi transportowe w perspektywie krótko-, średnio- i długoterminowej;
- planowaną sieć komunikacyjną, wraz z określeniem węzłów przesiadkowych oraz kluczowych ciągów transportowych;
- standardy jakości i bezpieczeństwa obsługi pasażerów, obejmujące m.in. dostępność dla osób o ograniczonej mobilności;
- model organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego, w tym źródła finansowania, formy współpracy z operatorami oraz mechanizmy kontroli jakości usług.

Wdrożenie planu ma na celu nie tylko zapewnienie powszechnego, równomiernego i sprawiedliwego dostępu mieszkańców do usług przewozowych, ale również:

- poprawę spójności terytorialnej gmin powiatu;
- integrację systemów transportu lokalnego z siecią regionalną i krajową;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez rozwój niskoemisyjnych i przyjaznych środowisku środków komunikacji;
- wspieranie zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego powiatu poprzez lepszą

dostępność miejsc pracy, edukacji, opieki zdrowotnej i usług publicznych.

Dzięki realizacji zapisów planu, transport zbiorowy w Powiecie Starogardzkim ma stać się nowoczesny, efektywny i przyjazny zarówno mieszkańcom, jak i środowisku, stanowiąc kluczowy element spójnej polityki mobilności w regionie.

1.1. 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 (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684).

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.

Treść planu koncentruje się na następujących kwestiach:

- metodyce opracowywania dokumentu planistycznego w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- analizie uwarunkowań wpływających na rozwój sieci transportowej;
- identyfikacji obszaru, na którym planowane jest wykonywanie przewozów;
- analizie obecnych i prognozowanych potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem rozmieszczenia obiektów użyteczności publicznej, zagęszczenia ludności oraz zapewnienia dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczoną mobilnością;
- określeniu preferowanych środków transportu;
- planowanej ofercie przewozowej wraz z określeniem oczekiwanych standardów usług, uwzględniających jakość, wymagania środowiskowe i dostępność infrastruktury przystankowej;
- zasadach funkcjonowania rynku przewozowego;
- organizacji systemu informacji pasażerskiej;
- źródłach i mechanizmach finansowania usług transportowych;
- kierunkach rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz zasadach planowania oferty przewozowej, w tym prezentacji planowanej oferty wraz z uzasadnieniem przyjętych rozwiązań.

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały udostępnione przez powiat starogardzki, Główny Urząd Statystyczny oraz gminy powiatu starogardzkiego.

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

W planie przytoczono także informacje pochodzące z publikacji branżowych, serwisów internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

1.2. 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:

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- **B&R (Bike & Ride)** – system parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **CNG** (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- **FRPA** – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, regulowany ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 402 ze zm.);
- **infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego** – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- **jst** – jednostka samorządu terytorialnego;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez miasto na obszarze jego właściwości – miasta i gmin, które z miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – drogowe przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego inne niż komunikacja miejska oraz przewozy metropolitalne; w ramach komunikacji regionalnej mogą być realizowane odpowiednio przewozy: gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie – na liniach zwykłych i przyspieszonych;

- **K&R (Kiss & Ride)** – system parkingów zlokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – 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;
- **paliwa alternatywne** – paliwa lub energia wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub gaz płynny (LPG);
- **PKS w Starogardzie Gdańskim** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA, z siedzibą przy ul. Pelplińskiej 21, 83-200 Starogard Gdański, zwana także operatorem lub PKS;
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „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;

- **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;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;
- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, w opracowaniu nazywany także autobusem wyposażonym w ogniwa paliwowe;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu; punkt ładowania może być małej mocy (do 22 kW, z wyłączeniem urządzeń do mocy 3,7 kW zainstalowanych np. w budynkach mieszkalnych) lub dużej mocy (większej niż 22 kW);
- **punkt tankowania CNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;

- **punkt tankowania LNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **P&R (Park & Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie zlokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285);
- **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;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostęp-

ności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;

- **Związek** – Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny, z siedzibą przy ul. Pelplińskiej 21, 83-200 Starogard Gdański.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „powiat starogardzki”, „miasto Starogard Gdański” czy „gmina Starogard Gdański”, zgodnie z ogólnymi zasadami gramatyki, czyli z małej litery, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy nazwy te użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy.

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 gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności, będący efektem upowszechnienia motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, w tym przede wszystkim zanieczyszczeniem środowiska i wyczerpywaniem przepustowości dróg, co prowadzi w efekcie do częstego występowania kongestii. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Rozwój zrównoważonej mobilności ma przyczyniać się do zwiększenia dostępności obszarów miejskich, zapewnienia warunków jej rozwoju poprzez wzrost bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko.

Publiczny transport zbiorowy powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy też inne cechy.

Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektromobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2020 r. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”² uznaje mobilność i transport jako istotne dla wszystkich, dla której najpoważniejszym wyzwaniem jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie jej bardziej zrównoważonego charakteru. W dokumencie stwierdzono, że powodzenie Europejskiego Zielonego Ładu³ zależy od zdolności społeczeństwa do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu. W Strategii przyjęto

² Komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM(2020) 789 final.

³ Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

mechanizm gruntownej transformacji, w celu ograniczenia emisji z sektora transportu o 90% do 2050 r. Przejście na mobilność bezemisyjną uznano za proces nieodwracalny. W tym celu wszystkie rodzaje transportu mają być bardziej zrównoważone, a rozwiązania alternatywne szeroko dostępne, przy odpowiednich zachętach wspierających transformację.

Strategia określa cele pośrednie dla wyznaczenia drogi transformacji, w szczególności:

- w zakresie ograniczenia uzależnienia od paliw kopalnych:
 - do 2030 r. użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 tys. ciężarowych;
 - do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy i nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne;
- w zakresie wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu:
 - do 2030 r. regularny transport zbiorowy w Unii Europejskiej na dystansie do 500 km będzie neutralny pod względem emisji CO₂;
 - do 2030 r. będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu;
- w zakresie inteligentnej mobilności:
 - do 2030 r. wprowadzenie zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych;
 - wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2021-2027, określa dla funduszy EFRR, EFS+, Funduszu Spójności oraz EFMRA następujące cele polityki:

- 1) Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki wspieraniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej oraz regionalnej łączności cyfrowej;
- 2) Bardziej przyjazna dla środowiska, niskoemisyjna i przechodząca w kierunku gospodarki zeroemisyjnej oraz odporna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetycznej, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, łagodzenia zmian klimatu i przystosowania się do nich, zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem oraz zrównoważonej mobilności miejskiej;
- 3) Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności;
- 4) Europa o silniejszym wymiarze społecznym, bardziej sprzyjająca włączeniu społecznemu i wdrażająca europejski filar praw socjalnych;
- 5) Europa bliższa obywatelom dzięki wspieraniu zrównoważonego i zintegrowanego rozwoju wszystkich rodzajów terytoriów i inicjatyw lokalnych.

W ramach celu polityki nr 2 rozporządzenie wymienia w zakresach interwencji m.in. odnoszące się do transportu zbiorowego:

- 077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu;
- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację taboru bezemisyjnego;
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny;
- 083 – Infrastruktura rowerowa;
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego;
- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski;
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych.

Fundusze będą prowadzić do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii. Zasadami horyzontalnymi są: poszanowanie praw podstawowych, przestrzeganie Karty praw podstawowych UE, wdrażanie i stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, zapewnienie równości mężczyzn i kobiet, zapobieganie dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.

Przydzielanie pomocy ze środków europejskich przekazywane będzie w ramach zawartej umowy partnerstwa.

Wspieranie rozwoju terytorialnego odbywać się będzie w podobny sposób, jak w okresie finansowania 2014-2020, tj. poprzez zintegrowane inwestycje terytorialne, rozwój lokalny kierowany przez społeczność oraz inne narzędzia wspierające opracowane przez państwo członkowskie, na podstawie przyjętych strategii terytorialnych i rozwoju lokalnego.

Z kolei Fundusz Sprawiedliwej Transformacji będzie wspierać realizację celu szczegółowego, jakim jest umożliwienie regionom i ludności łagodzenia skutków transformacji – wpływających na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko – w kierunku osiągnięcia celów Unii na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do 2050 r. w oparciu o porozumienie paryskie.

Strategię wykorzystania funduszy europejskich w Polsce w ramach polityki spójności określa Umowa Partnerstwa.

„Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”⁴, obejmuje działania realizowane w ramach wszystkich pięciu celów polityki spójności Unii Europejskiej

⁴ https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnerstwa_na_lata_2021_2027.pdf, dostęp: 30.06.2025 r.

oraz cel dodatkowy – w postaci łagodzenia wpływu na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko skutków transformacji dla osiągnięcia wyznaczonych celów na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz neutralnej dla klimatu gospodarki w 2050 r.

W ramach celu CP2 – „Bardziej przyjazna dla środowiska Europa”, celem strategicznym jest budowa niskoemisyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, w ramach którego wymieniono osiem obszarów. Obszar transport niskoemisyjny i mobilność miejska obejmować ma działania realizowane w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Zakresem wsparcia w ramach tego celu i obszaru objęte mają być m.in.:

- systemy nisko- i zeroemisyjnego transportu kołowego (ekologicznie czyste pojazdy);
- cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS dla transportu publicznego);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (w tym strefy wolne od ruchu, drogi i pasy rowerowe, sieci tras rowerowych, infrastruktura rowerowa, możliwie bezkolizyjne trasy piesze);
- integracja transportu zbiorowego i nowe sposoby przemieszczania się (integracja taryfowa, systemy biletowe, systemy współdzielenia, rozwój innowacyjnych środków transportu);
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych komunikacji publicznej;
- przygotowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Działania realizowane będą przez miasta oraz w ramach ich obszarów funkcjonalnych, z preferencją posiadających plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Oczekiwanymi rezultatami celu CP2 będą: zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach, poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost liczby taboru nisko- i zeroemisyjnego w strukturze floty operatorów i wzrost gęstości tras rowerowych w miastach.

W ramach celu CP3 – „Lepiej połączona Europa”, wymieniono natomiast obszar – poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów.

Wsparcie w ramach tego obszaru dotyczy m.in. działań obejmujących:

- infrastrukturę do obsługi pasażerów przewozów wewnątrzwojewódzkich, wewnątrzpowiatowych i wewnątrzgminnych;
- rozbudowę infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego, unowocześnienie taboru i infrastruktury, dostosowanie obiektów

- i pojazdów do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi lub regionalnymi centrami wzrostu;
- integrację i promocję różnych form transportu, w tym rozwój węzłów przesiadkowych, w szczególności integrujących z transportem szynowym, rozwój parkingów P&R;
 - rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych i ich ochronę poprzez: tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, uzupełnianie braków w infrastrukturze wzdłuż dróg oraz w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych, a także służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu;
 - wsparcie rozwoju nowych rodzajów zrównoważonego transportu zbiorowego (transport na żądanie oraz promocję nisko- i zeroemisyjnego transportu zbiorowego i indywidualnego).

Oczekiwanymi rezultatami realizacji celu CP3 będą m.in.: zmniejszenie dysproporcji w dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa, w tym poprzez przeniesienie części potoków pasażerskich na publiczny transport zbiorowy i inne środki zrównoważonego transportu, rozwój skomunikowania pieszo-rowerowego, zwiększenie bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu, wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, w tym jego przywracanie.

Instrumentami realizacji Umowy Partnerstwa będą krajowe i regionalne programy, które wraz z Umową stworzą spójny system dokumentów programowych polityki spójności w perspektywie 2021-2027 w Polsce. W województwie pomorskim jest to „Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027”.

Przyjęta przez Radę Ministrów „Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”⁵ jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i stanowi narzędzie do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny.

Strategia określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania, a jej celem głównym jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Celem szczegółowym III jest „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrównoważony

⁵ *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24.02.2017 r., M. P. z 2017 r., poz. 260.

rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”. Kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”. Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wskazano:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich i związanych z poprawą jakości powietrza;
- realizację strategii zrównoważonej mobilności miejskiej, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego.

W ramach obszaru transportu jako kierunek interwencji dokument wymienił „zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”.

Wśród działań wymieniono natomiast:

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, integrację biletową pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;
- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego; promocję ruchu rowerowego i pieszego;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

Aktualnie w opracowaniu jest dokument „Koncepcja rozwoju kraju 2050”.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”⁶ wymieniła siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym: adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną

⁶ „Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r., www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego, dostęp: 30.06.2025 r.

i warunki życia w regionach. Jako problemy wskazano m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzennie oraz funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

Strategia określiła cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument zdefiniował podstawowe zasady polityki regionalnej jako:

- subsydiarność;
- zintegrowane podejście terytorialnego;
- partnerstwo i współpracę;
- koncentrację terytorialną i tematyczną;
- podejmowanie decyzji w oparciu o dowody;
- warunkowość zrównoważonego inwestowania.

Strategia zdefiniowała trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy nr 1 – „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowano na takie obszary strategicznej interwencji jak: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach opisywanego celu nakreślono kierunek działań nr 1.5 – „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej.

Jako działania w ramach tego celu wymieniono m.in.:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich związanych z poprawą jakości powietrza oraz adaptacją do zmian klimatu obszarów miejskich, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi wykorzystania OZE i ochroną środowiska naturalnego;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i osób z niepełnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Cel szczegółowy nr 3 – „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast i wykorzystanie ich doświadczenia do współpracy i powiązań z innymi

jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądany obszar takiego współdziałania dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategię rozwoju ponadlokalnego.

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”⁷ określa się jako misję nakreślenie kierunków rozwoju transportu – aby etapowo do 2030 r. możliwe było zwiększenie dostępności transportowej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Celem głównym Strategii jest „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”.

Dokument wymienia następujące kierunki interwencji:

1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Jako priorytet usprawnienia zarządzania transportem miejskim określono redukcję kongestii w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, m.in. poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich oraz promowanie łańcuchów ekomobilności – ruchu rowerowego i pieszego, a także promowanie wykorzystania transportu szynowego.

W kwestii rozwoju transportu miejskiego dokument przewiduje:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi w aspekcie przestrzennym, sieciowym, taryfowym i informacyjnym;

⁷ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

- promowanie tworzenia stref uspokojonego ruchu w centrach miast oraz rozwiązań dla logistyki transportu towarów;
- zwiększenie dostępności transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obrębie obszarów miejskich i aglomeracyjnych;
- stopniową wymianę taboru na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- wdrożenie wspólnego systemu informatycznego i telekomunikacyjnego dla wszystkich rodzajów transportu;
- upowszechnienie nowych form mobilności, w szczególności poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania i stref centralnych z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocję wspólnego podróżowania, promowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej oraz ruchu rowerowego i pieszego;
- promowanie rozwiązań zmniejszających popyt na transport.

W ramach kierunku nr 2 w obszarze pasażerskiego transportu kolejowego przewiduje się realizację projektu „Wspólny Bilet”, którego celem będzie umożliwienie pasażerom zakupu biletu na cały przejazd niezależnie od przewoźnika, docelowo zintegrowanego także z podsystemami regionalnymi i lokalnymi. Przewiduje się także włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny bilet”.

Strategia przewiduje wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w transporcie, takich jak np. rozwój elektronicznego systemu poboru opłat, mobility as a service, czy też pojazdy autonomiczne.

W ramach kierunku nr 3 Strategia przewiduje:

- stworzenie warunków do rozwoju transportu publicznego na terenie całego kraju, w tym poprzez system jego finansowania;
- koordynację zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie: województwo – powiat – gmina;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów zmotoryzowanym transportem indywidualnym;
- rozwijanie koncepcji „Wspólny Bilet”;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- promocję i rozwój ruchu rowerowego i pieszego.

W dokumencie wskazano, że wsparcie udzielane będzie m.in. dla:

- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;

- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, transportu zbiorowego;
- systemów współdzielenia pojazdów;

przy jednoczesnym ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

W dokumencie przewiduje się szereg działań promocyjnych dotyczących w szczególności:

- elektryfikacji transportu drogowego;
- niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii;
- wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- tworzenia stref ograniczonej emisji transportu.

Działaniem wymienionym w ramach tego kierunku jest także zmniejszenie kongestii transportu, które ma być realizowane poprzez zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób, wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego, budowę systemów parkowania P&R i B&R, zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności.

„Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności”⁸ jest dokumentem programowym stanowiącym podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Dokument ten oparty został na Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. – ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.02.2021 r.).

Środki pozyskane w ramach Planu przeznaczone będą na przedsięwzięcia związane z transformacją klimatyczną i cyfryzacją, w tym w szczególności na inwestycje w transport szynowy w miastach i w regionalny pasażerski tabor kolejowy.

Proponowane działania wymienione w tym dokumencie są zgodne z zapisami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Samorządy otrzymają wsparcie m.in. w zakresie inwestycji na rozbudowę infrastruktury i na środki transportu zapewniające czyste środowisko, w szczególności w nisko- i zeroemisyjny tabor autobusowy oraz pasażerski tabor kolejowy.

⁸ <https://www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/krajowy-plan-odbudowy-i-zwiekszania-odpornosci>, dostęp: 30.06.2025 r.

Jednym z celów szczegółowych planu jest zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności.

Oczekiwanymi rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM_{2,5} i PM₁₀);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół sześciu komponentów:

- A. Odporność i konkurencyjność gospodarki;
- B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
- C. Transformacja cyfrowa;
- D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
- E. Zielona, inteligentna mobilność;
- F. Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

W ramach każdego z komponentów określono cel, cele szczegółowe reformy i inwestycje.

Cel komponentu E to „Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa”.

W ramach celu E określono cele szczegółowe:

- E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, a w nim reformę „E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”;
- E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, a w nim reformy: „E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” oraz „E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”.

W ramach reformy E1.1 określono m.in. inwestycje „E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”, której celem jest zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

Dokument założył wprowadzenie ustawowego obowiązku wymiany autobusów na elektryczne i wodorowe w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców (od 2025 r. każdy przetarg w takich miastach miałby dotyczyć autobusów elektrycznych lub wodorowych). W Planie przyjęto także dwukrotne zwiększenie liczby pojazdów o zerowej emisji do 2026 r. i jednocześnie wsparcie zakupu 579 szt. autobusów zero- i niskoemisyjnych dla obszarów pozamiejskich.

Dokument założył również utrzymanie wsparcia do przewozów pozamiejskich z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Przyjęto w nim także wprowadzenie opłaty rejestracyjnej i podatku od posiadania pojazdu – uzależnionych od ich emisyjności.

Plan przewiduje, że wsparcie będzie udzielane także dla opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim i powiecie starogardzkim

Problematyka publicznego transportu zbiorowego zawarta została w różnych dokumentach strategicznych województwa pomorskiego.

W „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030”⁹ jako jedno z wyzwań określono spójność wewnętrzną regionu i mobilności mieszkańców.

W Strategii zdefiniowano trzy cele strategiczne województwa:

1. Trwałe bezpieczeństwo;
2. Otwarta wspólnota regionalna;
3. Odporna gospodarka.

Dla każdego z celów strategicznych określono po cztery cele operacyjne.

W ramach celu „1. Trwałe bezpieczeństwo” jako jeden z pożądaných kierunków zmian wymieniono zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń powietrza w szczególności z tzw. niskiej emisji. W ramach tego celu zdefiniowano jako cel operacyjny „1.1. Bezpieczeństwo środowiskowe”.

W ramach celu „2. Otwarta gospodarka” jako jeden z pożądaných kierunków zmian wymieniono natomiast poprawę dostępności transportowej, w tym w szczególności ograniczenie wykluczenia transportowego i ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz wzrost bezpieczeństwa komunikacyjnego. Jednym z wymienionych celów operacyjnych jest „2.4 Mobilność”.

Wśród przesłanek realizacji tego celu w Strategii wymieniono:

- zmiany popytu na transport, do których nie dostosowuje się transport publiczny, co wymaga podjęcia szczególnych działań w obszarze organizacji obsługi transportowej, z naciskiem na rozwój oferty transportu zbiorowego i aktywnej polityki miejskiej promującej transport publiczny;

⁹ Strategia przyjęta uchwałą nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

- spadek opłacalności świadczenia usług transportem publicznym, czego efektem jest ograniczanie oferty przewozowej prowadzące do wykluczenia transportowego części mieszkańców województwa, pozbawionych możliwości korzystania z samochodu, w tym w szczególności seniorów oraz dzieci;
- niedostateczną integrację transportu zbiorowego, w sferze organizacyjnej i taryfowo-biletowej, co jest niezrozumiałe i uciążliwe, zarówno dla mieszkańców województwa, jak i turystów.

W ramach celu operacyjnego „2.4. Mobilność” wymienione zostały następujące ukierunkowania tematyczne:

- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego (liniowej i węzłowej);
- tabor niskoemisyjny, w tym zeroemisyjny;
- poprawa bezpieczeństwa drogowego;
- modelowanie popytu w indywidualnym transporcie samochodowym;
- rozwój współdzielonych środków transportu;
- upowszechnienie mobilności aktywnej;
- rozwój infrastruktury elektromobilności i paliw alternatywnych.

W ramach uwarunkowań terytorialnych wymieniono rozwój infrastruktury transportu zbiorowego oraz taboru niskoemisyjnego, w tym w szczególności miejskie obszary funkcjonalne i tereny o sezonowo wysokim ruchu turystycznym oraz obszary cechujące się niską dostępnością transportową.

W ramach zobowiązań Strategii wyspecyfikowano:

- wdrożenie ujednoliconego systemu poboru opłat w transporcie publicznym, obejmującego całe województwo;
- opracowanie optymalnego modelu organizacji transportu zbiorowego w regionie;
- opracowanie kompleksowej koncepcji rozwoju sieci kolejowej w województwie pomorskim.

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”¹⁰ jest dokumentem stworzonym dla realizacji celu 3. polityki – pn. „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności” w zakresie transportu w perspektywie finansowej 2021-2027, dla Funduszy Europejskich dla Pomorza na lata 2021-2027.

Dokument ten określił wyzwania i wizję dla systemu transportowego i transformacji cyfrowej oraz cele szczegółowe i priorytety, zdefiniowane na podstawie celów strategicznych

¹⁰ Program przyjęty uchwałą nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 r., <https://strategia2030.pomorskie.eu/2022/08/31/regionalny-program-strategiczny-w-zakresie-mobilnosci-i-komunikacji-przyjety>, dostęp: 30.06.2025 r.

i operacyjnych „Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2030”, w tym celu operacyjnego „2.4. Mobilność”.

Jako cel szczegółowy nr 1 zdefiniowano „Zrównoważoną mobilność zbiorową i aktywną”, a w nim wyznaczono dwa priorytety:

- 1.1. – Zintegrowany system infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej;
- 1.2. – Wysoka jakość usług mobilności pasażerskiej.

Oczekiwane efekty według opisywanego dokumentu stanowić będą m.in. wzrost udziału transportu zbiorowego w obsłudze transportowej regionu, spadek udziału podróży transportem indywidualnym i zmniejszenie liczby pojazdów transportu zbiorowego o konwencjonalnym napędzie oraz obniżenie średniej wieku taboru do organizacji kolejowych przewozów pasażerskich w regionie.

Wśród wskazanych działań w poszczególnych priorytetach wymieniono także działania dotyczące publicznego transportu autobusowego:

- 1.1.2. – Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego;
- 1.1.3. – Budowa i przebudowa węzłów integracyjnych i przystanków;
- 1.2.2. – Zakup taboru do organizacji regionalnych i wewnątrzpowsiatowych przewozów drogowych i szynowych innych niż kolej;
- 1.2.4. – Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego.

W ramach działania nr 1.1.2. w zakresie interwencji przewidziano m.in. budowę infrastruktury paliw alternatywnych do ładowania, w tym szybkiego ładowania pojazdów miejskiego transportu zbiorowego. W ramach działania nr 1.1.3. przewidziano natomiast m.in. budowę parkingów P&R i sieci buspasów oraz modernizację przystanków publicznego transportu zbiorowego.

Działanie nr 1.2.2. obejmuje interwencję w zakup i modernizację taboru autobusowego zero- lub niskoemisyjnego (pojazdy elektryczne, hybrydowe (spalinowo-elektryczne) lub wodorowe) oraz trolejbusów i tramwajów do przewozów pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym.

Działanie nr 1.2.4. obejmuje interwencję w zwiększenie częstotliwości kursowania i koordynację rozkładów jazdy oraz integrację systemową, w tym taryfowo-biletową.

Jako wskaźniki rezultatu wymieniono w Programie w szczególności:

- osiągnięcie w 2030 r. progu 50% udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w strukturze floty autobusowego transportu zbiorowego;
- zakup 160 autobusów, w tym 120 nisko- i zeroemisyjnych;
- budowę i przebudowę 45 obiektów P&R;

- uruchomienie 8 nowych punktów tankowania i ładowania pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

Dokument zawiera ponadto analizę scenariuszową dla trzech modeli: WA – dynamicznego rozwoju, WB – stabilnego rozwoju oraz WC – zachowawczego, z wyborem modelu WB. W przyjętych w modelu WB zasadach miejskiej polityki transportowej zakłada się wymianę taboru transportu miejskiego poprzez umiarkowany wzrost liczby pojazdów o wyższym standardzie EURO i umiarkowany spadek liczby pojazdów o niższym standardzie EURO. Przewiduje się także wprowadzanie ograniczeń ruchu samochodowego w strefach śródmiejskich największych miast, rozwój stacji tankowania wodoru, LNG/LPG i publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych we flocie pojazdów publicznych. Przewiduje się także obligatoryjne wdrażania w miejskich obszarach funkcjonalnych planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

Program „Fundusze Europejskie dla Pomorskiego 2021-2027”¹¹ zawiera priorytety interwencji dotyczące wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej z horyzontu finansowania 2021-2027.

Priorytet nr 3 „Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza” dotyczy realizacji celu szczegółowego określonego w art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia (UE) 2021/1058 „(viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej” i przeznaczony jest dla miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Środki pomocowe skierowane będą przede wszystkim na:

- rozwój infrastruktury transportu publicznego (węzły integrujące);
- rozwój linii autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych;
- zakup taboru transportu publicznego – zeroemisyjnego i niskoemisyjnego spełniającego wymogi dla ekologicznie czystych pojazdów;
- rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych;
- cyfryzację transportu miejskiego;
- rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego.

Poza tym przewiduje się działania edukacyjne.

W ramach realizacji priorytetu przewiduje się zastosowanie instrumentu terytorialnego ZIT.

Priorytet nr 4 „Fundusze europejskie dla lepiej połączanego Pomorza” związany jest z realizacją celu szczegółowego określonego w art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia (UE) 2021/1058

¹¹ <https://funduszeuropomorskie.pl/dokumenty/3837-program-fundusze-europejskie-dla-pomorza-2021-2027>, dostęp: 30.06.2025 r.

„(ii) rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej” i przeznaczony został przede wszystkim na rzecz rozwoju mobilności regionalnej.

Dofinansowane będą przedsięwzięcia obejmujące rozwój infrastruktury drogowej dróg wojewódzkich oraz zakup taboru kolejowego dla przewozów o charakterze regionalnym, dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

„Strategia Rozwoju Powiatu Starogardzkiego na lata 2021-2027”¹² określiła misję i wizję rozwoju powiatu, a także cztery cele strategiczne i cele operacyjne dla każdego z nich. W każdym z celów operacyjnych określono działania do realizacji.

