

**ZINTEGROWANY PLAN
ROZWOJU TRANSPORTU
PUBLICZNEGO
W STAROGARDZIE GDAŃSKIM**
na lata 2009 – 2016

Starogard Gdański, kwiecień – czerwiec 2009

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	3
2. Charakterystyka sytuacji społeczno-gospodarczej Starogardu Gdańskiego.....	4
2.1. Sytuacja społeczno-gospodarcza Starogardu Gdańskiego w 2009 r.....	4
Zagospodarowanie przestrzenne miasta.....	4
System transportu publicznego.....	10
Tabor MZK w Starogardzie Gdańskim.....	13
Jakość usług MZK w Starogardzie Gdańskim.....	15
PKP Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych spółka z o.o.....	15
Regionalne Przewozy Autobusowe.....	16
Demografia i gospodarka.....	17
Sfera społeczna.....	18
Inne czynniki determinujące funkcjonowanie transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim.....	19
Wpływ transportu na stan środowiska naturalnego.....	20
Poziom bezpieczeństwa drogowego.....	22
2.2. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim.....	22
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego.....	22
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007 – 2020.....	23
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.....	26
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim.....	28
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Regionalnego Programu Operacyjnego w Województwie Pomorskim na lata 2007-2013.....	28
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające ze Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta Starogard Gdański 2008-2018.....	30
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Starogard Gdański.....	31
Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010 r.....	34
2.3. Analiza SWOT transportu miejskiego w Starogardzie Gdańskim.....	35
3. Delimitacja obszaru realizacji planu.....	37
4. Program na lata 2010 – 2016.....	39
4.1. Wizja i cele rozwoju transportu publicznego.....	39
4.2. Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego.....	39
Kolej regionalna i regionalny transport drogowy.....	39
Transport miejski.....	43
4.3. Integracja transportu publicznego z indywidualnym.....	46

4.4. Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego.....	47
5. Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-gospodarczego miasta.....	48
6. Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu.....	51
7. Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim.....	52
8. System wdrażania.....	54
9. Sposoby monitorowania.....	55
9.1. System monitorowania projektu.....	55
9.2. Sposoby oceny realizacji planu.....	56
Załącznik nr 1 do Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2010-2016.....	57

1. Wprowadzenie

W transporcie publicznym w Starogardzie Gdańskim odnotowano w ostatnich 5,5 latach wyraźny spadek liczby pasażerów. Liczba pasażerów MZK w Starogardzie Gdańskim – zakładu budżetowego miasta Starogard Gdański, organizującego i realizującego obsługę komunikacyjną miasta i gminy – zmniejszyła się o 27,5%.

Zdekapitalizowany tabor komunikacji miejskiej determinujący relatywnie niski komfort podróży, brak integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu miejskiego i regionalnego oraz wzrastająca liczba samochodów osobowych, ograniczają popyt na usługi transportu zbiorowego na obszarze miasta Starogard Gdański i powiatu starogardzkiego.

Przyjęte w niniejszym Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego założenia planistyczne, mają przeciwdziałać tempu zmniejszania się popytu w transporcie zbiorowym. Główny nacisk położono na wzrost konkurencyjności transportu publicznego – poprzez zakup nowoczesnych autobusów dla transportu miejskiego oraz integrację taryfowo-biletową transportu miejskiego i regionalnego.

2. Charakterystyka sytuacji społeczno-gospodarczej Starogardu Gdańskiego

2.1. Sytuacja społeczno-gospodarcza Starogardu Gdańskiego w 2009 r.

Zagospodarowanie przestrzenne miasta

Starogard Gdański jest miastem powiatowym, o powierzchni 25,27 km², położonym w południowej części województwa pomorskiego, w odległości 50 km na południe od aglomeracji trójmiejskiej, w centrum obszaru etniczno-kulturowego, którego powierzchnia wynosi około 3 000 km². Miasto znajduje się w strefie oddziaływania korytarza transportowego VI (Gdańsk – Warszawa), autostrady A-1 i korytarza południowego, przy drodze krajowej nr 22, drodze wojewódzkiej 222 i linii kolejowej 203, łączącej Gorzów Wielkopolski z węzłem kolejowym w Tczewie. Planowana jest modernizacja drogi krajowej nr 22 biegnącej od granicy państwa z Republiką Federalną Niemiec przez: Kostrzyn, Gorzów Wielkopolski, Wałcz, Człuchów, Chojnice, Starogard Gdański, Malbork, Elbląg, Grzechotki do granicy państwa z Rosją, jako drogi głównej ruchu przyspieszonego lub drogi ekspresowej. Przebieg tej drogi w południowej części miasta rozpatrywany jest jako jego obwodnica.

Obszar miasta charakteryzuje się bogatą rzeźbą terenu, z dużym zróżnicowaniem wysokości od 70 m npm do 118 m npm i zróżnicowaną budową geologiczną, którą tworzą gliny morenowe z warstwami piasków i żwirów, torfy, piaski kwarcowe z warstwami węgla brunatnego, piaski i namuły. Miasto otaczają liczne dolinki i wzniesienia, jeziora (około 200) i lasy, które w kierunku południowym przechodzą w kompleks Borów Tucholskich. Przez obszar Starogardu Gdańskiego przepływa rzeka Wierzyca, wpływając w istotny sposób na urozmaicenie krajobrazu i funkcjonalność miasta.

Silne powiązania z miastem wykazuje pozostająca w jego bezpośrednim otoczeniu Gmina Starogard Gdański o pow. 196 km² i liczbie ludności wynoszącej ponad 13 tys. osób. Gminę tę tworzy 27 sołectw. Charakteryzuje ją najwyższa w województwie dynamiką migracji ludności (przede wszystkim z miasta Starogard Gdański).

Na obszarze gminy wiejskiej w ostatnich latach wzrosło znaczenie funkcji mieszkaniowych, związanych głównie z budownictwem jednorodzinnym i gospodarczym. Rozwojowi gminy

wiejskiej Starogard Gdański nie towarzyszy zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju rozwój powiązań komunikacyjnych z miastem.

Determinantami rozwoju miasta Starogard Gdański o charakterze funkcjonalnym są:

- pełnienie funkcji miasta powiatowego;
- lokalizacja znaczącego w kraju ośrodka przemysłu farmaceutycznego;
- funkcjonowanie znaczącego w regionie ośrodka high-tech i ośrodka medycznego;
- walory turystyczne i kulturowe miasta oraz obszarów przyległych.

W strukturze urbanistycznej miasta można wyodrębnić:

- Stare Miasto pełniące funkcję usługową;
- Śródmieście o mieszanej funkcji mieszkaniowo-usługowej;
- względnie słabo zainwestowany obszar centrum w rejonie ul. Zielonej i ul. Kochanki, z przeznaczeniem na realizację funkcji gospodarczo-usługowych;
- obszar obrzeża Śródmieścia, wokół którego zlokalizowane są największe zakłady przemysłowe oraz tereny po nefunkcjonujących już obecnie zakładach przemysłowych;
- obszar intensywnie rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej, w tym wielorodzinnej, w południowej i zachodniej części miasta (osiedla Łapiszewo i Żabno, zabudowa tzw. osiedla Kocborowskiego, teren Szpitala dla Nerwowo i Psychiczenie Chorych w Kocborowie) oraz zwartych zespołów zabudowy jednorodzinnej wolnostojącej;
- obszary rolne położone w północnej części miasta;
- rezerwę rozwojową miasta (budownictwo mieszkaniowe jedno i wielorodzinne oraz usługi) położoną w jego południowo-zachodniej części, na południe od. ul. Zblewskiej;
- obszar wschodniej części miasta o słabym zainwestowaniu i niewielkich funkcjach mieszkaniowych; ze względu na uwarunkowania przyrodnicze (las, rejon jeziora Kochanka) jest to rejon, w którym położone są ogródki działkowe, część oczyszczalni ścieków miejskich i przemysłowych oraz tereny zajmowane przez Zakłady Farmaceutyczne „Polpharma”.

Strukturę gruntów według kryterium ich kwalifikacji i przeznaczenia przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 1

Rodzaje gruntów na obszarze Starogardu Gdańskiego w 2007 r.

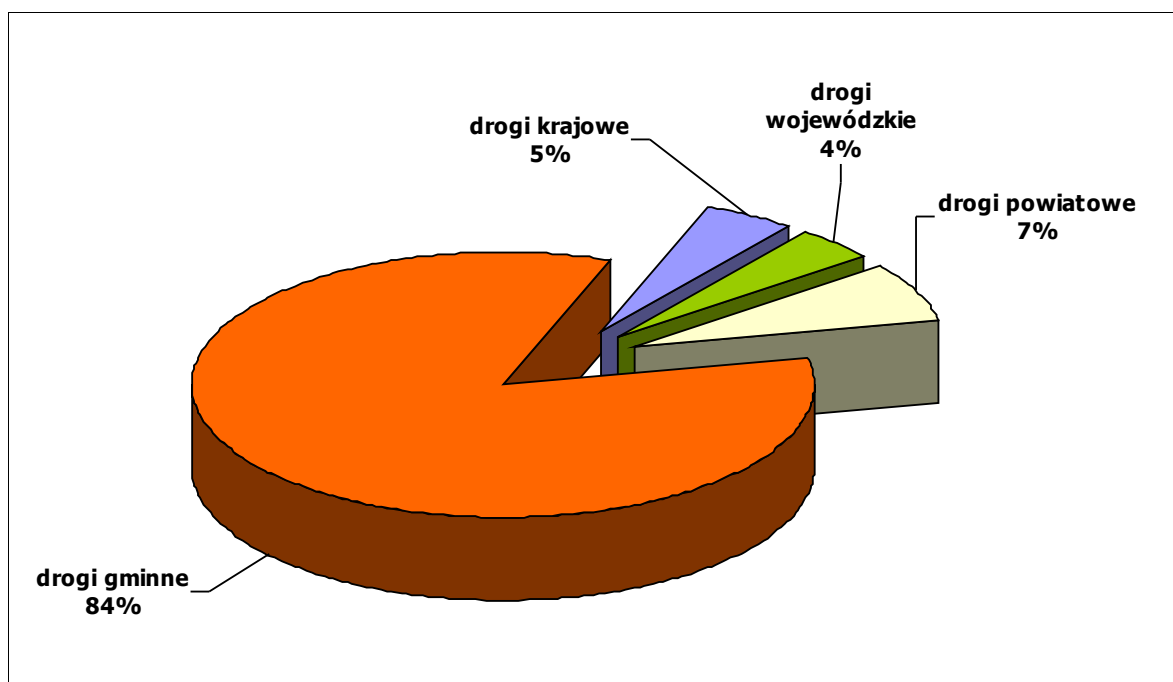
Rodzaje gruntów		Powierzchnia [ha]	Udział [%]
Użytki rolne		1 311	51,87
w tym	grunty orne	1 020	40,35
	sady	25	0,99
	łąki trwałe	95	3,76
	pastwiska trwałe	74	2,93
	grunty rolne zabudowane	92	3,64
	rowy	5	0,20
Użytki leśne oraz grunty zadrzewione		222	8,78
w tym	las i grunty leśne	199	7,87
	grunty zadrzewione i zakrzewione	23	0,91
Grunty zabudowane i zurbanizowane		916	36,23
w tym	tereny mieszkaniowe	331	13,09
	tereny przemysłowe	101	3,99
	inne tereny zabudowane	114	4,51
	zurbanizowane tereny niezabudowane	68	2,69
	tereny rekreacyjno-wypoczynkowe	40	1,58
	drogi	208	8,23
	koleje	54	2,14
Nieużytki i tereny różne		62	2,45
Wody		17	0,67
w tym	stojące	1	0,04
	płynące	16	0,63
	rowy	-	-
Razem		2 528	100,00

Źródło: Raport o stanie miasta. Urząd Miasta w Starogardzie Gdańskim. Wydział Rozwoju Starogardu Gdańskiego. 2008, s. 62.

Układ ulic i dróg Starogardu Gdańskiego tworzy sieć 120,4 km dróg, o powierzchni 486,2 tys. m² w tym:

- 5,7 km dróg krajowych;
- 5,1 km dróg wojewódzkich;
- 8,6 km dróg powiatowych;
- 101,0 km dróg gminnych.

Udział dróg utwardzonych wynosi 61,3%.



Rys. 1. Drogi w Starogardzie Gdańskim według kryterium ich zarządcy w 2007 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport o stanie miasta. Urząd Miasta Starogard Gdański. Wydział Rozwoju. 2008, s. 62.

Wewnętrzny system drogowy miasta obejmuje 228 ulic, w tym:

- ulice w ciągu dróg krajowych: Zblewska, Jagiełły, Sikorskiego i Mickiewicza;
- ulice w ciągu dróg wojewódzkich: Gdańska, Niepodległości, odcinek ul. Pelplińskiej od ul. Pomorskiej do granicy miasta, ul. Pomorska;
- 32 ulice w ciągu dróg powiatowych;
- 180 ulic na drogach gminnych.

W mieście zlokalizowanych jest 1 625 miejsc parkingowych¹.

Rejon ulicy Rynek objęty jest strefą płatnego parkowania. W 2009 r. opłaty parkingowe obowiązywały w dni powszednie w godzinach 9-18 i w soboty w godzinach 9-14.



Rys. 2. Parkometr zlokalizowany przy ul. Rynek

Źródło: opracowanie własne.

Na koniec 2008 r. w powiecie starogardzkim było zarejestrowanych około 16 000 samochodów osobowych.

