

**UCHWAŁA NR XVIII/44/2025  
RADY POWIATU KOŚCIERSKIEGO**

z dnia 22 października 2025 r.

**w sprawie przyjęcia „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego”.**

Na podstawie art. 12 pkt 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U z 2024 r. poz. 107 ze zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt 3 lit. a, ust. 2 i 3, art. 12 ust. 1 i 2 i art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r., poz. 285)

**Rada Powiatu  
uchwala, co następuje:**

**§ 1.**

Przyjmuje się „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego” w brzmieniu stanowiącym załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 2.**

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu Kościerskiego.

**§ 3.**

Traci moc uchwała nr XV/54/2015 Rady Powiatu Kościerskiego z dnia 21 października 2015 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015 – 2025 dla Powiatu Kościerskiego i gmin ościennych związanych porozumieniem.

**§ 4.**

Uchwała podlega ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego i wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2026 r.

Przewodniczący Rady

**Marcin Modrzejewski**

## Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego

Gdynia – Kościerzyna, marzec – sierpień 2025 r.



**PLAN  
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU  
PUBLICZNEGO TRANSPORTU  
ZBIOROWEGO  
DLA POWIATU KOŚCIERSKIEGO**

Gdynia – Kościerzyna, marzec – sierpień 2025 r.

## Spis treści

|  |     |
|--|-----|
| Spis treści.....   | 2   |
| 1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....   | 4   |
| 1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego.....   | 4   |
| 1.2. Definicje i określenia .....  | 5   |
| 2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego .....  | 10  |
| 2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....  | 10  |
| 2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim<br>i powiecie kościerskim.....               | 23  |
| 2.3. Zagospodarowanie przestrzenne .....   | 28  |
| 2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja .....  | 36  |
| 2.5. Dostęp do infrastruktury transportowej na obszarze planu .....  | 42  |
| 2.6. Czynniki gospodarcze.....   | 45  |
| 2.7. Ochrona środowiska naturalnego .....  | 47  |
| 2.8. Źródła ruchu .....  | 52  |
| 2.9. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....                                      | 54  |
| 3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....   | 62  |
| 3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....   | 62  |
| 3.2. Prognoza popytu .....   | 64  |
| 4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów<br>o charakterze użyteczności publicznej ..... | 69  |
| 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....  | 69  |
| 4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....   | 75  |
| 4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe .....  | 82  |
| 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....   | 85  |
| 6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....   | 89  |
| 7. Organizacja rynku przewozów .....   | 92  |
| 7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji .....                                | 92  |
| 7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....   | 96  |
| 8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności<br>publicznej.....                   | 98  |
| 9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów .....  | 101 |
| 10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania.....  | 103 |
| 11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu .....   | 107 |

|   |     |
|---|-----|
| 12. Konsultacje społeczne .....   | 110 |
| Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów o charakterze<br>użyteczności publicznej w powiecie kościerskim ..... | 111 |
| Spis tabel .....  | 113 |
| Spis rysunków .....   | 115 |

# 1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego stanowi dokument strategiczny, którego celem jest określenie kierunków rozwoju oraz zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatu, z uwzględnieniem uwarunkowań demograficznych, przestrzennych, środowiskowych oraz społeczno-gospodarczych.

Dokument ten został opracowany zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan uwzględnia również cele i założenia dokumentów strategicznych szczebla krajowego, regionalnego oraz lokalnego, w tym strategii rozwoju województwa pomorskiego i polityk Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonej mobilności.

Niniejszy plan określa ramy funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kościerskim, w tym prognozę potrzeb przewozowych, planowaną sieć komunikacyjną, standardy usług przewozowych oraz zasady organizacji i finansowania transportu zbiorowego. Jego wdrożenie ma na celu zapewnienie mieszkańcom powiatu powszechnej dostępności do usług przewozowych, poprawę spójności terytorialnej oraz ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

## 1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat liczący co najmniej 80 000 mieszkańców – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich<sup>1</sup>.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu kościerskiego, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;

---

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

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

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały udostępnione przez powiat kościerski, Główny Urząd Statystyczny oraz gminy powiatu kościerskiego. W planie przytoczono także informacje pochodzące z publikacji branżowych, serwisów internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

## 1.2. Definicje i określenia

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

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;
- **B&R (Bike&Ride)** – system parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;

- **CNG** (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- **infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego** – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- **jst** – jednostka samorządu terytorialnego;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez miasto na obszarze jego właściwości – miasta i gmin, które z miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi, powiatowymi, powiatowo-gminnymi, wojewódzkimi lub międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi;
- **K&R (Kiss&Ride)** – parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalające na pozostawienie przez pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – operator publicznego transportu zbiorowego, samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie;

- **paliwa alternatywne** – paliwa lub energia wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub gaz płynny (LPG);
- **PKS w Starogardzie Gdańskim** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA, z siedzibą przy ul. Pelplińskiej 21, 83-200 Starogard Gdański, zwana także operatorem lub PKS;
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;
- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym;
- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, w opracowaniu w odniesieniu do autobusu nazywany także autobusem elektrycznym z wodorowymi ogniwami paliwowymi lub autobusem elektrycznym zasilanym z ogniw paliwowych;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);

- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu; punkt ładowania może być małej mocy (do 22 kW, z wyłączeniem urządzeń do mocy 3,7 kW zainstalowanych np. w budynkach mieszkalnych) lub dużej mocy (większej niż 22 kW);
- **punkt tankowania CNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania LNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **P&R (Park&Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie zlokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;

- **umowa wykonawcza** – umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1289 ze zm.);
- **ustawa o FRPA** – ustawa z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 402 ze zm.);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 285);
- **UTO** – urządzenie transportu osobistego – jest to urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