Cel strategiczny „1. Poprawa stanu i warunków bezpieczeństwa środowiskowego oraz energetycznego” zawiera jeden cel operacyjny – „1.1 Zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń środowiska i ochrona dziedzictwa naturalnego”, dla którego wśród działań wymieniono:

- 1.1.2 Ograniczenie emisji liniowej – komunikacyjnej;
- 1.1.4 Promocję postaw ekologicznych.

W ramach realizacji działania nr 1.1.2 przewiduje się:

- wprowadzanie do ruchu autobusów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych;
- wdrożenie energooszczędnych i niskoemisyjnych rozwiązań w zbiorowym transporcie publicznym poprzez nowoczesne systemy zarządzania ruchem;
- budowę systemów zasilania dla wprowadzanych energooszczędnych i niskoemisyjnych środków transportu;
- dążenie do wprowadzenia nowych niskoemisyjnych paliw i technologii, szczególnie w systemie transportu publicznego i służb;
- rozwój i zwiększanie efektywności systemu transportu publicznego, w szczególności poprzez zwiększenie sieci linii komunikacyjnych lub zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów;
- politykę cenową opłat za przejazdy i zsynchronizowanie rozkładów jazdy transportu zbiorowego zachęcające do korzystania z systemu transportu zbiorowego;
- rozwój systemu tras rowerowych i infrastruktury rowerowej;
- wspieranie rozwiązań proekologicznych w zakresie transportu np. wspieranie stacji ładowania pojazdów elektrycznych;
- tworzenie parkingów typu Park&Ride, Bike&Ride.

¹² Strategia przyjęta uchwałą nr XXVIII/275/2021 Rady Powiatu Starogardzkiego z dnia 23 czerwca 2021 r.

W ramach działania nr 1.1.4 przewiduje się edukację i zwiększenie dostępu do wiedzy ekologicznej, w tym wdrażanie programów edukacyjnych w szkołach, udział w ogólnopolskich kampaniach społecznych, prowadzenie konkursów i inne inicjatywy lokalne.

Cel strategiczny „2. Rozwój gospodarczy i infrastrukturalny powiatu” zawiera trzy cele operacyjne, w tym „2.1 Rozwijanie infrastruktury powiatu”, a w nim jedno działanie – „2.1.1 Budowa i modernizacja dróg, mostów, chodników, ścieżek rowerowych i parkingów oraz budynków użyteczności publicznej”.

Powiat Starogardzki oraz gminy: Bobowo, Starogard Gdański (miejska), Starogard Gdański (wiejska) i Zblewo, na mocy Porozumienia nr 1/PG.031.1.2021 z dnia 18 kwietnia 2023 r., powołały Związek ZIT mający na celu współpracę jednostek samorządu terytorialnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego przy realizacji instrumentu Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Opracowany dokument „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego 2021-2027”¹³ określa wizję, cel strategiczny, trzy priorytety i kierunki interwencji dla obszaru.

W ramach priorytetu „I. Silna gospodarka i wysoka mobilność” jednym z wymienionych kierunków interwencji jest „4. Zwiększenie mobilności mieszkańców”.

W zakresie transportu i mobilności dokument określa ponadto cztery cele:

- nr 1 – „Zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego wśród dostępnych sposobów przemieszczania się mieszkańców MOF, tym samym utrzymanie i rozwój przepustowości dróg i skrzyżowań w odpowiedzi na wzrastającą liczbę pojazdów”;
- nr 2 – „Wdrożenie pojazdów zero- i niskoemisyjnych przyjaznych środowisku”;
- nr 3 – „Intensyfikacja wykorzystania transportu rowerowego jako środka transportu do codziennego przemieszczania się”;
- nr 4 – „Zwiększenie stopnia akceptacji systemu transportowego ze strony społeczności lokalnej, tym samym zwiększenie poczucia bezpieczeństwa”.

Środkiem do osiągnięcia pierwszego celu ma być m.in.:

- wzmocnienie stopnia atrakcyjności i wykorzystania publicznego transportu zbiorowego;
- rozwój sieci połączeń, także w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej;
- podniesienie standardu obsługi pasażerów, w tym w szczególności w zakresie obsługi osób o ograniczonej zdolności ruchowej – poprzez zakup nowoczesnego taboru;
- rozwój porozumień integrujących przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej.

¹³ Strategia przyjęta uchwałą nr LIV/525/2024 Rady Powiatu Starogardzkiego z dnia 31 stycznia 2024 r.

Jednym ze środków do osiągnięcia drugiego z wymienionych celów ma być zakup pojazdów z baterijnym napędem elektrycznym lub pojazdów niskoemisyjnych oraz pilotażowe uruchomienie połączeń regionalnych autobusami elektrycznymi, w celu promowania zmian i ograniczenia emisji spalin.

Wśród listy projektów wymienionych w Strategii przewidzianych do realizacji w ramach mechanizmu ZIT, dla Priorytetu I – kierunku interwencji nr 4 – wskazano przedsięwzięcie pn. „Poprawa jakości powietrza i stanu ochrony środowiska naturalnego poprzez wymianę taboru komunikacyjnego do przewozów o charakterze użyteczności publicznej na zeroemisyjny/niskoemisyjny”. W ramach tego przedsięwzięcia przewiduje się zakup 7 szt. autobusów zeroemisyjnych i/lub ekologicznie czystych niskoemisyjnych, o pojemności pasażerskiej 490 osób. Autobusy te mają spełniać wymogi ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE¹⁴.

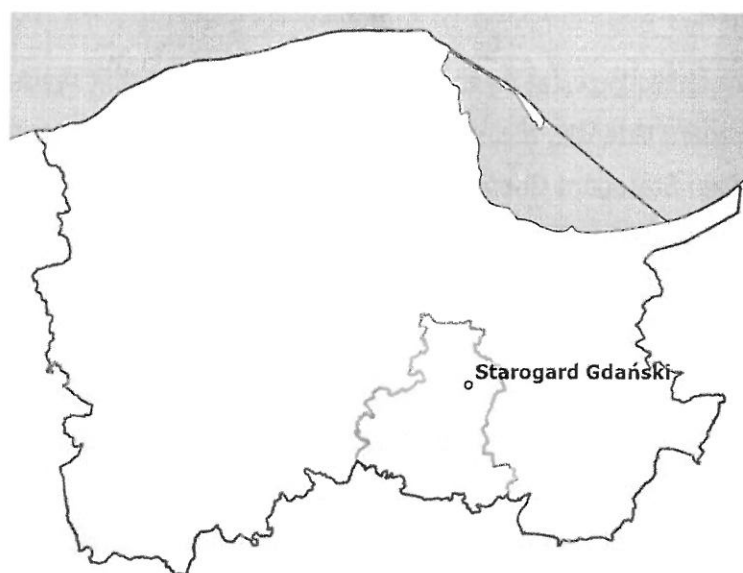
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Rozpoznanie potrzeb transportowych danego obszaru należy poprzedzić wcześniejszą analizą położenia geograficznego i zagospodarowania przestrzennego. Sieć osadnicza, urbanizacja, gęstość zaludnienia, struktura użytkowania gruntów, rzeźba terenu, lokalizacja szkół i zakładów pracy – wszystko to będzie kształtowało kierunki oraz intensywności potoków pasażerskich. Niezależnie od specyfiki zadanego obszaru, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu zbiorowego, m.in.:

- długość podróży wiąże się z wielkością obszaru realizacji potrzeb przewozowych, przy czym istotne jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnego narażenia na kongestie ruchu;
- wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych zależy od przestrzennego rozmieszczenia funkcji, jak i ukształtowania terenu;
- wysoka gęstość zaludnienia wpływa w niewielkim stopniu na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, natomiast wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obsługiwanego obszaru;
- ograniczenie liczby podróży można osiągnąć poprzez skupienie atrakcyjnych miejsc (pracy, nauki, spędzania wolnego czasu) w bliskim sąsiedztwie osiedli ludzkich;

¹⁴ Dyrektywa 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego, Dz. Urz. UE z 15.05.2009 r., L 120/5.

- realizowana polityka przestrzenna w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży (mieszkańcy nie rezygnują z nauki i pracy);
 - także na terenach miejskich obserwowana jest naturalna skłonność do rezygnacji z transportu indywidualnego lub zbiorowego na rzecz podróży pieszych i rowerowych, jednak pod warunkiem, że trasa jest przystępna, bezpieczna i relatywnie krótka (można założyć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km);
 - na popyt na podróże rowerem istotnie wpływają warunki atmosferyczne oraz sezonowość.
- Położenie powiatu starogardzkiego pokazano na rys. 1.



Rys. 1. Położenie powiatu starogardzkiego na tle województwa pomorskiego.

Źródło: opracowanie własne.

Informacje ogólne o położeniu – powiat starogardzki

Powiat starogardzki leży w południowo-wschodniej części województwa pomorskiego, bez dostępu do morza. Od północy graniczy z powiatem gdańskim, od wschodu z powiatem tczewskim, od zachodu z powiatami chojnickim i kościerskim, zaś od południa – z województwem kujawsko-pomorskim (powiaty tucholski i świecki). Fizycznogeograficznie, obszar powiatu znajduje się w granicach Pojezierza Południowobałtyckich, będących częścią Niżu Środkowo-europejskiego. Według geograficznej regionalizacji Polski, zachodnia część powiatu należy do mezoregionu Bory Tucholskie, a wschodnia – do Pojezierza Starogardzkiego. Północna część

(okolice Skarszew) mieści się w granicach Pojezierza Kaszubskiego. Z dłuższych i ważniejszych rzek w powiecie wymienić można Wierzycę i Wdę.

Obszar powiatu leży w strefie klimatu umiarkowanego, pozostając w strefie oddziaływania Morza Bałtyckiego. Nieco surowszy klimat panuje w południowo-zachodniej części powiatu (Bory Tucholskie). Według danych IMGW¹⁵, obejmujących wielolecie 1991-2020, na obszarze powiatu starogardzkiego średnie temperatury powietrza w styczniu wahają się między -2°C a 0°C. Dla lipca wartość ta wynosi ok. 18-19°C. Miesięczne sumy opadów są charakterystyczne dla większości obszarów pojeziernych w Polsce i wynoszą ok. 30-40 mm w styczniu oraz ok. 80-90 mm w lipcu. Średnia grubość pokrywy śnieżnej (w styczniu) jest wyższa niż w strefie bezpośrednio nadmorskiej i wynosi od ok. 10 mm na wschodzie powiatu do ok. 30 mm na jego zachodzie.

Powiat starogardzki powstał wskutek reformy administracyjnej Polski z 1999 r. Siedzibą jest miasto Starogard Gdański, a w skład powiatu wchodzi łącznie 13 gmin (rys. 2.):

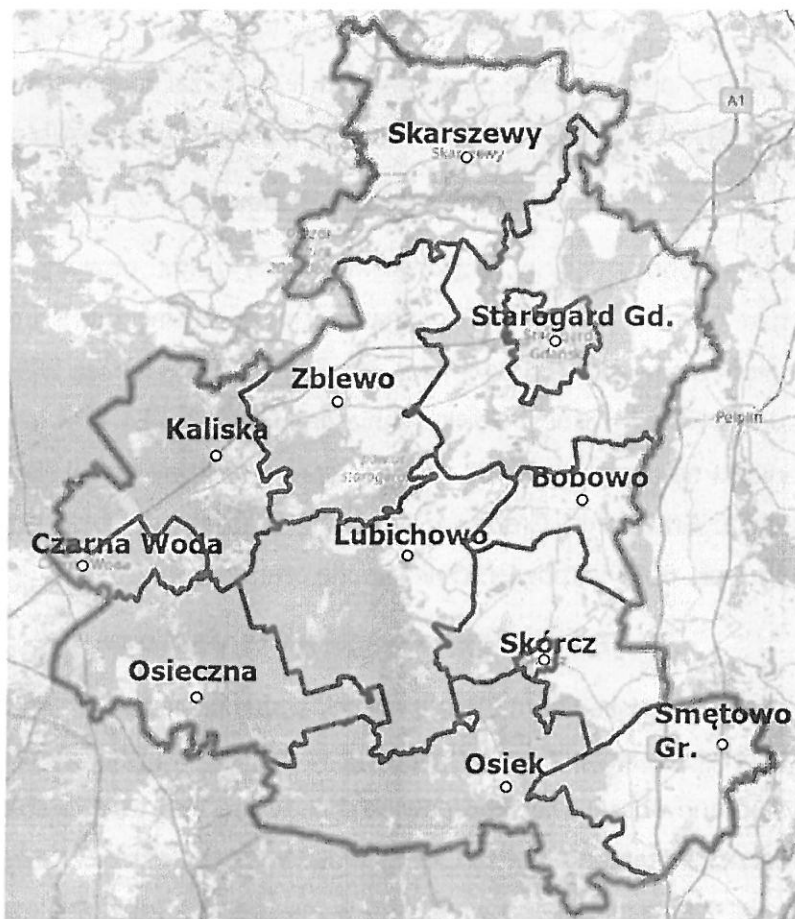
- gminy miejskie: Starogard Gdański, Skórcz;
- gminy miejsko-wiejskie: Skarszewy, Czarna Woda;
- gminy wiejskie: Bobowo, Kaliska, Lubichowo, Osieczna, Osiek, Skórcz, Smętowo Graniczne, Starogard Gdański, Zblewo.

Powiat zajmuje powierzchnię 1 346 km². Liczba mieszkańców, według stanu na koniec 2024 r., wynosiła 124 774. Oznaczało to gęstość zaludnienia na poziomie ok. 93 osób/km². W czterech miastach powiatu (Starogard Gdański, Czarna Woda, Skarszewy, Skórcz) zamieszkiwało łącznie 57 618 osób, co dało współczynnik urbanizacji na poziomie ok. 46%. Miasto Starogard Gdański jest położone względnie blisko stolicy województwa – odległość w linii prostej od Gdańska wynosi ok. 40 km.

Etnograficznie, powiat starogardzki przynależy do Kociewia – regionu kulturowego, rozciągającego się między zachodnim brzegiem Wisły a Borami Tucholskimi i Kaszubami. Miasto Starogard Gdański przez niektórych uznawane jest za stolicę regionu kociewskiego. Południowo-zachodnie krańce powiatu określane są jako pogranicze kociewsko-borowiackie.

W październiku 2021 r. funkcjonowanie rozpoczął Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny, utworzony przez powiat starogardzki oraz gminy: Smętowo Graniczne, Osiek, Skórcz i Starogard Gdański.

¹⁵ <https://klimat.imgw.pl/pl/>, dostęp: 30.06.2025 r.



Rys. 2. Podział administracyjny powiatu starogardzkiego

Źródło: opracowanie własne.

Gmina miejska Starogard Gdański

Miasto Starogard Gdański usytuowane jest we wschodniej części powiatu, nad rzeką Wieżycą. Według stanu na koniec 2024 r. liczyło 44 982 mieszkańców, co przy powierzchni 25 km² dało gęstość zaludnienia na dość wysokim poziomie ok. 1 799 os./km². Miasto jest siedzibą powiatu starogardzkiego, a przez skupienie rozmaitych usług stanowi dla niego zaplecze gospodarcze, oświatowe i kulturalne.

Pod względem urbanistycznym Starogard Gdański ma układ koncentryczny. Centralnym punktem jest rynek, otoczony przez średniowieczny układ urbanistyczny. Zabudowa mieszkaniowa ma zróżnicowany charakter, wskazać można m.in. na ponad stuletnie kamienice w centrum miasta, zabudowę jednorodzinną (głównie na południu i północy miasta), jak również blokowe osiedla mieszkaniowe (w tym pięciokondygnacyjne bloki z czasów PRL) – m.in. Osie-

dle Konstytucji 3 Maja, Osiedle ks. Henryka Szumana. W strukturze miasta wyraźnie wyodrębniają się także tereny o charakterze przemysłowym – m.in. zachodnia strona ulicy Lubichowskiej, tereny fabryki leków „Polpharma” czy destylarni alkoholi oraz elektrociepłowni.

Gmina wiejska Bobowo

Gmina wiejska Bobowo leży w środkowo-wschodniej części powiatu, granicząc z gminą wiejską Starogard Gdański (od północy), gminą Lubichowo (od zachodu), gminą Skórcz (od południa) i powiatem tczewskim (od wschodu). Według stanu na koniec 2024 r., w gminie Bobowo zamieszkiwały 3 174 osoby. Powierzchnia gminy wynosi 51 km², co przełożyło się na gęstość zaludnienia na poziomie ok. 62 os./km². Oprócz siedziby gminy (Bobowo), w jej skład wchodzi sołectwa: Grabowiec, Grabowo, Jabłówko, Smoląg i Wysoka. Gmina ma charakter typowo rolniczy – ok. 60% jej powierzchni zajmują grunty orne.

Gmina miejsko-wiejska Czarna Woda

Gmina miejsko-wiejska Czarna Woda obecny status posiada od 1 stycznia 2014 r. – została wówczas przekształcona z gminy miejskiej w miejsko-wiejską. Tym samym, z obszaru miejskiego wyłączono obszar wiejski o powierzchni 18 km² (są to dwa sołectwa: Huta Kalna i Lubiki). Powierzchnia samego miasta Czarna Woda wynosi 10 km². W ostatnim dniu 2024 r. cała gmina liczyła 2 999 mieszkańców – 2 640 w mieście (264 os./km²) i zaledwie 359 w sołectwach (20 os./km²). Gmina Czarna Woda graniczy z gminami Kaliska i Osieczna oraz z powiatem chojnickim (na zachodzie). Charakter zagospodarowania miasta Czarna Woda, położonego nad rzeką Wdą, jest typowy dla najmniejszych miast, z zabudową mieszkaniową niemal wyłącznie jednorodziną. Huta Kalna oraz Lubiki to z kolei niewielkie sołectwa, położone w otoczeniu lasów.

Gmina wiejska Kaliska

Gmina Kaliska leży w południowo-zachodniej części powiatu, granicząc z kilkoma innymi jego gminami (Zblewo, Lubichowo, Osieczna i Czarna Woda) oraz powiatami chojnickim i kościerskim. Powierzchnia gminy Kaliska wynosi 111 km². Na tym terenie (wg stanu na koniec 2024 r.) mieszkało 5 268 osób, przez co gęstość zaludnienia wyniosła ok. 47 os./km². Gminę tworzą następujące sołectwa: Bartel Wielki, Cieciora, Czarne, Dąbrowa, Frank, Iwiczno, Kaliska, Piece i Studzienice. Znaczną część gminy pokrywają lasy.

Gmina wiejska Lubichowo

Gmina Lubichowo, zajmująca powierzchnię 161 km², położona jest w środkowo-południowej części powiatu. Graniczy z gminami Osieczna, Osiek, Skórcz, Starogard Gdański, Bo-

bowo i Zblewo. Obszar gminy zamieszkiwało 6 946 osób (stan na koniec 2024 r.), zatem gęstość zaludnienia to ok. 43 os./km². Gmina Lubichowo składa się z sołectw: Bietowo, Lubichowo, Mermet, Mościska, Ocypel, Osowo Leśne, Smolniki, Szteklina, Wda, Wilcze Błota, Zelgoszcz i Zielona Góra. Przez środek gminy przepływa rzeka Wda. Część gminy na wschód od rzeki pokrywają głównie tereny rolnicze. Natomiast część na zachodnim brzegu niemal całkowicie wypełniona jest lasami (stanowią one blisko 60% całej powierzchni gminy). W południowo-zachodnim fragmencie gminy (miejscowość Ocypel i okolice) bardzo wyraźnie rozwinęła się baza turystyczna. Nad brzegiem Jeziora Wielkiego Ocypel (o powierzchni ponad 110 ha) mieści się szereg ośrodków wypoczynkowych i wypożyczalni sprzętu wodnego.

Gmina wiejska Osieczna

Gmina Osieczna położona jest w południowo-zachodnim krańcu powiatu. Graniczy z gminami Czarna Woda, Lubichowo i Osiek, a ponadto z powiatem chojnickim i (na południu) województwem kujawsko-pomorskim (powiat tucholski). Obszar gminy (o powierzchni 123 km²) zamieszkiwało 2 670 osób (stan na koniec 2024 r.). Gęstość zaludnienia wyniosła zatem zaledwie ok. 22 os./km² (jedna z najniższych wartości w powiecie). Znaczną część gminy (aż 77% jej powierzchni) pokrywają rozległe lasy Borów Tucholskich. Przez samą Osieczną przepływa rzeka Prusina. Gminę tworzy 8 niewielkich sołectw: Długie, Duże Krówno, Kłaniny, Osieczna, Osówek, Szlachta, Zdrójno oraz Zimne Zdroje.

Gmina wiejska Osiek

Gmina Osiek zajmuje południowo-wschodni fragment powiatu, granicząc z gminami Smętowo Graniczne, Skórcz, miastem Skórcz, Lubichowo i Osieczna, a ponadto (od południa) województwem kujawsko-pomorskim (powiaty świecki i tucholski). Na terytorium gminy o powierzchni 156 km² mieszkało (stan na koniec 2024 r.) 2 254 osoby. Gęstość zaludnienia wyniosła zatem ok. 14 os./km² i była najniższa wśród gmin powiatu starogardzkiego. Znaczną część gminy pokrywają lasy, są tutaj także trzy duże jeziora (Kałębie, Czarne i Słone). Jezioro Kałębie, uznawane jest za największe na Kociewiu i przez to nazywane przez miejscową ludność „kociewskim morzem”. Nad brzegami jeziora leży siedziba gminy – wieś Osiek, w której rozwinęła się funkcja turystyczna. Przez gminę przepływa Wda. Prócz Osieka, gminę tworzą sołectwa: Bukowiny, Cisowy, Jeżewnica, Karszanek, Kasparus, Lisówko, Markocin, Radoszcz, Skórzenno, Suchobrzeźnica i Wycinki. Wszystkie wymienione miejscowości leżą w otoczeniu rozległych lasów (zajmują one ponad 70% powierzchni gminy), z dala od uciążliwego przemysłu i najruchliwszych szlaków komunikacyjnych.

Gmina miejsko-wiejska Skarszewy

Gmina Skarszewy jest najbardziej wysuniętą na północ gminą powiatu starogardzkiego. Graniczy z gminami Starogard Gdański i Zblewo, a ponadto z powiatami kościerskim, gdańskim i tczewskim. Powierzchnia gminy wynosi 170 km², z czego 11 km² zajmuje miasto Skarszewy, a pozostałe 159 km² – obszar wiejski. Liczba mieszkańców gminy wynosiła (stan na koniec 2024 r.) 14 473 (ok. 85 os./km²), przy czym 6 558 w mieście (ok. 596 os./km²), a 7 915 w części wiejskiej (ok. 50 os./km²). Przez miasto i gminę przepływa rzeka Wietcisa. Centrum miasta Skarszewy, z wiekową zabudową kamieniczną, położone jest na wzgórzu, wyraźnie wyróżniającym się na tle otoczenia. Poza tym, w miejscowości dominuje zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna. Miasto Skarszewy, za sprawą swojej historii, przyciąga także turystów (znajduje się tu m.in. zamek joannitów). W zagospodarowaniu obszaru wiejskiego przeważa charakter rolniczy. Największy obszar leśny mieści się po obu stronach drogi prowadzącej ze Skarszew w kierunku Starogardu Gdańskiego. W skład gminy wchodzi sołectwa: Bączek, Bolesławowo, Bożepole Królewskie, Czarnocin, Demlin, Godziszewo, Jaroszewy, Junkrowy, Kamierowskie Piece, Kamierowo, Koźmin, Malary, Mirowo Duże, Nowy Wiec, Obozin, Pogódki, Szczodrowo, Więckowy i Wolny Dwór. Miasto Skarszewy pełni ponadto funkcję lokalnego zaplecza (szkoły, handel, itd.) dla sąsiednich gmin.

Gmina miejska Skórcz

Miasto Skórcz, o powierzchni zaledwie 4 km², leży w południowo-wschodniej części powiatu. Jest otoczone przez gminę wiejską o tej samej nazwie; na krótkim odcinku graniczy także z gminą Osiek. Miasto liczyło (stan na koniec 2024 r.) 3 438 mieszkańców, co oznacza gęstość zaludnienia na poziomie ok. 860 os./km². W mieście dominuje zabudowa jednorodzinna, przy niektórych ulicach powstały także bloki mieszkalne. Miasto pełni funkcję lokalnego zaplecza gospodarczego dla sąsiednich gmin. W zachodniej części Skórcza mieszczą się duże zakłady IGLOTEX SA (produkcja mrozonek) – jednego z największych pracodawców w regionie kociewskim.

Gmina wiejska Skórcz

Gmina wiejska Skórcz, położona w południowo-wschodniej części powiatu, graniczy z miastem Skórcz; gminami Bobowo, Osiek, Lubichowo i Smętowo Graniczne; a ponadto z powiatem tczewskim (od wschodu). Siedzibą władz gminy jest niewchodzące w jej skład miasto Skórcz. Powierzchnia gminy wiejskiej wynosi 97 km². Na tym obszarze mieszkały (stan na koniec 2024 r.) 4 232 osoby, co oznacza gęstość zaludnienia ok. 44 os./km². Charakter zagospodarowania gminy jest przede wszystkim rolniczy (z wyjątkiem południowo-zachodniego

krańca, który obejmuje fragment znacznych rozmiarów kompleksu leśnego). W skład gminy wchodzi następujące sołectwa: Barłożno, Czarnylas, Kranek, Mirotki, Miryce, Pączewo, Ryzowie, Wielbrandowo, Wielki Bukowiec, Wolental oraz Wybudowanie Wielbrandowskie.

Gmina wiejska Smętowo Graniczne

Gmina Smętowo Graniczne mieści się w południowo-wschodnim krańcu powiatu. Od zachodu i północy graniczy z gminami Osiek i Skórcz, natomiast od wschodu i południa – z powiatem tczewskim i województwem kujawsko-pomorskim (powiat świecki). Gmina ta, o powierzchni 86 km², liczyła (według stanu na koniec 2024 r.) 4 773 mieszkańców. Wynika z tego gęstość zaludnienia na poziomie ok. 56 os./km². W zachodniej części gminy rozpoczyna się rozległy kompleks leśny, ciągnący się stąd na zachód, w głąb powiat starogardzkiego i Borów Tucholskich. Poza tym, w zagospodarowaniu gminy przeważają pola uprawne. Na rozwój przestrzenny gminy wpłynęła przebiegająca jej środkiem autostrada A1 (powstał tu m.in. magazyn sieci sklepów „Netto”). Oprócz siedziby – wsi Smętowo Graniczne – gminę współtworzą sołectwa: Bobrowiec, Frąca, Kamionka, Kopytkowo, Kościelna Jania, Lalkowy, Leśna Jania, Luchowo, Rynkówka, Smętówko i Stara Jania.