Obciążenie ruchem drogowym na głównych ciągach miasta w 2005 r. szacowane było:

- na wewnętrznym odcinku drogi krajowej nr 22 – od 6 000 do 10 000 poj./dobę;
- na drogach wlotowych do miasta w przekroju śródmiejskim od 12 000 do 14 000 poj./dobę;

¹ *Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Starogard Gdański. Starogard Gdański 2005, s. 29.*

- na głównym skrzyżowaniu ul. Sikorskiego, ul. Gdańskiej, ul. Mickiewicza i ul. Hallera od 15 000 do 20 000 poj./dobę.

Obciążenie ruchem drogowym układu zewnętrznego w 2005 r. wynosiło:

- na drodze krajowej nr 22²:
 - na odcinku Zblewo – Starogard Gdański: 11 364 poj./dobę;
 - na odcinku wewnątrzmiejskim: 20 307 poj./dobę;
 - na odcinku Starogard Gdański – droga krajowa nr 1: 6 278 poj./dobę;
- na drodze krajowej nr 222³:
 - na odcinku Godziszewo – Starogard Gdański: 8 000 poj./godz.;
 - na odcinku wewnątrzmiejskim: 8 000 poj./godz.;
 - na odcinku Starogard Gdański – Jabłowo: 8 000 poj./godz.

Natężenie ruchu drogowego w 2008 r. można oszacować powiększając o 15% wyżej przedstawione dane dla 2005 r.⁴

Do podstawowych elementów starogardzkiego węzła transportowego o znaczeniu regionalnym należy zaliczyć:

- sieć uliczno-drogową w ciągu ulic: Skarszewskiej, Gdańskiej, Mickiewicza, Owidzkiej, Pelplińskiej, Lubichowskiej i Zblewskiej;
- „obwiednie” obszaru centralnego miasta, ulice: Mickiewicza, Sikorskiego, Jagiełły, Niepodległości, Pomorską;
- dworzec kolejowy na linii kolejowej Gorzów Wielkopolski – Tczew (10 par pociągów na dobę);
- dworzec autobusowy regionalny, obsługujący regionalne drogowe przewozy pasażerskie realizowane przez PKS Starogard Gdański S.A. i innych przewoźników;
- sieć linii transportu miejskiego realizowanego przez MZK Starogard Gdański.

² Dane GDDKiA: Internet: <http://www.gddkia.gov.pl/> z dn. 05.05.2009 r.

³ Prognozy na 2005 r. na podstawie: *Zmiany studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Starogard Gdański*. Starogard Gdański 2005, s. 29.

⁴ Pomiary ruchu prowadzone przez GDDKiA na drogach województwa pomorskiego wskazują na wzrost ruchu w 2008 r. w stosunku do 2005 r. o 11-23% w zależności od punktu pomiarowego.

Z punktu widzenia dostępności w podróży wewnętrznych wymieniony układ stwarza dość dogodne możliwości podróży (poza technicznymi ograniczeniami na ul. Skarszewskiej). Główną zaletą istniejącego układu uliczno-drogowego jest możliwość realizowania podróży wewnątrzmijskich przy wykorzystaniu „obwiedni”, bez konieczności przejeżdżania przez centrum miasta. W podróży zewnętrznych (do i z miasta), układ uliczno-drogowy także zapewnia korzystne warunki obsługi wszystkich rejonów miasta. W podróży tranzytowych, istniejący układ uliczno-drogowy determinuje konieczność ich prowadzenia przez obszar centralny miasta, z wykorzystaniem „obwiedni”⁵.

System transportu publicznego

System komunalnego transportu publicznego Starogardu Gdańskiego tworzy sieć linii autobusowych. Ofertę przewozową transportu miejskiego organizuje i realizuje Miejski Zakład Komunikacyjny w Starogardzie Gdańskim – zakład budżetowy Gminy Miasto Starogard Gdański.

Poza systemem komunalnego transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim funkcjonuje:

- kolej regionalna – organizowana i realizowana przez PKP Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych spółkę z o.o.;
- regionalna komunikacja autobusowa organizowana i realizowana przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim S.A.;
- regionalna komunikacja autobusowa organizowana i realizowana przez prywatnych przewoźników minibusowych i autobusowych.

Obsługa komunikacyjna realizowana przez MZK w Starogardzie Gdańskim⁶.

Na dzień 30 kwietnia 2009 r., zasięg terytorialny działania MZK w Starogardzie Gdańskim obejmował miasto Starogard Gdański oraz miejscowości: Koteże, Nowa Wieś Rzeczna i Rokocin, położone w okalającej miasto Gminie Starogard Gdański.

Tabela 2

Miejscowości obsługiwane liniami starogardzkiej komunikacji miejskiej (stan na 30 kwietnia 2009 r.)

⁵ *Zmiany studium uwarunkowań...*, s. 29.

⁶ *Analiza podaży i popytu na usługi komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim w świetle wyników badań marketingowych*. Marcin Gromadzki Public Transport Consulting. Reda – Starogard Gdański, marzec – maj 2009 r.

Miejscowość	Gmina	Liczba mieszkańców	Linia
Starogard Gdański	Miasto Starogard Gdański	48 069	wszystkie
Koteże	Gmina Starogard Gdański	443	12
Nowa Wieś Rzeczna		902	7, 15, 19 i 25
Rokocin		512	7, 19 i 25
Razem wszystkie miejscowości		49 926	-

Źródło: Analiza podaży i popytu na usługi komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim w świetle wyników badań marketingowych. Marcin Gromadzki Public Transport Consulting. Reda – Starogard Gdański, marzec – maj 2009 r.

Na sieć starogardzkiej komunikacji miejskiej składa się dziewięć stałych, dziennych linii autobusowych:

- cztery linie o trasach niewykraczających poza granice administracyjne miasta Starogardu Gdańskiego – nr: 14, 16, 17 i 27;
- trzy linie o trasach wykraczających poza granice administracyjne miasta w podstawowych wariantach ich trasy – nr: 7, 15 i 25;
- dwie linie o trasach wykraczających poza granice administracyjne miasta tylko w jednym z wariantów trasy (w wybranych kursach) – nr 12 i 19.

Z uwagi na dominujący udział obszaru miasta w trasach każdej z wymienionej linii obsługujących także tereny poza miastem oraz dominujące przewozy wewnątrzmięskie, żadnej z nich nie można zakwalifikować jako linii podmiejskiej.

Kryterium zakresu kursowania poszczególnych linii starogardzkiej komunikacji miejskiej pozwala je podzielić na:

- sześć linii całotygodniowych – nr: 12, 14, 16, 17, 19 i 25;
- trzy linie funkcjonujące tylko w dni powszednie od poniedziałku do piątku – nr: 7, 15 i 27.

Tabela 3

**Częstotliwość kursowania pojazdów na poszczególnych liniach
starogardzkiej komunikacji miejskiej (stan na 30 kwietnia 2009 r.)**

Linia	Dzień powszedni		Sobota	Niedziela
	Godziny szczytów przewozowych [min]	Godziny pozaszczytowe [min]	w południe [min]	w południe [min]
7	60	-	-	-
12	12	15/20/30	20	20
14	12	15/20/30	20	20
15	60	-	-	-
16	12	15/20/30	20	20
17	60	60	60	60
19	12	15/20/30	20	20
25	-	60	60	60
27	60	-	-	-

Źródło: Analiza podaży i popytu na usługi komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim w świetle wyników badań marketingowych. Marcin Gromadzki Public Transport Consulting. Reda – Starogard Gdański, marzec – maj 2009 r.

Według kryterium intensywności pracy eksploatacyjnej, mierzonej liczbą kursów, linie starogardzkiej komunikacji miejskiej można podzielić na dwie grupy, w skład których wchodzi:

- cztery linie podstawowe – stanowiące trzon obsługi komunikacyjnej, do których zaliczono linie: 12, 14, 16 i 19;
- pięć linii uzupełniających linie podstawowe, do których zaliczono linie: 7, 15, 17, 25 i 27.

W 2008 r. autobusy MZK W Starogardzie Gdański zrealizowały 1 669 832 wozokilometrów. Koszt obsługi komunikacyjnej ukształtował się na poziomie 7 301 202 zł. Przychody ze sprzedaży biletów wyniosły 3 946 938 zł. Wskaźnik odpłatności starogardzkiej komunikacji miejskiej wyniósł 54%.

Tabela 4

Wielkość przewozów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr oraz udział w pracy eksploatacyjnej na poszczególnych liniach MZK w Starogardzie Gdańskim w przeciętnym miesiącu określone na podstawie wyników badań marketingowych z 2009 r.

Linia	Miesięczna liczba przewożonych pasażerów	Liczba pasażerów na 1 wzkm	Udział linii w przewozach mierzony liczbą wzkm [%]
Linie podstawowe			
12	87 307	3,1	21,18
14	79 096	3,4	17,23
16	92 947	3,4	20,41
19	154 372	4,5	25,57
Linie uzupełniające			
7	4 158	2,0	1,57
15	4 158	1,9	1,64
17	12 006	1,4	6,24
25	6 585	1,0	4,70
27	2 982	1,5	1,47
Sieć	443 611	3,3	100,00

Źródło: Analiza podaży i popytu na usługi komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim w świetle wyników badań marketingowych. Marcin Gromadzki Public Transport Consulting. Reda – Starogard Gdański, marzec – maj 2009 r.

W porównaniu z 2004 r., odnotowano zmniejszenie się liczby pasażerów w przeciętnym miesiącu z 611 931 do 443 611 osób, tj. o 27,5%. Liczba pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zmniejszyła się z 4,0 do 3,3, tj. o 18%. W latach 2004-2007 przychody ze sprzedaży biletów MZK w Starogardzie Gdańskim nie zmniejszyły się w istotny sposób. W 2008 r. odnotowano odczuwalny – w porównaniu z 2007 r. – 7% spadek przychodów ze sprzedaży. Z punktu widzenia realizacji efektywnej polityki transportowej, konieczna jest więc racjonalizacja oferty przewozowej oraz wzrost jakości usług, podnoszący konkurencyjność komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim w stosunku do podróży realizowanych samochodami osobowymi.

Tabor MZK w Starogardzie Gdańskim

Tabor MZK w Starogardzie Gdańskim obejmuje łącznie 30 pojazdów. Struktura taboru przedstawia się następująco (w nawiasach podano symbole typu taboru):

- 4 autobusy standardowe niskopodłogowe (SN) Scania CN113 (3 szt.) i Gräf & Stift NL202 (1 szt.);
- 11 midibusów niskopodłogowych o mniejszej pojemności (MN) Neoplan N4009;
- 7 midibusów niskopodłogowych o większej pojemności (KN) Solaris Urbino 10 (6 szt.), Neoplan N4010NF (1 szt.);
- 8 midibusów wysokopodłogowych (K) Autosan H9-35.

Strukturę wiekową autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim według typów przedstawiono w tabeli Tabela 5.

Tabela 5

**Struktura wiekowa autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim według typów
(stan w kwietniu 2009 r.)**

Typ	Wiek	Liczba autobusów
Autosan H9-35	17	2
Autosan H9-35	16	2
Autosan H9-35	15	4
Gräf & Stift NL202	13	1
Neoplan N4009	11	11
Neoplan N4010NF	10	1
Scania CN113CLL	12	3
Solaris Urbino 10	2	6

Źródło: opracowanie własne.

Średni wiek autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim wynosi (stan na 2009 r.) 10,6 lat. W porównaniu ze średnią krajową wynoszącą 10 lat⁷, wiek taboru MZK w Starogardzie Gdańskim nie odbiega od przeciętnej.

Wskaźnik gotowości technicznej wyniósł w 2008 r. 90%, natomiast wskaźnik średniego wykorzystania taboru – 75%.

Pozostałe dane charakteryzujące komunikację miejską organizowaną przez MZK w Starogardzie Gdańskim przedstawiono w tabeli 6.

⁷ Komunikacja miejska w liczbach. Dane ze 12 miesięcy 2008 r. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Warszawa 2009, s. 7.

Tabela 6

**Porównanie wskaźników obsługi komunikacyjnej w Starogardzie Gdańskim
z wielkościami zalecanymi (2009 r.)**

Parametr	Wielkość rzeczywista	Wielkość zalecana/ średnia*	Spełnianie wielkości zalecanych /średnich
Pokrycie pow. miasta trasami komunikacji autobusowej [km/km ²]	1,64	2,0-2,5	Nie
Długość tras autobusowych /1000 mieszkańców	0,86	0,83	Powyżej średniej
Długość linii autobusowych /1000 mieszkańców	1,73	2,31	Poniżej średniej
Wskaźnik gęstości przystanków komunikacji autobusowej na 1 km trasy	2,92	2,54	Powyżej średniej
Średnia odległość między przystankami w komunikacji autobusowej [km]	0,4-0,5	0,4-0,6	Tak
Prędkość eksploatacyjna komunikacji autobusowej [km/h]	16,8	19,8	Nie

Źródło: System analiz samorządowych. Monitoring usług publicznych w miastach. T II. Analiza porównawcza. Związek Miast Polskich. Poznań 2003.

Jakość usług MZK w Starogardzie Gdańskim

Kontrola wewnętrzna MZK w Starogardzie Gdańskim wskazuje, że udział kursów niewykonanych w łącznej liczbie kursów przewidzianych w rozkładzie jazdy w 2008 r. wyniósł: 0,03% (dla porównania w Gdyni i Elblągu odpowiednio 0,03 i 0,14%).

PKP Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych spółka z o.o.

System przewozów kolejowych, organizowany przez PKP Pomorskie Przewozy Regionalne, spółkę z o.o., obejmuje połączenia o znaczeniu regionalnym.

W kwietniu 2009 r. ze Starogardu Gdańskiego pociągi kursowały do Tczewa (10 połączeń), Chojnic (9 połączeń), Gdyni (2 połączenia) i Piły (1 połączenie).