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

## 2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

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

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

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

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

Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO<sub>2</sub>. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO<sub>2</sub> i tlenków azotu. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektromobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2020 r. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”<sup>2</sup> uznaje mobilność i transport jako istotne dla wszystkich, dla której najpoważniejszym wyzwaniem jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie jej bardziej zrównoważonego charakteru. W dokumencie stwierdzono, że powodzenie Europejskiego Zielonego Ładu<sup>3</sup> zależy od zdolności społeczeństwa do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu. W Strategii przyjęto

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

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

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

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

- w zakresie ograniczenia uzależnienia od paliw kopalnych:
  - do 2030 r. użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 tys. ciężarowych;
  - do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy i nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne;
- w zakresie wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu:
  - do 2030 r. regularny transport zbiorowy w Unii Europejskiej na dystansie do 500 km będzie neutralny pod względem emisji CO<sub>2</sub>;
  - do 2030 r. będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu;
- w zakresie inteligentnej mobilności:
  - do 2030 r. wprowadzenie zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych;
  - wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

<sup>4</sup> [https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa\\_Partnersstwa\\_na\\_lata\\_2021\\_2027.pdf](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnersstwa_na_lata_2021_2027.pdf), dostęp: 31.03.2025 r.

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

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

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

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

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

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

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

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

i pojazdów do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi lub regionalnymi centrami wzrostu;

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

Wśród działań wymieniono natomiast:

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

„Krajowa Polityka Miejska 2030”<sup>6</sup> jest celowym dokumentem ukierunkowanym na rozwój miast i ich obszarów funkcjonalnych. Istotą prowadzenia krajowej polityki miejskiej jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmacniania zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju i polepszania jakości życia mieszkańców.

---

<sup>6</sup> Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 14.06.2022 r., M. P. z 2022 r. poz. 746.

Krajowa Polityka Miejska przyjęła sześć celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – rozwijające się w sposób zrównoważony z racjonalnym wykorzystaniem przestrzeni i zasobów;
- miasto zielone – przeciwdziałające skutkom kryzysu klimatycznego, z odbudowanymi ekosystemami i zwiększeniem terenów zielonych;
- miasto produktywne – o zdywersyfikowanej gospodarce;
- miasto cyfrowe – wykorzystujące proces transformacji cyfrowej dla wzmacniania relacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami;
- miasto dostępne – z równymi szansami i dla wszystkich mieszkańców;
- miasto sprawne – skutecznie zarządzane i współpracujące z uczestnikami procesów rozwoju.

Dokument określił jedenaście wyzwań dla miast, w tym w szczególności wyzwania:

V – poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach;

VI – zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych;

VII – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ramach wyzwania V jednym z proponowanych rozwiązań jest „Niwelowanie głównych źródeł niskiej emisji w transporcie (ograniczenie ruchu samochodowego)”. Wśród działań w tym dokumencie wymienia się – poza stworzeniem z transportu publicznego atrakcyjnej alternatywy wobec indywidualnej motoryzacji oraz poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego – także ograniczanie ruchu samochodowego w kluczowych obszarach miast. Rozwiązanie to wprowadzane będzie poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, ograniczenie możliwości rejestracji pojazdów bez wyznaczonych miejsc parkingowych oraz wzrost udziału pojazdów elektrycznych w ruchu miejskim i ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach wyzwania VI zaproponowano kierunki działań:

A – w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego;

B – wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego;

C – w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych;

D – organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki;

E – na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego i rowerowego;

F – na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności;

G – na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu, gazów cieplarnianych);

H – na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

W ramach pierwszego z działań w dokumencie zaproponowano m.in. rozszerzenie możliwości tworzenia związków jednostek samorządu terytorialnego o województwa, rozszerzenie współpracy miast z jednostkami obszaru funkcjonalnego, w tym budowę parkingów P&R.

W ramach drugiego z działań zaproponowano m.in. planowanie z uwzględnieniem planów zrównoważonej mobilności (SUMP), integrację SUMP-ów z planami transportowymi oraz zwiększenie liczby węzłów przesiadkowych.

Do działań informacyjnych i digitalizacji zaliczono: instrumenty zarządzania transportem i informacji dla pasażerów, standaryzację wymiany danych pomiędzy systemami, wdrażanie urządzeń zliczających pasażerów oraz rozszerzenie statystyki GUS o mobilność i cyfryzację transportu.

Z kolei działania wspierania najlepszych praktyk to m.in. promowanie SUMP-ów oraz stworzenie katalogu wzorcowych rozwiązań mikromobilności w przestrzeni miejskiej.

Działania na rzecz wzrostu ruchu pieszego i rowerowego obejmują zmiany w prawodawstwie, upowszechnienie kontraruchu, wsparcie samorządów w realizacji inwestycji dla ruchu pieszego i rowerowego oraz edukację w szkołach.

W zakresie ograniczania uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego w dokumencie zaproponowano m.in. kontynuowanie wymiany floty transportu publicznego na nisko- i zeroemisyjny oraz ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach ostatniego z kierunków działań zaproponowano: uelastycznienie funkcjonowania stref parkowania, tworzenie stref uspokojonego ruchu w gminach, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast, umożliwienie finansowania przez inwestorów – zamiast miejsc parkingowych – transportu publicznego i umożliwienie realizacji inwestycji transportowych przez miasta poza ich granicami, np. w postaci budowy parkingów P&R.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”<sup>7</sup> wymieniła siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym: adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wskazano m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzennie oraz funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

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

- subsydiarność;

---

<sup>7</sup> „Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r., [www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego](http://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego), dostęp: 31.03.2025 r.

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

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

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

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

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

Cel szczegółowy nr 3 – „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast i wykorzystanie ich doświadczenia do współpracy i powiązań z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądany obszar takiego współdziałania dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategię rozwoju ponadlokalnego.