Gmina wiejska Starogard Gdański

Gmina wiejska Starogard Gdański otacza miasto Starogard Gdański, które jest jej siedzibą. Poza tym, jednostka graniczy z gminami Skarszewy, Zblewo i Bobowo, a ponadto – z powiatem tczewskim (od wschodu). Jest to największa powierzchniowo gmina powiatu (196 km²). Pod względem ludności (stan na koniec 2024 r.) zajęła drugą lokatę w powiecie (17 298 mieszkańców, ok. 88 os./km²). Gmina Starogard Gdański, o charakterze rolniczo-leśnym, jest także celem przeprowadzek niektórych mieszkańców sąsiedniego miasta Starogard Gdański. Gminę tworzy aż 27 sołectw: Barchnowy, Brzeźno Wielkie, Ciecholewy, Dąbrówka, Jabłowo, Janin, Janowo, Klonówka, Kokoszkowy, Kolincz, Koteże, Krąg, Linowiec, Lipinki Szlacheckie, Nowa Wieś Rieczna, Okole, Owidz, Rokocin, Rywałd, Siwiałka, Stary Las, Sucumin, Sumin, Szpęgawsk, Trzecińsk, Zduny i Żabno. Szerzej znaną atrakcją turystyczną gminy stanowi grodzisko w Owidzu.

Gmina wiejska Zblewo

Gmina Zblewo ulokowana jest w środkowo-zachodniej części powiatu starogardzkiego. Graniczy z gminami Skarszewy, Starogard Gdański, Lubichowo i Kaliska; natomiast od północnego-zachodu – z powiatem kościerskim. Powierzchnia gminy wynosi 138 km², co przy 12 267 mieszkańcach (stan na koniec 2024 r.) oznacza gęstość zaludnienia na poziomie ok. 89 os./km². Lasy porastają głównie południową część gminy, natomiast w północnej dominuje

rolnictwo. Na południu gminy wzmożony jest ruch turystyczny (za sprawą m.in. Jeziora Borzechowskiego Wielkiego i arboretum w Wirtach). Obszar gminy obejmuje 17 sołectw: Białachowo, Borzechowo, Bytonia, Cis, Jezierce, Karolewo, Kleszczewo, Lipia Góra, Mały Bukowiec, Miradowo, Pałubinek, Pinczyn, Radziejewo, Semlin, Tomaszewo, Zawada i Zblewo.

Reasumując, powiat starogardzki jest obszarem urozmaiconym zarówno pod względem krajobrazowym, jak i struktury osadniczej. Według stanu na koniec 2024 r., średnia gęstość zaludnienia w Polsce wynosiła ok. 119 os./km², co oznacza, że wszystkie gminy powiatu (nie licząc obszarów miast) plasują się poniżej tej wartości. Starogard Gdański, w porównaniu z innymi stolicami powiatów w Polsce, wydaje się miastem stosunkowo dużej wielkości. Można stwierdzić, że miasto to stanowi zaplecze przemysłowe, handlowe i usługowe o znaczeniu ponadlokalnym. Gminy powiatu różnią się pod względem charakteru zagospodarowania przestrzeni; można by dokonać ich podziału na przeważająco rolnicze, przeważająco leśne oraz w równym stopniu pokryte lasami i polami uprawnymi. Powiat starogardzki obfituje w tereny o znaczącym bogactwie przyrodniczym (głównie z uwagi na lasy), wolne od uciążliwej infrastruktury przemysłowej. W powiecie nie brakuje miejsc o znacznym potencjale turystycznym, co ma znaczenie w kontekście generowania potrzeb transportowych. Zagadnienia przestrzenne gmin powiatu starogardzkiego zostały powiązane z siecią transportową, co przedstawia rozdział 2.5. niniejszego opracowania.

2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Sytuacja demograficzna obszaru objętego planem transportowym oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są czynnikami wpływającymi na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, kształtowanie sieci komunikacyjnej oraz jej organizację. Dodatkowym czynnikiem, który w bardzo istotny sposób determinuje popyt na te usługi jest liczba samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2024 r. (dane GUS), powiat starogardzki zamieszkiwały 124 774 osoby. Pod koniec 2018 r. liczba ludności powiatu starogardzkiego wynosiła 128,0 tys. osób, a zatem w ciągu 6 lat nastąpił jej spadek o 2,5%. Czynnikiem, które wpłynęły na nieznaczny spadek liczby mieszkańców powiatu są: ujemne saldo migracji oraz w ostatnich latach ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego. Liczbę ludności, powierzchnię oraz gęstość zaludnienia powiatu starogardzkiego w latach 2018-2024 przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatu starogardzkiego w latach 2018-2024 – dane GUS

Wyszczególnienie	Jedn.	Rok						
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Liczba mieszkańców	[osób]	128 004	128 186	126 031	125 657	125 437	125 125	124 774
Powierzchnia	[km ²]	1 345	1 345	1 345	1 345	1 346	1 346	1 346
Gęstość zaludnienia	[osób/km ²]	95,1	95,3	93,7	93,4	93,2	93,0	92,7

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.06.2025 r.

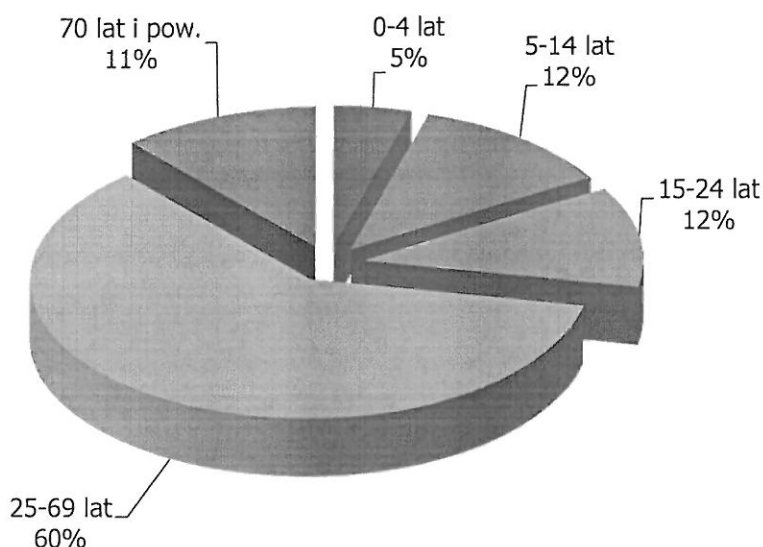
W tabeli 2 przedstawiono dane dotyczące przyrostu naturalnego oraz salda migracji powiatu starogardzkiego w latach 2018-2024.

Tab. 2. Współczynniki demograficzne powiatu starogardzkiego w latach 2018-2024

Współczynnik demograficzny	Rok						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,25	1,48	0,14	-2,46	-1,76	-2,48	-2,20
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców	-1,1	-0,2	-0,2	-0,8	0,2	-0,7	-0,3

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.06.2025 r.

Analiza struktury wiekowej mieszkańców powiatu starogardzkiego wskazuje, że na dzień 31 grudnia 2024 r. dominowały osoby w wieku 25-69 lat (60%). Pozostałe segmenty, wyodrębnione na podstawie kryterium wieku, tworzyły osoby w wieku 5-14 lat – 12%, 15-24 lata – 12%, 70 lat i powyżej – 11% oraz 0-4 lata – 5%. Strukturę wiekową mieszkańców powiatu starogardzkiego przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego – stan na 31 grudnia 2024 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Strukturę ludności powiatu starogardzkiego wg kryterium aktywności zawodowej w roku 2018, 2021 i 2024 przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Struktura ludności powiatu starogardzkiego w roku 2018, 2021 i 2024

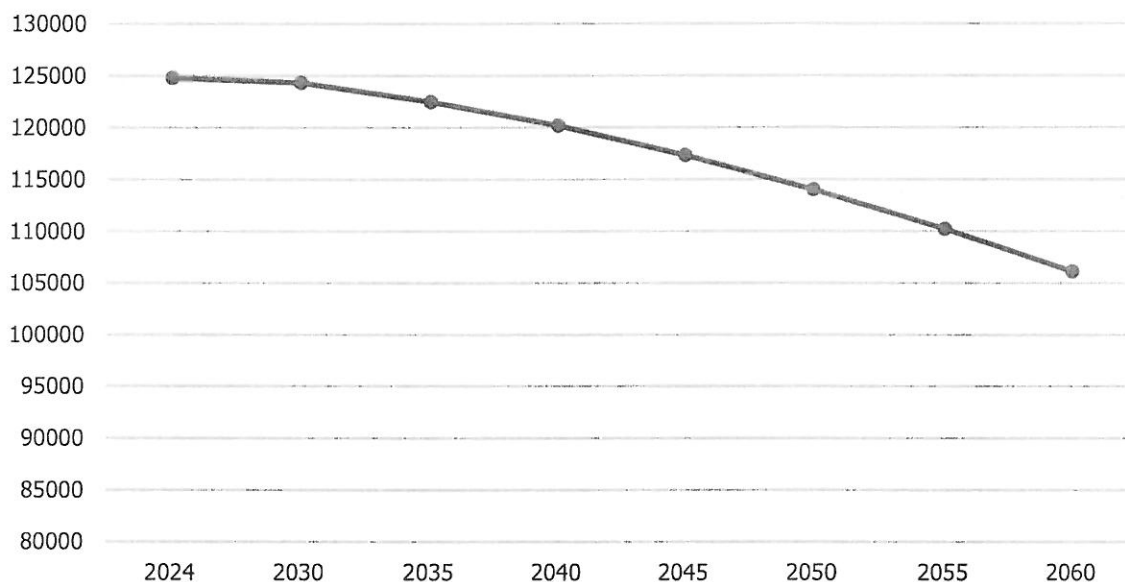
Liczba i struktura mieszkańców	2018	2021	2024	Dynamika 2024/2018 [%]
Liczba mieszkańców	128 004	125 657	124 774	97,5
w tym:				
– w wieku przedprodukcyjnym	26 451	26 815	25 767	97,4
– w wieku produkcyjnym	78 954	74 665	72 962	92,4
– w wieku poprodukcyjnym	22 599	24 177	26 045	115,3

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.06.2025 r.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców powiatu starogardzkiego. W latach 2018-2024 spadła liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym oraz mieszkańców w wieku produkcyjnym – odpowiednio o 2,6 i 7,6%. Wzrosła natomiast liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 15,3%).

W dłuższej perspektywie można spodziewać się zmniejszenia liczby podróży obligatoryjnych (np. do pracy), a zwiększenia liczby podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy).

Prognoza demograficzna dla powiatu starogardzkiego wskazuje na bardzo niekorzystne tendencje w nadchodzących dekadach. Zgodnie z analizami Głównego Urzędu Statystycznego, w okresie 2025–2060 liczba mieszkańców powiatu może zmniejszyć się o około 15%, co obrazuje rysunek 4.



Rys. 4. Prognozowana liczba osób zamieszkujących powiat starogardzki w latach 2030-2060

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według prognoz, do końca 2030 roku populacja spadnie do 124,3 tys. osób, co oznacza niewielki, bo 0,4-procentowy spadek w stosunku do stanu wyjściowego. W kolejnych latach tempo depopulacji będzie się stopniowo zwiększać – do roku 2035 przewidywana liczba ludności wyniesie 122,5 tys. osób (spadek o 1,8%), a do 2040 r. zmniejszy się do 120,2 tys.

Prognozy wskazują, że w połowie stulecia spadek będzie jeszcze bardziej zauważalny – w 2045 r. liczba mieszkańców ma wynieść 117,3 tys., w 2050 r. – 114,0 tys., a w 2055 r. – 110,2 tys. osób. Jeśli obecne tendencje się utrzymają, w 2060 r. populacja powiatu może spaść do 106,1 tys. mieszkańców, co będzie stanowiło 15-procentową redukcję w porównaniu z początkiem prognozowanego okresu.

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane dla powiatu starogardzkiego wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego. Dane te zaprezentowano w tabeli 4.

Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie starogardzkim – porównanie 2013 i 2023 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2013	2023	Wzrost (2023/2013) [%]
Pojazdy samochodowe i ciągniki	75 754	113 163	149,4
– w tym: samochody osobowe	58 289	86 713	148,8
Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców	595	904	152,0
– w tym: samochody osobowe /1 000 mieszkańców	458	693	151,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. w powiecie starogardzkim było zarejestrowane 113 163 pojazdy samochodowe i ciągniki, w tym 86 713 samochody osobowe. Wskaźnik motoryzacji wyniósł w powiecie starogardzkim 904 pojazdy i jednocześnie 693 samochody osobowe na 1 000 mieszkańców, był więc porównywalny do wskaźnika motoryzacyjnego dla Polski i województwa pomorskiego, które w tym samym okresie – wg danych GUS – ukształtowały się na poziomie odpowiednio 958 i 892 pojazdy oraz 726 i 697 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

W okresie ostatnich 10 lat zanotowano w powiecie starogardzkim wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 49,4% oraz samochodów osobowych – o 48,8% w stosunku do stanu z 2013 r. Obszar powiatu charakteryzuje się nieco wyższym wzrostem liczby pojazdów samochodowych oraz samochodów osobowych w analogicznym okresie czasu, w porównaniu do obszaru kraju i województwa pomorskiego gdzie osiągnięto:

- na obszarze kraju – wzrost o 39,8% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników oraz o 40,4% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych;
- na obszarze województwa pomorskiego – wzrost o 42,4% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników oraz o 43,0% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych.

Według danych GUS na dzień 31 grudnia 2023 r., w powiecie starogardzkim dominującym rodzajem paliwa stosowanym w samochodach osobowych był olej napędowy, którym zasilano 44 904 takie pojazdy (51,8% ogółu). Benzynę wykorzystywało 30 542 samochody osobowe (35,2%), LPG – 7 896 (9,1%), a inne rodzaje paliwa – 3 371 (3,9%). W okresie ostatnich 5 lat największe wzrosty odnotowano w kategorii pojazdów pozostałych, do których zaliczane

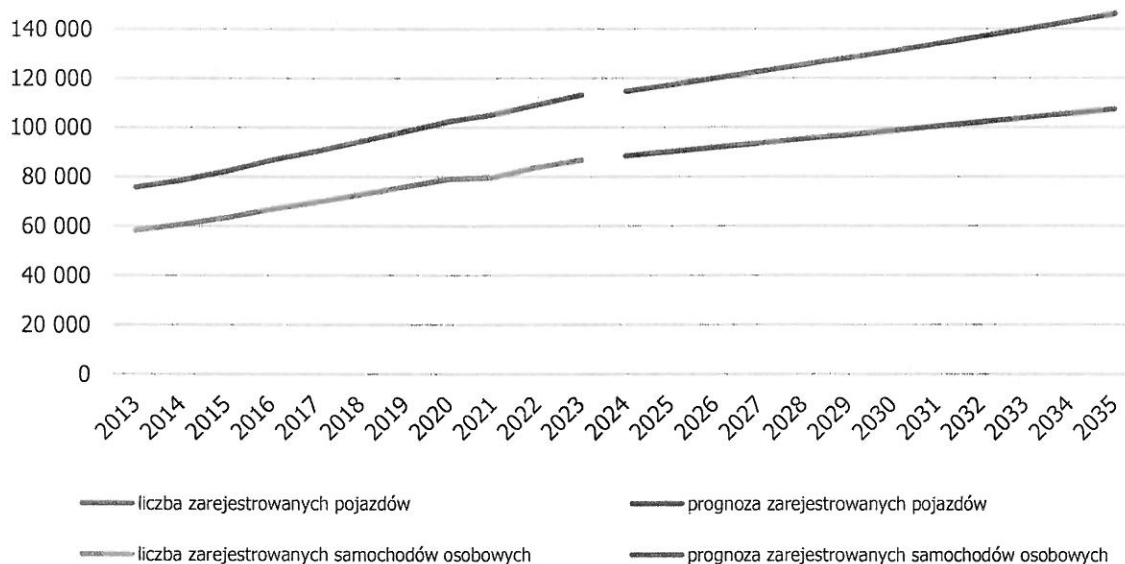
są także pojazdy z napędem elektrycznym. Wzrost liczby pojazdów zasilanych olejem napędowym oraz benzyną był porównywalny i znacznie mniejszy.

Liczbę pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie starogardzkim w latach 2013-2023 oraz ich prognozę na lata 2024-2035, przedstawiono na rysunku 5.

Przygotowana prognoza liczby samochodów osobowych zakłada jej wzrost dla powiatu starogardzkiego do 98,6 tys. w 2030 r. i do 107,4 tys. w 2035 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w tych latach odpowiednio o 13,7 i 23,8%, w stosunku do 2023 r.¹⁶

Przedstawiona prognoza nie uwzględnia skutków podjęcia ewentualnych działań zmierzających do ograniczenia dominacji samochodów osobowych w realizacji codziennych podróży na obszarze powiatu.

Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który wskutek tego nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać dochody mieszkańców pozwalające na nabycie i utrzymywanie samochodu osobowego oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się pomiędzy źródłem a celem podróży przy użyciu tego środka transportu.



Rys. 5. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu starogardzkiego do 2035 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

¹⁶ Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z Banku Danych Lokalnych GUS wynika, że w kategorii autobusów dominowały pojazdy zasilane silnikami wysokoprężnymi, które na koniec 2023 r. stanowiły 76% zarejestrowanych autobusów w województwie pomorskim i aż 88% w powiecie starogardzkim. Udział autobusów z napędem innym niż benzyna, olej napędowy lub gaz, do których kwalifikują się autobusy elektryczne, ale i hybrydowe, w tym tzw. miękkie hybrydy, wynosił w województwie pomorskim 21%, natomiast w powiecie starogardzkim był stosunkowo niewielki – tylko 5% ogółu autobusów.

Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych zawiera także te pojazdy, które nie były użytkowane, nie podlegały badaniom technicznym i nie były ubezpieczone. Przeprowadzona w połowie 2024 r. akcja wykreślenia z rejestrów takich pojazdów, w przyszłości wpłynie na zmniejszenie ich ogólnej liczby oraz obniżenie wskaźników motoryzacji. Nie zmieni jednak występujących tendencji wzrostowych.

Zasadnicza zmiana prognozowana jest w kwestii stosowanych paliw. Z uwagi na dynamicznie rozwijający się segment pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym, będą one sukcesywnie zastępować samochody z napędem konwencjonalnym, choć różne generacje samochodów zasilanych benzyną i olejem napędowym z pewnością również będą obecne na drogach powiatu. W skali kraju zauważalne jest odchodzenie od silników wysokoprężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one wciąż dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.

2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Najważniejszym szlakiem komunikacji drogowej, przebiegającym przez obszar powiatu starogardzkiego jest autostrada A1 (Rusocin – Gorzyczki). Autostrada biegnie wzdłuż wschodniej granicy powiatu, częściowo po stronie powiatu tczewskiego. Wprawdzie w powiecie tczewskim, ale blisko granicy opisywanego powiatu znajduje się węzeł „Swarożyn”, umożliwiający zjazd z A1 na drogę krajową nr 22 (Kostrzyn – Grzechotki). DK nr 22 zapewnia dojazd do Starogardu Gdańskiego, biegnąc następnie w kierunku Chojnic. Również po stronie powiatu tczewskiego, jednak w bezpośrednim sąsiedztwie granicy powiatu starogardzkiego ulokowany jest węzeł autostradowy „Pelplin”, pozwalający na dojazd od Starogardu Gdańskiego przez Jabłowo. Z kolei wewnątrz samego powiatu starogardzkiego (na południu) mieści się jeden węzeł autostradowy – „Kopytkowo”. Umożliwia on kontynuowanie podróży – po opuszczeniu autostrady – drogami wojewódzkimi w głąb powiatu.

Kręgosłup drogowy powiatu, tworzony przez drogi A1 i krajową 22, uzupełnia sieć dróg wojewódzkich:

- 214 (Łeba – Warlubie);
- 222 (Gdańsk – Skórcz);

- 224 (Sopieszyno – Tczew);
- 229 (Jabłowo – Rudno – Wielkie Walichnowy);
- 231 (Skórcz – Kolonia Ostrowicka);
- 234 (Skórcz – Gniew);
- 259 (łącnica: st. kolejowa Smętowo – DW 231);
- 623 (Rakowiec – Mirotki).

Drogi wojewódzkie nr 214, 224, 229, 231, 234 i 623 zapewniają połączenie z drogą krajową nr 91, stanowiącą trasę alternatywną dla autostrady A1. DW nr 222 stanowi z kolei podstawowe połączenie Starogardu Gdańskiego ze stolicą województwa – Gdańskiem. W pozostałym zakresie, szkielet drogowy powiatu uzupełniają drogi powiatowe oraz gminne. Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 2023 r., przez obszar powiatu starogardzkiego przebiegało:

- 858,1 km dróg gminnych o nawierzchni gruntowej;
- 501,8 km dróg gminnych o nawierzchni twardej (w tym 466,0 km o nawierzchni twardej ulepszonej);
- 36,4 km dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej;
- 326,7 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej (w tym 315,3 km o nawierzchni twardej ulepszonej).

Powiat starogardzki przecina (z północnego wschodu na południowy zachód) niezelektryfikowana linia kolejowa nr 203 Tczew – Kostrzyn (fragment historycznej kolei Berlin – Królewiec). W granicach powiatu starogardzkiego szlak ten jest w całości dwutorowy. Ponadto, w południowo-zachodnim krańcu powiatu krzyżują się (bez łącznic, umożliwiających zjazdy) linie 201 (Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port Centralny) i 215 (Laskowice Pomorskie – Bąk). Z kolei południowo-wschodni fragment powiatu przecina dwutorowa, zelektryfikowana linia kolejowa nr 131 (Chorzów Batory – Tczew). Warto nadmienić, że przez terytorium powiatu przebiegają także korytarze po zlikwidowanych liniach kolejowych: 218 (Myślice – Szlachta), 233 (Pszczółki – Kościerzyna) i 243 (Skórcz – Skarszewy). Dawny odcinek linii 243 ze Starogardu Gdańskiego do Skarszew został przekształcony w szlak rowerowy, natomiast odcinek ze Starogardu Gdańskiego do Jabłowa jako jedyny uniknął likwidacji i wykorzystywany jest w ruchu towarowym.

Na terenie powiatu nie funkcjonują porty lotnicze – najbliższym, czynnym dla pasażerów, jest Port Lotniczy Gdańsk.

W dalszej części podrozdziału została przedstawiona charakterystyka komunikacyjna poszczególnych gmin powiatu. Informacje dotyczące sieci drogowej i kolejowej (w tym realizowanych połączeń), podane w niniejszym podrozdziale, są aktualne na 31 lipca 2025 r. Dane nt. dróg rowerowych w gminach zostały umieszczone zbiorczo na końcu podrozdziału.



Rys. 6. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich oraz kolei na obszarze powiatu starogardzkiego

Źródło: opracowanie własne.

Gmina miejska Starogard Gdański

Najistotniejszymi arteriami, tworzącymi szkielet komunikacyjny miasta, są: droga krajowa nr 22 oraz droga wojewódzka nr 222. Miasto nie posiada obwodnicy, która umożliwiłaby wyprowadzenie ruchu tranzytowego z drogi krajowej poza obręb miejski. Jak wcześniej wspomniano, Starogard Gdański leży w stosunkowo niewielkiej odległości względem węzłów autostradowych (A1) w powiecie tczewskim. By dotrzeć z centrum miasta do węzła „Swarożyn” należy pokonać dystans ok. 14 km, natomiast by dojechać do węzła „Pelplin” – ok. 11 km.

Przez miasto przebiega wspomniana linia kolejowa nr 203, przy której zlokalizowana jest stacja Starogard Gdański. Dworzec kolejowy mieści się w centrum miasta, w odległości ok. 1 200 m od rynku. Miasto obsługują pociągi spółki POLREGIO, kursujące na trasie Tczew – Starogard Gdański – Chojnice. Rozkład jazdy przewiduje ponadto codziennie kursującą parę pociągu (POLREGIO) Szczecinek/Chojnice – Gdynia Główna – Chojnice/Szczecinek. W okresie letnich wakacji relacja pociągu jest wydłużona do Helu. Dodatkowo, w Starogardzie Gdańskim każdego dnia zatrzymuje się pociąg PKP Intercity „Bory Tucholskie” (Gdynia Główna – Piła Główna – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn, i z powrotem). W bezpośrednim sąsiedztwie dworca mieści się pętla autobusów komunikacji miejskiej oraz dworzec PKS. Ze względu na skrzyżowanie linii 203 i 243, Starogard Gdański był w przeszłości czterokierunkowym węzłem kolejowym. Do 1989 r. ze starogardzkiej stacji odjeżdżały pociągi osobowe do Skarszew, a do 1997 r. – do Skórcza. Na odcinku w kierunku Skórcza funkcjonował przystanek osobowy Starogard Gdański Przedmieście. Obecnie przejezdny pozostał odcinek Starogard Gdański – Jabłowo, jednak wykorzystuje się go wyłącznie w przewozach towarowych oraz podczas organizacji przejazdów okazjonalnych.

W Starogardzie Gdańskim, w rejonie śródmiejskim (okolice Rynku) funkcjonuje strefa płatnego parkowania. Działa ona na podstawie uchwały nr XVI/185/2019 Rady Miasta Starogard Gdański z dnia 27 listopada 2019 r. Rady Miasta Starogard Gdański w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania oraz wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na terenie miasta Starogard Gdański. Zarządzającym strefą jest Miejski Zakład Komunikacji w Starogardzie Gdańskim. Opłata jednorazowa, według stanu na koniec lipca 2025 r., wynosiły:

- za pół godziny – 1,00 zł;
- za pierwszą godzinę – 2,00 zł (opłata łączna – 2,00 zł);
- za drugą godzinę – 2,00 zł (opłata łączna – 4,00 zł);
- za trzecią godzinę – 2,00 zł (opłata łączna – 6,00 zł);
- za każdą kolejną godzinę – 2,00 zł.

Do dyspozycji użytkowników pozostawały także pakiety abonamentowe (miesięczny – 100 zł, półroczny – 400 zł, roczny – 600 zł). Przewidziano korzystniejsze stawki dla mieszkańców SPP, emerytów oraz rencistów (miesięczny – 50 zł, półroczny – 200 zł, roczny – 400 zł).

Gmina wiejska Bobowo

Przez środek gminy biegnie południkowo droga wojewódzka nr 222, łącząca stolicę powiatu ze Skórczem. Przez niewielki fragment gminy na jej południowo-wschodnim krańcu przebiega droga wojewódzka nr 234. Równolegle do drogi nr 222 biegnie korytarz rozebranej linii

kolejowej ze Skórcza do Starogardu Gdańskiego i Skarszew. Przed zawieszeniem ruchu pasażerskiego w 1997 r. pasażerowie mieli do dyspozycji stację kolejową Bobowo Pomorskie.

Gmina miejsko-wiejska Czarna Woda

Przez północną część niewielkiej gminy Czarna Woda przebiega droga krajowa nr 22, od której odgałęzia się droga prowadząca do obszaru wiejskiego gminy (miejscowości: Lubiki, Lubiki Małe i Huta Kalna). W mieście Czarna Woda zlokalizowana jest stacja kolejowa Czarna Woda, obsługiwana przez pociągi POLREGIO SA (Tczew – Starogard Gdański – Chojnice). Rozkład jazdy przewiduje ponadto codziennie kursującą parę pociągu (POLREGIO) Szczecinek/Chojnice – Gdynia Główna – Chojnice/Szczecinek. W okresie letnich wakacji relacja pociągu jest wydłużona do Helu. Dodatkowo, w Czarnej Wodzie każdego dnia zatrzymuje się pociąg PKP Intercity „Bory Tucholskie” (Gdynia Główna – Piła Główna – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn, i z powrotem).