W 2009 r. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego przewiduje ogłoszenie przetargu na realizację przewozów regionalnych, obejmujących wszystkie połączenia ze Starogardem Gdańskim. Jego rozstrzygnięcie jest planowane na II półrocze 2009 r.

Regionalne Przewozy Autobusowe

PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. jest głównym przewoźnikiem realizującym przewozy pasażerskie w regionalnym pasażerskim transporcie drogowym. Przewoźnik ten jest spółką akcyjną, której akcjonariuszami są: powiat starogardzki i Skarb Państwa. PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. jest właścicielem dworca autobusowego. Dostępność do dworca jest ograniczona wyłącznie dla przewoźników z dawnej grupy PPKS. PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. posiada placówkę terenową w Kościerzynie. W inwentarzu tego przewoźnika znajduje się około 150 autobusów.



Rys. 2. Minibus firmy Owsiak przed dworcem PKP Starogard Gdański

Źródło: opracowanie własne.

Poza PKS w Starogardzie Gdańskim przewozy regionalne realizują przewoźnicy prywatni, wśród których największe znaczenie mają:

- firma Owsiak, wykonująca przewozy ze Starogardu Gdańskiego do: Borzechowa, Pelplina, Smętowa i Skórcza;
- firma Mateobus, wykonująca przewozy do Gdańska, Skarszew i Tczewa.

Demografia i gospodarka

Miasto Starogard Gdański liczyło 48 069 mieszkańców (stan na 30 kwietnia 2009 r.). Większy (52%) udział kobiet w populacji jest charakterystyczny dla większości miast w Polsce. Gęstość zaludnienia wynosiła 1 891 mieszkańców/km².

Przekrój demograficzny wskazuje, iż większość, tj. 63%, stanowiły osoby w wieku produkcyjnym. Dane statystyczne wskazują, że od początku XXI w. zmniejszył się udział osób w wieku przedprodukcyjnym (z 25% w 2001 r. do 20% w 2007 r.), nie zmienił się udział osób w wieku produkcyjnym i wzrósł udział osób w wieku poprodukcyjnym (z 13% w 2001 r. do 17% w 2007 r.). W 2007 r. odnotowano dodatni przyrost naturalny na poziomie 3,4 – w przeliczeniu na 1000 mieszkańców. Jest on wyższy od przeciętnego wskaźnika dla województwa pomorskiego, który w tym roku wyniósł 2,7 (1,0 w miastach i 6,1 na wsi)⁸.

W tym samym roku odnotowano w Starogardzie ujemne saldo migracji, którego wartość jednak zmniejsza się od 2004 r. (z 595 do 435 mieszkańców). Stopa bezrobocia w powiecie starogardzkim kształtuje się na poziomie 16,7%⁹.

Tabela 7

Struktura własnościowa podmiotów gospodarczych w Starogardzie Gdańskim w 2007 r.

Wyszczególnienie	Liczba	Udział
Ogółem	5 280	100%
Podmioty publiczne	156	3,0%
Podmioty prywatne	5 124	97,0%

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego. Wojewódzki Urząd Statystyczny w Gdańsku. 2008 r.

W tabeli 7 przedstawiono strukturę podmiotów gospodarczych w Starogardzie Gdańskim.

Wśród podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w Starogardzie Gdańskim dominują podmioty prywatne (97% ogółu przedsiębiorstw). Wśród podmiotów prywatnych przeważają osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (84%).

Struktura segmentu osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w Starogardzie Gdańskim, przedstawia się następująco:

- handel i naprawy (41,0%);
- budownictwo (12,5%);

⁸ Dane za: Wojewódzki Urząd Statystyczny w Gdańsku: <http://www.stat.gov.pl> z dn. 05.05.2009 r.

⁹ Dane za marzec 2009 r. Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku: <http://www.wup.gdansk.pl> z dn. 12.05.2009 r.

- obsługa nieruchomości i firm (10,8%);
- przetwórstwo przemysłowe (9,7%);
- transport i gospodarka magazynowa (7,4%);
- pośrednictwo finansowe (4,3%);
- hotele i restauracje (1,9%);
- pozostałe (12,4%).

Do największych podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w Starogardzie Gdańskim należą:

- Zakłady Farmaceutyczne "Polpharma" S.A.;
- Fabryka Mebli Okrętowych "Famos";
- Innowacyjno-Wdrożeniowe Laboratorium Farmaceutyczne Labofarm;
- Destylarnia Sobieski S.A.;
- Broker – Hurtownie materiałów budowlanych;
- ZPHU „Polmet” Zakład Pracy Chronionej.

Sfera społeczna

Rozwój transportu publicznego zdeteminowany jest polityką zrównoważonego rozwoju miasta oraz realizowanymi politykami: społeczną i transportową, których celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego poziomu ruchliwości komunikacyjnej, niezależnie od statusu materialnego i miejsca zamieszkania. Jednym z podstawowych kryteriów decydujących o zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców oraz zakresie stosowanych ulg i zwolnień w opłatach, jest wiek (Tabela 8).

Wyniki badań popytu w innych miastach, w tym w miastach województwa pomorskiego, wskazują, że wśród osób uprawnionych do przejazdów ulgowych dominują¹⁰:

- uczniowie (40-50% uprawnionych do przejazdów ulgowych);
- studenci (20-25%);
- emeryci i renciści (20-25%).

W segmencie osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych dominują:

¹⁰ Wyniki badań marketingowych popytu z Koszalina, Gorzowa Wielkopolskiego, Sopotu, Rumi i Żukowa.

- osoby, które ukończyły 70 rok życia (60-70% osób uprawnionych do przejazdów bezpłatnych);
- inwalidzi i młodzież dotknięta inwalidztwem (12-18%);
- dzieci do 4 roku życia (4-5%).

Tabela 8

Struktura wiekowa mieszkańców powiatu starogardzkiego (2007 r.)

Wiek [lata]	Liczba osób	[%]
Do 2	4 421	3,6
3 – 6	5 391	4,4
7 – 12	9 245	7,5
13 – 18	11 773	9,6
19 – 24	13 277	10,8
25 – 29	9 959	8,1
30 – 39	16 730	13,6
40 – 49	17 196	14,0
50 – 59	16 789	13,7
60 – 64	4 476	3,6
pow. 65	13 537	11,0

Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego. Wojewódzki Urząd Statystyczny w Gdańsku. 2008.

Inne czynniki determinujące funkcjonowanie transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim

Pozostałe czynniki determinujące rozwój transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim to¹¹:

- przeciętne wynagrodzenie brutto (w powiecie starogardzkim): 2 595,63 zł;
- liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 2 919;
- liczba bezrobotnych bez prawa do zasiłku: 2 472;
- stopa bezrobocia (IV kw. 2008): 14,5%;

¹¹ Dane na podstawie: Województwo Pomorskie. Podregiony. Powiaty. Gminy. Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk 2008.

- liczba oddanych mieszkań (2008 r.): 85;
- liczba szkół podstawowych (w tym Katolicka Szkoła Podstawowa): 5;
- liczba uczniów szkół podstawowych: 3 454;
- liczba gimnazjów (w tym Zespół Szkół Publicznych i Starogardzkie Autonomiczne Gimnazjum): 5;
- liczba uczniów gimnazjów (w tym specjalnych i dla dorosłych): 2 072;
- liczba liceów ogólnokształcących (w tym specjalnych i dla dorosłych): 4;
- liczba uczelni wyższych wraz z filiami: 1.

Wpływ transportu na stan środowiska naturalnego

Transport wymieniany jest jako jedno z pięciu głównych źródeł zanieczyszczeń atmosferycznych w Starogardzie Gdańskim. Transport jest odpowiedzialny za emisję zanieczyszczeń wzdłuż elementów infrastruktury liniowej – ciągów transportu drogowego i kolejowego – oraz infrastruktury punktowej (parkingi, zespoły garaży, place postojowe, przystanki, dworce).

Na terenie miasta zlokalizowana jest stacja monitorująca stężenie dwutlenku siarki, dwutlenku azotu i pyłów zawieszonych. Wyniki pomiarów wskazują, że średnioroczne stężenia SO_2 i pyłów zawieszonych nie przekraczały norm założonych w Wojewódzkim Programie Ochrony Środowiska na lata 2003-2010. Średni poziom zanieczyszczeń w Starogardzie Gdańskim i w rejonie ratusza przedstawiono w tabeli 9.

Tabela 9

Poziom zanieczyszczeń powietrza w Starogardzie Gdańskim w 2007 r.

Wartości dla Starogardu Gdańskiego			
Rodzaj zanieczyszczeń	2006	2007	Zmiana [%]
NO ₂ [µg/m ³]	35	39	+16
SO ₂ [µg/m ³]	15,6	8,6	-45%
Pył zawieszony [µg/m ³]	20,3	17,3	+15%
Rejon Ratusza w Starogardzie Gdańskim			
Rodzaj zanieczyszczeń	Wartość średnia	Wartość minimalna	Wartość maksymalna
NO ₂ [µg/m ³]	39,4	11	139
SO ₂ [µg/m ³]	8,6	2	26
Pył zawieszony [µg/m ³]	17,3	1	83

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych WSSI: Internet: <http://www.wsse.gda.pl> z dn. 12 maja 2009 r.

Transport uznawany jest za najbardziej uciążliwe źródło hałasu. Na hałas przekraczający dopuszczalne normy, narażonych jest 10% mieszkańców miasta. Przekraczanie norm hałasu w znacznym stopniu jest spowodowane ruchem tranzytowym prowadzonym przez miasto.

Obowiązujące normy hałasu¹² dopuszczają następujące poziomy hałasu w rejonie elementów infrastruktury transportowej:

- 55-60 dB w godz. 6-22;
- 50 dB w godz. 22-6.

Według danych z 2005 r., problemy z uciążliwością hałasu dotyczyły transportu drogowego, kolejowego i przemysłu (okolice Elektrociepłowni Starogard Gd. Sp. z o.o.) oraz imprez masowych. Uciążliwości związane z hałasem komunikacyjnym występują na terenach zabudowanych przy drodze wojewódzkiej nr 222 – przechodzącej przez Skórcz, Bobowo i Starogard Gdański i drodze krajowej nr 22, przecinającej miejscowości Kaliska, Czarna Woda, Zblewo, Starogard Gdański oraz na niektórych drogach powiatowych. Hałas komunikacyjny w głów-

¹² Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 178, poz. 1841).

nej mierze powodują pojazdy wielkogabarytowe. Uciążliwość nadmiernego hałasu odczuwają również mieszkańcy budynków mieszkalnych przy linii kolejowej.¹³

W 2000 r. Pomorski Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku prowadził badania hałasu komunikacyjnego na terenie Starogardu Gdańskiego, pozwalające określić liczbę osób narażonych na hałas. Badania zrealizowano m.in. w następujących punktach:

- ul. Mickiewicza, hałas drogowy, liczba osób narażonych – ok. 1600,
- ul. Zblewska 23, hałas drogowy, liczba osób narażonych – ok. 300;
- ul. Lubichowska 30, hałas drogowy, liczba osób narażonych – ok. 1000;
- ul. Skarszewska/Destylarnia „Sobieski”, hałas drogowy, liczba osób narażonych – ok. 500;
- ul. Skarszewska 88, hałas drogowy, liczba osób narażonych – ok. 500.

W ostatnich latach WIOŚ nie wykonywał pomiarów.

Poziom bezpieczeństwa drogowego

W 2008 r. odnotowano 176 wypadków drogowych. Do najczęstszych przyczyn wypadków zalicza się:

- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu drogowego (34%);
- nieudzielanie pierwszeństwa (16%);
- nieprawidłowe zachowanie się pieszych (11%).

2.2. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim, wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, są¹⁴:

- elementy analizy SWOT regionu, w tym:

¹³ Aktualizacja programu ochrony środowiska dla gmin będących udziałowcami zakładu utylizacji odpadów komunalnych „Stary las” sp. z o.o. na lata 2009 – 2012, z perspektywą na lata 2013 – 2016. Starogard Gdański 2009. Maszynopis.

- niska dostępność transportowa na tle innych regionów Polski i UE;
 - niedrożność systemu transportowego i niska wewnątrzregionalna spójność transportowa.
- założenia charakteryzujące priorytet dostępności regionu, w tym postulat dobrego powiązania regionu z otoczeniem zewnętrznym poprzez zintegrowany i bezpieczny regionalny system transportowy wspierający mobilność ludzi, które powinny być osiągnięte poprzez:
- poprawę dostępności transportowej regionu dzięki modernizacji połączeń drogowych;
 - poprawę jakości powiązań pomiędzy obszarami peryferyjnymi a obszarem metropolitalnym i miastami powiatowymi;
 - rozwój i integrację systemu transportu pasażerskiego;
 - poprawę bezpieczeństwa transportu w województwie poprzez stworzenie organizacyjnych i finansowych warunków do prowadzenia skutecznych i długofalowych działań w tym zakresie;
 - zmniejszanie oddziaływania transportu samochodowego na środowisko i ludzi, m.in. poprzez zapewnienie wysokiego udziału alternatywnych (przyjaznych dla środowiska) środków transportu osób.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007 – 2020

Determinanty rozwoju transportu w Starogardzie Gdańskim wynikające z Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020¹⁵ są zawarte w diagnozie systemu transportu województwa pomorskiego, w której wskazano na:

- niewystarczającą spójność przestrzenno-funkcjonalną i transportową województwa pomiędzy obszarami poszczególnych „starych” województw, które weszły w skład obecnego województwa pomorskiego;

¹⁴ Uchwała nr 587/XXXV/05 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego.