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

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”<sup>8</sup> określa się jako misję nakreślenie kierunków rozwoju transportu – aby etapowo do 2030 r. możliwe było zwiększenie dostępności transportowej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

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

Dokument wymienia następujące kierunki interwencji:

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

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

W kwestii rozwoju transportu miejskiego dokument przewiduje:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi w aspekcie przestrzennym, sieciowym, taryfowym i informacyjnym;
- promowanie tworzenia stref uspokojonego ruchu w centrach miast oraz rozwiązań dla logistyki transportu towarów;
- zwiększenie dostępności transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obrębie obszarów miejskich i aglomeracyjnych;
- stopniową wymianę taboru na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;

---

<sup>8</sup> *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

- wdrożenie wspólnego systemu informatycznego i telekomunikacyjnego dla wszystkich rodzajów transportu;
- upowszechnienie nowych form mobilności, w szczególności poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania i stref centralnych z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocję wspólnego podróżowania, promowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej oraz ruchu rowerowego i pieszego;
- promowanie rozwiązań zmniejszających popyt na transport.

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

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

W ramach kierunku nr 3 Strategia przewiduje:

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

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

- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;
- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, transportu zbiorowego;
- systemów współdzielenia pojazdów;

przy jednoczesnym ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

W dokumencie przewiduje się szereg działań promocyjnych dotyczących w szczególności:

- elektryfikacji transportu drogowego;

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

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

„Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności”<sup>9</sup> jest dokumentem programowym stanowiącym podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Dokument ten oparty został na Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. – ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.02.2021 r.).

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

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

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

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

Oczekiwanyimi rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub>);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół sześciu komponentów:

---

<sup>9</sup> <https://www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/krajowy-plan-odbudowy-i-zwiekszenia-odpornosci>, dostęp: 31.03.2025 r.

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

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

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

W ramach celu E określono cele szczegółowe:

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

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

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

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

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

## 2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim i powiecie kościerskim

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

W „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030”<sup>10</sup> jako jedno z wyzwań określono spójność wewnętrzną regionu i mobilności mieszkańców.

W Strategii zdefiniowano trzy cele strategiczne województwa:

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

Dla każdego z celów strategicznych określono po cztery cele operacyjne.

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

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

Wśród przesłanek realizacji tego celu w Strategii wymieniono:

- zmiany popytu na transport, do których nie dostosowuje się transport publiczny, co wymaga podjęcia szczególnych działań w obszarze organizacji obsługi transportowej, z naciskiem na rozwój oferty transportu zbiorowego i aktywnej polityki miejskiej promującej transport publiczny;
- spadek opłacalności świadczenia usług transportem publicznym, czego efektem jest ograniczanie oferty przewozowej prowadzące do wykluczenia transportowego części mieszkańców województwa, pozbawionych możliwości korzystania z samochodu, w tym w szczególności seniorów oraz dzieci;
- niedostateczną integrację transportu zbiorowego, w sferze organizacyjnej i taryfowo-biletowej, co jest niezrozumiałe i uciążliwe, zarówno dla mieszkańców województwa, jak i turystów.

---

<sup>10</sup> Strategia przyjęta uchwałą nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

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

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

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

W ramach zobowiązań Strategii wyspecyfikowano:

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

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”<sup>11</sup> jest dokumentem stworzonym dla realizacji celu 3. polityki – pn. „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności” w zakresie transportu w perspektywie finansowej 2021-2027, dla Funduszy Europejskich dla Pomorza na lata 2021-2027.

Dokument ten określił wyzwania i wizję dla systemu transportowego i transformacji cyfrowej oraz cele szczegółowe i priorytety, zdefiniowane na podstawie celów strategicznych i operacyjnych „Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2030”, w tym celu operacyjnego „2.4. Mobilność”.

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

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

<sup>11</sup> Program przyjęty uchwałą nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 r., <https://strategia2030.pomorskie.eu/2022/08/31/regionalny-program-strategiczny-w-zakresie-mobilnosci-i-komunikacji-przyjety>, dostęp: 31.03.2025 r.

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

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

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

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

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

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

Jako wskaźniki rezultatu wymieniono w Programie w szczególności:

- osiągnięcie w 2030 r. progu 50% udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w strukturze floty autobusowego transportu zbiorowego;
- zakup 160 autobusów, w tym 120 nisko- i zeroemisyjnych;
- budowę i przebudowę 45 obiektów P&R;
- uruchomienie 8 nowych punktów tankowania i ładowania pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

Dokument zawiera ponadto analizę scenariuszową dla trzech modeli: WA – dynamicznego rozwoju, WB – stabilnego rozwoju oraz WC – zachowawczego, z wyborem modelu WB. W przyjętych w modelu WB zasadach miejskiej polityki transportowej zakłada się wymianę taboru transportu miejskiego poprzez umiarkowany wzrost liczby pojazdów o wyższym standardzie EURO i umiarkowany spadek liczby pojazdów o niższym standardzie EURO. Przewiduje

się także wprowadzanie ograniczeń ruchu samochodowego w strefach śródmiejskich największych miast, rozwój stacji tankowania wodoru, LNG/LPG i publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych we flocie pojazdów publicznych. Przewiduje się także obligatoryjne wdrażania w miejskich obszarach funkcjonalnych planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

Program „Fundusze Europejskie dla Pomorskiego 2021-2027”<sup>12</sup> zawiera priorytety interwencji dotyczące wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej z horyzontu finansowania 2021-2027.

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

Środki pomocowe skierowane będą przede wszystkim na:

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

Poza tym przewiduje się działania edukacyjne.

W ramach realizacji priorytetu przewiduje się zastosowanie instrumentu terytorialnego ZIT.

Priorytet nr 4 „Fundusze europejskie dla lepiej połączonych Pomorza” związany jest z realizacją celu szczegółowego określonego w art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia (UE) 2021/1058 „(ii) rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej” i przeznaczony został przede wszystkim na rzecz rozwoju mobilności regionalnej.

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

<sup>12</sup> <https://funduszeuropomorskie.pl/dokumenty/3837-program-fundusze-europejskie-dla-pomorza-2021-2027>, dostęp: 31.03.2025 r.

„Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Ziemi Kościerskiej na lata 2016-2025”<sup>13</sup> określiła cel nadrzędny, a w nim cztery priorytety, w tym Priorytet 2 „Dostępność komunikacyjna i spójność wewnętrzna”. W ramach tego priorytetu wyznaczono trzy cele operacyjne:

- II.1. Poprawa dostępności do Aglomeracji Trójmiejskiej i sąsiednich obszarów;
- II.2. Wzmacnianie roli Kościerzyny jako regionalnego węzła transportowego;
- II.3. Poprawa lokalnej infrastruktury podstawowej warunkującej dostępność i spójność wewnętrzną.

W ramach tego celu operacyjnego II.1. określono m.in. dwa zadania związane z transportem zbiorowym:

- II.1.1. Poprawa jakości i bezpieczeństwa podróżowania drogami krajowymi i wojewódzkimi z Ziemi Kościerskiej w kierunku Aglomeracji Trójmiejskiej;
- II.1.2. Wsparcie rozwoju Kolei Kaszubskiej jako kolejnego etapu rozwoju Kolei Metropolitarnej.

W ramach tego celu operacyjnego II.2. określono także dwa zadania związane z transportem zbiorowym:

- II.2.2. Wzmacnianie pozycji Kościerzyny jako regionalnego węzła komunikacji kolejowej i autobusowej;
- II.2.3. Integracja środków transportu w ramach kościerskiego węzła transportowego.

Opracowana dla Stowarzyszenia Lokalna Grupa Działania Stołem „Lokalna Strategia Rozwoju na lata 2021-2027”, dotyczy obszaru gmin: Dziemiany, Karsin, Kościerzyna, Lipusz i Nowa Karczma. W Strategii określono cele szczegółowe oraz przypisane do nich przedsięwzięcia.

Cele szczegółowe Strategii dotyczą: wzmocnienia atrakcyjności turystycznej i kulturowej obszaru, poprawę dostępności do usług i infrastruktury poprzez włączenie osób z grup zagrożonych wykluczeniem społecznym, wzmocnienie poszanowania walorów przyrodniczo-krajo-  
brazowych. Strategia nie dotyczy problematyki transportu zbiorowego.

Opracowany dokument „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Kościerzyny” obejmuje obszar gmin Kościerzyna miejskiej i wiejskiej. Strategia wymienia trzy cele strategiczne, w tym cel „2. MOF Kościerzyny: obszarem bardziej mobilnym”.

W wykazie projektów realizowanych w ramach formuły ZIT wymieniono m.in. przedsięwzięcia:

- Mobilność miejska. Rozwój infrastruktury transportowej (Lokalnych Tras Rowerowych) na terenie ZIT MOF Kościerzyna (ok. 23 km tras rowerowych);

<sup>13</sup> Strategia przyjęta uchwałą nr LIII/52/2010 Rady Powiatu Kościerskiego z dnia 24 września 2010 r.

- Mobilność miejska. Rozwój infrastruktury transportowej (Lokalnych Tras Rowerowych) na terenie ZIT MOF Kościerzyna (przedsięwzięcie rezerwowe – ok. 5 km tras rowerowych);  
W dokumencie ponadto, jako przedsięwzięcia realizowane poza formułą ZIT, wymieniono rozbudowę dróg gminnych i wojewódzkiej nr 221 oraz zakup taboru autobusowego dla dowozu dzieci do szkół gminy Kościerzyna.

### 2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Czynnikiem mającym decydujący wpływ na występowanie potrzeb przewozowych osób i towarów na danym obszarze, jest jego zagospodarowanie przestrzenne, występowanie źródeł i celów podróży, gęstość i struktura przestrzenna zaludnienia oraz powiązania z siecią transportową. Najczęściej obszary najsilniej zurbanizowane wykazują największe potrzeby przewozowe również w zakresie transportu zbiorowego. Jest to jednak tylko ogólne założenie, ponieważ na potencjał przewozowy wpływa w praktyce dużo więcej czynników. Inną istotną determinantą występowania potrzeb przewozowych jest odległość między źródłem a celem podróży oraz obecność alternatywnych rozwiązań transportowych, pozwalających na przemieszczenie. Przykładowo, jeśli ktoś pracuje w odległości 600 metrów od swojego miejsca zamieszkania, można przyjąć, iż nawet w przypadku obszaru zurbanizowanego, potrzeba korzystania ze środka transportu nie wystąpi lub będzie to rower, a większość osób w podobnej sytuacji zdecyduje się na pokonanie tej odległości pieszo, gdyż zajmie ona około 10 minut, co należy uznać za akceptowalne.

Niezależnie od specyfiki różnego poziomu zurbanizowania obszarów, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu miejskiego:

- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością obszaru o podobnej strukturze urbanistycznej, przy czym istotnym jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnie narażone na kongestie ruchu;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i rozmieszczenie funkcji mają wpływ na wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych;
- wysoka gęstość zaludnienia wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- obecność atrakcyjnych miejsc (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży jego mieszkańców;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;

- nawet na obszarach gęsto zaludnionych, istnieje naturalne odejście od podróży środkami transportu, jeżeli trasa jest łatwa, bezpieczna i względnie niedługa do pokonania pieszo lub rowerem (można przyjąć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km), przy czym występuje zauważalna sezonowość wahań popytu na przejazdy rowerowe.