Gmina wiejska Kaliska

Środkiem gminy biegnie droga krajowa nr 22, od której odgałęziają się drogi powiatowe i gminne, prowadzące do sołectw. Równolegle do drogi krajowej przebiega linia kolejowa nr 203. Pasażerów obsługuje stacja kolejowa w siedzibie gminy (Kaliska) oraz przystanek osobowy Kamienna Karczma. Pasażerowie mają możliwość korzystania z pociągów POLREGIO SA, kursujących na trasie Tczew – Starogard Gdański – Chojnice (dodatkowo funkcjonuje codzienna para pociągu przyspieszonego Szczecinek/Chojnice – Gdynia Główna/Hel – Chojnice/Szczecinek, jednak bez postoju w Kamiennej Karczmie). Stacja Kaliska jest miejscem postoju handlowego pociągu PKP Intercity „Bory Tucholskie” (Gdynia Główna – Piła Główna – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn, i z powrotem).

Gmina wiejska Lubichowo

Przez gminę Lubichowo (północno-wschodni fragment) przebiega jedynie droga wojewódzka nr 214, zapewniając możliwość dojazdu w kierunku drogi krajowej nr 22 oraz Skórcza. Przez środek gminy przebiega korytarz po rozebranej linii kolejowej nr 218. Do momentu likwidacji połączeń w 1994 r., pasażerowie PKP mogli korzystać ze stacji kolejowych w Ocyplu, Lubichowie i Zelgoszczy.

Gmina wiejska Osieczna

Sieć drogowa gminy Osieczna składa się wyłącznie z dróg powiatowych i gminnych. W jej południowo-zachodnim krańcu mieści się niewielka miejscowość Szlachta, przez którą przebiega jednotorowa, niezelektryfikowana linia kolejowa nr 215. Mimo, że sama miejscowość leży w gminie Osieczna, teren dworca kolejowego położony jest za granicą miejscowości, na

obszarze województwa kujawsko-pomorskiego (choć funkcjonalnie jest powiązany z zabudowaniami Szlachty). Granica województw przebiega między budynkiem dworcowym a peronami. Obsługę pasażerską zapewniają autobusy szynowe przewoźnika Arriva RP, kursujące na zlecenie samorządu województwa kujawsko-pomorskiego. Ze stacji w Szlachcie można dojechać bezpośrednim pociągiem do Bydgoszczy, Chojnic, Czerska, Laskowic Pomorskich, Torunia, Tucholi i Wierzchucina. W pobliżu Szlachty linia nr 215 krzyżuje się z linią nr 201, na którą pociągi mogą zjechać korzystając z łącznicy (linia nr 743 ze Szlachty do Lipowej Tucholskiej). W przeszłości funkcjonowała także druga łącznica (744: Szlachta – Szlachta Zachód). Ponadto, ze stacji w Szlachcie odgałęziała się dawniej linia nr 218 w kierunku Skórcza i Smętowa, a przed likwidacją połączeń w 1994 r. pasażerom służyła stacja kolejowa w Osiecznej.

Gmina wiejska Osiek

Ośią komunikacyjną gminy Osiek jest biegnąca południkowo droga wojewódzka nr 214, prowadząca ze Skórcza do Warlubia (dojazd do węzła autostradowego „Warlubie”: ok. 18 km). Od drogi wojewódzkiej odgałęziają się drogi lokalne, prowadzące do sołectw gminy, przebiegając prawie w całości przez gęste i zwarte lasy. Przez terytorium gminy nie przebiegają żadne linie kolejowe.

Gmina miejsko-wiejska Skarszewy

Przez środek gminy Skarszewy (równoleżnikowo), w tym przez miasto Skarszewy, przebiega droga wojewódzka nr 224, która na jej wschodnim krańcu (wieś Godziszewo) krzyżuje się z drogą wojewódzką nr 222, łączącą Starogard Gdański z Gdańskiem. Do sołectw, a także miasta Starogard Gdański (ok. 15 km) prowadzą drogi powiatowe i gminne. Przez terytorium gminy nie biegną obecnie żadne czynne linie kolejowe, jednak w przeszłości Skarszewy stanowiły lokalny węzeł kolejowy. Stację kolejową w Skarszewach obsługiwały pociągi osobowe, kursujące po linii nr 233 (do 2000 r.) do/z Tczewa. Do 1994 r. pociągi pasażerskie dojeżdżały także do Kościerzyny. Ponadto, od linii nr 233 odchodziła linia nr 243 do Starogardu Gdańskiego i Skórcza. Ruch pasażerski na trasie Skarszewy – Starogard Gdański zawieszony został w 1989 r. Mieszkańcy dzisiejszej gminy mieli do dyspozycji – oprócz stacji Skarszewy – przystanek osobowy w Więckowach (linia nr 233) oraz (na linii 243) przystanki w Bolesławowie i Bączku.

Gmina miejska Skórcz

Miasto Skórcz stanowi węzeł drogowy o znaczeniu lokalnym. Kończy się tutaj droga wojewódzka nr 222 z Gdańska, która łączy się tutaj z drogą wojewódzką nr 214. W mieście biorą

początek drogi wojewódzkie nr 231 i 234 do Kolonii Ostrowickiej i Gniewu. Skórcz leży w odległości ok. 11 km (podróży samochodowej) od węzła autostradowego (A1) „Kopytkowo”. W Skórczu zlokalizowany jest nieczynny dworzec kolejowy, który w przeszłości obsługiwał ruch pasażerski w trzech kierunkach (linia nr 218 Myślice – Szlachta oraz linia nr 243 Skórcz – Skarszewy). Oferta przewozowa PKP wygaszana była stopniowo: w 1994 r. zaprzestano kursowania pociągów ze Skórcza do Szlachty, w 1995 r. wyłączono z obsługi odcinek do Smętowa, a w 1997 r. – do Starogardu Gdańskiego. W ostatnich latach, wszystkie odcinki kolejowe w okolicach Skórcza uległy całkowitemu rozebraniu.

Gmina wiejska Skórcz

Kręgosłup komunikacyjny gminy tworzą drogi wojewódzkie (214, 222, 231, 234, 623), promieniście zbiegające się w kierunku miasta Skórcz. Przez terytorium gminy wiejskiej Skórcz przebiegają korytarze po zlikwidowanych liniach kolejowych. W przeszłości funkcjonowały tu dwie stacje kolejowe: Mirotki (przy linii nr 218) i Pączewo (przy linii nr 243).

Gmina wiejska Smętowo Graniczne

Środkiem gminy Smętowo Graniczne (południkowo) biegnie Autostrada Bursztynowa (A1), a w odległości ok. 3 km od siedziby gminy ulokowany jest węzeł „Kopytkowo”. Odległości od tego węzła (zakładając podróż autostradą) wynoszą: do Gdańska – ok. 75 km, do Torunia – ok. 95 km, do Łodzi – ok. 265 km. Dojazd do Kopytkowa możliwy jest drogą wojewódzką nr 231, która umożliwia także dostanie się do drogi krajowej nr 91 (w Kolonii Ostrowickiej, zaraz za granicą powiatu starogardzkiego). Z centrum miejscowości Smętowo Graniczne do drogi nr 231 wiedzie krótka droga (także wojewódzka) nr 259. Równolegle do trasy A1 gminę rozcina linia kolejowa nr 131, będąca linią znaczenia państwowego, dwutorową i zelektryfikowaną. W Smętowie Granicznym mieści się stacja Smętowo, którą obsługują głównie pociągi regionalne, obsługiwane przez POLREGIO SA i zapewniające bezpośredni dojazd do Bydgoszczy, Laskowic Pomorskich, Trójmiasta i Słupska. Oferta przewozowa obejmuje także postoje handlowe niektórych pociągów PKP Intercity, zapewniających możliwość bezpośredniej podróży m.in. do Gdyni, Bielska-Białej, Częstochowy, Łodzi, Poznania, Włocławka, Zakopanego i Zielonej Góry. Stacja w Smętowie była w przeszłości czterokierunkowym węzłem kolejowym, umożliwiającym przesiadkę z pociągów kursujących na trasie Bydgoszcz – Trójmiasto do składów kursujących po linii nr 218. Ruch w kierunku Kwidzyna (odc. Smętowo – Opalenie Tczewskie) zamarł już w 1962 r., natomiast odcinek ze Smętowa do Skórcza wyłączony został w 1995 r. (nim to nastąpiło, mieszkańcy gminy Smętowo mieli dostęp do przystanku osobowego w Kopytkowie i stacji kolejowej w Starej Jani).

Gmina wiejska Starogard Gdański

Z północnego wschodu na południowy zachód, środkiem gminy przebiega droga krajowa nr 22. Z kolei południkowo gminę rozcina droga wojewódzka nr 222, od której w Jabłowie odchodzi droga nr 229 w kierunku Pelplina i Rudna. Przy linii kolejowej nr 203, na terenie gminy wiejskiej Starogard Gdański mieści się przystanek osobowy Szpęgawsk, obsługiwany wyłącznie przez pociągi POLREGIO, kursujące do Tczewa i Chojnic. W przeszłości gminę obsługiwała także linia kolejowa nr 243. Na odcinku ze Starogardu Gdańskiego do Skarszew (zawieszenie ruchu w 1989 r.) funkcjonował przystanek kolejowy w Żabnie i stacja w Kręgu; natomiast na odcinku w kierunku Skórcza (zawieszenie ruchu w 1997 r.) pasażerów obsługiwał przystanek Jabłowo. Odcinek Starogard Gdański – Jabłowo został zachowany, wykorzystuje się go jednak tylko w przewozach towarowych oraz podczas organizacji przejazdów okazjonalnych.

Gmina wiejska Zblewo

Osią szkieletu drogowego gminy Zblewo jest droga krajowa nr 22, którą w Zblewie przecina droga wojewódzka nr 222. W pozostałym zakresie, sieć komunikacyjną uzupełniają drogi powiatowe i gminne. Terytorium gminy przecina (z zachodu na wschód) linia kolejowa nr 203, przy której, na terenie gminy, znajdują się przystanki osobowe: Piesienice, Pinczyn, Zblewo i Bytonia. Wszystkie są obsługiwane przez pociągi POLREGIO SA, kursujące na trasie Tczew – Chojnice. Na każdym z nich (oprócz Bytoni) zatrzymuje się ponadto przyspieszony pociąg Szczecinek/Chojnice – Gdynia Główna/Hel – Chojnice/Szczecinek.

Drogi dla rowerów w powiecie

W tab. 5 przedstawiono długość oraz gęstość dróg dla rowerów powiatu starogardzkiego – w przekroju gmin, a także w odniesieniu do województwa pomorskiego i Polski.

Tab. 5. Drogi dla rowerów w gminach powiatu starogardzkiego na tle Polski i województwa – stan na 31 grudnia 2023 r.

Gmina	Długość dróg dla rowerów [km]	Gęstość dróg dla rowerów [km/km ²]
Gmina miejska Starogard Gdański	24,50	96,91
Gmina wiejska Bobowo	0,00	0,00
Gmina miejsko-wiejska Czarna Woda	1,90	6,85
Gmina wiejska Kaliska	3,20	2,89
Gmina wiejska Lubichowo	1,80	1,12
Gmina wiejska Osieczna	0,90	0,73

Gmina	Długość dróg dla rowerów [km]	Gęstość dróg dla rowerów [km/km ²]
Gmina wiejska Osiek	0,00	0,00
Gmina miejsko-wiejska Skarszewy	10,0	5,89
Gmina miejska Skórcz	4,50	123,97
Gmina wiejska Skórcz	0,40	0,41
Gmina wiejska Smętowo Graniczne	2,40	2,79
Gmina wiejska Starogard Gdański	27,30	13,91
Gmina wiejska Zblewo	2,20	1,60
Powiat starogardzki	79,1	5,88
Województwo pomorskie	1 756,70	8,99
Polska	21 577,50	6,87

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 30.06.2025 r.

Jak wynika z danych w tab. 5, wskaźnik obrazujący długość dróg dla rowerów na 100 km², w powiecie starogardzkim (5,88) plasuje się poniżej wartości dla województwa pomorskiego (8,99) oraz niewiele poniżej średniej dla Polski (6,87). Należy jednak nadmienić, że według stanu na koniec 2021 r. całkowita długość tych dróg w powiecie wyniosła 68,20 km (5,07 km/km²), co oznacza wzrost tej długości o ok. 16%.

Największa gęstość wystąpiła w gminach miejskich Starogard Gdański (96,91) i Skórcz (123,97). Na tak wysokie wartości wpływają nie tylko długości dróg dla rowerowych, lecz także relatywnie nieduże powierzchnie tych miast (zwłaszcza Skórcza). Długość dróg rowerowych najwyższa była w gminie wiejskiej Starogard Gdański (27,30). W trzech gminach wiejskich (Bobowo, Lubichowo, Osiek), zgodnie z danymi GUS, drogi dla rowerów nie występują. Można nadmienić, że wspomniana wcześniej linia kolejowa nr 243, na odcinku ze Starogardu Gdańskiego do Skarszew (większość długości odcinka) została przekształcona w drogę dla rowerów.

Reasumując, położenie komunikacyjne powiatu starogardzkiego jest z wielu powodów korzystne. Niebagatelne znaczenie ma autostrada A1, węzeł autostradowy w samym powiecie oraz w powiatach sąsiednich. Wszystko to wpływa nie tylko na dostępność transportową powiatu, ale może też przyczynić się do dalszego rozwoju branży logistycznej w regionie.

Istotną rolę odgrywa także dwutorowa linia kolejowa nr 203, której modernizacja jest w planach zarządcy infrastruktury na kolejne lata (w ramach utrzymywania alternatywnych dróg dojazdu koleją do Trójmiasta).

Analizując mapę z rys. 6. da się jednak zauważyć przestrzenne zróżnicowanie dostępności do głównych szlaków komunikacyjnych. Sytuacja najmniej korzystnie prezentuje się głównie w południowej, południowo-zachodniej i centralnej części powiatu. Przyglądając się przebiegom zlikwidowanych linii kolejowych trudno nie odnieść wrażenia, że – gdyby zostały przywrócone do życia – odgrywałyby niemałą rolę w obsłudze poszczególnych gmin i całego regionu, zapewniając także dogodny dojazd do miejsc o wysokiej atrakcyjności turystycznej.

2.6. Czynniki gospodarcze

Według stanu na koniec 2024 r., na terenie powiatu starogardzkiego zaewidencjonowanych było w sumie 14 208 podmiotów gospodarczych.

Pod względem wielkości tych podmiotów (mierzonej liczbą zatrudnionych pracowników) dominowały mikroprzedsiębiorstwa (tab. 6). Struktura w całym powiecie prezentuje się następująco:

- do 9 zatrudnionych – 13 740 podmiotów (ok. 96%);
- 10-49 zatrudnionych – 374 podmioty (ok. 3%);
- 51-249 zatrudnionych – 89 podmiotów (ok. 1%);
- 250-999 zatrudnionych – 4 podmioty;
- 1000 i więcej zatrudnionych – 1 podmiot.

Tab. 6. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych w gminach powiatu starogardzkiego – stan na dzień 31 grudnia 2024 r.

Gmina	Liczba podmiotów	Liczba zatrudnionych – udział w strukturze [%]				
		0-9	10-49	50-249	250-999	1000 i więcej
Gmina miejska Starogard Gdański	6 009	96,70	2,43	0,80	0,05	0,02
Gmina wiejska Bobowo	291	98,63	1,37	0,00	0,00	0,00
Gmina miejsko-wiejska Czarna Woda	292	97,60	2,40	0,00	0,00	0,00
Gmina wiejska Kaliska	548	97,26	2,37	0,37	0,00	0,00
Gmina wiejska Lubichowo	632	97,31	2,37	0,32	0,00	0,00
Gmina wiejska Osieczna	229	97,82	2,18	0,00	0,00	0,00
Gmina wiejska Osiek	229	97,38	2,62	0,00	0,00	0,00

Gmina	Liczba podmiotów	Liczba zatrudnionych – udział w strukturze [%]				
		0-9	10-49	50-249	250-999	1000 i więcej
Gmina miejsko-wiejska Skarszewy	1 549	95,74	3,68	0,58	0,00	0,00
Gmina miejska Skórcz	415	95,90	2,89	0,97	0,24	0,00
Gmina wiejska Skórcz	322	96,89	3,11	0,00	0,00	0,00
Gmina wiejska Smętowo Graniczne	380	95,79	3,68	0,53	0,00	0,00
Gmina wiejska Starogard Gdański	2 004	96,21	2,99	0,80	0,00	0,00
Gmina wiejska Zblewo	1 308	97,63	1,91	0,46	0,00	0,00
Powiat starogardzki	14 208	96,71	2,62	0,63	0,03	0,01

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 30.06.2025 r.

Zaprezentowany w tabeli rozkład procentowy prezentuje się bardzo podobnie w każdej z gmin, niezależnie od typu i wielkości.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, obrazujących podział pracujących na sektory ekonomiczne, w 2024 r. najwięcej mieszkańców powiatu znajdowało zatrudnienie w sektorze usług (tab. 7.).

Tab. 7. Pracujący (według sekcji PKD) mieszkańcy powiatu starogardzkiego na tle województwa pomorskiego i Polski – stan na koniec 2024 r.

Seksja	Pracujący według sektorów ekonomicznych, zamieszkali w powiecie starogardzkim					
	Polska		województwo pomorskie		powiat starogardzki	
	Liczba	Udział [%]	Liczba	Udział [%]	Liczba	Udział [%]
sektor rolniczy	1 179 570	7,79	44 343	4,75	3 362	7,34
sektor przemysłowy	4 238 870	28,00	262 494	28,09	16 562	36,17
sektor usługowy	9 722 290	64,21	627 493	67,16	25 867	56,49
Razem	15 140 730	100,00	934 330	100,00	45 791	100,00

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS, dostęp: 30.06.2025 r.

Należy jednak nadmienić, że na tle województwa pomorskiego, powiat starogardzki prezentuje wyższy odsetek zatrudnienia w sektorach rolniczych i przemysłowych. Dane dla powiatu są nieco bliższe danym ogólnopolskim niż dla województwa pomorskiego.

W 2024 r. stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie starogardzkim wyniosła 5,7% i była wyższa od wartości dla województwa pomorskiego (4,6%) i Polski (5,1%). Wartość dla powiatu starogardzkiego była jednak znacząco niższa od poziomu sprzed dekady (15,2% w 2014 r.).

2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Transport publiczny na terenie powiatu starogardzkiego odgrywa istotną rolę w zapewnieniu dostępności komunikacyjnej mieszkańców oraz usprawnieniu mobilności na obszarze regionu. Jego funkcjonowanie stanowi podstawę codziennego życia społecznego i gospodarczego, umożliwiając integrację różnych części powiatu. Jednocześnie, eksploatacja środków transportu publicznego wiąże się z negatywnym oddziaływaniem na środowisko naturalne, obejmującym emisję substancji zanieczyszczających powietrze, generowanie hałasu oraz wpływ na zmiany klimatyczne. W związku z powyższym, niezbędne jest wdrażanie rozwiązań minimalizujących te negatywne skutki, w tym rozwój ekologicznych form transportu oraz monitorowanie jakości środowiska.

W celu zachowania bioróżnorodności oraz ochrony unikalnych walorów krajobrazowych powiatu starogardzkiego, stosowane są liczne formy prawnej ochrony przyrody. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, formy te można podzielić na obszarowe oraz punktowe. Ich podstawowym zadaniem jest ochrona naturalnych ekosystemów, siedlisk zagrożonych gatunków roślin i zwierząt, a także zachowanie wartości kulturowych i krajobrazowych.

Na obszarze powiatu starogardzkiego, według danych Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, występują między innymi następujące formy ochrony obszarowej:

- obszary chronionego krajobrazu, które obejmują tereny o wysokich walorach przyrodniczych i kulturowych, charakteryzujące się wyjątkowymi walorami krajobrazowymi:
 - „Bory Tucholskie”;
 - „Dolina Wierzycy”;
 - „Dolina Wietcisy”;
- obszary sieci Natura 2000, ustanowione na podstawie unijnych dyrektyw, w celu ochrony siedlisk przyrodniczych oraz gatunków zagrożonych na skalę europejską. Na terenie powiatu wyznaczono:
 - Obszar specjalnej ochrony ptaków: „Bory Tucholskie”;
 - Obszary specjalnej ochrony siedlisk: „Sandr Wdy”, „Dolina Wierzycy”, „Grądy nad Jeziorami Zduńskim i Szpegawskim”, „Szczodrowo”, „Zielenina”;

- użytki ekologiczne, które chronią niewielkie, lecz istotne fragmenty przyrody o szczególnych walorach, takie jak:
 - „Jezioro Trzciniec”;
 - „Czyżnie nad Jeziorem Borzechowskim”.

Najwyższą formę ochrony przyrody stanowią natomiast rezerваты przyrody, których celem jest zachowanie naturalnych ekosystemów w stanie nienaruszonym. Na terenie powiatu starogardzkiego funkcjonują między innymi następujące rezerваты:

- „Brzęczek” – położony w rejonie Pogódek, na granicy gminy Skarszewy oraz powiatu kościerskiego;
- rezerваты zlokalizowane w gminie Osiek: „Zdrójno”, „Krzywe Koło w pętli Wdy”, „Czapli Wierch” oraz „Jezioro Udzierz”.

Do form punktowych ochrony przyrody należą pomniki przyrody, obejmujące pojedyncze drzewa, aleje drzew, głązy narzutowe oraz inne twory przyrody o szczególnej wartości przyrodniczej, naukowej, historycznej lub krajobrazowej. Na podstawie danych Głównego Urzędu Statystycznego, w roku 2021 na terenie powiatu starogardzkiego zarejestrowano łącznie 91 pomników przyrody, przy czym najwięcej z nich znajduje się w gminach Osiek (19) oraz Lubichowo (17).

Istotnym elementem ochrony środowiska jest systematyczne monitorowanie jakości powietrza. Podstawą w tym zakresie jest Roczna Ocena Jakości Powietrza, opracowywana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – Departament Monitoringu Jakości Powietrza, a w przypadku województwa pomorskiego przez Regionalny Wydział Środowiska w Gdańsku. Ocena ta realizowana jest w oparciu o wymogi określone w rozporządzeniu Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 roku w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 870). Województwo pomorskie podzielone jest na dwie strefy oceny jakości powietrza:

- PL2201 – aglomeracja trójmiejska;
- PL2202 – strefa pomorska obejmująca pozostałą część województwa.

Badaniami objęte są substancje istotne dla ochrony zdrowia ludzi (m.in. CO, NO₂, O₃, PM₁₀, PM_{2,5}, SO₂, benzo(a)piren, benzen, metale ciężkie) oraz dla ochrony roślin (O₃, NO_x, SO₂). W tabeli 8 zamieszczono informacje o klasyfikacji zanieczyszczeń powietrza strefy PL2202 – obejmującej swoim zasięgiem obszar całego województwa pomorskiego, z wyłączeniem obszaru aglomeracji trójmiejskiej.

Tab. 8. Klasyfikacja strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza

Substancja	Klasa	Poziom stężenie zanieczyszczeń
Dwutlenek siarki	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Dwutlenek azotu	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM2,5	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ołów w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzen	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Tlenek węgla	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Arsen w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzo(a)piren w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Kadm w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Nikiel w pyłe PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ozon	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Pomorskim – raport wojewódzki za rok 2024”.

W 2024 r. strefa PL2202 została zaklasyfikowana do klasy A dla wszystkich monitorowanych zanieczyszczeń, co oznacza, że poziomy stężenie nie przekroczyły wartości dopuszczalnych. W porównaniu z rokiem 2023 odnotowano poprawę jakości powietrza.

Główne źródła emisji zanieczyszczeń do powietrza na obszarze województwa pomorskiego, w tym powiatu starogardzkiego, mają charakter antropogeniczny. Wyróżnia się następujące kategorie emisji:

1. Emisja punktowa – pochodząca z zakładów przemysłowych, energetycznych i komunalnych, generowana w procesach spalania i technologicznych.
2. Emisja powierzchniowa (komunalno-bytowa) – związana z indywidualnymi źródłami ciepła w zabudowie mieszkaniowej.
3. Emisja liniowa – generowana przez transport drogowy i kolejowy.
4. Emisja rolnicza – z działalności uprawowej i hodowlanej.
5. Emisja niezorganizowana – m.in. z prac budowlanych, remontowych i składowisk odpadów.

W planowaniu transportu zbiorowego szczególne znaczenie ma emisja liniowa, bezpośrednio zależna od natężenia ruchu i parametrów technicznych wykorzystywanego taboru.

Transport publiczny, pomimo większej jednostkowej emisji spalin i hałasu w porównaniu do samochodów osobowych, charakteryzuje się niższym poziomem emisji w przeliczeniu na

jednego pasażera. W godzinach szczytu przewozowego odpowiednio zaplanowana oferta przewozowa może ograniczyć emisję zanieczyszczeń nawet dziesięciokrotnie w stosunku do transportu indywidualnego.

W Unii Europejskiej od ponad 30 lat obowiązują normy emisji spalin EURO dla pojazdów drogowych, które w kolejnych wersjach stają się coraz bardziej rygorystyczne. Oprócz emisji gazów i pyłów istotnym czynnikiem jest również hałas komunikacyjny, którego oddziaływanie w środowisku miejskim może być potęgowane przez warunki akustyczne (m.in. wąskie ulice, gęsta zabudowa).

Zasadniczym problemem polskiego sektora energetycznego pozostaje dominacja paliw kopalnych, w szczególności węgla kamiennego, w produkcji energii elektrycznej. Planowane kierunki działań przewidują zwiększenie udziału odnawialnych źródeł energii oraz rozwój energetyki jądrowej.

Zmiana struktury wytwarzania energii będzie miała bezpośredni wpływ na redukcję śladu węglowego w transporcie elektrycznym, w tym w przewozach autobusowych o napędzie zero-emisyjnym. W perspektywie długoterminowej pozwoli to na znaczące ograniczenie oddziaływania transportu publicznego na środowisko, zarówno w miejscu eksploatacji pojazdów, jak i w procesie wytwarzania energii niezbędnej do ich zasilania.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r., usługi przewozowe na 17 liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat starogardzki świadczył jeden operator – PKS Starogard Gdański SA.

PKS Starogard Gdański SA dysponował flotą 134 pojazdów, które mógł wykorzystywać do realizacji przewozów na liniach organizowanych przez powiat starogardzki. Wszystkie autobusy były wyposażone w silniki spalinowe zasilane olejem napędowym. Tabor posiadany przez PKS Starogard Gdański SA jest zróżnicowany wiekowo, jednak relatywnie wysłużony. Średnia wieku obliczona dla wszystkich 134 autobusów we flocie tego operatora, według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r., wynosiła ponad 16 lat. Najmłodsze pojazdy zostały wyprodukowane w 2024 r. – 2 szt., ale jednocześnie najstarsze autobusy tego operatora – 7 szt. – zostało wyprodukowanych przed 2000 r.