¹⁵ Uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

- nieodpowiadające rosnącym potrzebom parametry techniczne i funkcjonalne sieci drogowej (około 12% dróg krajowych i 50% dróg wojewódzkich kwalifikuje się do pilnego remontu, względnie poprawy stanu technicznego);
- brak taryfowej i rozkładowej koordynacji regionalnego transportu autobusowego i kolejowego oraz funkcjonalnych węzłów integracyjnych o znaczeniu zarówno metropolitalnym jak i regionalnym oraz lokalnym;
- obserwowany stały spadek popytu na usługi transportu miejskiego, zmniejszenie się konkurencyjności oferty usługowej tego transportu w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego; wynika to między innymi z braku uprzywilejowania pojazdów transportu publicznego w ruchu drogowym, zwłaszcza w obszarach centralnych oraz słabej integracji.

Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020 wyznacza cele, wśród których w odniesieniu do transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim należy wymienić:

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

Rozwój transportu miejskiego i regionalnego wymaga ustalenia racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny. Założonym celom strategicznym systemu transportowego województwa odpowiada strategia zrównoważonego rozwoju syste-

mu transportowego, zakładająca stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania ludzi i ładunków.

Na lata 2007-2020 przyjmuje się konieczność utrzymania podziału zadań przewozowych, mierzonego liczbą realizowanych podróży transportem zbiorowym i samochodami osobowymi, w następujących proporcjach:

- w miastach poza aglomeracją trójmiejską o liczbie mieszkańców pow. 35 tys., w których funkcjonuje system transportu miejskiego – 50:50;
- w miastach poza aglomeracją trójmiejską o liczbie mieszkańców do 35 tys., w których funkcjonuje system transportu publicznego – 25:75;
- na pozostałym obszarze województwa – 25:75.

Regionalna strategia wskazuje na następujące działania pozwalające zrealizować założone cele:

- rewitalizację i rozbudowę linii kolejowych dla obsługi regionu;
- rozwój form i środków transportu alternatywnego dla podróży samochodem osobowym, szczególnie w obszarach o ograniczonej pojemności środowiskowej lub ograniczonej dostępności komunikacyjnej;
- rozwój podsystemu rowerowego i jego integrację z infrastrukturą transportu zbiorowego.

Środkami dla realizacji tego celu strategicznego powinny być:

- koncentracja miejsc pracy i usług w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym;
- bezwzględne przestrzeganie zasady uwzględniania dla nowopowstających osiedli mieszkaniowych obsługi transportem zbiorowym;
- kształtowanie wielofunkcyjnych struktur osiedlowych (mieszkanie, funkcje mieszkaniowe, pracy, usług i rekreacji) w celu ograniczenia potrzeb podróżowania na większe odległości i stworzenia możliwości osiągnięcia celu podróży pieszo, bądź rowerem;
- uwzględnianie w projektowaniu urbanistycznym potrzeb ruchu pieszego i rowerowego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojść do przystanków transportu zbiorowego;
- rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów na parkingi i węzły integracyjne w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i stacji kolejowych oraz

peryferyjnych przystanków transportu zbiorowego w celu rozwijania systemu Park and Ride, Bike and Ride i Kiss and Ride;

- doprowadzenie do pełnego uwzględnienia wymogów niepełnosprawnych użytkowników.

Poprawa systemu infrastruktury transportu w dostosowaniu do nowych potrzeb transportowych mieszkańców powinna być realizowana przez:

- modernizację istniejących i budowę nowych węzłów transportowych: lokalnych, regionalnych, krajowych i międzynarodowych, umożliwiających sprawną zmianę środka transportu, minimalizację czasu przesiadek i zapewniających wyczerpującą informację o możliwościach realizacji podróży;
- ograniczanie użytkowania samochodów osobowych w obszarach centralnych miast i realizację polityki parkingowej poprzez funkcjonowanie w miastach posiadających system transportu publicznego (miejskiego) płatnych miejsc parkingowych w powiązaniu z poziomem i strukturą cen w transporcie miejskim;
- zrealizowanie wskazanych już w planach zagospodarowania przestrzennego – układów tras rowerowych wraz z infrastrukturą;
- finansowe wspieranie działań integrujących podsystemy transportu zbiorowego oraz zbiorowego i indywidualnego;
- integrację transportu regionalnego i miejskiego w sposób umożliwiający korzystanie z różnych środków transportu publicznego na podstawie jednego biletu;
- zwiększenie udziału taboru transportu zbiorowego zasilanego paliwami proekologicznymi;
- opracowanie i realizowanie programu kształtowania pożądanych zachowań transportowych, w tym działalności edukacyjnej i promocyjnej.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

Determinantą rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim przewidzianą w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego¹⁶ jest przyjęcie generalnej zasady wprowadzania efektywności na nowym, podwyższonym poziomie przez długookresowe równoważenie rozwoju różnych sfer życia w przestrzeni województwa. Zagospodarowanie

¹⁶ Uchwała nr 639/XLVI/02 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 30 września 2002 r.

przestrzeni województwa będzie następować w wyniku realizacji priorytetów określonych w Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, w tym poprzez rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności i spójności regionu.

Starogard Gdański wymieniany jest jako element głównego kierunku kształtowania funkcjonalnego sieci osadniczej, w paśmie aktywizacji wzdłuż głównych ciągów infrastruktury technicznej, powiązanym komunikacyjnie z centrum regionu metropolitalnego Trójmiasta, ośrodkami podregionalnymi i terenami rekreacyjnymi.

Plan wskazuje na główne kierunki rozwoju infrastruktury transportowej województwa, którymi są między innymi:

- poprawa dostępności transportowej województwa, zwłaszcza jego obszarów służących konkurencyjności regionu (porty, centra gospodarcze, obszary rekreacyjne);
- budowa infrastruktury drogowej województwa oraz linii kolejowych o dużej szybkości w międzynarodowych korytarzach transportowych;
- poprawa spójności regionu poprzez zmniejszenie czasu dostępności do obszaru metropolitalnego i centrów podregionów;
- modernizacja dróg dojazdowych do dużych ośrodków koncentracji miejsc pracy i usług ponadlokalnych;
- modernizacja linii kolejowych regionalnych i wprowadzenie lekkiego taboru kolejowego;
- integracja infrastrukturalna i organizacyjna regionalnego transportu pasażerskiego;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie uciążliwości poprzez budowę obwodnic miast, tworzenie zhierarchizowanych sieci drogowych regionalnych i miejskich, tworzenie struktur przestrzennych minimalizujących ryzyko występowania konfliktów pomiędzy różnymi użytkownikami infrastruktury transportowej, zmotoryzowanymi i niezmotoryzowanymi.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Uwarunkowań i Kierunków Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim

Głównymi determinantami rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikającymi z Uwarunkowań Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim¹⁷ są:

- zapewnienie wymaganej dostępności transportowej do obszarów turystycznych;
- charakter turystyki i rekreacji w Starogardzie Gdańskim i nad jeziorami regionu Kociewia wraz z ich poszczególnymi elementami, które wpisane zostały jako markowe produkty turystyczne województwa pomorskiego

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Regionalnego Programu Operacyjnego w Województwie Pomorskim na lata 2007-2013

Determinanty wskazujące na potencjalne kierunki rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim zawarte w celach strategicznych Regionalnego Programu Operacyjnego w Województwie Pomorskim na lata 2007-2013¹⁸ wskazują na:

- poprawę atrakcyjności inwestycyjnej ośrodków miejskich i usprawnienie powiązań między nimi, zwłaszcza w odniesieniu do miast o liczbie mieszkańców przekraczającej 35 tysięcy (Gdańsk, Gdynia, Słupsk, Tczew, Starogard Gdański, Wejherowo, Rumia, Sopot, Chojnice, Malbork, Kwidzyn i Lębork).
- poprawę spójności i efektywności systemu transportowego; system transportowy województwa wymaga modernizacji i rozwoju sieci drogowej oraz sieci kolejowej o znaczeniu regionalnym, a także usprawnienia istotnych węzłów transportowych; realizowane przedsięwzięcia będą przyczyniać się do poprawy spójności przestrzennej województwa, do sprawniejszego powiązania układu regionalnego z krajowym i europejskim systemem transportowym, jak również do lepszego wykorzystania potencjału gospodarczego poszczególnych obszarów, a także do poprawy bezpieczeństwa w transporcie;

¹⁷ Uwarunkowania i Kierunki Rozwoju Turystyki w Województwie Pomorskim. Internet: <http://www.woj-pomorskie.pl/> z dnia 19.05.2009 r.

¹⁸ Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. Dokument przyjęty przez Zarząd Województwa Pomorskiego w dniu 2 października 2007 r.

- poprawę jakości środowiska naturalnego; pozytywne efekty środowiskowe oczekiwane są dzięki realizacji projektów ukierunkowanych na lepsze wykorzystanie zasobów energii odnawialnej w regionie, a także na wdrażanie rozwiązań umożliwiających oszczędniejsze gospodarowanie energią.

RPO przewiduje następującą alokację środków na realizację poszczególnych celów:

1. Rozwój i innowacje w MŚP: 21,0%.
2. Społeczeństwo wiedzy: 7,0%.
3. Funkcje miejskie i metropolitalne: 12,0%.
4. Regionalny system transportowy: 23,0%.
5. Środowisko i energetyka przyjazna środowisku: 7,0%.
6. Turystyka i dziedzictwo kulturowe: 5,0%.
7. Ochrona zdrowia i system ratownictwa: 4,0%.
8. Lokalna infrastruktura podstawowa: 14,0%.
9. Lokalna infrastruktura społeczna i inicjatywy obywatelskie: 4,0%.
10. Pomoc techniczna: 3,0%.

Wsparcie przewidziane w **Osi Priorytetowej 3. Funkcje miejskie i metropolitalne** promuje ideę zrównoważonego rozwoju głównie poprzez ukierunkowanie na rozwój i integrację efektywnych i przyjaznych środowisku systemów transportu zbiorowego w miastach i ich otoczeniu funkcjonalnym. Wpłynie to przede wszystkim na wzrost wykorzystania „czystych” środków transportu i jednocześnie zmniejszenie negatywnych oddziaływań środowiskowych.

Wsparcie finansowe jest przewidziane dla zakupu nowego lub modernizację istniejącego taboru na potrzeby miejskiego transportu zbiorowego (w tym trolejbusowego, szynowego i autobusowego). Realizowane przedsięwzięcia powinny zmierzać do podnoszenia efektywności i poziomu bezpieczeństwa transportu zbiorowego oraz jego lepszej integracji z innymi środkami transportu, przyczyniając się do poprawy wewnętrznej spójności obszarów miejskich i zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko. Przewidziane jest wsparcie finansowe ze środków unijnych na poziomie 70%, przy minimalnej kwocie inwestycji 2 mln €.

Pozytywny wpływ na środowisko będą miały projekty związane z rozbudową regionalnej sieci

kolejowej oraz rozbudową węzłów integrujących różne rodzaje transportu (m.in. drogowy, kolejowy, wodny) w ramach **Osi Priorytetowej 4. Regionalny system transportowy**. Inwestycje w zakresie równoważenia transportu drogowego innymi gałęziami transportu przyjaznymi środowisku umożliwią zwiększenie udziału tych rodzajów transportu w obsłudze transportowej regionu.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające ze Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta Starogard Gdański 2008-2018

Z diagnozy przedstawionej w ramach analizy SWOT do Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta Starogard Gdański w latach 2008-2018¹⁹, wynikają następujące determinanty rozwoju transportu publicznego w mieście:

- zły stan techniczny dróg;
- zbyt mała przepustowość dróg;
- zły stan techniczny taboru komunikacji miejskiej;
- duża liczba wypadków drogowych na ul. Zblewskiej, al. Jana Pawła II oraz ul. Lubichowskiej.

Wśród zagrożeń związanych z funkcjonowaniem transportu publicznego wymienia się:

- marginalizację połączeń regionalnych przebiegających przez Starogard Gdański;
- zmniejszającą się liczbę połączeń regionalnego transportu drogowego z i do Starogardu Gdańskiego;
- wzrost natężenia ruchu drogowego.

Rozwój transportu publicznego jest elementem trzeciego celu głównego Strategii – poprawy infrastruktury miasta – której główną osią realizacji jest budowa nowych dróg w ramach poprawy planu komunikacyjnego miasta. Miernikami realizacji celu są m.in.: poprawa stanu dróg, zmniejszenie hałasu oraz poprawa jakości życia mieszkańców.

¹⁹ Uchwała nr XXIII/217/2008 Rady Miejskiej Starogardu Gdańskiego z dnia 14 maja 2008 r. w sprawie przyjęcia Strategii Rozwoju Społeczno – Gospodarczego Miasta Starogard Gdański 2008-2018.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Starogard Gdański

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego²⁰ determinuje rozwój transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim przez założenia dotyczące:

- rozwoju przestrzennego miasta;
- rozbudowy i modernizacji istniejącego układu drogowego;
- kierunków rozwoju transportu miejskiego w Starogardzie Gdańskim.

W założeniach dotyczących rozwoju przestrzennego miasta wskazuje się na główne kierunki rozwojowe terenów mieszkaniowych, w tym na:

- zagospodarowanie terenów na południe od ul. Zblewskiej, jako kontynuację wyznaczonych planami miejscowymi nowych osiedli (kierunek ten jest od wielu lat wskazywany jako rozwojowy, w kolejnych edycjach opracowań planu ogólnego miasta);
- kontynuację rozbudowy wyznaczonych terenów mieszkaniowych Żabna wzdłuż osi ul. Kalinowskiego w kierunku południowym i na zapleczu terenów szpitala w Kocborowie;
- kontynuację procesu urbanizacji rejonu ul. Grzybka w kierunku od ul. Skarszewskiej do wsi Kokoszkowy;
- nowe tereny na północ od ul. Bp. Dominika – jako dalszy rozwój osiedla Łapiszewo;
- nowe tereny mieszkaniowe: osiedle Nad Stawem, Osiedle Derdowskiego oraz Osiedla Przylesie-Skośna;
- nowe kierunkowe tereny mieszkaniowe przy południowej granicy miasta, na południe od obwodnicy.