### Informacje ogólne o powiecie i jego położeniu

Powiat kościerski jest jednym z 16 powiatów ziemskich województwa pomorskiego zlokalizowanym w jego środkowo-południowej części. W skład powiatu wchodzi 8 gmin, w tym: jedna gmina miejska (Kościerzyna) oraz siedem gmin wiejskich (Dziemiany, Kościerzyna, Liniewo, Lipusz, Karsin, Nowa Karczma i Stara Kiszewa). Powiat kościerski, wg danych GUS na dzień 31 grudnia 2023 r. zajmował obszar 1 166 km<sup>2</sup>, co stanowiło 6% powierzchni województwa pomorskiego. Liczba mieszkańców wynosiła 72 202 osoby, co dało średnią gęstość zaludnienia w wysokości ok. 62 osoby/km<sup>2</sup>. Gminy powiatu kościerskiego charakteryzują się znaczną różnicą wskaźnika gęstości zaludnienia. Gęstość zaludnienia dla gmin z północnej i wschodniej części powiatu wynosi od 41 do 64 osób/km<sup>2</sup> (w mieście Kościerzyna nawet 1 456 osób/km<sup>2</sup>). Jednocześnie dla gmin położonych w południowej i zachodniej części powiatu gęstość zaludnienia waha się w przedziale zaledwie 32-36 osób/km<sup>2</sup>. Powierzchnie gmin i miast tworzących powiat kościerski wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia przedstawiono w tabeli 1.

**Tab. 1. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie kościerskim – stan na 31 grudnia 2023 r.**

| Lp.          | Jednostka administracyjna | Powierzchnia [km <sup>2</sup> ] | Liczba mieszkańców [tys.] | Gęstość zaludnienia [osób/km <sup>2</sup> ] | Liczba miejscowości/sołectw |
|--------------|---------------------------|---------------------------------|---------------------------|---|-----------------------------|
| 1            | Miasto Kościerzyna        | 16                              | 23,3                      | 1 456                                       | 1/-                         |
| 2            | Gmina Dziemiany           | 125                             | 4,4                       | 35  | 38/8                        |
| 3            | Gmina Karsin              | 169                             | 6,1                       | 36  | 22/11                       |
| 4            | Gmina Kościerzyna         | 310                             | 16,1                      | 52  | 58/36                       |
| 5            | Gmina Liniewo             | 110                             | 4,5                       | 41  | 27/16                       |
| 6            | Gmina Lipusz              | 109                             | 3,8                       | 34  | 37/8                        |
| 7            | Gmina Nowa Karczma        | 114                             | 7,2                       | 64  | 24/17                       |
| 8            | Gmina Stara Kiszewa       | 213                             | 6,7                       | 32  | 32/20                       |
| <b>Razem</b> |                           | <b>1 166</b>                    | <b>72,2</b>               | <b>62</b>                                   | <b>239/116</b>              |

Źródło: GUS, dostęp: 31.03.2025 r.

Powiat kościerski ma charakter rolniczo-turystyczny. Stolicą powiatu i jednocześnie jedynym miastem jest Kościerzyna, w której mieszka 23 296 osób, co stanowi ponad 32% ogólnej liczby mieszkańców powiatu. Na obszarach wiejskich, które stanowią pozostałe gminy mieszkało 48 906 osób<sup>14</sup>, czyli niespełna 68% ogólnej liczby mieszkańców powiatu.

Obszar powiatu kościerskiego przynależy w większości do regionu kulturowo-etnicznego Kaszuby, obejmującego obszar od Władysławowa do Przechlewa<sup>15</sup>. Rzeźba powierzchni powiatu jest zróżnicowana. Powierzchniowo przeważającą formą ukształtowania są faliste i pagórkowate wysoczyzny morenowe. W północnej części powiatu różnice wysokości są większe (z kulminacją w okolicach Gostomia). Im dalej na południe tym krajobraz staje się bardziej wyrównany a wzniesienia niższe. Charakterystyczną cechą powiatu są liczne zagłębienia terenu, wypełnione jeziorami. Część północna powiatu ma wysokie walory przyrodnicze i turystyczne, część południowa i wschodnia walory umiarkowane i specyfikę bardziej rolniczą.

Powiat kościerski graniczy od strony południowej z powiatem chojnickim, od strony południowo-wschodniej z powiatem starogardzkim, od wschodniej z gdańskim, od północnej z powiatem kartuskim, a od strony zachodniej z powiatem bytowskim. Na rysunku 1 zaprezentowano lokalizację powiatu na tle Polski i województwa pomorskiego.

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

---

<sup>14</sup> Dane GUS, stan na 31.12.2023 r.

<sup>15</sup> Wg J. Mordawskiego Kaszuby obejmują cały powiat kościerski poza gminami Liniewo i Stara Kiszewa („Historia, geografia, język i piśmiennictwo Kaszubów” Gdańsk 1999).



**Rys. 1. Lokalizacja powiatu kościerskiego na tle Polski i województwa pomorskiego**

Źródło: opracowanie własne.

### Miasto Kościerzyna

Miasto Kościerzyna, wg danych Głównego Urzędu Statystycznego, na dzień 31 grudnia 2023 r., liczyło 23,3 tys. mieszkańców i zajmowało pod względem liczby ludności 182. miejsce w kraju. Z kolei pod względem powierzchni, zajmując 15,86 km<sup>2</sup>, Kościerzyna była dopiero na 408. miejscu. Porównanie tych danych świadczy o ponadprzeciętnej – względem innych krajowych miast o analogicznej liczbie ludności – gęstości zabudowy, co potwierdza wskaźnik gęstości zaludnienia wynoszący 1 456 osób/km<sup>2</sup>.

W Kościerzynie skupiska gęstej zabudowy wielorodzinnej, poza ścisłym centrum, zlokalizowane zostały przede wszystkim w północno-zachodniej części miasta – wzdłuż ul. Skłodowskiej-Curie oraz na południe od niej – do ul. 8 Marca, po obydwu stronach ul. Kartuskiej oraz na os. Tysiąclecia, ograniczonym ulicami: Heykego, Kartuską, Skłodowskiej-Curie, Strzelecką i Rogali. Budynki wielorodzinne występowały też na północnym skraju miasta, w rejonie zbiegu ulic Rogali i Maczka.

Południową część Kościerzyny stanowi zabudowa jednorodzinna, w większości rozproszona, a intensywna jedynie w części os. Plebanka. Teren po wschodniej stronie linii kolejowej nr 201 zajmują natomiast w większości obszary przemysłowe.