W tabeli 9 przedstawiono strukturę eksploatowanego przez PKS Starogard Gdański SA taboru autobusowego pod kątem spełniania norm czystości spalin EURO. Przedstawione dane prezentują konieczność wymiany części taboru przynajmniej na niskoemisyjny (spełniający normę emisji spalin EURO VI) lub wprowadzanie do floty taboru zeroemisyjnego. Ponad 55% taboru operatora to pojazdy spełniające jedynie normę EURO IV lub niższą.

Tab. 9. Struktura autobusów PKS Starogard Gdański SA w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 czerwca 2025 r.

Pojazdy	Jednostka	Norma czystości spalin EURO					Razem
		II	III	IV	V	VI	
Liczba autobusów	szt.	11	3	60	56	4	134
Struktura	%	8,2	2,2	44,8	41,8	3,0	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS Starogard Gdański SA.

W ramach działalności na rzecz poprawy stanu środowiska naturalnego przewiduje się w najbliższej przyszłości rozwój jakościowy parku taborowego, poprzez wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych lub spełniających normy EURO VI/EEV. Jednocześnie najstarsze pojazdy będą sukcesywnie wycofywane z ruchu.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2026-2035 dla Powiatu Starogardzkiego, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.)).

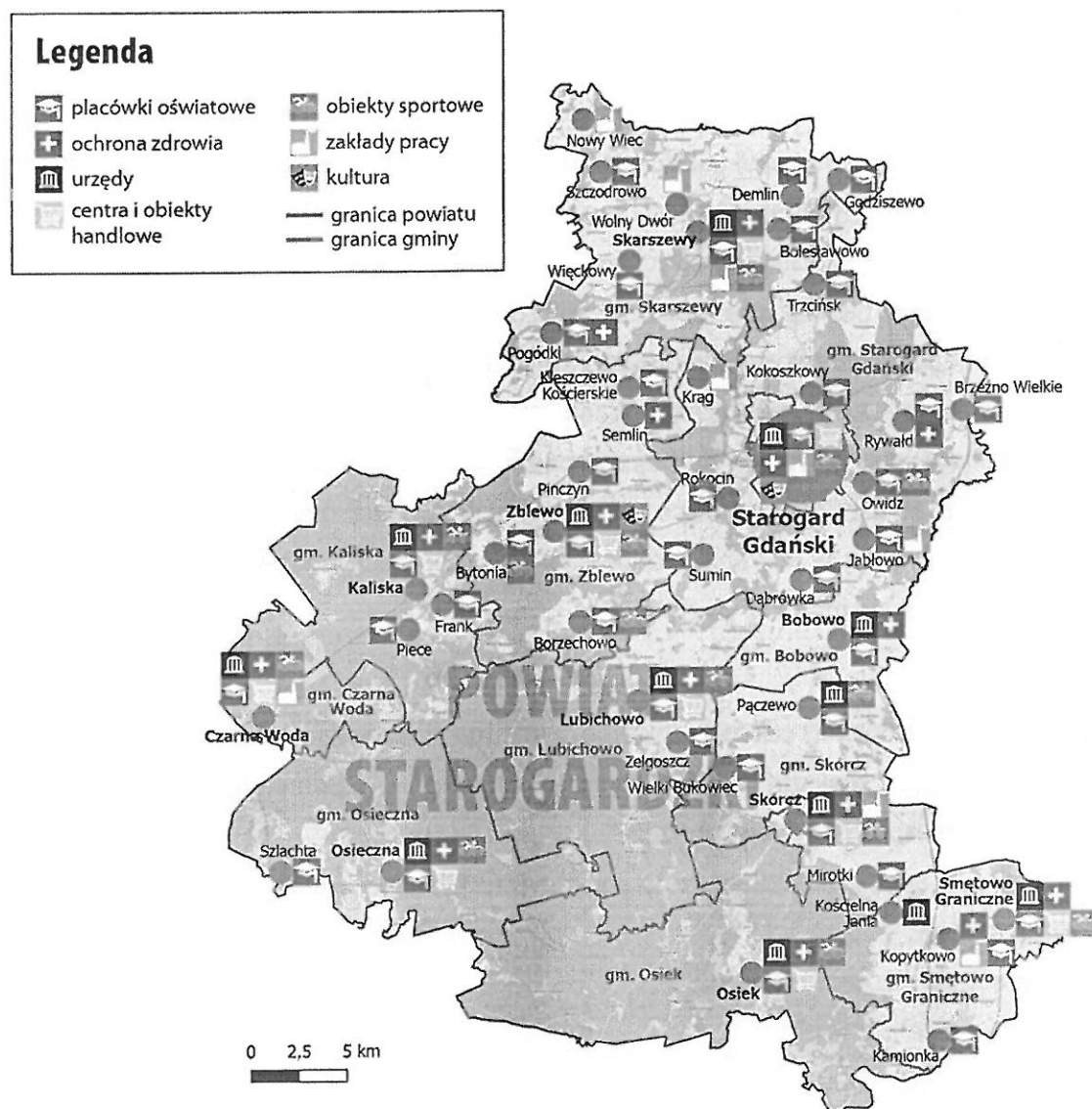
2.8. Źródła ruchu

Głównymi źródłami i celami ruchu – poza miejscami zamieszkania (które stanowią punkty startowe i końcowe większej części codziennych podróży) – determinującymi popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, są:

- urzędy i instytucje publiczne, w funkcjonowanie których wpisana jest codzienna obsługa interesantów;
- placówki oświatowe i uczelnie;
- obiekty ochrony zdrowia;
- większe obiekty handlowe (centra handlowe, sklepy dyskontowe);
- placówki pocztowe;
- obiekty i kompleksy sportowe oraz instytucje kultury;
- obiekty kultu religijnego, będące miejscami regularnych spotkań wiernych;
- cmentarze;
- większe zakłady pracy.

Generatorami ruchu są także dworce autobusowe i kolejowe, choć z racji ich węzłowego charakteru, niezbyt często stanowią źródło lub cel podróży sam w sobie.

Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży na obszarze powiatu starogardzkiego, oddziałujących na mobilność mieszkańców, przedstawiono na rysunku 7.



Rys. 7. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze powiatu starogardzkiego

Źródło: opracowanie własne.

2.9. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”¹⁷, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest także „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”¹⁸, zwany dalej planem wojewódzkim.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu, przedstawiono na rysunku 8.

Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) w 2020 r. została określona na 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość przewozów pasażerów w 2020 r. jest jednym ze skutków pandemii COVID-19. Plan ministra ds. transportu zakłada znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej objętej dofinansowaniem – do poziomu 60,8 mln pociągokilometrów w 2025 r. i 93,7 mln pociągokilometrów w 2030 r. (wzrosty odpowiednio o 29 i 99%). Szacowana liczba przewożonych pasażerów ma w 2025 r. osiągnąć 40,7 mln, a w 2030 r. – 74,3 mln (wzrosty odpowiednio o 62 i 195%).

Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założeń stopniowej eliminacji w latach 2021-2022 negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego, zaplanowanej na lata 2021-2027.

Plan zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić pociągi uruchamiane codziennie.

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328).

¹⁸ Plan przyjęty uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dnia 24 lutego 2014 r. Sejmiku Województwa Pomorskiego.



Rys. 8. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

Źródło: Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 4 listopada 2020 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.

Dworzec kolejowy w Starogardzie Gdańskim uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowy punkt postojowy do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Starogard Gdański – Czersk uruchamianie od 2 do 3 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz do 2026/2027, natomiast w następnych okresach i jako stan pożąany w 2030 r. – od 4 do 5 par pociągów.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Pomorskiego” określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

W dokumencie przedstawiono dwuwariantową koncepcję połączeń w przewozach użyteczności publicznej o charakterze wojewódzkim, obejmującą trasy przekraczające granice powiatów oraz istotne połączenia o charakterze międzypowiatowym. Połączenia te zaplanowano pomiędzy wybranymi ośrodkami miejskimi, tworzącymi węzły integracyjne.

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

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

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

W planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty:

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

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

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. Dla dworca w Starogardzie Gdańskim wyznaczono funkcję węzła integracyjnego regionalnego (oznaczony R-6). Z kolei jako przystanki zintegrowane wskazano w powiecie starogardzkim: Smętowo (PZ-8), Pinczyn (PZ-11), Zblewo (P-13), Czarna Woda (PZ-15) i Piesienice (PZ-25).

Połączenie kolejowe Gdynia Główna/Tczew – Starogard Gdański – Chojnice zostało uznane za linię szkieletową klasy A, w I klasie częstotliwości obsługi (oznaczoną RPK-07).

Do linii dojazdowych rozpoczynających się lub kończących w powiecie starogardzkim zaliczono linię:

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

Do linii uzupełniających obejmujących powiat starogardzki zaliczono natomiast linie:

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

Linie autobusowe interwencyjne wzdłuż linii kolejowych uruchamiane mogą być w przypadku ograniczonych możliwości technicznych lub zbyt małej liczby pasażerów. W przypadku linii autobusowych pokrywających się trasą z liniami kolejowymi przyjęto założenie ich uruchamiania, jeśli maksymalne zapełnienie pociągów byłoby nie większe niż 50 osób.

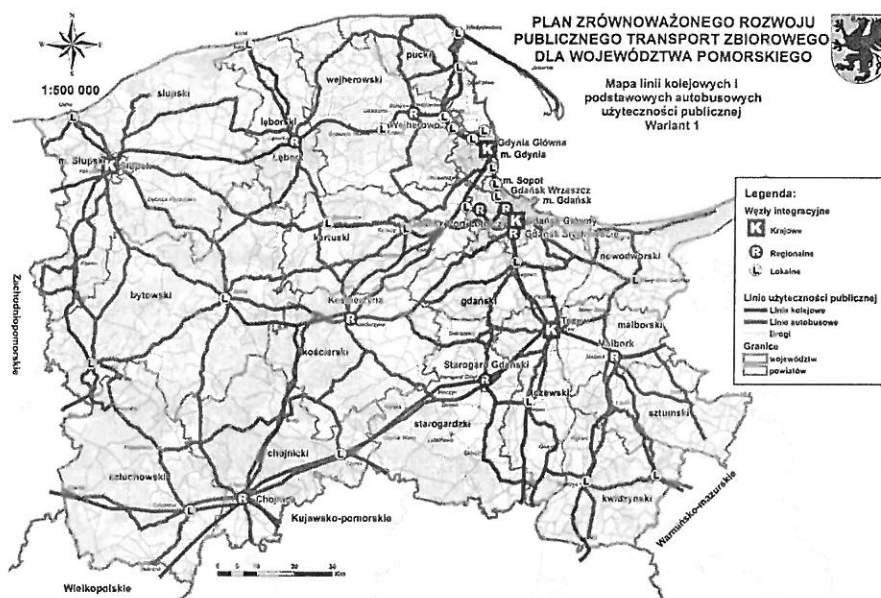
Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają:

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

Na rysunku 9 przedstawiono sieć linii kolejowych i autobusowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantcie 1, a na rysunku 10 – w wariantcie 2.

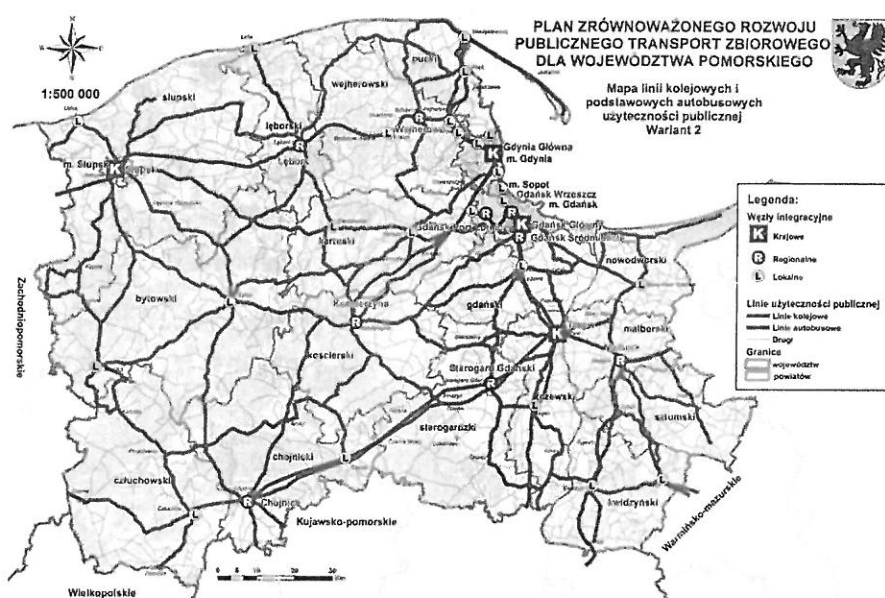
W planie wojewódzkim ustalono, że pasażerski transport kolejowy będzie realizował aż 84% podróży transportem zbiorowym użyteczności publicznej.

W planie transportowym dla województwa pomorskiego określono ogólne, zalecane dla zarządców infrastruktury, standardy wyposażenia technicznego przystanków i dostępności do infrastruktury przystankowej oraz standardy usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, które sparametryzowano według kryteriów: bezpośredniości i kategoryzacji połączeń, standardów technicznych taboru, systemu pobierania opłat oraz emisji zanieczyszczeń przez pojazdy. W planie tym określono także zasady integracji przewozów pasażerskich realizowanych przez różnych organizatorów, wyposażenie dworców i punktów przesiadkowych oraz organizację systemu informacji pasażerskiej. Zaproponowano także wprowadzenie zintegrowanego systemu nadzoru nad transportem publicznym w województwie pomorskim.



Rys. 9. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego

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



Rys. 10. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2

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

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określa także wymagane standardy wyposażenia technicznego i dostępności przystanków i dworców dla podróżnych. W ramach węzła wyróżniono strefy: kolejową (perony i dojścia do nich), autobusową (stanowiska dla autobusów, przystanki, pozostałe drogi i place) oraz pieszą (budynek dworca, miejsca sprzedaży biletów i miejsca oczekiwania podróżnych). Węzeł kolejowy powinien charakteryzować się minimalizacją czasu przejścia dla pasażerów, wyposażeniem przyjaznym dla osób z niepełnosprawnościami, kompleksową informacją pasażerską i dodatkowymi funkcjami dla podróżnych (usługi, handel).

Plan określił ponadto wymogi, które powinny być docelowo zapewnione, dla węzłów integracyjnych regionalnych, jakim jest dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi i komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim, a także dla węzłów integracyjnych lokalnych:

- zadaszenie;
- możliwość zakupu biletu;
- informację wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- minimum 60 i 40 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległość pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większa niż 150 m;
- parkingi: B&R – dla 3-6% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

Jako standard wyposażenia przystanku autobusowego 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.

Plan ten jest nadal obowiązujący i nie został uchylony.

Dokumentem mającym cechy planu transportowego jest także „Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”¹⁹.

¹⁹ Program przyjęty uchwałą nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 r.

Program ten w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowano w trzech wariantach: WA – dynamicznego rozwoju, WB- stabilnego rozwoju oraz WC – zachowawczym.

Wszystkie warianty zakładają wdrożenie zintegrowanego biletu oraz innowacyjnych systemów informacji pasażerskiej w skali województwa oraz ujednolicenie standardów taboru i organizacji przewozów. We wszystkich wariantach zakłada się promocję aktywnej mobilności oraz systemów współdzielenia. Warianty WA i WB zakładają utworzenie regionalnego i metropolitalnego zarządu transportu. Warianty te zakładają wdrażanie planów mobilności, rozwój stref czystego transportu, rozwój stacji tankowania LNG/LPG i punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz systematyczną wymianę taboru firmowego i publicznego na zero lub niskoemisyjny.

W dokumencie tym za linię szkieletową obejmującą swym zasięgiem powiat starogardzki została uznana, we wszystkich wariantach w I klasie częstości, linia RPK-07 Gdynia Główna/Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Człuchów.

W wojewódzkich autobusowych przewozach pasażerskich obejmujących powiat starogardzki wymieniono w dokumencie linie:

- podstawowe:
 - nr 22-15 Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork (III klasa, II w wariantcie WA),
 - nr 22-23 Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn (III klasa, II w wariantcie WA),
 - nr 22-40 Kościerzyna – Zblewo/Starogard Gdański (III klasa, II w wariantcie WA),
 - nr 22-64 Kościerzyna – Skarszewy – Tczew (II klasa, III w wariantcie WC),
- uzupełniające:
 - nr 22-10 Tczew – Skarszewy (II klasa, III w wariantcie WC),
 - nr 22-24 Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn/Prabuty (III klasa, II w wariantcie WA),
 - nr 22-46 Skórcz – (Nowe – Grudziądz) (III klasa),
- alternatywne:
 - nr 22-53 Człuchów/Chojnice – Starogard Gdański – Tczew (III klasa, IV w wariantcie WC),
 - nr 22-62 Tczew – Smętowo (III klasa, IV w wariantcie WC),
 - nr 22-60 Reda – Władysławowo – Hel (II klasa, III w wariantcie WC);

Miasto Starogard Gdański uznane zostało za regionalny węzeł integracyjny, natomiast za przystanki zintegrowane: Czarna Woda, Piesienice, Pinczyn, Smętowo i Zblewo.

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 (miasta na prawach powiatu) musi uwzględnić postanowienia planu opracowanego przez ministra ds. transportu oraz planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Pomorskiego.

Niniejszy plan uznaje wszystkie ustalenia planu ministra ds. transportu oraz planu wojewódzkiego, spełniając powyższe wymagania.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

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

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, ten rodzaj popytu określa ilość przejazdów środkami komunikacji miejskiej w warunkach podaży oferowanej przez organizatora;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, na ten rodzaj popytu składa się część przejazdów transportem indywidualnym, która może zostać zrealizowana transportem publicznym oraz potrzeb przewozowych, które są oczekiwane i mogłyby zachęcić do wyboru transportu publicznego, a nie są z pewnych przyczyn 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.

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, w województwie pomorskim jak i powiecie starogardzkim – wzrosła niemal o 50%. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

Zmniejszanie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich jest, niestety, powodem stałego pogarszania się mobilności osób o ograniczonej sprawności ruchowej, osób młodych niemogących jeszcze posiadać prawa jazdy oraz osób ubogich, nieposiadających samochodu osobowego. Ciągłe ograniczanie oferty komercyjnych przewozów pasażerskich w transporcie publicznym, przy braku takich przewozów samorządowych, powoduje zwiększanie zakresu wykluczenia społecznego, z którym to zjawiskiem wszystkie samorządy powinny walczyć.

Zwiększająca się rola socjalna transportu publicznego wymaga innego spojrzenia na stosowany tabor, ułatwienia dla pasażerów czy dostępność informacji o transporcie publicznym. Podniesienie standardu obsługi, poprawa punktualności i dostosowanie godzin kursowania do potrzeb pasażerów, zachęcą przynajmniej część dotychczasowych użytkowników samochodów osobowych do skorzystania z oferty transportu publicznego i zmniejszenia poziomu kongestii na drogach.

Prawidłowe organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym wymaga systematycznego prowadzenia badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz badań popytu.

Badania popytu efektywnego służą przede wszystkim do określenia liczby pasażerów lub – w przypadku rejestracji przychodów – także do ustalenia struktury pasażerów, co umożliwia analizę rentowności poszczególnych kursów i linii komunikacyjnych.

W związku z tym, że na przestrzeni ostatnich lat nie realizowano tego typu badań zaleca się przeprowadzenie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz badań popytu do końca 2027 r.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej realizowanej na autobusowych liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat starogardzki w latach 2021-2024 r., plan na 2025 r. i 2026 r. oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 10 i 11.

Tab. 10. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2021-2024 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r.

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2021	1 073,2	2 417,3	0,44
2022	1 031,0	1 714,6	0,60
2023	1 002,3	1 646,4	0,61
2024	794,2	1 410,2	0,56
2025 – plan	942	1 463,2	0,64
2026 – plan	942	1 463,2	0,64

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

Tab. 11. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2021-2024 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r.

Rok	Zmiana w stosunku rok do roku			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2021	-	-	-	-
2022	-42,2	-3,9	-702,7	-29,1
2023	-28,7	-2,8	-68,2	-4,0
2024	-208,1	-20,8	-236,2	-14,3
2025 – plan	147,8	18,6	53	3,8
2026 – plan	0	0,0	0	0,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

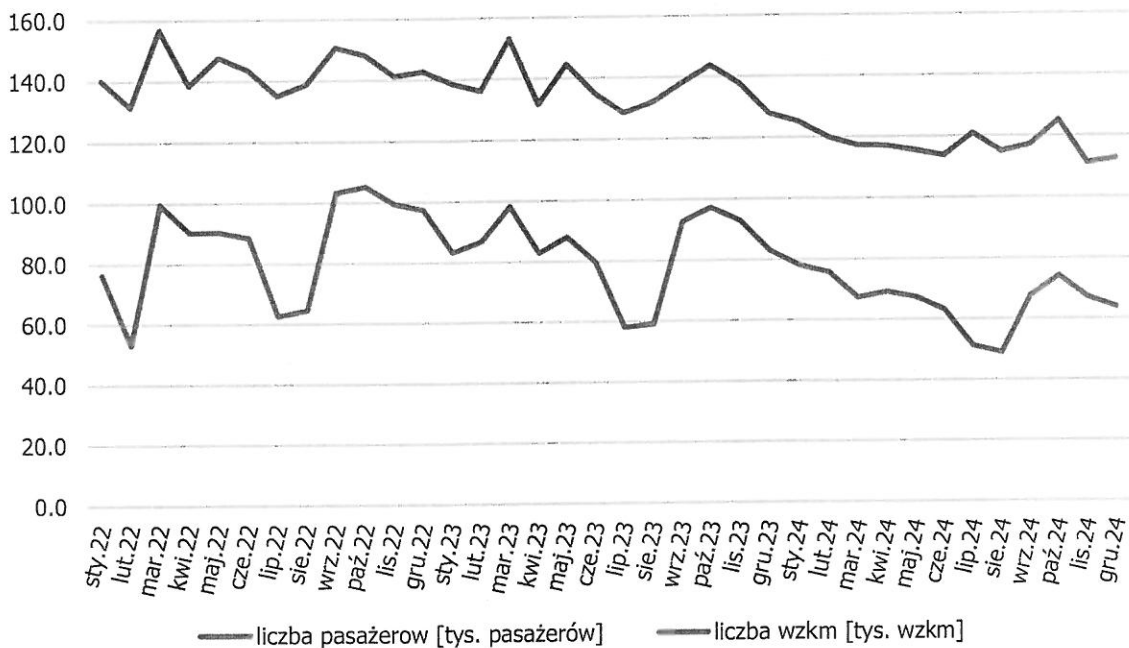
W 2024 r. z usług powiatowych połączeń użyteczności publicznej skorzystało 794,2 tys. pasażerów. W porównaniu do 2021 r. popyt na usługi powiatowych połączeń autobusowych w 2024 r. zmniejszył się o 26%. W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zmniejszono aż o 42%.

Przyczyną tak istotnej zmiany było przekazanie, z dniem 1 stycznia 2022 r., części zadań własnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, dotyczących linii autobusowych do Starogardzkiego Związku Powiatowo-Gminnego.

Na rysunku 11 przedstawiono rozkład pracy eksploatacyjnej oraz liczby pasażerów przewożonych liniami organizowanymi przez powiat starogardzki w latach 2022-2024 r.

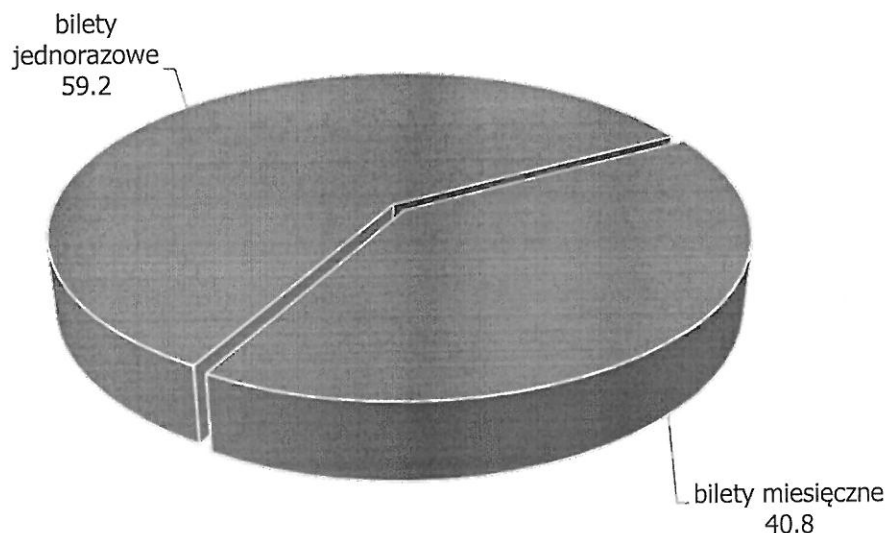
Według danych posiadanych przez PKS Starogard Gdański SA, w 2024 r. w wolumenie sprzedaży dominowały bilety jednorazowe – 96,1%. Bilety miesięczne stanowiły zaledwie 3,9% ogółu liczby sprzedawanych biletów. Z kolei udział biletów miesięcznych w strukturze sprzedaży pod względem wartości sprzedawanych biletów w 2024 r. wyniósł 40,8%, a udział biletów jednorazowych – 59,2%.

Na rysunku 12 przedstawiono strukturę przychodów ze sprzedaży biletów w 2024 r. według kryterium rodzaju biletu.



Rys. 11. Wielkość pracy eksploatacyjnej oraz liczba pasażerów na liniach organizowanych przez powiat starogardzki w latach 2022-2024

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.



Rys. 12. Struktura przychodów ze sprzedaży biletów na liniach organizowanych przez powiat starogardzki w 2024 r. – wg kryterium rodzaju biletu [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS Starogard Gdański SA.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi przewozów organizowanych przez powiat starogardzki będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury wiekowej mieszkańców gmin na obszarze powiatu;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia i struktury wynagrodzeń;
- dostępności oferty transportu publicznego, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów i częstotliwością kursowania środków transportu;
- integracji powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat z przewozami pasażerskimi innych organizatorów, w szczególności kolejowych;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego – przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- dostępności parkingów: P&R, B&R oraz K&R.

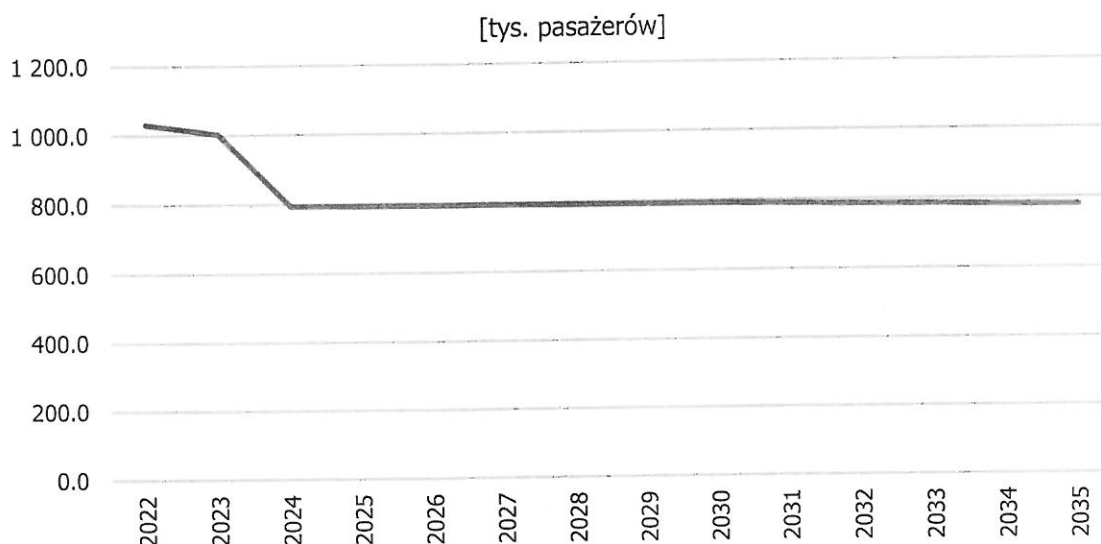
Prognoza liczby pasażerów w powiatowych przewozach pasażerskich dla najbliższych lat musi uwzględniać kumulację różnych zdarzeń istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych na obsługiwanym obszarze.