Rozwój funkcji usługowych jest przewidziany w rejonach: śródmiejskim:

- ul. Zblewskiej – w sąsiedztwie kościoła, na terenach zajmowanych obecnie przez „Pakmet”;
- w rejonie planowanej obwodnicy;
- na południu projektowanego osiedla Bohaterów Getta, w rejonie Hermanowa;
- w rejonie ul. Skarszewskiej – ul. Biskupa Dominika i ul. Nowej Grzybka;

²⁰ Uchwała nr XXXVIII/353/2005 Rady Miejskiej Starogardu Gdańskiego.

- na terenach wzdłuż ul. Skarszewskiej naprzeciw cmentarza komunalnego.

Pozostałe dwa rejony przeznaczone dla funkcji usługowych, w powiązaniu z funkcją rekreacyjną, to rejon ul. Kolejowej-Gdańskiej i Wzgórza św. Jana.

Rozwój funkcji przemysłowych przewiduje się w rejonach:

- ul. Zielonej i ul. Kochanki, ul. Jabłowskiej i ul. Pelplińskiej;
- przy wylocie z miasta w kierunku węzła autostradowego Pelplin (lokalizacja ponadlokalnej np. powiatowej specjalnej strefy ekonomicznej;
- w sąsiedztwie Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej przy Pelplińskiej);
- ul. Kościuszki, wschodniego odcinka ul. Pomorskiej (aż do linii kolejowej) i okolicy dworca kolejowego Starogard-Przedmieście, a także mniejszych obszarowo fragmentów położonych przy ul. Kolejowej,
- ul. Skarszewskiej, w sąsiedztwie granicy północnej miasta na styku z obszarem wsi Kokoszkowy,
- w obszarze Hermanowa, na południe od planowanej obwodnicy i w okolicy destylarni przy ul. Skarszewskiej, na terenie położonym przy ul. Tczewskiej i w sąsiedztwie oczyszczalni ścieków.

Główne kierunki rozwoju terenów zielonych i ekologicznych obejmują: ciąg rzeki Wierzycy wraz z zagospodarowaniem rekreacyjnym, tereny planowanych parków miejskich w części zachodniej i południowej miasta – przy obwodnicy i osiedlu Nad Stawem oraz w północnej części miasta, jako kontynuacja zieleni przyszpitalnej oraz jako przedłużenie zielonego klina między terenami zespołów zabudowy, a także przy kościele w Łapiszewie. Zakłada się utworzenie nowych terenów zieleni, po przekształceniu obecnych ogrodów działkowych np. przy szkole przy ul. Zblewskiej i w rejonie zakoli Wierzycy w sąsiedztwie oczyszczalni.

Rozwój układu drogowego koncentruje się na budowie nowych i modernizacji istniejących odcinków dróg i ulic, w tym:

- obwodnicy południowej;
- obwodnicy wschodniej;
- drogi krajowej nr 22;
- drogi wojewódzkiej nr 222;
- tzw. małej obwodnicy południowej;

- ciągu ul. Skarszewskiej, ul. Lubichowskiej, ul. Pelplińskiej, Drogi Nowowiejskiej i ul. Kościuszki.

W ramach modernizacji układu drogowego przyjmuje się budowę trzech stref, dla których obowiązywałyby zróżnicowane zasady parkowania.

W Studium szczegółowo określono zasady polityki transportowej miasta. Wśród 8 celów głównych należy wymienić następujące cele determinujące rozwój transportu publicznego:

Cel 1. Ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych – poprzez lokalizację intensywnej zabudowy mieszkaniowej, koncentrację miejsc pracy i usług jak najbliżej linii transportu zbiorowego, zapewniającą dobre warunki dla podróży pieszych i rowerowych, stymulowanie rozwoju obszarów wielofunkcyjnych (mieszkalnictwo – praca – usługi) na terenach rozwojowych, uzależnianie wydawania decyzji lokalizacyjnych dla nowych źródeł ruchu od wyników profesjonalnej analizy konsekwencji ruchowej lokalizacji (dotyczy to np. dużych obiektów handlowych).

Cel 2. Poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich – poprzez dokonywanie stopniowej wymiany taboru autobusowego, wprowadzanie korekt układu linii autobusowych, stosownie do zmieniającego się zagospodarowania przestrzennego, wprowadzanie nowoczesnego systemu informacji dla pasażerów i usuwanie barier przestrzennych dla pasażerów niepełnosprawnych.

Cel 4. Poprawa sprawności funkcjonowania układu ulicznego miasta – poprzez zwiększenie zakresu działań modernizacyjnych i utrzymaniowych dla zahamowania degradacji istniejącej infrastruktury drogowej, rozbudowanie układu ulicznego o elementy usprawniające powiązania zewnętrzne i stwarzające możliwość ograniczenia ruchu tranzytowego i ciężarowego w obszarze centrum, wprowadzenie systemu parkowania z parkingami strategicznymi i ograniczeniami dostępności pojazdów indywidualnych do strefy centralnej miasta.

Cel 5. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców poprzez dostosowanie infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, eliminowanie barier przestrzennych spowodowanych przez układ drogowy i kolejowy, popieranie ekologicznych środków transportu osób i towarów oraz stosowanie ekologicznych paliw, ocenę zamierzeń inwestycyjnych w transporcie analizujących ich skutki dla środowiska przyrodniczego.

Cel 6. Usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami poprzez systematyczne prowadzenie badań ruchu drogowego, budowę systemu sterowania ruchem ulicznym z priorytetami dla transportu zbiorowego.

Nowa baza MZK w Starogardzie Gdańskim położona przy ul. Tczewskiej, zapewnia prawidłową obsługę pojazdów będących obecnie w inwentarzu MZK, jak również umożliwia rozwój komunikacji poprzez zwiększenie liczby taboru. Nie przewiduje się wprowadzania innych środków komunikacji publicznej jak również, wykorzystania kolei do podróży wewnątrzmiastowych.

Determinanty rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim wynikające z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010 r.

Podstawową determinantą rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim, wynikającą z Białej Księgi – europejskiej polityki transportowej 2010²¹, jest dążenie do zmiany

- w proporcjach wykorzystywania środków transportu przez:
- politykę zrównoważonego planowania miasta, której celem powinno być unikanie niepotrzebnego wzrostu mobilności;
- politykę transportu miejskiego zmierzającą do uzyskania równowagi między modernizacją transportu publicznego a bardziej racjonalnym wykorzystaniem samochodu osobowego;
- politykę budżetową i fiskalną zmierzającą do pełnej internalizacji kosztów zewnętrznych i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury;
- politykę konkurencji zapewniającą otwieranie się rynku usług przewozowych;
- badanie systemów transportu;
- zasadę subsydiarności, między innymi przez wspieranie zwiększonego wykorzystania „czystych” pojazdów i form transportu publicznego dostępnych dla wszystkich użytkowników, w tym osób niepełnosprawnych.

²¹ Biała Księga – europejska polityka transportowa 2010. Czas na podjęcie decyzji. Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Szczecin 2002.

2.3. Analiza SWOT transportu miejskiego w Starogardzie Gdańskim

Silne strony:

- wysoka zdolność przewozowa;
- korzyści skali;
- niezauważalne szczyty przewozowe;
- dobry i okresowo dostosowywany do zmian w popycie układ linii autobusowych MZK w Starogardzie Gdańskim.

Słabe strony:

- przestarzały w znacznym stopniu tabor przewoźnika komunalnego;
- brak integracji usług przewoźnika komunalnego i przewoźników regionalnych, w tym kolejowego;
- relatywnie niski poziom przychodów MZK w Starogardzie Gdańskim z biletów w przeliczeniu na 1 wozokm (2,36 zł/wozokm w 2008 r.).

Szanse:

- przyspieszenie tempa odtwarzania taboru;
- wzrost jakości usług dzięki inwestycjom w tabor i nowoczesny system informacji;
- integracja funkcjonalna i taryfowo-biletowa komunikacji miejskiej oraz przewoźników regionalnych;
- rozwój proekologicznej komunikacji autobusowej dzięki dofinansowaniu z Unii Europejskiej;
- wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań taryfowo-biletowych zwiększających atrakcyjność korzystania z transportu publicznego i powiązanie ich z polityką parkingową;
- utrzymanie co najmniej dotychczasowego udziału transportu publicznego w podróżach miejskich;
- przeprowadzenie badań marketingowych potrzeb przewozowych i popytu oraz preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, których wyniki determinować będą zakres i charakter oferty przewozowej komunikacji miejskiej oraz pozwolą na budowę

zestawu wskaźników do monitorowania efektywności programów rozwoju komunikacji miejskiej finansowanych ze środków Unii Europejskiej;

- polityka transportowa zmniejszająca atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, strefy ruchu uspokojonego)
- skuteczne przeciwdziałanie niekontrolowanemu wzrostowi ruchu samochodów osobowych, mogącemu doprowadzić do znacznego pogorszenia przepustowości dróg i ulic miejskich oraz wzrostu liczby wypadków.

Zagrożenia:

- możliwość braku woli politycznej do przyjęcia zakładanej polityki odtwarzania taboru MZK w Starogardzie Gdańskim;
- możliwość braku zainteresowania ze strony PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i innych przewoźników współtworzeniem zintegrowanego systemu transportu publicznego;
- brak środków finansowych na realizację programu restrukturyzacji i modernizacji systemu transportu publicznego;
- postępująca dekapitalizacja taboru i infrastruktury transportu publicznego;
- niekontrolowany wzrost ruchu samochodów osobowych;
- niesprzyjająca rozwojowi transportu publicznego polityka społeczno-gospodarcza rządu;
- utrata pasażerów przez transport publiczny na rzecz samochodu osobowego.

3. Delimitacja obszaru realizacji planu

Podstawą wyznaczenia granic obszaru przestrzennego realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim są następujące założenia:

- Starogard Gdański jako samodzielna jednostka samorządu terytorialnego ma bezpośredni wpływ na kształt transportu publicznego głównie w swoich granicach administracyjnych;
- obszar działania lokalnego transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim obejmuje także funkcjonalnie z nim powiązane obszary, znajdujące się w granicach administracyjnych gminy Starogard Gdański.

Założenie pierwsze jednoznacznie wyznacza minimum obszaru realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim – odpowiada ono granicom administracyjnym miasta Starogard Gdański.

Rozwój transportu publicznego wymaga skorelowania z obecnym zagospodarowaniem przestrzennym i z planowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta. Z założeń ogólnych Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Starogard Gdański wynika, że szczególne znaczenie dla określenia zakresu funkcjonowania lokalnego transportu zbiorowego ma strategia działań w zakresie kształtowania struktury funkcjonalno-przestrzennej miasta dotycząca programów o charakterze rozwojowym, która obejmuje:

- kształtowanie zróżnicowanych form środowiska mieszkalnego, przy założeniu utrzymania wyznaczonych kierunków rozwoju;
- kształtowanie systemu usług podstawowych, przy założeniu koncentracji przestrzennej obiektów usługowych w ośrodkach o zróżnicowanym zasięgu obsługi;
- stymulowanie rozwoju usług ponadlokalnych, przy założeniu wytworzenia reprezentacyjnego centrum usługowego miasta, rozwinięcia i wzbogacenia programu funkcjonalnego i wykorzystania przewidzianych planem rezerw jako oferty rozwojowej;
- kształtowanie zespołów produkcyjno-składowych, przy założeniu maksymalnego ograniczenia uciążliwości dla otoczenia i środowiska oraz zapewnienia sprawnej obsługi komunikacyjnej;
- kształtowanie otwartych terenów rekreacyjno-wypoczynkowych przy założeniu wykorzystania i uatrakcyjniania walorów środowiska.

Założenie drugie wskazuje na konieczność objęcia planem także obszarów przyległych do miasta Starogard Gdański, obsługiwanych jednocześnie przez MZK w Starogardzie Gdańskim i przewoźników regionalnych, przede wszystkim PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., tj. miejscowości: Koteże, Nowa Wieś Rzeczna i Rokocin.

4. Program na lata 2010 – 2016

4.1. Wizja i cele rozwoju transportu publicznego

W celu realizacji strategii zrównoważonego rozwoju w zakresie transportu publicznego zakłada się tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy integracji podsystemów transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska.

4.2. Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego

Kolej regionalna i regionalny transport drogowy

Podstawowym mankamentem lokalizacji infrastruktury transportu regionalnego w Starogardzie Gdańskim jest odległość około 500 m, dzieląca dworzec kolejowy od dworca autobusowego (regionalnego). Funkcjonujący przy budynku dworca kolejowego przystanek autobusowy, na którym zatrzymują się autobusy miejskie i przewoźników regionalnych (PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i firmy Mateobus), trudno uznać za węzeł integracyjny.



Rys. 3. Oddalone od siebie o około 500 m dworce PKP i PKS (na zdjęciu po prawej widoczny w prawym narożniku dworzec kolejowy).

Źródło: opracowanie własne.

Nie przewiduje się znaczącej zmiany roli kolei w obsłudze regionu. Przyjmuje się, że utrzymane zostaną dotychczasowe połączenia. Władze samorządu wojewódzkiego planują rewitaliza-

cję niektórych regionalnych połączeń kolejowych, jednak nie dotyczy to w pierwszej kolejności przywrócenia, postulowanego w niektórych opracowaniach strategicznych, połączenia Starogard Gdański – Skórcz.