Kościerzyna jest regionalnym węzłem kolejowym, przez który prowadzi linia nr 201 z Nowej Wsi Wielkiej do Gdyni przez Bydgoszcz, Kościerzynę i Żukowo – jednotorowa (na wybranych odcinkach dwutorowa) – stanowiąca dawniej główne połączenie kopalń na Śląsku z portem w Gdyni – oraz linia nr 211 z Kościerzyny do Chojnic, jednotorowa. Linie kolejowe prowadzące przez węzeł w Kościerzynie nie są zelektryfikowane.

Do walorów przyrodniczych znajdujących się na terenie miasta należą trzy jeziora: Gałęźne, Kapliczne i Wierzysko oraz urozmaicona zieleń miejska z parkami i licznymi pomnikami przyrody. Najcenniejsze obiekty przyrodnicze to rezerwat dębu szypułkowego „Strzelnica”, ponad 200-letnia Aleja Jaworowa oraz pomniki przyrody, takie jak: cis pospolity, lipa drobnolistna, klon zwyczajny, daglezja zielona i jesion wyniosły.

### **Gmina wiejska Dziemiany**

Gmina wiejska Dziemiany położona jest w południowo-wschodniej części powiatu kościerskiego. Zajmuje obszar 125 km<sup>2</sup>, co przy liczbie mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wynoszącej 4,4 tys., oznacza średnią gęstość zaludnienia 35 osób/km<sup>2</sup>. Gmina Dziemiany sąsiaduje z gminami Lipusz, Kościerzyna, Karsin (powiat kościerski), Studzienice (powiat bytowski) oraz z miastem Brusy (powiat chojnicki).

Gmina ma charakter rolniczo-turystyczny. Prawie połowa gminy znajduje się na terenie Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego. Przez gminę przebiega droga wojewódzka nr 235 łącząca Korne z Chojnicami, droga powiatowa łącząca Dziemiany z Bytowem oraz linia kolejowa Kościerzyna – Chojnice.

Teren gminy podzielony jest na 8 sołectw: Dziemiany, Jastrzębie Dziemiańskie, Kalisz, Piechowice, Płęsy, Schodno, Raduń i Trzebuń. Dziemiany, będące siedzibą władz samorządowych, położone są niemal centralnie w stosunku do obszaru gminy. Umożliwia to łatwość komunikowania się ze wszystkimi sołectwami. Największymi sołectwami są Dziemiany liczące 1 912 mieszkańców oraz Kalisz – 1 027 mieszkańców.

### **Gmina wiejska Karsin**

Gmina wiejska Karsin zajmuje obszar 169 km<sup>2</sup> w południowej części powiatu kościerskiego. Liczba mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wynosiła 6,1 tys., dając średnią gęstość zaludnienia 36 osób/km<sup>2</sup>. Gmina posiada 11 sołectw oraz 22 miejscowości, w tym 13 wsi i 9 osad. Niektóre ze wsi posiadają dodatkowo części integralne, takie jak osady leśne czy kolonie. Siedziba Gminy znajduje się w miejscowości Karsin.

Północna część gminy Karsin graniczy z trzema innymi gminami powiatu kościerskiego tj. gminą Dziemiany, gminą wiejską Kościerzyna oraz gminą Stara Kiszewa. Po jej południowo-wschodniej stronie leży gmina Czersk, natomiast po zachodniej gmina Brusy – obie znajdujące się w powiecie chojnickim.

Gmina Karsin leży na terenie historycznego Pomorza Wschodniego. Na jej terenie znajduje się jedno z największych jezior województwa pomorskiego – jezioro Wdzydze.

Sieć komunikacyjna gminy Karsin jest średnio rozwinięta i oparta jest o drogi powiatowe i gminne, które skupiają się głównie w centrum pomiędzy większymi miejscowościami. Przez gminę nie przebiegają żadne drogi wojewódzkie ani krajowe.

Znaczne odległości do większych miast regionu (największe miasto regionu – Gdańsk, oddalone jest o ok. 69 km. Nieco większy dystans – ok. 87 km, dzieli Karsin od stolicy województwa kujawsko pomorskiego – Bydgoszczy) powodują słaby dostęp mieszkańców do korzystania z usług ponadpodstawowych. Natomiast największy ośrodek powiatu, czyli miasto Kościerzyna, znajduje się około 24 km na północ.

Przez gminę przebiega jedna linia kolejowa nr 215 Laskowice Pomorskie – Bąk, z jednym przystankiem w miejscowości Karsin. Jest to linia jednotorowa i niezelektryfikowana. Linia ta ma jednak marginalne znaczenie dla dostępności transportowej gminy, ze względu na bardzo ograniczone przewozy.

Gmina Karsin jest gminą rolniczo – turystyczną, z udziałem przetwórstwa drzewnego.

### **Gmina wiejska Kościerzyna**

Gmina wiejska Kościerzyna zajmuje obszar 310 km<sup>2</sup> we centralnej części powiatu kościerskiego. Liczba mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wynosiła 16,1 tys., dając średnią gęstość zaludnienia 52 osoby/km<sup>2</sup>. Gmina wiejska Kościerzyna jest największą gminą powiatu kościerskiego położoną na terenie Szwajcarii Kaszubskiej i Borów Tucholskich.

Sieć osadniczą gminy tworzy 36 sołectw. Gospodarka gminy ma charakter rolniczo – turystyczny.

Przez gminę przebiegają:

- droga krajowa nr 20 ze Stargardu do Gdyni;
- droga wojewódzka nr 214 z Łeby do Warlubia;
- droga wojewódzka nr 221 z Gdańska do Kościerzyny;
- linie kolejowe:
  - nr 201 – Nowa Wieś Wielka – Gdynia;
  - nr 211 do Chojnic.