Prognozę liczby pasażerów przygotowano na podstawie danych przekazanych przez powiat starogardzki, za lata 2022-2024. Dla potrzeb analizy przyjęto jako poziom bazowy liczbę przewożonych pasażerów dla roku 2024.

Istotne znaczenie w przygotowywaniu prognozy mają występujące tendencje: niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców powiatu w latach 2014-2020 oraz znacznie większego spadku liczby mieszkańców w latach 2021-2024. Według prognoz GUS w kolejnym 10-letnim okresie liczba mieszkańców powiatu będzie się nadal istotnie spadać (do 2055 r.).

Na rysunku 13 przedstawiono prognozę liczby pasażerów do 2035 r. w powiecie, do 2024 r. zobrazowano wykonanie, a na lata następne – prognozę. W prognozie nie uwzględniano popytu zaspokajanego przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny. Prognoza ta zakłada utrzymanie obecnego zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

Istotne znaczenie w kreowaniu popytu na sieci linii komunikacyjnych organizowanych przez powiat starogardzki jest podział rynku publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu, funkcjonującego ze wsparciem FRPA pomiędzy powiat starogardzki i Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny. Równie istotne znaczenie mają prognozy demograficzne przewidyujące znaczny spadek liczby mieszkańców powiatu.



Rys. 13. Prognoza popytu do 2035 r.

Źródło: opracowanie własne.

W przyszłości bardzo silny wpływ na liczbę pasażerów przewożonych środkami transportu zbiorowego organizowanego przez powiaty starogardzki będzie miało także utworzenie metropolii Trójmiejskiej wraz z ostatecznym określeniem granic jej obszaru, a także dalszy rozwój wdrażanej obecnie integracji taryfowej.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

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

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym oferta przewozowa transportu publicznego powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zwłaszcza w obliczu zagrożeń epidemiologicznych, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatorów

tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem wdrożenia zrównoważonego transportu jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem publicznym a indywidualnym. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie na terenach pozamiejskich powinien kształtować się docelowo w proporcji 25% transport publiczny – 75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę pogorszenie sytuacji budżetów jednostek samorządu terytorialnego w Polsce oraz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, spowodowanych niekorzystnym odbiorem transportu publicznego w okresie pandemii, poziom ten był w minionych latach trudny do osiągnięcia.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego, obniżonego, udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale zaistnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. W obecnej sytuacji znaczących ograniczeń ilościowych dla funkcjonowania transportu zbiorowego oraz społecznego odbioru wysokiego ryzyka korzystania z tych środków transportu, niezwykle ważne jest by w pierwszej kolejności zahamować odpływ pasażerów ze środków transportu zbiorowego. Działania te będą wymagały co najmniej utrzymania obecnych parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, jakość obsługi), bez względu na liczbę korzystających pasażerów.

Ważnym elementem jest stwarzanie zdecydowanych preferencji w ruchu dla transportu zbiorowego. Przy modernizacjach dróg, przez które przebiegają trasy linii komunikacyjnych, należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego – np. śluzy ułatwiające wyjazd z przystanku, krótkie odcinki buspasów w dojeździe do wybranych skrzyżowań w obrębie miast, w szczególności z sygnalizacją świetlną itp. Ważne znaczenie ma także systematyczna poprawa standardu wyposażenia przystanków, poprzez: zapewnienie dogodnych warunków oczekiwania na autobusy, ułatwienia w zajmowaniu miejsca w pojeździe (odpowiednia wysokość peronu), eliminację barier architektonicznych dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, kompleksową i aktualną informację pasażerską.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

W powiecie starogardzkim organizacja przewozów publicznych ma charakter zdecentralizowany. Występują różni organizatorzy przewozów, zarówno na poziomie gminnym, jak i wojewódzkim. Aktualnie, sieć transportu publicznego na obszarze powiatu starogardzkiego tworzą:

- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Starostę Starogardzkiego;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Wójta Gminy Bobowo;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Wójta Gminy Skarszewy;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego;
- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim;
- drogowe połączenia komercyjne.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r. powiat starogardzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, uruchomił przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem środków z FRPA na 17 liniach komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Jedynym operatorem świadczącym usługi na tych liniach był PKS Starogard Gdański SA. Całkowita długość linii komunikacyjnych w ramach tej sieci wynosiła 888,4 km.

W tabeli 12 przedstawiono linie funkcjonujące w ramach powiatowych przewozów pasażerskich z dofinansowaniem z FRPA, organizowane przez powiat starogardzki według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r.

Tab. 12. Linie komunikacyjne w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat starogardzki – stan na 30 czerwca 2025 r.

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy	Przebieg linii komunikacyjnej	Wzkm planowane w 2025 r.
U221333	114, 400	Starogard Gdański – Siwiałka – Godziszewo	16 089,00
U221334	412	Starogard Gdański – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo	22 037,60
U221335	412	Starogard Gdański – Czarnocin – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo	11 934,00
U221338	447	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Czarna Woda	47 401,20
U221339	443	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Skórcz	37 825,20
U221340	409A, 409B	Starogard Gdański – Zblewo – Kleszczewo Kościerskie – Bączek – Starogard Gdański	29 836,80
U221341	408A, 408B	Starogard Gdański – Borzechowo – Zblewo – Starogard Gdański	41 857,20
U221342	445	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Lubichowo	52 189,20
U221343	445	Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański – Lubichowo	17 388,00
U221344	411	Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Koźmin – Stara Kiszewa	37 115,00
U221346	410	Starogard Gdański – Zblewo – Pinczyn – Starogard Gdański	22 327,20
U221347	419	Starogard Gdański – Kleszczewo Kościerskie – Starogard Gdański- Owidz	5 877,60
U221348	401	Gdańsk – Kłodawa – Sobowidz – Skarszewy – Starogard Gdański	277 238,80
U221349	455	Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Kościerzyna	53 780,20
U221355	400	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański	597 639,50
U221356	402	Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański – Owidz	127 449,80
U221364	420	Smętowo Graniczne – Kamionka – Nowe	65 190,40

Źródło: dane powiatu starogardzkiego.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii organizowanych przez powiat starogardzki, mierzoną liczbą wykonywanych kursów przedstawiono w tabeli 13.

Tab. 13. Liczba kursów na liniach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat starogardzki – stan na 30 czerwca 2025 r.

Nr linii	Nr handlowy	Dni nauki szkolnej		Dni powszednie wolne od nauki szkolnej		Soboty, niedziele i święta	
		tam	powrót	tam	powrót	tam	powrót
U221333	114, 400	2	3	0	1	nie funkcjonuje	
U221334	412	2	2	0	2	nie funkcjonuje	
U221335	412	1	1	1	0	nie funkcjonuje	
U221338	447	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221339	443	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221340	409A, 409B	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221341	408A, 408B	2	3	2	3	nie funkcjonuje	
U221342	445	2	1	2	1	nie funkcjonuje	
U221343	445	1	0	1	0	nie funkcjonuje	
U221344	411	2	2	1	1	nie funkcjonuje	
U221346	410	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221347	419	nie funkcjonuje		1	1	nie funkcjonuje	
U221348	401	6	7	6	7	5 ¹ , 3 ²	4 ¹ , 4 ²
U221349	455	2	3	1	2	nie funkcjonuje	
U221355	400	17	16	17	16	13 ¹ , 11 ²	13 ¹ , 9 ²
U221356	402	5	4	5	4	nie funkcjonuje	
U221364	420	6	6	6 ³ , 4 ⁴	6 ³ , 4 ⁴	nie funkcjonuje	
RAZEM		52	52	47³, 45⁴	48³, 46⁴	18¹, 14²	17¹, 13²

¹ w soboty

² w niedziele i święta

³ w okresie ferii zimowych

⁴ w okresie letnich wakacji szkolnych

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu starogardzkiego.

Na liniach powiatowych organizowanych przez powiat starogardzki – według stanu na dzień 30 czerwca 2025 r. – wykonywano 104 kursy w dni powszednie nauki szkolnej, 95 kursów w dni powszednie wolne od nauki szkolnej w okresie ferii zimowych, 91 kursów w dni powszednie wolne od nauki szkolnej w okresie letnich wakacji szkolnych oraz 35 kursów w soboty i 27 kursów w niedziele i święta.

Komplementarne w stosunku do powiatowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są połączenia autobusowe organizowane przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny (także obsługiwane przez PKS Starogard Gdański SA), Wójtów gmin Bobowo

i Skarszewy oraz połączenia autobusowe organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Połączenia te funkcjonują w ramach linii użyteczności publicznej i również realizowane są z wykorzystaniem dopłat z FRPA. Wykaz linii przedstawiono w tabeli 14.

Tab. 14. Połączenia organizowane przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny, Wójta gminy Bobowo, Wójta gminy Skarszewy oraz Marszałka Województwa Pomorskiego na terenie powiatów starogardzkiego – stan na 30 czerwca 2025 r.

Nr ewidencyjny linii	Przebieg linii komunikacyjnej
Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny	
U221315	Starogard Gd. – Kokoszkowy – Starogard Gd.
U221317	Starogard Gd. – Lubichowo – Ocypel
U221318	Starogard Gd. – Lubichowo – Osowo Leśne
U221319	Starogard Gd. – Rokocin – Koteże – Rokocin – Stary Las – Rokocin – Sumin
U221321	Starogard Gd. – Janowo – Owidz
U221322	Starogard Gd. – Skórcz – Smętowo Graniczne
U221323	Osiek – Lisówko – Udzierz – Osiek
U221324	Osiek – Błędno – Kasparus – Osiek
U221326	Kulmaga – Smętowo Graniczne – Kamionka – Leśna Jania
U221327	Smętowo Graniczne – Stara Jania – Bobrowiec
U221328	Starogard Gd. – Owidz – Pączewo – Czarnylas – Skórcz – Leśna Jania – Smętowo Graniczne
U221329	Starogard Gd. – Owidz – Grabowo – Skórcz – Osiek – Smętowo Graniczne
U221330	Starogard Gd. – Owidz – Grabowo – Skórcz – Osiek – Kasparus
U221331	Starogard Gd. – Owidz – Pączewo – Skórcz – Osiek – Kasparus
U221336	Starogard Gd. – Dąbrówka – Bobowo – Owidz – Starogard Gd.
U221337	Starogard Gd. – Dąbrówka – Bobowo
U221350	Starogard Gd. – Kokoszkowy – Ciecholewy
U221351	Starogard Gd. – Rywałd – Brzeźno Wielkie – Zduny – Szpegawsk – Starogard Gd.
U221352	Starogard Gd. – Rokocin – Koteże – Rokocin – Sumin
U221353	Starogard Gd. – Owidz – Klonówka – Rywałd – Starogard Gd.
U221354	Krąg – Linowiec – Kokoszkowy – Starogard Gd.
U221357	Starogard Gd. – Zblewo – Czarna Woda – Osieczna
U221358	Starogard Gd. – Miradowo – Czarna Woda
U221359	Pączewo – Skórcz – Mirotki – Barłożno
U221360	Pączewo – Kranek – Skórcz – Barłożno

Nr ewidencyjny linii	Przebieg linii komunikacyjnej
U221361	Zelgoszcz – Wielki Bukowiec – Czarnylas – Pączewo
U221362	Bobrowo – Pączewo – Skórcz – Wielbrandowo
U221365	Lubichowo – Zielona Góra – Lipinki Królewskie
U221366	Lubichowo – Wilcze Błota – Lubichowo
U221367	Lubichowo – Zelgoszcz – Wda – Lubichowo
U221368	Lubichowo – Osowo Leśne – Ocypel – Lubichowo
U221369	Lubichowo – Bietowo – Sztekin – Lubichowo
Wójt Gminny Bobowo	
41	Jablówko – Bobowo – Wysoka
42	Jablówko – Bobowo – Maksymilianowo
Wójt Gminny Skarszewy	
R37604	Skarszewy – Bączek – Skarszewy
R37607	Skarszewy – Więckowy – Skarszewy
R37611	Skarszewy – Bolesławowo – Skarszewy
R37612	Skarszewy – Kamierowo – Skarszewy
R37614	Skarszewy – Nowy Wiec – Szczodrowo – Skarszewy
Marszałek Województwa Pomorskiego	
2270	Tczew – Rukosin – Godziszewo
2271	Tczew – Godziszewo – Skarszewy
2274	Tczew – Kamierowo – Skarszewy
2275	Tczew – Więckowy – Skarszewy
2276	Skarszewy – Szczodrowo – Tczew
2277	Skarszewy – Godziszewo – Skarszewy
2283	Gdańsk – Pszczółki – Skarszewy
2294	Tczew – Łukocin – Godziszewo
2296	Starogard Gdański – Barłożno – Kolonia Ostrowicka

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu starogardzkiego oraz <https://bip.zmzp.pl>.

Uzupełnieniem oferty powiatowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są komercyjne połączenia autobusowe uruchamiane przez przewoźników prywatnych. Głównymi przewoźnikami, świadczącymi usługi na liniach transportu drogowego na obszarze planu, są:

- PKS w Starogardzie Gdańskim SA;
- Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „OWSIK” Wiesław Owskiak z Rożentala;
- P.U.P.H. MATEO sp. j. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw z Kokoszkowych.

W tabeli 15 przedstawiono wykaz przewozów komercyjnych na terenie powiatu starogardzkiego, wg stan na dzień 30 czerwca 2025 r. funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Starogardzkiego.

Tab. 15. Przewozy komercyjne na terenie powiatu starogardzkiego funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Starogardzkiego – stan na 30 czerwca 2025 r.

Nr zezwolenia	Relacja	Przewoźnik
064/22.04.2014	Owidz – Starogard Gdański – Zlewo – Bytonia	PKS w Starogardzie Gdańskim SA
086/01.09.2019	Owidz – Starogard Gdański – Lubichowo	
097/20.05.2021	Starogard Gdański – Dąbrówka – Bobowo	
100/01.01.2023	Owidz – Starogard Gdański – Wirty – Borzechowo – Osieczna	
101/01.01.2023	Starogard Gdański – Czarnocin – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo	
102/01.01.2023	Barchnowy – Owidz – Jabłowo – Bobowo – Jabłowo	
103/13.12.2023	Krąg – Linowiec – Kokoszkowy – Starogard Gdański	
104/13.12.2023	Starogard Gdański – Miradowo – Czarna Woda	
105/13.12.2023	Starogard Gdański – Owidz	
106/13.12.2023	Starogard Gdański – Kleszczewo Kościerskie – Starogard Gdański – Owidz	
098/31.05.2022	Starogard Gdański-Szteklin-Zelgoszcz-Starogard Gdański	
59/2013/08/12/ 2014/04/03	Starogard Gdański PKP – Lubichowo – Ocypel	Przedsiębiorstwo Handlowo-Usługowe „OWSIĄK” Wiesław Owskiak
4/2010/06/02/ 2016/12/15	Starogard Gdański – Osowo Leśne	
068/2016-09-14	Starogard Gdański – Skórcz	P.U.P.H. MATEO sp. j. Marek Teodorczyk, Sławomir Teclaw
077/2017-09-21	Starogard Gdański – Rywałd – Szpęgawsk	
108/09.09.2024/ 01.10.2024	Starogard Gdański – Jabłówko przez Janowo	
70	Kaliska – Zduny	P.H.U. Czajka
72	Starogard Gdański – Zduny	
55	Starogard Gdański – Zduny	P.P.U.H. Sylwia Kudelska

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu starogardzkiego.

Oprócz linii wymienionych w tabelach 14 i 15, na obszarze powiatu starogardzkiego funkcjonują także linie komunikacji miejskiej organizowanej przez Prezydenta Miasta Starogard Gdański. Trasy wszystkich linii zawierają się w granicach gminy wiejskiej Starogard Gdański. Wykaz miejscowości, obsługiwanych liniami starogardzkiej komunikacji miejskiej, wraz z liczbą połączeń w skali doby, wg stanu na dzień 30 czerwca 2025 r., przedstawiono w tabeli 16.

Tab. 16. Miejscowości w gminie Starogard Gdański obsługiwane liniami starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2025 r.

Miejscowość	Linia	Dzienna liczba par kursów do/z danej miejscowości		
		w dni powszednie	w soboty	w niedziele
Koteże	12	17	14	9
Nowa Wieś Rzeczna	19	24	-	-
Razem:	12, 19	41	14	9

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.mzk.starogard.pl/rozklad-jazdy/>.

Uzupełniające w stosunku do oferty drogowego publicznego transportu zbiorowego są usługi kolei regionalnych, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, a jedynym operatorem – POLREGIO SA.

W ruchu pasażerskim wykorzystywane są dwie linie kolejowe – nr 131 i nr 203 oraz w niewielkim fragmencie linia kolejowa nr 201.

Na obszarze powiatu starogardzkiego zlokalizowane jest 6 stacji kolejowych:

- na linii 201:
 - Szlachta;
- na linii nr 131:
 - Smętowo;
- na linii nr 203:
 - Czarna Woda;
 - Kaliska;
 - Starogard Gdański;
 - Zblewo;

oraz 5 przystanków kolejowych:

- na linii nr 203:
 - Bytonia;
 - Kamienna Karczma;

- Piesienice;
- Pinczyn;
- Szpęgawsk.

Stacja kolejowa Starogard Gdański ma duże znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego. W 2024 r. znalazła się w zestawieniu stacji kolejowych na 218 miejscu w Polsce – z liczbą 1 500-2 000 wsiadających i wysiadających pasażerów na dobę. W tabeli 17 zaprezentowano dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych w 2024 r. zlokalizowanych na obszarze objętym planem transportowym.

Tab. 17. Wymiana pasażerska w 2024 r. na stacjach kolejowych zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego

Stacja	Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę]	Średnia dobowa liczba zatrzymań	Średnia liczba pasa- żerów na zatrzymanie
m. Starogard Gdański	1 500-2 000	26	75
Smętowo	700-999	30	od 20 do 40
Kaliska	300-499	21	od 15 do 20
Pinczyn	300-499	19	od 15 do 20
Zblewo	300-499	19	od 15 do 20
Czarna Woda	200-299	21	od 10 do 15
Piesienice	100-149	19	od 5 do 10
Bytonia	50-99	17	od 2 do 5
Kamienna Karczma	20-49	17	od 0 do 2
Szpęgawsk	20-49	17	od 0 do 2

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego, www.utk.gov.pl, dostęp: 30.06.2025 r.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Zgodnie z założeniami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom możliwości przemieszczania się, a gdzie utrudniony jest dostęp przy pomocy innego środka komunikacji. Oferta publicznego transportu zbiorowego powinna zapewniać także możliwość skorzystania z niej w sytuacji rezygnacji z podróży samochodem osobowym oraz w relacjach, w których występują duże potoki podróżnych. Co do zasady połączenia publicznym transportem zbiorowym powinny być tak kształtowane, aby możliwa była ich integracja z innymi środkami transportu, np. w węzłach przesiadkowych,

a w przypadku ich braku, trasy linii i rozkłady jazdy powinny umożliwiać bezpośredni dojazd do najważniejszych celów podróży.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie dodatkowej oferty przewozów konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią oczekiwanej lokalnie oferty. Przewozy te będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia na obszarze powiatu przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych w stosunku do obszaru powiatu;
- 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;
- występującą koncentracją przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

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

Przewozy pasażerskie organizowane przez powiat powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić pożądaną dostępność transportową mieszkańcom powiatu do centrów usług gminnych i ponadgminnych, w tym zabezpieczyć dowóz do węzłów komunikacyjnych i umożliwić dojazd do miejsc pracy, do szkół, wyższych uczelni, przychodni, szpitali i urzędów itp.

Ważnym elementem organizacji jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłami integracyjnymi zlokalizowanymi na obszarze powiatu w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą korzystać z samochodu osobowego, dojazd i powrót do tych miejsc w ciągu jednego dnia. Komunikacja organizowana przez powiat w godzinach porannego (od ok. godz. 5:30 do ok. godz. 9) i popołudniowego (od ok. 14 do ok. godz. 17) szczytu komunikacyjnego z uwagi na napełnienia powinna uwzględniać dojazd bezpośredni do lub z centrum miasta, jako głównego punktu podróży, zaś w pozostałych godzinach oraz w weekendy kursy planowane powinny być do centrów przesiadkowych.

W okresie obowiązywania planu przyjmuje się organizowanie przez powiat sieci połączeń autobusowych wskazanych w tabeli 18.

Graficznie sieć proponowanych połączeń powiatowych przedstawiona została na rysunku 14, a także w Załączniku nr 1 do planu.

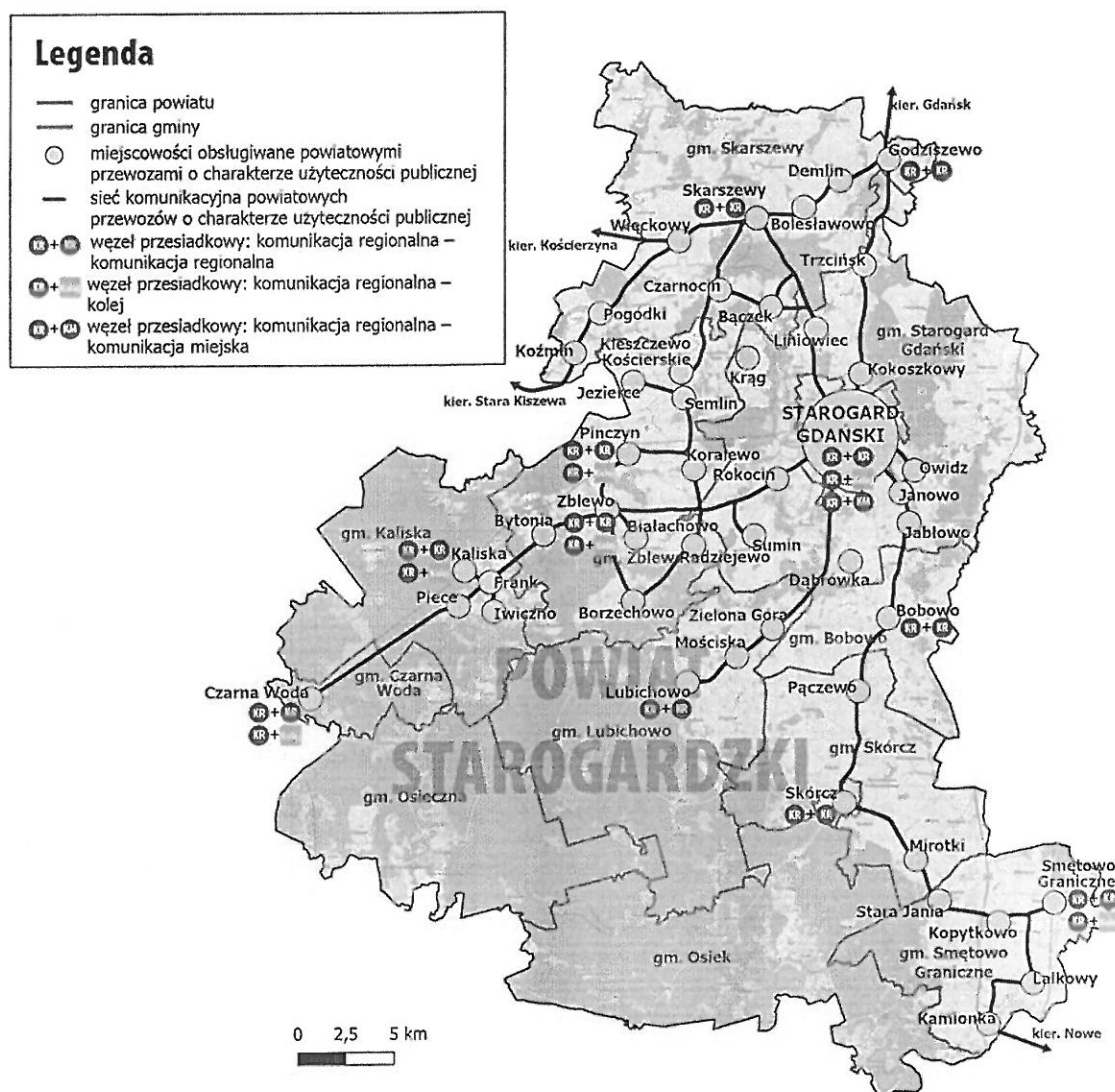
Tab. 18. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu starogardzkiego

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy	Przebieg linii komunikacyjnej
U221333	114, 400	Starogard Gdański – Siwiątka – Godziszewo
U221334	412	Starogard Gdański – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo
U221335	412	Starogard Gdański – Czarnocin – Skarszewy – Bolesławowo – Godziszewo
U221338	447	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Czarna Woda
U221339	443	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Skórcz
U221340	409A, 409B	Starogard Gdański – Zblewo – Kleszczewo Kościerskie – Bączek – Starogard Gdański
U221341	408A, 408B	Starogard Gdański – Borzechowo – Zblewo – Starogard Gdański
U221342	445	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański – Lubichowo
U221343	445	Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański – Lubichowo
U221344	411	Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Koźmin – Stara Kiszewa
U221346	410	Starogard Gdański – Zblewo – Pinczyn – Starogard Gdański
U221347	419	Starogard Gdański – Kleszczewo Kościerskie – Starogard Gdański-Owidz
U221348	401	Gdańsk – Kłodawa – Sobowidz – Skarszewy – Starogard Gdański
U221349	455	Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Kościerzyna
U221355	400	Gdańsk – Kłodawa – Starogard Gdański
U221356	402	Gdańsk – Straszyn – Starogard Gdański – Owidz
U221364	420	Smętowo Graniczne – Kamionka – Nowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

W ramach sieci połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej zakłada się funkcjonowanie linii autobusowych łączących siedziby gmin z siedzibą powiatu. Przyjmuje się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy i powroty z pracy oraz szkół. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach

dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – także w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego. W okresie planowania zakłada się rozwój sieci linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat starogardzki.



Rys. 14. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu starogardzkiego

Źródło: opracowanie własne.

Uruchomienie nowych linii oraz modyfikacja tras istniejących połączeń będzie uzależniona od potrzeb przewozowych oraz możliwości finansowych powiatu.

W tabeli 19 przedstawiono proponowane liczby kursów powiatowej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.