Można natomiast założyć, biorąc pod uwagę zakładany wzrost konkurencji w wyniku ogłaszanych przetargów przez samorząd wojewódzki na realizację przewozów regionalnych i w ich rezultacie, poprawę efektywności eksploatacyjnej oraz możliwy wzrost liczby połączeń na obecnie eksploatowanych trasach, tj. do Chojnic oraz Tczewa.

Podobnie nie przewiduje się w najbliższym czasie istotnych zmian w ofercie przewozowej PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., zmieniających w zasadniczy sposób jej kształt oraz zmian w strukturze majątku przedsiębiorstwa. Rozwój połączeń regionalnego transportu drogowego będzie – zdeterminowany przez popyt oraz skalę integracji oferty przewoźników z koleją regionalną i transportem miejskim w Starogardzie Gdańskim.



Rys. 4. Przykład tablicy wyświetlającej informację o odjazdach pojazdów transportu zbiorowego w Zielonej Górze (2007 r.)

Źródło: Internet: <http://www.mzk.zgora.pl> z dnia 19.05.2009 r.

O popycie na usługi transportu zbiorowego w regionie decydować będą, poza oczekiwaną liczbą połączeń, także inne elementy decydujące o jakości usług, w tym w pierwszej kolejności integracja taryfowo-biletowa i funkcjonalna. Wprowadzenie wspólnych biletów miesięcz-

nych MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. podniesie w znaczący sposób atrakcyjność podróżowania transportem zbiorowym. Podjęcie działań w tym zakresie należy uznać jako tzw. działania „miękkie” uzupełniające główne zadania planu rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim.

Wprowadzenie zintegrowanego biletu na usługi MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. powinno zostać zrealizowane poprzez podpisanie porozumienia transportowego przez władze miasta Starogard Gdański i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. Ułatwieniem we wzajemnych rozliczeniach obu przewoźników z tytułu sprzedaży i honorowania biletów zintegrowanych będzie wprowadzenie nośnika w postaci biletu elektronicznego. Ograniczenie integracji w pierwszym etapie tylko do dwóch przewoźników i biletu okresowego ma swoje uzasadnienie względami funkcjonalnymi, rynkowymi i formalnymi.

Obydwaj przewoźnicy stanowią własność samorządów. Osiągnięcie porozumienia na tym etapie będzie więc znacznie łatwiejsze, niż w przypadku objęcia biletem zintegrowanym także drogowych przewoźników prywatnych i przewoźnika kolejowego. Pozytywne efekty, którymi będzie co najmniej zmniejszenie tempa spadku liczby pasażerów w transporcie zbiorowym, mogą zachęcić kolejowego przewoźnika i drogowych przewoźników prywatnych do przystąpienia do porozumienia transportowego. W kolejnych latach przewoźnicy (MZK i PKS) mogą także rozważyć wprowadzenie w ramach własnych systemów taryfowych możliwości opłacania z karty elektronicznej każdego przejazdu po załadowaniu na kartę określonej liczby impulsów wyrażonej kwotą pieniężną²².

Tabela 10

Program integracji taryfowo-biletowej i informacyjnej transportu miejskiego i drogowego transportu regionalnego w Starogardzie Gdańskim

Okres planowania
2009-2016
Nazwa zadania
1. Wprowadzenie wspólnego biletu miesięcznego elektronicznego MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. 2. Wprowadzenie wspólnej dynamicznej informacji o przyjazdach i odjazdach autobusów PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim
Integrowane podsystemy
– komunikacja miejska – drogowy transport regionalny
Najważniejsze zadania do realizacji
Podpisanie porozumienia o wprowadzeniu biletu zintegrowanego i dynamicznej informa-

²² Szerzej wstępną koncepcję integracji taryfowo-biletowej w Starogardzie Gdańskim opisano w Załączniku nr 1 do Planu.

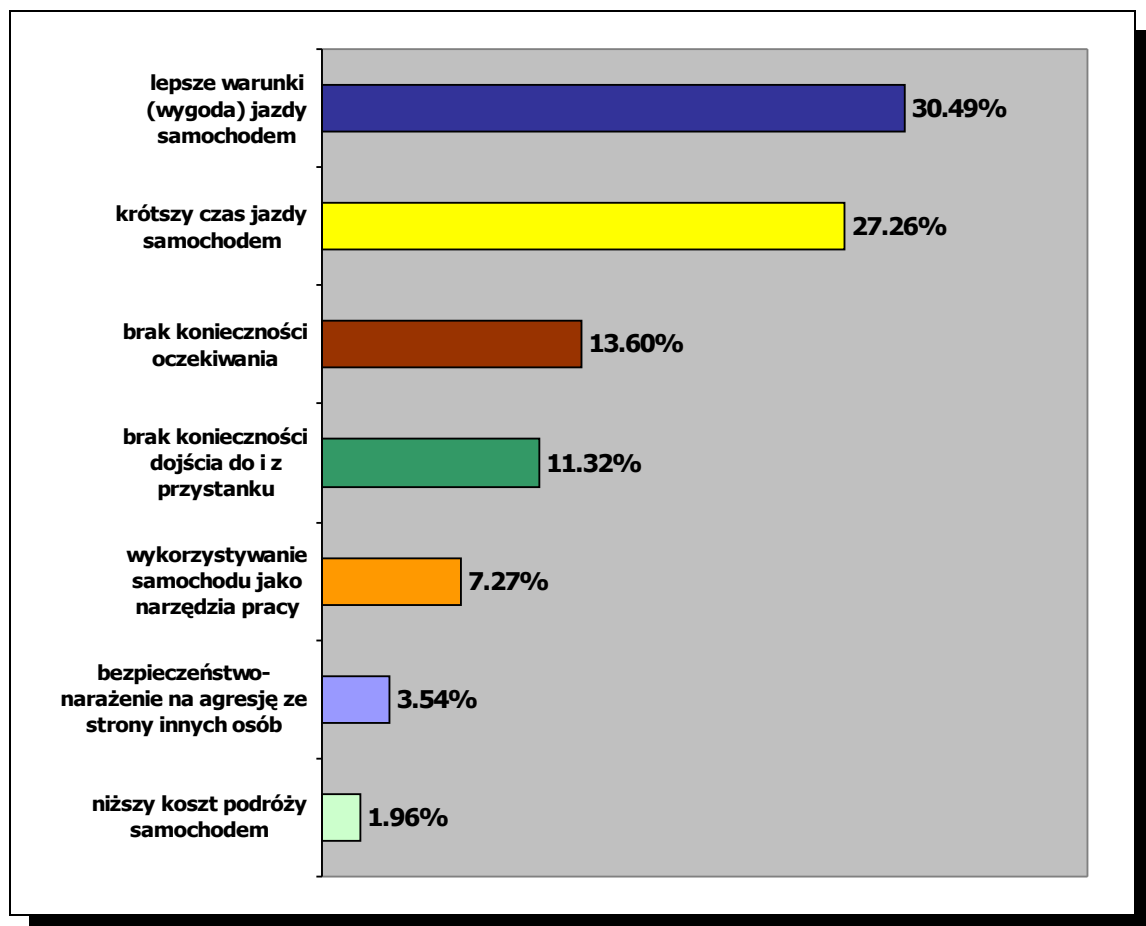
Okres planowania
cji pasażerskiej (porozumienie transportowe)
Czas realizacji
2013-2014
Instytucje i podmioty uczestniczące
– MZK w Starogardzie Gdańskim – PKS w Starogardzie Gdańskim – Urząd Miasta Starogard Gdański – władze powiatu starogardzkiego
Oczekiwane rezultaty
– taryfowo-biletowa i funkcjonalna (koordynacja rozkładów jazdy) integracja podsystemów transportu publicznego – zapewnienie dogodnych przesiadek dla pasażerów korzystających z różnych podsystemów transportu zbiorowego – zmniejszenie tempa spadku liczby pasażerów w transporcie zbiorowym lub ustabilizowanie się liczby pasażerów w transporcie zbiorowym
Przewidywane nakłady*
Bilet zintegrowany – integracja taryfowo-biletowa powinna zakładać 20-30% rabat dla osób kupujących bilety zintegrowane (określenie kosztów funkcjonowania relatywnie tańszych biletów zintegrowanych będzie wymagało wzrostu dopłat budżetowych); – system zintegrowanego biletu opartego na karcie elektronicznej: ○ 150 autobusowych terminali sprzedaży z kasami fiskalnymi (z możliwością odczytu zapisu na karcie) dla PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.: 150 x 7 540 zł = 1 131 000 zł;; ○ 20 autokomputerów i komplety kasowników (3 szt. na pojazd) dla MZK w Starogardzie Gdańskim: 20 x 15 400 = 308 000 zł ○ 10 czytników kontroli biletów: 10 X 7 000 zł = 70 000 zł ○ komputerowy system sterująco-rozliczeniowy wraz z oprogramowaniem, urządzenia do mapowania kart oraz urządzenia łączności: 150 000 zł; ○ 4 stacjonarne terminale sprzedaży: 4 x 6 000 zł = 24 000 zł ○ karty mifare: 10 000 szt. x 5 zł = 50 000 zł Razem: 1 733 000 zł System dynamicznej informacji o przyjazdach i odjazdach – zakup i instalacja 5 tablic z dynamiczną informacją wraz z oprzyrządowaniem i oprogramowaniem: 5x 30 000 = 150 000 zł. – wyposażenie wszystkich autobusów MZK w nadajniki GPS i wybranych autobusów PKS: 292 000; Razem: 442 000 zł Razem bilet zintegrowany i system informacji dynamicznej o przyjazdach i odjazdach: 2 175 000 zł

* ceny w 2009 r.

Źródło: opracowanie własne.

Transport miejski

Rozwój sieci połączeń autobusowych następować będzie pod wpływem zmian w popycie na usługi przewozowe, realizacji inwestycji taborowych oraz integracji oferty transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego).



Rys. 5. Przyczyny wyboru samochodu osobowego w podróżach miejskich

Źródło: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2008 r. Raport z badań marketingowych. ZKM w Gdyni, Gdynia 2009.

Dla utrzymania, zgodnie z założeniami dokumentów strategicznych, podziału zadań przewozowych pomiędzy transport zbiorowy i indywidualny w proporcji 50:50, konieczna jest realizacja strategii odtwarzania taboru, która pozwoli na eksploataowanie od 2011 r. wyłącznie niskopodłogowych autobusów z proekologicznymi silnikami Euro 4 lub Euro 5. Zapewni to wydajne podniesienie jakości obsługi, wzrost wskaźnika gotowości technicznej i zmniejszenie emisji szkodliwych substancji do środowiska. W ramach realizacji tego przedsięwzięcia, planowany jest zakup 11 niskopodłogowych autobusów. Podniesienie jakości usług poprzez zakup nowoczesnych niskopodłogowych autobusów będzie pozytywnie oddziaływać na komfort podróży, przy założeniu utrzymania w rozkładach jazdy MZK w Starogardzie Gdańskim atrak-

cyjnej dla pasażerów częstotliwości kursowania i dopuszczalnego wykorzystania zdolności przewozowej. Wygoda podróży jest wymieniana przez pasażerów transportu miejskiego jako jeden z głównych postulatów przewozowych²³. Ponadto wygoda podróży uznawana jest także za główną przyczynę wyboru samochodu osobowego w podróżach miejskich (Rys. 5), stąd jej podnoszenie w transporcie miejskim pozwala na zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców i wybór transportu zbiorowego w realizacji podróży.



Rys. 6. Autobusy Autosan H9-35 przeznaczone do wymiany na nowy proekologiczny tabor niskopodłogowy

Źródło: opracowanie własne.

Zakup nowych autobusów przyczyni się także do zmniejszenia emisji szkodliwych substancji do atmosfery.

Tabela 11

Wskaźniki poziomu jednostkowych zanieczyszczeń emitowanych przez silniki autobusów

²³ A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*. „Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie.” Kraków 2001, s. 27-35 oraz W. Starowicz, K. Gretkowska: *Wyniki badań preferencji i ocen pasażerów w zakresie jakości komunikacji zbiorowej w Krakowie*. „Transport Miejski” 2003, nr 7-8, s. 24-25.

Rodzaj zanieczyszczenia	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Silniki najnowszej generacji
CO [g/KWh]	4,50	4,00	1,10	1,50	1,50	0,02
HC [g/KWh]	1,10	1,10	0,66	0,46	0,46	0,06
NO _x [g/KWh]	8,00	7,00	5,00	3,50	2,00	1,57
PT [g/KWh]	0,61	0,25	0,10	0,02	0,02	0,02
Zadymienie [m ⁻¹]	-	-	0,80	0,50	0,50	0,20

Źródło: Komunikacja miejska. Czyste powietrze dla wszystkich. Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Warszawa 2008, s. 24.

Na podstawie danych z tabeli 11 udziału przeznaczonych do wymiany autobusów w obsłudze komunikacyjnej można oszacować, że poziom emisji zanieczyszczeń zmniejszy się odpowiednio²⁴:

- CO o 90,6%;
- HC o 72,0%;
- NO o 69,3%;
- PT o 90,6%.

Tabela 12

Program zakupu nowych autobusów dla transportu miejskiego w Starogardzie Gdańskim

²⁴ Przy założeniu realizacji pracy przewozowej przez autobusy podlegające wymianie na nowe na poziomie 30% ogółu pracy przewozowej, wyposażenia nowych pojazdów w co najmniej silniki Euro 4 i większego zużycia paliwa przez nowe autobusy przy jednocześnie wyższej mocy silników.