Na terenie gminy przeważa zabudowa jednorodzinna i siedliskowa, zlokalizowana głównie wzdłuż istniejących dróg, w tym drogi krajowej i dróg wojewódzkich. Siedziba Gminy znajduje się w mieście Kościerzyna, które jest odrębną jednostką samorządu terytorialnego.

### **Gmina wiejska Liniewo**

Gmina wiejska Liniewo zajmuje obszar 110 km<sup>2</sup> we wschodniej części powiatu kościerskiego. Liczba mieszkańców, wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wynosiła 4,5 tys., dając średnią gęstość zaludnienia 41 osób/km<sup>2</sup>. Sieć osadniczą gminy tworzy 16 sołectw, składających się z 27 miejscowości.

Gmina Liniewo graniczy z gminami: Stara Kiszewa, Kościerzyna, Nowa Karczma i gminą Skarszewy, należącą do powiatu starogardzkiego. Teren gminy położony jest w obszarze mezoregionu Pojezierza Kaszubskiego.

Gmina Liniewo leży na pograniczu Kaszub i Kociewia. Liniewo jest gminą rolniczą, która rozwija się turystycznie.

### **Gmina wiejska Lipusz**

Gmina wiejska Lipusz zlokalizowana jest w północno-zachodniej części powiatu kościerskiego. Zajmuje obszar 109 km<sup>2</sup>, a liczba mieszkańców, wg stanu na 31 grudnia 2023 r. wynosiła 3,8 tys., co oznacza średnią gęstość zaludnienia na poziomie 34 osób/km<sup>2</sup>.

Od północy gmina Lipusz graniczy z gminą Parchowo (powiat bytowski) i Sulęcyno (powiat kartuski), od zachodu z gminą Kościerzyna, od południa z gminą Dziemiany i od zachodu z gminą Studzienice (powiat bytowski).

Południowo – wschodni fragment gminy znajduje się w granicach Wdzydzkiego Parku Krajobrazowego i jego otuliny. Pozostały obszar gminy zajmują Lipuski Obszar Chronionego Krajobrazu i Gowidliński Obszar Chronionego Krajobrazu (cz. północna gminy). Na terenie gminy znajdują się obszary objęte ochroną w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Zdecydowaną większość terenów zajmują lasy, stanowiąc ok. 69% obszaru gminy. Natomiast 23% powierzchni gminy przypada na użytki rolne.

Łącznie w gminie wyodrębnionych jest 8 sołectw: Bałachy, Gostomko, Lipuska Huta, Lipusz, Płocice, Szklana Huta, Śluza i Tuskowy. Siedzibą gminy jest miejscowość Lipusz.

Przez gminę przebiega droga krajowa nr 20 relacji Gdynia – Szczecinek oraz droga wojewódzka nr 235 biegnąca od drogi krajowej nr 20 do Chojnic. Na terenie gminy znajdują się również trzy drogi powiatowe relacji:

- 1934G – droga krajowa Nr 20 – Lipusz – Skoczkowo;
- 2400G – Lipusz – Bałachy;
- 2401G – Lipusz – Tuskowy.

Na terenie gminy, przy linii kolejowej nr 211, zlokalizowane są: stacja kolejowa Lipusz i przystanek osobowy Lipuska huta.

### **Gmina wiejska Nowa Karczma**

Gmina wiejska Nowa Karczma znajduje się w północno-wschodniej części powiatu kościerskiego. Zajmuje obszar 114 km<sup>2</sup>, a zaludnienie wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wynosiło 7,2 tys. mieszkańców, dając średnią gęstość zaludnienia na poziomie 64 osób/km<sup>2</sup>.

Gmina usytuowana jest w odległości 15 km od Kościerzyny. Funkcję centrum administracyjno – usługowego gminy pełni miejscowość Nowa Karczma.

Gmina sąsiaduje:

- od zachodu – z gminą Kościerzyna;
- od południa – z gminą Liniewo;
- od wschodu – z gminą Przywidz i Skarszewy;
- od północy – z gminą Somonino.

Gminę tworzy 17 sołectw, składających się z 24 miejscowości. Osadnictwo skupione jest wokół ciągów komunikacyjnych (drogowych) przebiegających przez gminę.

Dominującą formą użytkowania terenu są użytki rolne zajmujące ok 69% powierzchni. Cechą charakterystyczną jest urozmaicona rzeźba terenu wraz z licznie występującymi jeziorami. Największe z nich to: Grabowskie, Grabówko, Małe Kamionki i Barkocińskie.

Przez teren Gminy przebiegają dwa istotne szlaki komunikacyjne:

- odcinek drogi wojewódzkiej nr 221 łączącej Gdańsk z Kościerzyną i dalej drogą krajową oraz wojewódzką – z Miastkiem i Chojnicami (oś równoleżnikowa);
- odcinek drogi wojewódzkiej nr 224 łączącej Wejherowo z Tczewem (odcinkowo ze Starogardem Gdańskim) – oś południkowa.

Znaczenie podrzędne ma również droga wojewódzka nr 226 łącząca Przejazdowo z Hornikami Dolnymi stanowiąca połączenie Pruszcza Gdańskiego z Kościerzyną. Łącznie przez teren gminy przebiega:

- 37 km dróg wojewódzkich;
- 16,87 km dróg powiatowych;
- 111,55 km dróg gminnych publicznych.

### **Gmina wiejska Stara Kiszewa**

Gmina wiejska Stara Kiszewa znajduje się w południowej części powiatu kościerskiego. Zajmuje obszar 213 km<sup>2</sup>, a zaludnienie wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. wynosiło 6,7 tys. mieszkańców, dając średnią gęstość zaledwie 32 osób/km<sup>2</sup>.

Gmina graniczy:

- od północy z gminami: Kościerzyna i Liniewo w powiecie kościerskim;
- od wschodu z gminami: Skarszewy i Zblewo w powiecie starogardzkim;
- od południa z gminami: Kaliska w powiecie starogardzkim i Czersk w powiecie chojnickim;
- od zachodu z gminą Karsin w powiecie kościerskim.