Tab. 19. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej

Nr linii	Nr handlowy	Dni nauki szkolnej		Dni powszednie wolne od nauki szkolnej		Soboty, niedziele i święta	
		tam	powrót	tam	powrót	tam	powrót
U221333	114, 400	2	3	0	1	nie funkcjonuje	
U221334	412	2	2	0	2	nie funkcjonuje	
U221335	412	1	1	1	0	nie funkcjonuje	
U221338	447	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221339	443	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221340	409A, 409B	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221341	408A, 408B	2	3	2	3	nie funkcjonuje	
U221342	445	2	1	2	1	nie funkcjonuje	
U221343	445	1	0	1	0	nie funkcjonuje	
U221344	411	2	2	1	1	nie funkcjonuje	
U221346	410	1	1	1	1	nie funkcjonuje	
U221347	419	nie funkcjonuje		1	1	nie funkcjonuje	
U221348	401	6	7	6	7	5 ¹ , 3 ²	4 ¹ , 4 ²
U221349	455	2	3	1	2	nie funkcjonuje	
U221355	400	17	16	17	16	13 ¹ , 11 ²	13 ¹ , 9 ²
U221356	402	5	4	5	4	nie funkcjonuje	
U221364	420	6	6	4	4		
RAZEM		52	52	45	46	18¹, 14²	17¹, 13²

¹ w soboty

² w niedziele i święta

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

Zakłada się, że w ramach linii użyteczności publicznej, będzie także realizowana obsługa miejscowości położonych w niewielkim oddaleniu od wytyczonych tras z dojazdem drogami gminnymi. Przewozy pasażerskie na wyznaczonych liniach powinny być bowiem poprowadzone tak, aby w możliwie wysokim stopniu zaspokoić potrzeby mieszkańców na realizację podróży ponadgminnych, docierając do przystanków najbliższych wobec źródeł ruchu. Dopuszczalne jest więc poprowadzenie tras linii do tych przystanków drogami gminnymi o odpowiedniej nawierzchni. Droga przeznaczona do przejazdu pojazdu powinna być utwardzona o nawierzchni ulepszonej, pozbawiona elementów utrudniających podróżowanie takich jak: garby poprzeczne, przełomy, znaczne ubytki nawierzchni lub elementy uspokojenia ruchu zmuszające do znacznego ograniczenia prędkości (poniżej 20 km/h). W miejscu zakończenia trasy linii

powinna być urządzona pętla, umożliwiającą zawracanie bez manewru cofania, o nawierzchni spełniającej powyższe standardy.

Władze powiatu będą podejmowały dalsze działania w kierunku współpracy z organizatorami wojewódzkich oraz gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najlepszego dostosowania zarządzanej przez siebie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, nie tylko w podróżach międzypowiatowych, ale i w podróżach wewnątrz powiatu.

Komunikacja publiczna organizowana przez powiat będzie wymagać 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 ze względu na wymaganą aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026-2035 dla Powiatu Starogardzkiego”.

W okolicy Starogardu Gdańskiego nie ma stacji tankowania gazu ziemnego, wykorzystanie tego rodzaju paliwa nie jest więc obecnie możliwe.

Powiat przewiduje, że w kolejnych postępowaniach wyboru operatora uwzględniana będzie także możliwość wykorzystywania zeroemisyjnych autobusów elektrycznych. Powiat widzi ponadto możliwość występowania o dofinansowanie ze środków krajowych i unijnych, zakupu autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą zasilającą. Decyzje zależne będą od dostępności środków pomocowych oraz rozwoju technicznego taboru zeroemisyjnego dla przewozów, innych niż komunikacja miejska. Przyjęto, że w takim przypadku pojazdy elektryczne wykorzystywane byłyby przede wszystkim na liniach komunikacyjnych obsługujących obszary intensywnej zabudowy mieszkaniowej (miast i obszarów podmiejskich).

Powiat zamierza wykorzystywać do świadczenia przewozów autobusy klas II i III, nie wystąpi więc zobowiązanie zamawiającego, o którym mowa w § 68a ustawy o elektromobilności.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

Współczesna infrastruktura transportowa, umożliwiająca sprawne funkcjonowanie komunikacji zbiorowej – zarówno w wymiarze publicznym, jak i komercyjnym – opiera się na odpowiednio zaplanowanych i urządzonych węzłach oraz punktach przesiadkowych. Pełnią one rolę miejsc integracji różnych środków transportu i obsługiwanego przez nie systemu przewoźników lub operatorów. Ich głównym zadaniem jest zapewnienie pasażerom wygodnej, szybkiej i bezpiecznej zmiany środka transportu, w tym również uwzględnienie możliwości przesiadki z i na rower.

Oprócz sprawnej organizacji ruchu pasażerskiego, węzły przesiadkowe powinny oferować godziwe warunki oczekiwania oraz pełną informację o dostępnych usługach transportowych. Dotyczy to zarówno lokalizacji i godzin odjazdów, jak i obowiązujących zasad taryfowych, sposobów zakupu biletów oraz schematów połączeń. Dobrze zaprojektowana infrastruktura przesiadkowa umożliwia pasażerowi nie tylko realizację podróży, ale również jej łatwe i intuicyjne zaplanowanie.

Odpowiednie rozmieszczenie i urządzenie węzłów przesiadkowych jest istotnym elementem polityki zrównoważonego rozwoju transportu, realizowanej przez wszystkie szczeble administracji samorządowej. W praktyce oznacza to integrację różnych form transportu – drogowego, kolejowego, rowerowego – w spójny i dostępny system komunikacyjny.

Zgodnie z „Regionalnym Planem Transportowym dla Województwa Pomorskiego 2030”, Starogard Gdański został wyznaczony jako regionalny węzeł integracyjny. Oznacza to, że miasto ma pełnić rolę głównego punktu przesiadkowego, umożliwiającego płynne przechodzenie pomiędzy różnymi środkami transportu, a także łączenie połączeń na poziomie wojewódzkim z sieciami transportu krajowego i lokalnego.

W przypadku powiatowej sieci komunikacyjnej rekomenduje się, aby rolę węzłów przesiadkowych pełniły te przystanki, które:

- są dogodnie zlokalizowane względem głównych generatorów ruchu (np. centrum miasta, instytucji publicznych, węzłów drogowych);
- zapewniają pasażerom czytelną i pełną informację o ofercie przewozowej;
- gwarantują komfortowe warunki oczekiwania (m.in. ochrona przed warunkami atmosferycznymi, miejsca siedzące).

Zaleca się aby na obszarze powiatu starogardzkiego funkcję węzłów przesiadkowych pełniły przystanki:

- Bobowo, integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Czarna Woda, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Godziszewo, integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Kaliska, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Lubichowo, integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Pinczyn, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Skarszewy, integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Skórcz, integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;

- Smętowo, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Starogard Gdański (dworzec kolejowy i autobusowy), integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Zblewo, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna.

Przyjazne pasażerom węzły przesiadkowe – w połączeniu z rozkładami jazdy dopasowanymi do realnych potrzeb mieszkańców – stanowią silną zachętę do rezygnacji z podróży samochodem osobowym na rzecz transportu zbiorowego. Wzrost liczby podróży realizowanych komunikacją publiczną prowadzi do zmniejszenia natężenia ruchu samochodowego, ograniczenia emisji spalin i hałasu, a tym samym – poprawy jakości życia mieszkańców.

Mniejsza liczba pojazdów na drogach oznacza także wolniejsze zużywanie się nawierzchni, mniejsze zapotrzebowanie na budowę nowych parkingów i dróg, a już zrealizowane inwestycje mogą służyć dłużej.

Każdy węzeł i punkt przesiadkowy powinien być oświetlony, wraz z dojściem do niego, a informacja przystankowa powinna być kompletna, czytelna i odporna na zniszczenie. Obejmuje to m.in.:

- rozkłady jazdy wszystkich przewoźników;
- schematy połączeń;
- obowiązujące taryfy i regulaminy przewozów.

Przystanki obsługujące przewozy powiatowe powinny posiadać utwardzony peron o długości minimum 8 m (co odpowiada odległości między pierwszymi i drugimi drzwiami standardowego autobusu). Niezbędne jest także ustawienie znaku D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z obu stron.

W miejscach o dużym natężeniu ruchu i dłuższym czasie wymiany pasażerów należy budować zatoki autobusowe, o ile nie spowoduje to pogorszenia dostępności przystanku lub znacznego zwężenia chodnika. Najbardziej obciążone przystanki powinny być dodatkowo wyposażone w wiaty z miejscami do siedzenia.

Nowoczesny zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien charakteryzować się zwartym układem, bez barier architektonicznych, oraz oferować podróżnym:

- punkty sprzedaży biletów (także automatyczne);
- toalety publiczne;
- kioski lub punkty gastronomiczne;
- parkingi typu Park&Ride (P&R), Bike&Ride (B&R) i Kiss&Ride (K&R);

- kompleksowy system informacji pasażerskiej;
- czytelne oznaczenia i wskazówki kierujące podróżnych pomiędzy różnymi środkami transportu.

Węzły te muszą być w pełni dostępne dla osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej zdolności poruszania się. Bezpieczeństwo zapewniają systemy monitoringu lub obecność służb porządkowych. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie powinna przekraczać 200 metrów.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12. ust. 1. pkt 3. ustawy o ptz. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 6 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych realizowane jest z czterech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz dopłata (do końca 2025 r. – rekompensata) ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, trzecie – udostępnienie operatorowi środków transportu, a czwartym źródłem finansowania jest wsparcie ze środków pomocowych krajowych (np. FRPA) i – w przypadku inwestycji – także Unii Europejskiej.

Środki na finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów;
- 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.

Z powodu konkurencji samochodów osobowych, przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne, pozostawiając jedynie kursy o największych 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 transportu publicznego stawała się coraz niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

W takich sytuacjach konieczne staje się, dla utrzymania połączeń, organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez gminy, powiaty i ich związki z rekompensatą dla operatora wypłacaną z budżetów samorządów lokalnych. Przekazywanie rekompensaty jest obecnie wspomagane dopłatami z FRPA, o które samorzady występują.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego częściowo finansowanego przez samorządy jest elementem ich polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

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 straty przychodów wynikające z wprowadzonych ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiologiczną i innymi zdarzeniami;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych;
- zapewnić możliwie wszystkim mieszkańcom dojazd do sieci połączeń kolejowych i autobusowych zapewniających dojazd ośrodków regionalnych i subregionalnych.

W modelu zarządzania publicznym transportem zbiorowym obowiązującym dla Powiatu Starogardzkiego to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie rekompensatę, ze wsparciem środkami z FRPA oraz z dotacjami z tytułu honorowania ulg ustawowych, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji. Powiat przekazywał także środki finansowe na zadania przewozowe organizowanie w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w latach 2022-2024 i plan na 2025 r. przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w latach 2022-2024 oraz plan na 2025 r.

Rok	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wartość [tys. zł]			
		dopłata z FRPA	rekompensata Powiat	dopłata ulgi ustawowe	wpłaty dla Związku
2022	1 796,5	3 047,8	1 440,2	bd.	205,4
2023	1 701,8	2 656,9	1 656,5	196,9	195,7
2024	1 474,6	2 977,7	1 234,0	144,1	204,5
2025 – plan	1 463,2	3 602,8	999,2	bd.	bd.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

Powiat Starogardzki zrealizował w 2025 r. projekt inwestycyjny „Zakup autobusów niskoemisyjnych dla Powiatu Starogardzkiego”, w ramach którego zakupiono dwa autobusy niskoemisyjne z napędem hybrydowym, o pojemności 50 pasażerów, z miejscem na wózek i rampą. Pojazdy są klimatyzowane i wyposażone w system informacji pasażerskiej, monitoring, porty USB. Projekt uzyskał dofinansowanie z programu ze środków Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych. Zakupione autobusy Powiat wydzierżawił operatorowi – PKS w Starogardzie Gdańskim SA.

Powiat Starogardzki realizuje także projekt inwestycyjny „Poprawa jakości powietrza i stanu środowiska naturalnego poprzez wymianę taboru komunikacyjnego na zeroemisyjny”, w ramach którego zakupione zostaną dwa autobusy elektryczne, o pojemności 50 pasażerów, z miejscem na wózek i rampą. Pojazdy będą klimatyzowane i wyposażone w system informacji pasażerskiej, lokalizatory GPS, monitoring, system zliczania pasażerów, porty USB. Projekt otrzymał dofinansowanie ze środków europejskich w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027, Priorytet 3 Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, Działanie 3.3 Mobilność miejska – ZIT poza terenem obszaru metropolitalnego. Przedsięwzięcie jest elementem realizacji Strategii ZIT dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Starogardu Gdańskiego 2021-2027. Aktualnie przygotowywane jest postępowanie przetargowe, a przewidywana dostawa autobusów to IV kwartał 2026 r.

Przewidywane nakłady finansowe na realizację projektów przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21. Nakłady finansowe na realizację projektów inwestycyjnych

Lp.	Nazwa projektu	Źródło finansowania	Wartość [tys. zł]
1	Zakup autobusów niskoemisyjnych dla Powiatu Starogardzkiego	środki własne	81,0
		środki unijne i inne	3 967,9
2	Poprawa jakości powietrza i stanu środowiska naturalnego poprzez wymianę taboru komunikacyjnego na zeroemisyjny	środki własne	2 877,6
		środki unijne i inne	6 310,2
Razem			13 236,7

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim.

W przewozach organizowanych przez Powiat inwestycje w tabor prowadził także operator we własnym zakresie.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu będzie polegać na:

- pobieraniu od pasażerów poprzez operatora opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy;

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty w wysokości otrzymanych przez Powiat dopłat z FRPA;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty i rozsądnego zysku ze środków budżetu powiatu, z tytułu wykonywania przewozów generujących straty, uwzględniając ww. element rekompensaty, jako wkład własny organizatora;
- przekazywaniu operatorowi dopłaty (rekompensaty) ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów, związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe powiatów, dopłaty z FRPA, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie niższym, niż zapewniający pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora.

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

Finansowanie organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, uwzględniając ich wkład własny w finansowaniu projektów pomocowych krajowych i unijnych, dotyczących taboru, infrastruktury zasilającej oraz infrastruktury drogowej i przystankowej, służącej realizacji przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy a transport indywidualny stanowi istotny wskaźnik realizacji polityki transportowej na danym obszarze. Obszary o wysokim poziomie rozwoju infrastruktury transportowej charakteryzują się niskim współczynnikiem motoryzacji oraz znacznym udziałem transportu zbiorowego w podróżach zarówno miejskich, jak i pozamiejskich.

Na terenach mniejszych miast oraz gmin wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być niższy niż 25%. Dotychczasowe opracowania planistyczne dla powiatu starogardzkiego i jego gmin nie umożliwiają jednoznacznej identyfikacji aktualnego podziału zadań przewozowych.

Na obszarze powiatu starogardzkiego podział zadań przewozowych powinien być kształtowany w sposób zapewniający:

1. maksymalne spełnienie oczekiwań pasażerów;
2. optymalizację nakładów finansowych po stronie organizatora transportu.

Do głównych czynników determinujących wybór środka transportu zalicza się:

- dostępność – możliwość przemieszczania się bez zbędnych opóźnień, w tym eliminacja długotrwałych przesiadek i poszukiwania miejsc parkingowych;
- warunki przestrzenne – odległość do przystanku oraz dostępność parkingów w miejscu zamieszkania lub pracy;
- warunki atmosferyczne – wpływ pogody na preferencje transportowe;
- czas podróży – obejmujący dojście/dojazd do przystanku, czas oczekiwania oraz czas przejazdu.

Mieszkańcy powiatu starogardzkiego mają do wyboru trzy rodzaje środków transportu:

- indywidualny;
- autobusowy;
- kolejowy.

W zakresie transportu zbiorowego dominującą rolę pełnią połączenia autobusowe oraz kolejowe. Sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej jest organizowana przez Powiat Starogardzki oraz Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny, obejmując zasięgiem niemal cały obszar powiatu. Zadaniem komunikacji autobusowej organizowanej przez samorząd terytorialny jest zapewnienie minimalnej dostępności transportowej dla całego powiatu, w szczególności dla obszarów pozbawionych obsługi przewoźników komercyjnych z uwagi na niską rentowność przewozów.

Oferta przewozowa powinna być kształtowana w sposób zapewniający utrzymanie standardów w zakresie:

- punktualności kursów;
- odpowiedniej częstotliwości połączeń;
- przystępnych kosztów przejazdu.

Kluczowym elementem kształtowania pozytywnego wizerunku transportu publicznego jest skuteczna polityka informacyjna. Niedostateczny poziom działań w tym obszarze prowadzi do pogorszenia opinii mieszkańców o jakości usług transportowych.

Infrastruktura przystankowa oraz systemy informacji pasażerskiej powinny być traktowane jako element wizerunkowy gminy i powiatu, pełniący funkcję marketingową i promocyjną.

W procesie planowania oferty przewozowej należy wykorzystywać wyniki badań marketingowych dotyczących preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Pozwala to na dostosowanie oferty do realnych potrzeb przy racjonalnym wykorzystaniu środków finansowych. Wysoka pozycja danego postulatu w rankingu oczekiwań pasażerów oznacza jego istotne znaczenie oraz może wskazywać na niedostateczny obecny poziom jego realizacji.

Dostępność transportu publicznego dla osób z ograniczoną mobilnością powinna być realizowana w dwóch płaszczyznach:

1. przewozy ogólnodostępne – obsługiwane pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejściowymi, wyposażonymi w platformy ułatwiające wjazd wózków, miejsca wyznaczone dla osób z ograniczoną mobilnością, systemy informacji wizualnej i głosowej;
2. przewozy specjalne – dedykowane wyłącznie osobom z niepełnosprawnościami, organizowane w celu zapewnienia dojazdu do placówek edukacyjnych, rehabilitacyjnych oraz innych miejsc istotnych dla ich funkcjonowania społecznego.

Pojazdy obsługujące linie organizowane przez powiat powinny docelowo spełniać następujące wymagania:

- niska podłoga w całym lub w części pojazdu;
- podświetlana zewnętrzna informacja pasażerska oraz zapowiedzi głosowe;
- oznakowanie miejsc dla osób o ograniczonej mobilności;
- platforma dla wózków inwalidzkich;
- wydzielone miejsce dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego;
- oświetlenie wnętrza umożliwiające bezpieczne poruszanie się;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej.

W celu zapewnienia dostępności transportu publicznego dla wszystkich grup pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnościami, należy:

1. budować perony o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;

2. usuwać bariery terenowe na trasach dojścia do przystanków (m.in. obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodna lokalizacja przystanków);
3. wyposażać perony w zadane miejsca siedzące, szczególnie w punktach o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego;
4. umieszczać nazwy przystanków i numery kontaktowe w alfabecie Braille'a;
5. stosować płyty ostrzegawcze na krawędziach peronów dla osób niewidomych i niedowidzących.

W celu zapewnienia pasażerom, w tym osobom niedowidzącym, możliwości obserwacji otoczenia podczas podróży, zaleca się ograniczenie stosowania reklam na szybach pojazdów, w szczególności naklejanych w sposób całkowicie zasłaniający widok na zewnątrz.

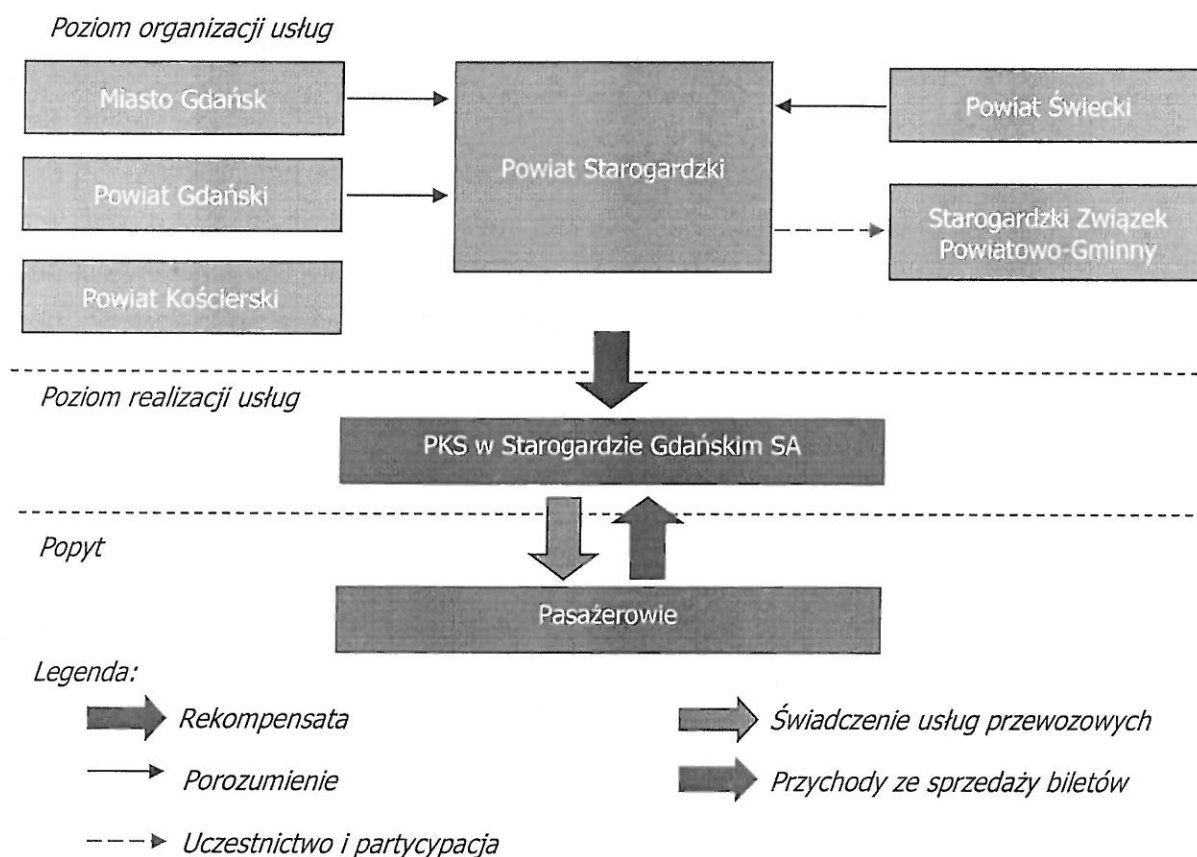
7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie linii komunikacyjnych realizowanych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich jest Starosta Powiatu Starogardzkiego, działający w imieniu powiatu. Zadania te wynikają z przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz innych aktów prawnych regulujących funkcjonowanie transportu na szczeblu samorządowym.

Zadania organizatora wypełnia Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, ul. Kościuszki 17, 83-200 Starogard Gdański.

Schemat aktualnej organizacji rynku transportu publicznego w powiecie przedstawiono na rysunku 15.



Rys. 15. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w powiecie starogardzkim w 2025 r.

Źródło: opracowanie własne.

Do kluczowych obowiązków organizatora należą w szczególności:

- planowanie rozwoju transportu – obejmujące analizę potrzeb przewozowych mieszkańców, prognozowanie kierunków rozwoju komunikacji oraz określanie priorytetów inwestycyjnych;
- organizowanie publicznego transportu zbiorowego – w tym ustalanie przebiegu linii, częstotliwości kursów oraz warunków przewozu pasażerów;
- zarządzanie funkcjonowaniem systemu transportowego – monitorowanie jakości usług przewozowych, nadzór nad realizacją rozkładów jazdy, a także wprowadzanie zmian w odpowiedzi na bieżące potrzeby użytkowników.

Na obecnym etapie nie przewiduje się, aby powiat samodzielnie realizował zadanie polegające na utworzeniu zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego wyłącznie w granicach powiatu starogardzkiego. Jednocześnie nie wyklucza się możliwości udziału w istniejącym lub nowo powstałym systemie integracji taryfowej, którego organizatorem byłby inny podmiot, np.:

- organizator przewozów wojewódzkich;
- związek powiatowo-gminny;
- inna jednostka samorządu terytorialnego posiadająca kompetencje organizatora.

Wg stanu na dzień 30 czerwca 2025 r. powiat starogardzki wykorzystywał do realizacji usług przewozowych jednego operatora – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA – realizującego przewozy na podstawie umowy nr KD-II.7140.64.2024 o świadczenie usług w zakresie powiatowych przewozów osób o charakterze użyteczności publicznej, zawartej w dniu 30 grudnia 2024 r. na okres od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2025 r. Przedmiotem umowy było świadczenie usług przewozowych na 17 liniach komunikacyjnych.

Przy zawieraniu obecnie obowiązującej umowy z operatorem przyjęto model „netto” oznaczający, że wpływy z biletów stanowią przychód operatora, który otrzymuje rekompensatę, liczoną jako różnicę wysokości kosztów funkcjonowania przewozów oraz osiągniętych przychodów. Operator zajmuje się, zgodnie z umową, emisją, dystrybucją, sprzedażą i kontrolą biletów oraz windykacją należności za jazdę bez ważnego biletu. Taryfę opłat ustala organizator.

W okresie planowania zakłada się przeprowadzanie postępowań zmierzających do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o przepisy oddziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320);
- art. 22 ust. 1. ustawy o ptz.

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a;
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów je realizujących w odniesieniu do przewozów organizowanych przez Powiat, przedstawiono w tabeli 22.

Tab. 22. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie starogardzkim – 2025 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych	Powiatowy Zarząd Dróg
– funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – systemu informacji dla pasażera	Operator
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	Organizator/Operator
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	Powiat Starogardzki
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	Powiat Starogardzki
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Powiat Starogardzki
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1262), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Rada Powiatu Starogardzkiego
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	Operator
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 23 ustawy o ptz i art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego

Źródło: opracowanie własne.

Skoncentrowanie większości funkcji organizatorskich w Wydział Komunikacji, Transportu i Dróg Starostwa Powiatowego, jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym potencjalnie

efektywne kształtowanie oferty przewozowej oraz jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W przypadku organizowania większej liczby linii należy jednak rozważyć możliwość powołania jednostki organizacyjnej do realizacji zadań w tym zakresie, najlepiej opartej na związku powiatowo-gminnym, który będzie miał większą możliwość pozyskania środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Istotnym celem organizatora transportu publicznego powinna być integracja publicznego transportu zbiorowego w zakresie standaryzacji oferty przewozowej oraz integracji rozkładów jazdy.

Dodatkowo powiat starogardzki posiadał porozumienia zawarte z:

- miastem Gdańsk i powiatem gdańskim zawarte w dniu 5 listopada 2018 r. na podstawie, którego powiat starogardzki przyjmuje wykonanie zadań publicznych polegających na organizacji przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich relacji Starogard Gdański – Powiat Gdański – Miasto Gdańsk, na trzech liniach autobusowych:
 - 400 – Starogard Gdański – Gdańsk;
 - 401 – Starogard Gdański – Gdańsk;
 - 402 – Starogard Gdański – Gdańsk.

Porozumienie zawarto na czas nieokreślony. Wszelkie koszty związane z realizacją porozumienia ponosi powiat starogardzki;

- powiatem kościerskim Nr KD.7140.28.2019 zawarte w dniu 9 grudnia 2019 r. na podstawie, którego powiat starogardzki przyjmuje wykonanie zadań publicznych polegających na organizacji przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich relacji powiat starogardzki – powiat kościerski, na trzech liniach autobusowych:
 - Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Kościerzyna;
 - Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Koźmin – Stara Kiszewa;
 - Góra – Skarszewy – Starogard Gdański – Owidz.