Czas realizacji
2010-2011
Instytucje i podmioty uczestniczące
– MZK w Starogardzie Gdańskim – Urząd Miasta Starogard Gdański
Oczekiwane rezultaty
– wzrost komfortu podróży transportem zbiorowym – zmniejszenie awaryjności taboru – zmniejszenie emisji zanieczyszczeń – zmniejszenie tempa spadku liczby pasażerów w transporcie zbiorowym lub ustabilizowanie się liczby pasażerów w transporcie zbiorowym
Przewidywane nakłady
– zakup 11 autobusów: 8 250 000 zł

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Integracja transportu publicznego z indywidualnym determinuje rozwój transportu publicznego. Jej celem jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z założeniami polityki zrównoważonego rozwoju oraz przyjętą regionalną strategią rozwoju transportu w województwie pomorskim podział zadań przewozowych w Starogardzie Gdańskim powinien kształtować się w proporcji:

- 50% transport publiczny;
- 50% samochody osobowe.

Zgodnie z przyjętą w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Starogardu Gdańskiego zasadami polityki parkingowej, wobec wzrastającego tempa rozwoju motoryzacji indywidualnej i powszechnego dążenia do wykorzystania samochodów osobowych w przewozach miejskich, należy dążyć do poszerzenia strefy płatnego parkowania z obowiązującej obecnie na ul. Rynek²⁵ do obszaru objętego ulicami: Kanałową – Tczewską – Sobieskiego – Kościuszki – Krzywą – Szewską – Hallera. Parkometry ustawiane w rejonie tych ulic powinny być wyposażone w czytniki kart elektronicznych, co umożliwiłoby zastosowanie zasady wliczania opłat parkingowych w tym rejonie w cenę biletu miesięcznego transportu zbiorowego.

²⁵ Uchwała Nr XII/106/2007 Rady Miejskiej Starogardu Gdańskiego z dnia 29 sierpnia 2007 r., ze zm. Uchwała Nr XXXI/282/2008 Rady Miasta Starogard Gdański z dnia 22 października 2008 r.

Wprowadzenie, wzorem dużych miast i aglomeracji, systemów parkingowych Park & Ride, ze względu na wielkość miasta, charakterystykę ruchu drogowego oraz przewidywaną w najbliższych latach ofertę transportu zbiorowego, jest niecelowe.

W perspektywie po 2015 r. należy natomiast, na podstawie kompleksowych badań ruchu, podjąć decyzję o ewentualnej zasadności wprowadzenia priorytetu dla autobusów w ruchu drogowym.

4.4. Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego

Rozwój motoryzacji indywidualnej wymaga zwiększania zakresu promocji transportu publicznego. Promocja transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim w pierwszej kolejności będzie polegać na działaniach interaktywnych, obejmując:

- wprowadzenie w klasach gimnazjalnych programu „Wychowanie komunikacyjne” (w wymiarze minimum 45 min w semestrze), przygotowanego przez przedstawicieli Urzędu Miasta, specjalistów ds. transportu publicznego, policji, straży pożarnej, kładącego szczególny nacisk na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, ekologię i pozytywną zmianę stosunku do transportu publicznego i rowerów;
- wprowadzenie opłat za parkowanie na obszarze Centrum z możliwością pozostawienia pojazdu bezpłatnie na podstawie biletu miesięcznego na komunikację miejską (wyposażenie parkometrów w odpowiednie czytniki kart elektronicznych – zasada ta nie dotyczyłaby rejonu ulicy Rynek, gdzie obowiązywałoby bezwzględnie płatne parkowanie o podwyższonej kwocie opłaty);
- realizację polityki bezpłatnego parkowania rowerów na monitorowanych parkingach zorganizowanych w systemie „Bike & Ride” w rejonie dworca PKS;
- wdrożenie spójnego programu promocji niniejszego planu, przy wykorzystaniu wszystkich instrumentów promocji oraz przy współudziale wszystkich wymienionych podmiotów,
- w sposób zachęcający do korzystania z transportu publicznego.

5. Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-gospodarczego miasta

Tabela 13

Integracja transportu regionalnego i transportu miejskiego

Okres planowania
2009-2016
Nazwa zadania
1. Wprowadzenie elektronicznych biletów zintegrowanych; 2. Budowa zintegrowanego systemu dynamicznej informacji pasażerskiej.
Integrowane podsystemy
– regionalny pasażerski transport drogowy; – komunikacja miejska.
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego – poprawa dostępności transportowej regionu dzięki modernizacji połączeń drogowych; – poprawa jakości powiązań pomiędzy obszarami peryferyjnymi a obszarem metropolitalnym i miastami powiatowymi; – rozwój i integracja systemu transportu pasażerskiego.
Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007–2020 – modernizacja istniejących i budowa nowych węzłów transportowych: lokalnych, regionalnych, krajowych i międzynarodowych, umożliwiających sprawną zmianę środka transportu, minimalizację czasu przesiadek i zapewniających wyczerpującą informację o możliwościach realizacji podróży; – finansowe wspieranie działań integrujących podsystemy transportu zbiorowego; – integracja transportu regionalnego i miejskiego w sposób umożliwiający korzystanie z różnych środków transportu publicznego na podstawie jednego biletu.
Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego – poprawa dostępności transportowej województwa,; – integracja infrastrukturalna i organizacyjna regionalnego transportu pasażerskiego.
– oś Priorytetowa 3. Funkcje miejskie i metropolitalne. Integracja efektywnych i przyjaznych środowisku systemów transportu zbiorowego w miastach i ich oto-

Okres planowania
2009-2016
Nazwa zadania
czeniu funkcjonalnym. Projekty związane z rozbudową węzłów integrujących różne rodzaje transportu – oś Priorytetowa 4. Regionalny system transportowy. Inwestycje w zakresie równoważenia transportu drogowego innymi gałęziami transportu.
Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Miasta Starogard Gdański 2008-2018: zmniejszanie marginalizacji połączeń regionalnych przebiegających przez Starogard Gdański.
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Starogardu Gdańskiego poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich poprzez wprowadzanie nowoczesnego systemu informacji dla pasażerów.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 14

Zakup autobusów

Okres planowania
2010-2011
Nazwa zadania
Zakup 11 niskopodłogowych autobusów dla komunikacji miejskiej w Starogardzie Gdańskim
Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego rozwój i integracja systemu transportu pasażerskiego; zmniejszanie oddziaływania transportu samochodowego na środowisko i ludzi, m.in. poprzez zapewnienie wysokiego udziału alternatywnych (przyjaznych dla środowiska) środków transportu osób.
Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020: zmniejszenie uciążliwości transportu dla środowiska naturalnego.
Regionalny program operacyjny w województwie pomorskim na lata 2007-2013 Oś priorytetowa 3. Funkcje miejskie i metropolitalne Wsparcie finansowe przewidziane dla zakupu nowego lub modernizacji istniejącego taboru na potrzeby miejskiego transportu zbiorowego (w tym trolejbusowego, szynowego i autobusowego). Realizowane przedsięwzięcia powinny zmierzać do podnoszenia efektywności i poziomu bezpieczeństwa transportu zbiorowego oraz jego lepszej integracji z innymi środkami transportu, przyczyniając się do poprawy wewnętrznej spójności obsza-

Okres planowania
2010-2011
rów miejskich i zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko.

Źródło: opracowanie własne.

6. Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu

Podstawowym celem założonego planu jest co najmniej utrzymanie obecnego poziomu popytu na usługi transportu publicznego lub zmniejszenie obecnego tempa spadku liczby pasażerów w transporcie zbiorowym, w tym zwłaszcza w transporcie miejskim w Starogardzie Gdańskim. Cel ten powinien zostać osiągnięty poprzez poprawę jakości usług transportu publicznego, w tym:

- zwiększenie liczby nowoczesnych autobusów w transporcie miejskim;
- integrację transportu miejskiego z regionalnym poprzez wprowadzenie biletu zintegrowanego i wspólnej nowoczesnej informacji o usługach.

Poziom uzyskanych efektów będzie mierzony przy wykorzystaniu wskaźników osiągnięć planu

Tabela 15

**Wskaźniki osiągnięć zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego
w Starogardzie Gdańskim**

(Dane zostaną uzupełnione po zakończeniu koncepcji optymalizacji)

Wskaźnik	2010	2011	2015
Liczba wozokilometrów w komunikacji miejskiej [mln wozokm]:			
Podział zadań przewozowych w mieście	określony na podstawie badań	utrzymanie wskaźnika z 2010	utrzymanie wskaźnika z 2010
Liczba przewiezionych pasażerów w komunikacji miejskiej	440 000	440 000	430 000
Liczba biletów zintegrowanych	100	300	1000-1500
Liczba autobusów w ruchu, W tym niskopodłogowych	23 20	20 20	20 20
Wskaźniki gotowości technicznej [%]	90	95	95
Wskaźniki wykorzystania taboru [%]	85	90	90

Źródło: opracowanie własne.

7. Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim

Źródłami finansowania transportu publicznego w Starogardzie Gdańskim są:

- przychody ze sprzedaży biletów;
- środki z budżetów gmin dofinansowujących funkcjonowanie komunikacji miejskiej;
- środki z budżetu centralnego przekazywane za pośrednictwem urzędu marszałkowskiego na refundację utraconych przychodów wynikającą ze stosowania ulg i uprawnień do przejazdów bezpłatnych;
- inne przychody przewoźników.

Zakłada się, że w okresie realizacji planu nie zmienią się źródła finansowania transportu publicznego. W związku z wprowadzeniem biletów zintegrowanych nastąpi natomiast wzrost poziomu dofinansowania budżetowego pokrywającego niższe przychody przewoźników z tytułu stosowania relatywnie niższych cen i wyższych kosztów.

Założone w planie zadania zostaną sfinansowane z następujących źródeł:

- zakup autobusów (przyjęto wydatkowanie połowy środków w 2010 r. i połowy środków w 2011 r.) – łączna kwota 8 250 000 zł, w tym
 - 70% (RPO) – 5 775 000 zł;
 - 30% (budżet miasta Starogard Gdański) – 2 475 000 zł,
- budowa zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej oraz zintegrowany bilet elektroniczny MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. w latach 2013-2014 – łączna kwota: 2 175 000 zł
 - 50% (RPO) – 1 087 500 zł;
 - 50% (budżety miasta Starogard Gdański i powiatu starogardzkiego) – 1 087 500 zł.

Na finansowanie inwestycji transportu publicznego w latach 2010-11 składać się będą środki wyszczególnione w tabeli 16.

Tabela 16

**Źródła finansowania planowanych inwestycji w transporcie publicznym
w Starogardzie Gdańskim [mln zł]**

Źródła finansowania	2010	2011	2013*	2014*	Razem
Środki wydatkowane z budżetu miasta Starogard Gdański i powiatu starogardzkiego	1 237 500	1 237 500	543 750	543 750	3 562 500
Środki RPO*	2 887 500	2 887 500	543 750	543 750	6 862 500
Razem	4 125 000	4 125 000	1 087 500	1 087 500	10 425 000

* przy założeniu 50% dofinansowania ze środków RPO inwestycji związanych z integracją (zintegrowany bilet elektroniczny i dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach autobusów) i 70% udziału środków RPO (Oś Priorytetowa 3) zakupu nowych autobusów.

Źródło: opracowanie własne.

Plan finansowy MZK w Starogardzie Gdańskim w latach 2010-11 przedstawiono w tabeli 17

Tabela 17

**Źródła finansowania planowanych inwestycji w transporcie publicznym
w Starogardzie Gdańskim [mln zł]**

Wyszczególnienie	2010	2011	2013	2014
Przychody MZK w Starogardzie Gdańskim ogółem, z tego:	8,0	8,1	8,2	8,4
– przychody własne	3,7	3,8	3,8	3,8
– dopłata budżetu miasta	4,3	4,3	4,5	4,6

Źródło: opracowanie własne.

8. System wdrażania

Plan rozwoju transportu publicznego będzie realizowany przy zaangażowaniu w pierwszej kolejności następujących podmiotów:

- Urzędu Miasta Starogardu Gdańskiego;
- Miejskiego Zakładu Komunikacji w Starogardzie Gdańskim;

W zakresie zadań dotyczących realizacji integracji podsystemów transportu publicznego konieczna jest współpraca z władzami powiatu starogardzkiego.

9. Sposoby monitorowania

9.1. System monitorowania projektu

Wdrożony zostanie system monitorowania, którego podstawą będą:

- badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w tym:
 - potrzeb przewozowych;
 - popytu potencjalnego;
 - popytu efektywnego;
 - podziału zadań przewozowych;
 - przeciętnego czasu podróży i postrzegania kongestii;
 - przyczyn wyboru określonego sposobu podróży;
 - znaczenia postulatów przewozowych;
 - oceny jakości usług komunikacji autobusowej;
 - poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
 - oceny szczegółowych rozwiązań oferty przewozowej,
- badania jakości usług przewozowych, w tym:
 - przeciętnej prędkości komunikacyjnej i eksploatacyjnej;
 - udziału kursów niezrealizowanych;
 - udziału kursów przyspieszonych;
 - udziału kursów opóźnionych,
- badania stanu środowiska naturalnego, w tym:
 - poziomu hałasu;
 - poziomu toksycznych substancji w atmosferze,
- badania poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

- badania efektywności ekonomiczno-eksploatacyjnej linii komunikacyjnych i systemów organizacyjnych, w tym:
 - wielkości popytu na poszczególnych liniach i jego struktury;
 - wskaźników pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów osiągniętych w przekroju poszczególnych linii;
 - zakresu i poziomu współpracy podmiotów odpowiedzialnych za transport i środowisko;
 - zjawiska synergii.

9.2. Sposoby oceny realizacji planu

Ocena realizacji planu będzie polegać na porównaniu zbudowanych na podstawie wyników badań wskaźników świadczących o:

- zgodności z przyjętym harmonogramem zmian stanu wyjściowego inwestycji;
- zmianie podziału zadań przewozowych;
- zmianie popytu i jego struktury;
- zmianie oceny jakości usług przewozowych;
- zmianie zachowań komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie preferencji komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie wskaźników eksploatacyjno-ekonomicznych podsystemów objętych planem;
- zmianie liczby wypadków i kolizji na skrzyżowaniach objętych sterowaniem ruchem z priorytetem dla transportu zbiorowego.