Porozumienie zawarto na czas nieokreślony. Wszelkie koszty związane z realizacją porozumienia ponosi powiat starogardzki;

- powiatem świeckim Nr KD-7140.55.2024 zawarte w dniu 10 grudnia 2024 r. na podstawie, którego powiat starogardzki przyjmuje wykonanie zadań publicznych polegających na organizacji przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich relacji Smętowo Graniczne – Kamionka – Nowe.

Porozumienie zawarto na czas od 1 stycznia 2025 r. do 31 grudnia 2025 r. z możliwością jego przedłużenia. Wszelkie koszty związane z realizacją porozumienia ponosi powiat starogardzki.

Dodatkowo na podstawie uchwały Nr XXX/292/2021 Rady Powiatu Starogardzkiego z dnia 30 sierpnia 2021 r. powiat starogardzki wspólnie z gminami wiejskimi z terenu powiatu: Osiek, Skórcz, Smętowo Graniczne i Starogard Gdański utworzył Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny. W sierpniu 2022 r. do Związku przystąpiła gmina Lubichowo. Celem funkcjonowania Związku jest wspólna realizacja zadań publicznych w zakresie organizowania publicznego transportu zbiorowego, poprawy dostępności komunikacyjnej oraz przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu mieszkańców Powiatu Starogardzkiego i gmin członkowskich. Powiat starogardzki przekazał do Związku część zadań własnych w zakresie organizacji linii autobusowych wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatu starogardzkiego.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Efektywne funkcjonowanie transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim wymaga szeroko pojętej integracji – zarówno w wymiarze przestrzennym, taryfowym, jak i organizacyjnym. Celem integracji jest zwiększenie dostępności transportu, skrócenie czasu podróży, uproszczenie systemu biletowego oraz poprawa komfortu korzystania z komunikacji publicznej przez mieszkańców i przyjezdnych. Integracja w kontekście publicznego transportu zbiorowego odnosi się do spójnego połączenia różnych elementów systemu transportowego, takich jak linie, rozkłady jazdy, taryfy, informacja pasażerska oraz różne środki transportu. W powiecie starogardzkim integracja powinna objąć zarówno wewnętrzny transport autobusowy, jak i połączenia z komunikacją miejską oraz transportem kolejowym (aglomeracyjnym i regionalnym).

Integracja przestrzenna odnosi się do powiązania różnych środków transportu w sieć umożliwiającą płynne podróżowanie bez konieczności korzystania z samochodu osobowego. Do działań priorytetowych w tym zakresie należy zaliczyć:

- rozwój węzłów przesiadkowych łączących komunikację autobusową, kolejową, rowerową i indywidualną;
- w miarę potrzeb, tworzenie nowych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych w strategicznych punktach powiatu;
- budowę i rozbudowę parkingów typu "Park&Ride" i "Bike&Ride" w kluczowych punktach przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych.

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

W województwie pomorskim planuje się, że transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej. Integracja może dotyczyć w szczególności koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

Celem integracji taryfowej jest umożliwienie pasażerom podróżowania z wykorzystaniem jednego biletu ważnego w różnych środkach transportu oraz u różnych operatorów. Gdy organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego wprowadzi do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane, zaleca się aby do tej integracji przystąpił także Starosta Powiatu Starogardzkiego jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Wspólny system informacji dla pasażerów powinien obejmować wszystkie dostępne środki transportu i operatorów, umożliwiając pasażerom planowanie podróży w sposób kompleksowy. Integracja systemu informacji może dotyczyć:

- wspólnych tablic informacji pasażerskiej (na przystankach i dworcach) zawierających dane o wszystkich środkach transportu;
- ujednolicenia systemów prezentowania rozkładów jazdy (layout, kolorystyka, oznaczenia linii);
- integracji danych rozkładowych i dynamicznych z aplikacjami typu Jakdojade, FALA, Google Maps.
- budowę lub rozbudowę jednej platformy online obejmującej wszystkie przewozy realizowane na terenie powiatu lub województwa.

Skuteczna integracja wymaga współpracy między różnymi jednostkami samorządu terytorialnego, organizatorami i operatorami transportu. Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy i gminny autobusowy 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.

Zakres integracji transportu publicznego w powiecie starogardzkim 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 miasto Starogard Gdański (organizator komunikacji miejskiej) oraz – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

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

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać potrzebom mieszkańców powiatu starogardzkiego, uwzględniając zarówno aspekty jakościowe, jak i ilościowe, z myślą o zrównoważonym rozwoju oraz zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r. – przedstawiono w tabeli 23.

Tab. 23. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Bezpośredniość	▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, które zostaną zidentyfikowane w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców gmin lub pasażerów ▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową (komercyjną i użyteczności publicznej) 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 200 mieszkańców ▪ zapewnienie połączeń do kluczowych miejsc użyteczności publicznej (szkoły, urzędy, szpitale, centra handlowe) w godzinach ich funkcjonowania ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami ▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych ▪ dostosowanie godzin odjazdu i przyjazdu środków transportowych do typowych godzin pracy i nauki ▪ wprowadzenie systemu „bus na żądanie” na mniej obleganych trasach, szczególnie w obszarach wiejskich i poza godzinami szczytu ▪ tworzenie linii o wysokiej intensywności obsługi, mierzonej liczbą realizowanych kursów ▪ zapewnienie oferty przewozowej również w dni wolne od nauki szkolnej

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný poziom realizacji usług
Dostępność	▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym ▪ zapewnienie dostępu do przystanku w odległości nie większej niż 500 m (na terenach zurbanizowanych) i 1000 m (na terenach wiejskich) od miejsca zamieszkania dla minimum 90% mieszkańców powiatu ▪ stosowanie taboru co najmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej ▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty, oświetlenie, miejsca siedzące i kosze na śmieci ▪ 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 ▪ czytelne tablice przystankowe z rozkładem jazdy (również w alfabecie Braille'a), schematy sieci, informacje o taryfach ▪ wprowadzenie na najważniejszych przystankach tablic dynamicznej informacji pasażerskiej ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych dostępnej online, w aplikacji mobilnej oraz na stronie internetowej powiatu ▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych ▪ aplikacja do planowania podróży, śledzenia pojazdów w czasie rzeczywistym, zakupu biletów ▪ dostępny kanał komunikacji dla pasażerów (telefon, e-mail, formularz online) do zgłaszania uwag i reklamacji ▪ tworzenie prostych, intuicyjnych tras linii, z ograniczoną do minimum liczbą wariantów

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Koszt	▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej ▪ wprowadzenie wspólnego biletu na wszystkie linie o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu, z możliwością rozszerzenia na transport miejski (Starogard Gdański) oraz kolejowy aglomeracyjny i regionalny ▪ uruchomienie automatycznego systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez Internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych ▪ 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 odnowa taboru autobusowego ▪ bieżące informowanie potencjalnych pasażerów o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu, np. poprzez informacje publikowane w Internecie, poprzez aplikację mobilną, czy też powiadomienia SMS
Prędkość	▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych ▪ 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	▪ wprowadzenia taktów częstotliwości modułowej ▪ 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

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný poziom realizacji usług
Wygoda	▪ zakup nowych, ekologicznych pojazdów (hybrydowe, elektryczne) w celu sukcesywnej wymiany najstarszych autobusów 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, zaskoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Narzędziem do uzyskania pożądanego stanu jakości usług na liniach organizowanych przez powiat starogardzki będzie utrzymanie stanu jakościowego taboru i jego sukcesywna wymiana na proekologiczny. Za minimalny standard czystości spalin autobusów wprowadzonych w miejsce obecnie eksploatowanych, należy uznać normę EURO VI.

Wszystkie pojazdy wprowadzane do eksploatacji, na liniach organizowanych przez powiat starogardzki, powinny spełniać następujące wymagania wyposażenia:

- jednolite barwy;
- niska podłoga (bez progów poprzecznych wewnątrz) z wykładziną antypoślizgową;
- ogrzewanie i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy z dedykowanym miejscem do siedzenia oraz platforma ułatwiająca wjazd osobom z niepełnosprawnościami na wózkach inwalidzkich;
- system przykłęku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- system sprzedaży biletów (umożliwiający płatności bezgotówkowe) i kontroli biletów elektronicznych;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, umożliwiający prezentację położenia autobusu na dedykowanych stronach internetowych oraz aplikacjach mobilnych oraz na tablicach przystankowej informacji dynamicznej, a także zapowiedzi głosowe przystanków;
- dostęp do internetu oraz ładowarki USB;
- system monitoringu wizyjnego wewnętrznego i zewnętrznego wraz z rejestracją obrazu.

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, należy poddawać je cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od or-

ganizatora i operatorów. Organizatorowi przewozów powinno się zapewnić możliwość egzaminowania kontrolerów biletów i – w uzasadnionych przypadkach – także kierowców operatora, w zakresie znajomości taryfy i zasad obsługi pasażerów. Egzaminy te powinny być poprzedzone szkoleniami kierowców, ze szczególnym naciskiem na zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych.

Realizacja niniejszego planu transportowego przyczyni się do stworzenia nowoczesnego, efektywnego i zrównoważonego systemu publicznego transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim. Zapewni on mieszkańcom wysokiej jakości usługi przewozowe, zmniejszy stopień wykluczenia komunikacyjnego, zmniejszy negatywny wpływ transportu na środowisko oraz będzie wspierał rozwój gospodarczy regionu.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Efektywny i przyjazny system informacji pasażerskiej stanowi nieodzowny element funkcjonowania nowoczesnego transportu zbiorowego. Jego zadaniem jest nie tylko zapewnienie użytkownikom bieżącej i wiarygodnej wiedzy o dostępnych połączeniach, ale także budowanie zaufania do transportu publicznego jako przewidywalnego i zorganizowanego systemu. W powiecie starogardzkim należy dążyć do stworzenia jednolitego, dostępnego i cyfrowo zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.

System informacji dla pasażerów powinien być wielokanałowy, aby dotrzeć do jak największego grona odbiorców, niezależnie od ich wieku czy znajomości technologii. W związku z powyższym, zaleca się, aby docelowy system informacji dla pasażerów obejmował:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
 - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiającą dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i poprzez strony oraz aplikacje mobilne, 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.

W celu uatrakcyjnienia powiatu starogardzkiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione również w językach obcych, a co najmniej w języku angielskim.

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

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego 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 na bezpłatnej licencji.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim będzie podporządkowany zasadom zrównoważonego rozwoju, stanowiącego fundament lokalnej polityki transportowej. Zrównoważony rozwój oznacza kształtowanie systemu transportowego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców.

Oferta przewozowa powinna być dostępna i dostosowana do potrzeb osób pozbawionych możliwości korzystania z transportu indywidualnego – w szczególności młodzieży dojeżdżającej do szkół, osób starszych, niepełnosprawnych oraz mieszkańców nieposiadających własnych pojazdów. Powiat starogardzki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do zapewnienia usług zgodnych z rzeczywistymi potrzebami społeczności lokalnej, w duchu art. 24 ustawy o pracownikach samorządowych (Dz. U. 2024 poz. 1135), zgodnie z którym do podstawowych obowiązków pracownika samorządowego należy dbanie o interes publiczny oraz potrzeby obywateli.

Transport odgrywa kluczową rolę w rozwoju lokalnym, jednak jego intensyfikacja wiąże się również z negatywnymi skutkami środowiskowymi. Wysoki udział transportu zbiorowego w strukturze podróży zmotoryzowanych pozwala ograniczać emisję zanieczyszczeń, co ma szczególne znaczenie na obszarach cennych przyrodniczo, licznie występujących na obszarze objętym planem.

Z badań marketingowych wynika, że średnie napełnienie autobusów międzypowiatowych wynosi ok. 10 osób, a pociągów – ok. 35 osób. Dla porównania, przeciętna liczba osób w samochodzie osobowym w podróżach międzypowiatowych to ok. 1,5, a w dojazdach do pracy – 1,3. Oznacza to, że jeden autobus zastępuje średnio 7 samochodów, a jeden pociąg – nawet 20. Publiczny transport zbiorowy znacząco ogranicza ruch samochodowy, zwłaszcza do szkół, miejsc pracy oraz centrum powiatu, przyczyniając się do obniżenia emisji spalin i poprawy jakości powietrza.

Powiat starogardzki będzie rozwijał ofertę transportu zbiorowego w sposób odpowiadający realnemu zapotrzebowaniu mieszkańców, dążąc do zwiększenia średniego napełnienia pojazdów. Należy jednak pamiętać, że dostępność transportu indywidualnego jest szeroka i zależy głównie od dostępności miejsc parkingowych.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego;

- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.4. i 2.6. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.8. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (p. 2.3. planu transportowego);
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.7. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

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 transportu zbiorowego w powiecie starogardzkim będzie jego integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

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

- modernizację węzłów integracyjnych 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 oraz z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, 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 standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacja barier dojścia, budowa systemów parkingowych: P&R, B&R i K&R oraz peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i z niepełnosprawnościami, a także emitującego mniej spalin i hałasu;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów (wakacje, ferie) 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 udziału w strukturze podróży komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania zaleca się następujące rozwiązania w kształtowaniu 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 integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.

3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym – na obecną chwilę przepisy tego nie regulują.
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 poprzedzone analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, 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.

Powiat będzie podejmować działania z zakresu organizowania publicznego transportu zbiorowego tylko w przypadkach współfinansowania tego zadania przez właściwe samorządy gminne. W przypadku współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia niezbędnego poziomu partycypacji danej gminy w kosztach i zasadności utrzymania połączenia.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny jest sektorem szczególnie narażonym na występowanie różnorodnych zagrożeń, których identyfikacja i przewidywanie stanowią warunek skutecznego przeciwdziałania ich skutkom oraz wdrażania odpowiednich środków zaradczych. Do kluczowych ryzyk wpływających na realizację usług przewozowych w ramach publicznego transportu zbiorowego zalicza się w szczególności:

- niski poziom rentowności linii komunikacyjnych wynikający z ograniczonego zainteresowania ze strony pasażerów;
- niewystarczające zaangażowanie jednostek samorządu terytorialnego w utrzymanie i rozwój oferty przewozowej na ich obszarze;
- ograniczanie dostępności transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych, prowadzące do dalszego spadku jego udziału w rynku;
- niedostateczne finansowanie komunikacji zbiorowej ze środków publicznych;
- wzrost cen paliw i energii;
- występowanie katastrof, w szczególności drogowych;
- zaistnienie zdarzeń losowych o charakterze siły wyższej, takich jak epidemie;
- brak politycznej determinacji do podejmowania niezbędnych, lecz potencjalnie niepopularnych decyzji dotyczących finansowania i uprzywilejowania transportu publicznego;
- zmiany legislacyjne w zakresie zamówień publicznych, finansowania, opodatkowania lub innych istotnych obszarów regulacyjnych;
- konkurencję ze strony transportu indywidualnego oraz przewozów komercyjnych;
- zmienność dostępności funduszy pomocowych, w tym środków zewnętrznych;
- uwzględnianie postulatów kierowanych przez wąskie grupy pasażerów, a skutkujących zmniejszeniem atrakcyjności oferty przewozowej dla większości jej beneficjentów;
- wzrost wymagań w zakresie ochrony środowiska.

W celu skutecznego zarządzania powyższymi ryzykami, niezbędne jest wdrożenie systemu monitorowania zmian zachodzących w otoczeniu funkcjonowania transportu zbiorowego. System ten powinien umożliwiać odpowiednio wczesne identyfikowanie zagrożeń oraz podejmowanie działań korygujących i prewencyjnych. Monitoring winien obejmować wszystkie istotne aspekty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, w sposób zapewniający realizację celów określonych w planie transportowym.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy podlega okresowej weryfikacji i aktualizacji. Powiat starogardzki może dokonywać aktualizacji planu w każdym czasie, w zależności od zaistniałych potrzeb i uwarun-

kowań. W szczególności podstawę do aktualizacji mogą stanowić wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów dotyczących realizacji zapisów planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż raz na dwa lata przeprowadzana będzie weryfikacja zapisów planu transportowego, a jej wyniki stanowiąc będą podstawę do podjęcia decyzji o ewentualnej konieczności jego aktualizacji.

W tabeli 24 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 24. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu starogardzkiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom z niepełnosprawnościami	▪ 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 starogardzkim ▪ 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
Ochrona środowiska	▪ 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 starogardzki ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat starogardzki: dofinansowanie/koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ 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 ▪ dostępność, poprawność i szczegółowość informacji pasażerskiej publikowanej w Internecie oraz za pomocą aplikacji mobilnych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie wyników monitoringu i ewaluacji plan będzie modyfikowany w celu dostosowania do zmieniających się warunków społeczno-gospodarczych, potrzeb mieszkańców oraz możliwości finansowych.

12. Konsultacje społeczne

Konsultacje społeczne to proces dialogu pomiędzy Powiatem i jego jednostkami a mieszkańcami oraz innymi interesariuszami. Ich celem jest wspólne wypracowanie najlepszych rozwiązań w danym zakresie, z uwzględnieniem uzasadnionych opinii i uwag społeczności lokalnej. Nie chodzi zatem jedynie o poinformowanie o planowanych działaniach Powiatu, lecz przede wszystkim o współtworzenie materiałów, które staną się podstawą do podjęcia ostatecznych decyzji.

Żadna władza publiczna – w szczególności samorządowa – nie jest w stanie skutecznie realizować swoich zadań bez znajomości oczekiwań mieszkańców. Oczekiwania te mogą być wcześniej wyrażone bądź ujawniać się dopiero w trakcie procesu decyzyjnego. Konsultacje społeczne są więc formą dialogu obywatelskiego z samorządem i ważnym mechanizmem podejmowania decyzji lokalnych dla dobra całej wspólnoty.

Opracowywany plan będzie odpowiadał potrzebom społecznym tylko wówczas, gdy lokalna społeczność uzyska realny wpływ na ostateczny kształt jego postanowień.

Konsultacje społeczne dotyczące projektu planu przeprowadzono zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285) oraz art. 3d ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 107, 1907).

Miały one charakter ogólnopowiatowy i były otwarte dla wszystkich mieszkańców powiatu starogardzkiego. Konsultacje odbyły się w dniach od 4 do 26 września 2025 r.

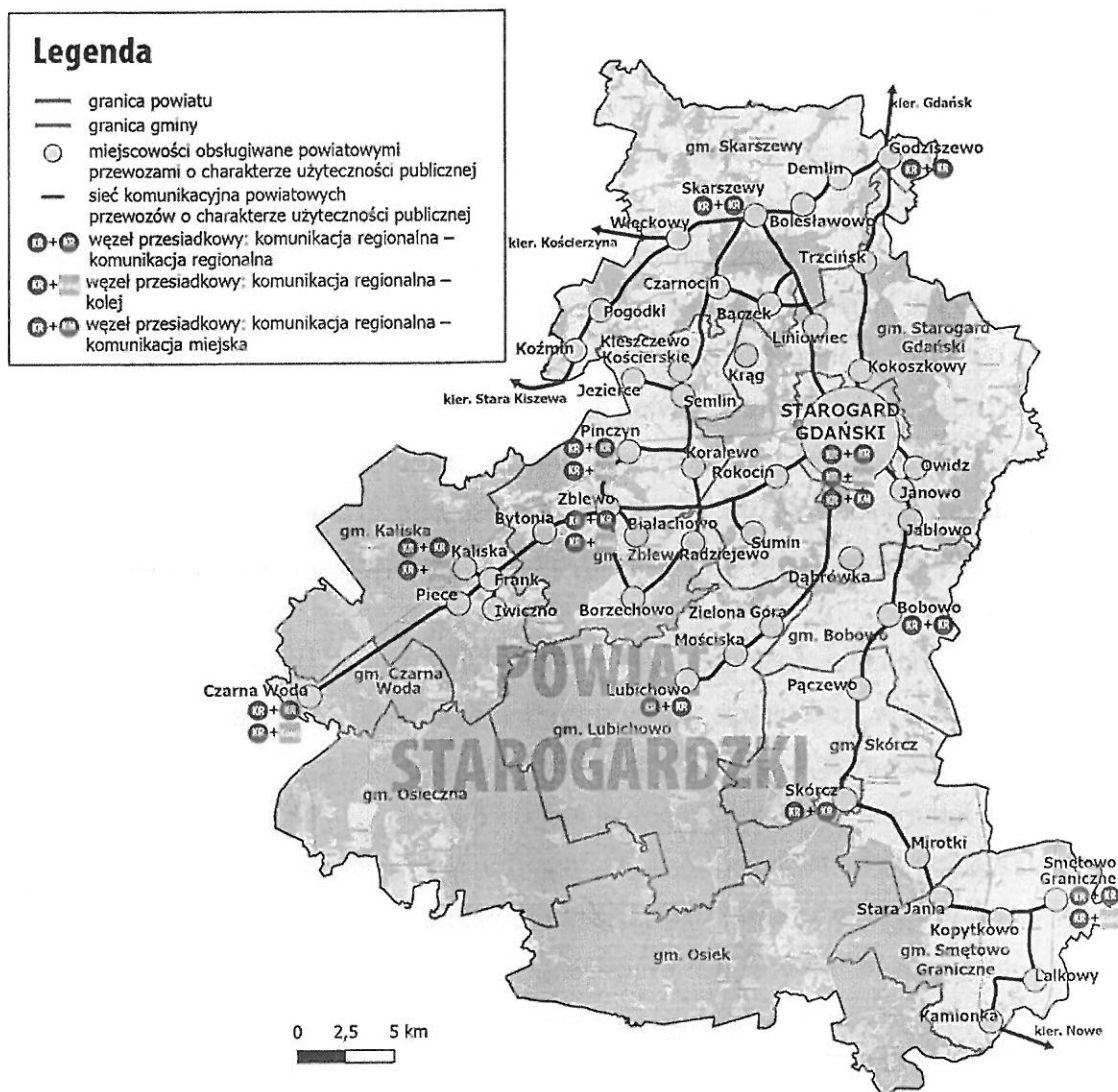
Z dokumentem można było zapoznać się:

- 1) na stronie internetowej <http://bip.powiatstarogard.pl>;
- 2) w siedzibie Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim, ul. Kościuszki 17, pokój 302.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji projektu aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2026–2035 dla Powiatu Starogardzkiego” nie zgłoszono żadnych uwag do przedłożonego dokumentu.

Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie starogardzkim



Spis tabel

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatu starogardzkiego w latach 2018-2024 – dane GUS.....	37
Tab. 2. Współczynniki demograficzne powiatu starogardzkiego w latach 2018-2024	37
Tab. 3. Struktura ludności powiatu starogardzkiego w roku 2018, 2021 i 2024	38
Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie starogardzkim – porównanie 2013 i 2023 r.	40
Tab. 5. Drogi dla rowerów w gminach powiatu starogardzkiego na tle Polski i województwa – stan na 31 grudnia 2023 r.....	49
Tab. 6. Struktura wielkości podmiotów gospodarczych w gminach powiatu starogardzkiego – stan na dzień 31 grudnia 2024 r.	51
Tab. 7. Pracujący (według sekcji PKD) mieszkańcy powiatu starogardzkiego na tle województwa pomorskiego i Polski – stan na koniec 2024 r.	52
Tab. 8. Klasyfikacja strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza	55
Tab. 9. Struktura autobusów PKS Starogard Gdański SA w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 czerwca 2025 r.	57
Tab. 10. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2021-2024 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r.	68
Tab. 11. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2021-2024 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r.	69
Tab. 12. Linie komunikacyjne w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat starogardzki – stan na 30 czerwca 2025 r.	75
Tab. 13. Liczba kursów na liniach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat starogardzki – stan na 30 czerwca 2025 r.	76
Tab. 14. Połączenia organizowane przez Starogardzki Związek Powiatowo-Gminny, Wójta gminy Bobowo, Wójta gminy Skarszewy oraz Marszałka Województwa Pomorskiego na terenie powiatów starogardzkiego – stan na 30 czerwca 2025 r.	77
Tab. 15. Przewozy komercyjne na terenie powiatu starogardzkiego funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Starogardzkiego – stan na 30 czerwca 2025 r.	79
Tab. 16. Miejscowości w gminie Starogard Gdański obsługiwane liniami starogardzkiej komunikacji miejskiej – stan na 30 czerwca 2025 r.....	80
Tab. 17. Wymiana pasażerska w 2024 r. na stacjach kolejowych zlokalizowanych na obszarze powiatu starogardzkiego	81

Tab. 18. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu starogardzkiego	83
Tab. 19. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej	85
Tab. 20. Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w latach 2022-2024 oraz plan na 2025 r.	91
Tab. 21. Nakłady finansowe na realizację projektów inwestycyjnych	92
Tab. 22. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie starogardzkim – 2025 r.	99
Tab. 23. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r.	105
Tab. 24. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu starogardzkiego	117

Spis rysunków

Rys. 1. Położenie powiatu starogardzkiego na tle województwa pomorskiego.	29
Rys. 2. Podział administracyjny powiatu starogardzkiego.....	31
Rys. 3. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego – stan na 31 grudnia 2024 r.	38
Rys. 4. Prognozowana liczba osób zamieszkujących powiat starogardzki w latach 2030-2060.....	39
Rys. 5. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu starogardzkiego do 2035 r.....	41
Rys. 6. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich oraz kolei na obszarze powiatu starogardzkiego	44
Rys. 7. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze powiatu starogardzkiego.....	58
Rys. 8. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	60
Rys. 9. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego	63
Rys. 10. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2	63
Rys. 11. Wielkość pracy eksploatacyjnej oraz liczba pasażerów na liniach organizowanych przez powiat starogardzki w latach 2022-2024.....	70
Rys. 12. Struktura przychodów ze sprzedaży biletów na liniach organizowanych przez powiat starogardzki w 2024 r. – wg kryterium rodzaju biletu [%]	70
Rys. 13. Prognoza popytu do 2035 r.	72
Rys. 14. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu starogardzkiego	84
Rys. 15. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w powiecie starogardzkim w 2025 r.	97

Uzasadnienie

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Z 2025 r., . poz. 285 t.j.) nakłada na Starostę jako organizatora publicznego transportu zbiorowego obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

W myśl art. 10 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym informację o opracowanym projekcie planu transportowego ogłoszono 03.09.2025 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim oraz w miejscowej prasie „Wieści z Kociewia”.

W celu zebrania opinii dotyczących „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2026-2035 dla Powiatu Starogardzkiego” plan został także wyłożony do publicznego wglądu w siedzibie Starostwa Powiatowego w Starogardzie Gdańskim w pok. 302 w dniach od 04.09.2025 r. do 26.09.2025 r. w godzinach od 8.00 do 14.00. W trakcie trwania konsultacji społecznych nie zgłaszano uwag.

Zgodnie z art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego na lata 2026-2035 dla Powiatu Starogardzkiego” spełnia wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r., poz. 684 t.j.).

Uchwała nie powoduje skutków finansowych dla powiatu.

NACZELNIK
Wydziału Komunikacji, Transportu i Dróg
Łukasz Kruszyński

STAROSTA
Wioleta Strzemińska-Konkolowska