Załącznik nr 1 do Zintegrowanego Planu Rozwoju Transportu Publicznego w Starogardzie Gdańskim na lata 2010-2016

Założenia do koncepcji integracji taryfowo-biletowej w Starogardzie Gdańskim

Cel integracji

Celem integracji taryfowo-biletowej jest zwiększenie atrakcyjności oferty usług transportu publicznego i w rezultacie – zahamowanie tendencji zmniejszania się popytu na usługi transportu zbiorowego w Starogardzie Gdańskim i ościennych miejscowościach.

Przedmiotowy zakres integracji

Integracja taryfowo-biletowa powinna w pierwszej kolejności objąć przejazdy realizowane przez stałych pasażerów, kupujących bilety okresowe. W tym celu należy wprowadzić dwa nowe rodzaje biletów okresowych:

- bilety zintegrowane miejskie, umożliwiające korzystanie z usług MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. na obszarze miasta Starogard Gdański;
- bilety zintegrowane miejsko-podmiejskie, umożliwiające korzystanie z usług MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. na obszarze miasta Starogard Gdański oraz na obszarze miejscowości Koteże, Nowa Wieś Rzeczna i Rokocin, położonych w okalającej miasto Gminie Starogard Gdański.

Ceny biletów okresowych zintegrowanych powinny być ustalone na poziomie o około 30-40% niższym niż suma cen odpowiednich biletów okresowych obydwu przewoźników.

Podmiotowy zakres integracji

W pierwszej kolejności bilety zintegrowane powinny objąć usługi przewozowe MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim, realizowane na tych samych trasach na wymienionych wyżej obszarach. Jest to po podyktowane sprzyjającymi uwarunkowaniami formalno-prawnymi, wynikającymi z możliwości zawarcia stosownych porozumień taryfowych pomiędzy miastem Starogard Gdański (MZK w Starogardzie Gdańskim jest zakładem budżetowym).

towym miasta) i powiatem starogardzkim (który jest dominującym akcjonariuszem PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.).

W kolejnych etapach należy przewidywać rozszerzenie integracji taryfowej, która powinna objąć także regionalny transport kolejowy. Możliwość objęcia integracją kolei regionalnych już w pierwszym etapie, wydaje się mało prawdopodobna, ze względu na rozpisanie przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego przetargu na obsługę przewozową w kolejowych przewozach regionalnych. Ponieważ dopiero po rozstrzygnięciu przetargu będzie wiadomo, który z potencjalnych przewoźników i w jakim zakresie będzie realizował obsługę miasta Starogard Gdański i miejscowości powiatu starogardzkiego oraz jaką przyjmie strategię rynkową, założenie o objęciu integracją także kolei regionalnej już na obecnym etapie, jest przedwczesne. Ponadto, doświadczenie zespołu autorskiego wskazuje, że negocjacje z przewoźnikami kolejowymi mogą być trudne, a podpisanie stosownych porozumień i umów, może wymagać upływu czasu.

W drugim etapie należy przewidywać także możliwość objęcia wspólnym systemem taryfowo-biletowym także prywatnych przewoźników, o ile wyrażą oni zainteresowanie przystąpieniem do systemu. Otwarcie integracji, na innych niż samorządowych przewoźników, jest konieczne, bowiem z doświadczenia przedsiębiorstw PKS wynika, że zawieranie porozumień taryfowo-biletowych może być traktowane przez Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumenta jako działanie ograniczające konkurencję.

Nośnik biletów zintegrowanych i wyposażenie

Wprowadzenie biletów zintegrowanych ułatwi przyjęcie nowoczesnego nośnika pozwalającego go zapisywać bilety na karcie elektronicznej wyposażonej w mikroprocesor.

Elektroniczna karta bezstykowa jest zaliczana do grupy nowoczesnych systemów realizowania transakcji finansowych, w tym również do pobierania opłat w komunikacji miejskiej. Wykonana jest z tworzywa sztucznego o parametrach zgodnych ze standardem ISO w zakresie tzw. kart inteligentnych. Karta przekształca pieniądź rzeczywisty (gotówkę) w pieniądź elektroniczny, zastępując w ten sposób tradycyjny bilet papierowy (jedno lub wieloprzejazdowy i okresowy).

Do podstawowych czynników decydujących o zasadności wprowadzenia elektronicznego systemu pobierania opłat opartego na karcie bezstykowej w komunikacji zbiorowej można zaliczyć:

- łatwość uiszczania opłat przez pasażerów;

- uniwersalność taryfową (możliwość kupowania biletów okresowych o nieograniczonej liczbie przejazdów i biletów wieloprzejazdowych, w tym w ramach jednej karty);
- możliwość korzystania z usług różnych organizatorów bez konieczności kupowania różnych biletów (integracja biletowa);
- możliwość bardzo szybkiego „zablokowania” karty w przypadku jej zagubienia;
- uproszczoną i jednoznacznie stwierdzającą brak uiszczonej opłaty kontrolę biletów;
- możliwość korzystania z usług przy różnych systemach taryfowych (różnych wysokościach opłat za przejazdy i różnych zasadach ich naliczania);
- możliwość dokładnego i wiarygodnego rozliczania się organizatorów transportu zbiorowego;
- praktyczną eliminację fałszywych biletów (niezwykle trudne do złamania systemy zabezpieczeń);
- przy odpowiednim zaprojektowaniu systemu i sposobu pobierania opłat możliwość uzyskania bardzo dokładnych informacji o rozkładzie potoków pasażerskich, efektywności ekonomiczno-finansowej poszczególnych linii, liczbie przewożonych pasażerów;
- zmniejszenie zużycia papieru – względy ekologiczne.

W celu zapewnienia funkcjonalności systemu zintegrowanego biletu elektronicznego należy założyć:

- wyposażenie autobusów PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim w autobusowe terminale sprzedaży z czytnikiem kart elektronicznych;
- wyposażenie autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim w kasowniki – czytniki kart;
- wyposażenie stacjonarnych punktów sprzedaży w terminale sprzedaży;
- budowę (wyposażenie) centrum sterująco-rozliczeniowego systemu;
- zakup 10 czytników dla kontrolerów biletów;
- zakup kart elektronicznych.

W niniejszej koncepcji przyjęto wyposażenie wszystkich autobusów PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. i MZK w Starogardzie Gdańskim w terminale umożliwiające sprzedaż biletów poprzez ładowanie kart. Wyposażenie wszystkich autobusów w terminale umożliwi bowiem zastosowanie nowego nośnika nie tylko w odniesieniu do biletów zintegrowanych, ale także

do wszystkich biletów okresowych obydwu przewoźników oraz biletów jednorazowych lub wieloprzejazdowych. Poza efektem skali związanym z wykorzystaniem systemu biletu elektronicznego do wszystkich rodzajów biletów, wyposażenie wszystkich pojazdów w urządzenia systemu biletu elektronicznego pozwoli MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. na elastyczne kształtowanie oferty biletowej i rozszerzanie oferty zintegrowanej w przyszłości.

Zaletą wdrożenia pełnego systemu biletu elektronicznego jest także uszczelnienie systemu dystrybucji biletów i zintensyfikowanie sprzedaży, poprzez możliwość zakupu biletu w pojeździe. Nie ma wówczas potrzeby zwiększania liczby punktów stacjonarnych dystrybucji i ładowania kart. Jednak ostateczne decyzje w tym zakresie powinny zostać podjęte dopiero po badaniach i analizie rynku.

Rozszerzona koncepcja integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i drogowego transportu regionalnego w Starogardzie Gdańskim

Okres planowania
2009-2016
Nazwa zadania
Wprowadzenie wspólnego biletu miesięcznego elektronicznego MZK w Starogardzie Gdańskim i PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.
Integrowane podsystemy
– komunikacja miejska – drogowy transport regionalny
Najważniejsze zadania do realizacji
Podpisanie porozumienia o wprowadzeniu biletu zintegrowanego (porozumienie taryfowe)
Czas realizacji
2013-2014
Instytucje i podmioty uczestniczące
– MZK w Starogardzie Gdańskim – PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. – Urząd Miasta Starogard Gdański – władze powiatu starogardzkiego
Oczekiwane rezultaty

Okres planowania
– taryfowo-biletowa i funkcjonalna (koordynacja rozkładów jazdy) integracja podsystemów transportu publicznego – zapewnienie dogodnych przesiadek dla pasażerów korzystających z różnych podsystemów transportu zbiorowego – zmniejszenie tempa spadku liczby pasażerów w transporcie zbiorowym lub ustabilizowanie się liczby pasażerów w transporcie zbiorowym
Przewidywane nakłady*
Bilet zintegrowany – integracja taryfowo-biletowa powinna zakładać 20-30% rabat dla osób kupujących bilety zintegrowane (określenie kosztów funkcjonowania relatywnie tańszych biletów zintegrowanych będzie wymagało wzrostu dopłat budżetowych); – system zintegrowanego biletu opartego na karcie elektronicznej: ○ 150 autobusowych terminali sprzedaży z kasami fiskalnymi (z możliwością odczytu zapisu na karcie) dla PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.: $150 \times 7\,540 \text{ zł} = 1\,131\,000 \text{ zł}$; ○ 20 autokomputerów i komplety kasowników (3 szt. na pojazd) dla MZK w Starogardzie Gdańskim: $20 \times 15\,400 = 308\,000 \text{ zł}$ ○ 10 czytników kontroli biletów: $10 \times 7\,000 \text{ zł} = 70\,000 \text{ zł}$ ○ komputerowy system sterująco-rozliczeniowy wraz z oprogramowaniem, urządzenia do mapowania kart oraz urządzenia łączności: $150\,000 \text{ zł}$; ○ 4 stacjonarne terminale sprzedaży: $4 \times 6\,000 \text{ zł} = 24\,000 \text{ zł}$ ○ karty mifare: $10\,000 \text{ szt.} \times 5 \text{ zł} = 50\,000 \text{ zł}$. Razem: 1 733 000 zł

* ceny w 2009 r.

Alternatywnie możliwe jest także zmniejszenie liczby terminali w autobusach do liczby odpowiadającej liczbie autobusów PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. obsługujących wspólne trasy z pojazdami MZK w Starogardzie Gdańskim i niewyposażanie autobusów MZK w Starogardzie Gdańskim w czytniki – kasowniki. Liczbę stacjonarnych terminali sprzedaży należałoby wówczas zwiększyć do około 20, aby zapewnić minimalną intensywność dystrybucji (ładowania) kart. Takie działanie należy jednak uznać za niewłaściwe, ponieważ ograniczy to wykorzystanie systemu do początkowo relatywnie wąskiej grupy użytkowników biletów zintegrowanych i w rezultacie wpłynie na niską efektywność całego systemu biletu elektronicznego.

Finansowanie systemu

Przewidywane nakłady inwestycyjne w kwocie 1 733 000 zł powinny zostać poniesione w proporcjach

- 50%, tj. 866 500 zł – samorządy miasta Starogard Gdański i powiatu starogardzkiego;
- 50%, tj. 866 500 zł – środki Unii Europejskiej.

Udział samorządu powiatowego i miejskiego w finansowaniu przedsięwzięcia powinien zostać określony w porozumieniu taryfowym obydwu samorządów.

Rozliczenia pomiędzy przewoźnikami

Istnieją dwie możliwości realizacji rozliczeń pomiędzy przewoźnikami:

- na podstawie danych z systemu biletu elektronicznego;
- na podstawie danych z systemu biletu elektronicznego i na podstawie reprezentacyjnych badań struktury popytu.

Podstawą rozliczeń byłoby wykazanie różnicy pomiędzy kwotą uzyskaną ze sprzedaży biletów zintegrowanych (ładowania kart) przez przewoźnika, a wykorzystaniem biletów zintegrowanych przez pasażera w autobusach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A. lub MZK w Starogardzie Gdańskim.

System biletu elektronicznego stwarza potencjalne możliwości ewidencji wszystkich przejazdów realizowanych na podstawie biletów elektronicznych. O ile jednak dotychczasowe zasady ewidencji przejazdów w autobusach PKS w Starogardzie nie uległyby zasadniczej zmianie (ewidencja przejazdu na podstawie biletu elektronicznego polegałaby na przyłożeniu karty do czytnika przy wejściu do pojazdu), o tyle w autobusach MZK w Starogardzie Gdańskim należałoby wprowadzić zasadę obowiązkowego ewidencjonowania każdego przejazdu na podstawie biletu okresowego zintegrowanego (a być może w przyszłości także pozostałych biletów okresowych tego przewoźnika). Zobowiązanie pasażerów do „kasowania” biletów okresowych może się jednak spotkać ze zdecydowaną niechęcią ze strony pasażerów, którzy takie rozwiązanie mogą odczuwać jako poważny dyskomfort przy korzystaniu z usług transportu zbiorowego.

Zespół autorski zaleca więc zastosowanie mieszanej metodologii w pierwszym etapie rozliczeń, której podstawą będą:

- dane z systemu w odniesieniu do podróży realizowanych w autobusach PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.;

- dane z reprezentacyjnych badań struktury pasażerów w odniesieniu do podróży realizowanych autobusami MZK w Starogardzie Gdańskim, po zaakceptowaniu metody badań przez PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.

Zmiana metody rozliczeń i wprowadzenie powszechnego obowiązku „kasowania” biletów w autobusach MZK w Starogardzie Gdańskim, powinny być rozpatrywane po akceptacji nowego systemu i rozszerzeniu oferty biletowej o bilety wieloprzejazdowe, potocznie nazywane elektroniczną portmonetką.