Sieć osadniczą gminy tworzy 20 sołectw, składających się z 32 miejscowości. Największą terytorialnie miejscowością gminy jest Stara Kiszewa, będące jednocześnie jej siedzibą.

Gmina Stara Kiszewa jest gminą wiejską, w której dominującym źródłem utrzymania pozostaje rolnictwo.

Przez teren gminy przebiega droga wojewódzka nr 214 relacji Łeba – Warlubie. Jest to główna oś komunikacyjna gminy. Sieć dróg uzupełniają drogi powiatowe i drogi gminne.

Przez teren gminy przebiegają linie kolejowe: nr 201 oraz nr 215, które łączą się na stacji Bąk. Obie linie przebiegają przez zachodnią część gminy. Stacja Bąk znajduje się tuż przy granicy z gminą Karsin, natomiast stacja Olpuch – Wdzydze oraz przystanek Olpuch znajdują się przy granicy z gminą Kościerzyna. Ruch pasażerski na tych liniach został zawieszony.

### **2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja**

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

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. (dane GUS), powiat kościerski zamieszkiwały 72 202 osoby. Pod koniec 2017 r. liczba ludności powiatu kościerskiego wynosiła 72,3 tys.

osób, a zatem w ciągu 6 lat nastąpił jej spadek o 0,2%. Liczba mieszkańców powiatu kościerskiego z uwagi na bliskie położenie aglomeracji trójmiejskiej utrzymuje się na podobnym poziomie. Czynniki, które wpłynęły na nieznaczny spadek liczby mieszkańców powiatu są: ujemne saldo migracji oraz w ostatnich latach ujemny wskaźnik przyrostu naturalnego. Liczbę ludności, powierzchnię oraz gęstość zaludnienia powiatu kościerskiego w latach 2017-2023 przedstawiono w tabeli 2.

**Tab. 2. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatu kościerskiego w latach 2017-2023 – dane GUS**

| Wyszczególnienie    | Jedn.                   | Rok    |        |        |        |        |        |        |
|---------------------|-------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|                     |                         | 2017   | 2018   | 2019   | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   |
| Liczba mieszkańców  | [osób]                  | 72 311 | 72 528 | 72 688 | 72 361 | 72 256 | 72 227 | 72 202 |
| Powierzchnia        | [km <sup>2</sup> ]      | 1 166  | 1 166  | 1 166  | 1 166  | 1 166  | 1 166  | 1 166  |
| Gęstość zaludnienia | [osób/km <sup>2</sup> ] | 62,0   | 62,2   | 62,4   | 62,1   | 62,0   | 62,0   | 61,9   |

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.03.2025 r.

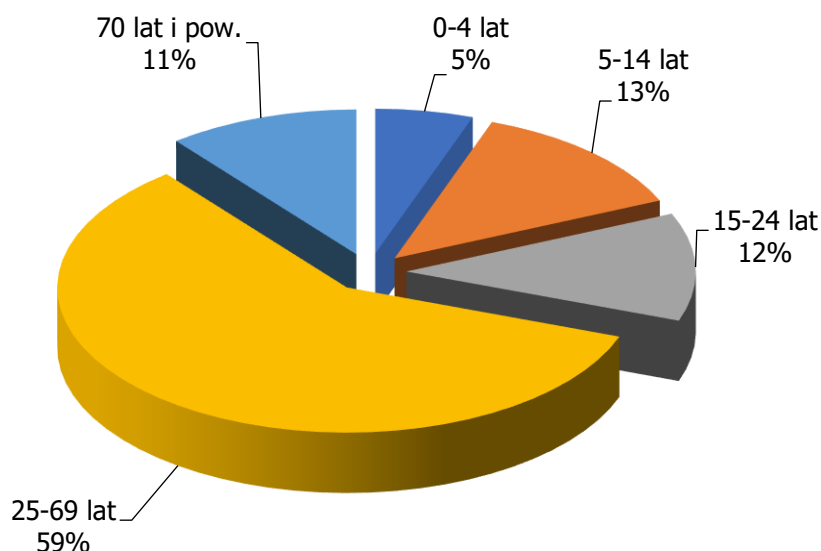
W tabeli 3 przedstawiono dane dotyczące przyrostu naturalnego oraz salda migracji powiatu kościerskiego w latach 2017-2023.

**Tab. 3. Współczynniki demograficzne powiatu kościerskiego w latach 2017-2023**

| Współczynnik demograficzny   | Rok  |      |      |      |       |       |      |
|--|------|------|------|------|-------|-------|------|
|  | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021  | 2022  | 2023 |
| Przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców  | 5,02 | 3,69 | 3,75 | 1,09 | -0,80 | -0,79 | 0,47 |
| Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców | 1,0  | -0,2 | -1,2 | 0,1  | -0,7  | 0,4   | -1,1 |

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.03.2025 r.

Analiza struktury wiekowej mieszkańców powiatu kościerskiego wskazuje, że na dzień 31 grudnia 2023 r. dominowały osoby w wieku 25-69 lat (59%). Pozostałe segmenty, wyodrębnione na podstawie kryterium wieku, tworzyły osoby w wieku 5-14 lat – 13%, 15-24 lata – 12%, 70 lat i powyżej – 11% oraz 0-2 lata – 5%. Strukturę wiekową mieszkańców powiatu kościerskiego przedstawiono na rysunku 2.



**Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu kościerskiego – stan na 31 grudnia 2023 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Strukturę ludności powiatu kościerskiego wg kryterium aktywności zawodowej w roku 2017, 2020 i 2023 przedstawiono w tabeli 4.

**Tab. 4. Struktura ludności powiatu kościerskiego w roku 2017, 2020 i 2023**

| Liczba i struktura mieszkańców | 2017          | 2020          | 2023          | Dynamika 2023/2017 [%] |
|--------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------------------|
| <b>Liczba mieszkańców</b>      | <b>72 311</b> | <b>72 361</b> | <b>72 202</b> | <b>99,8</b>            |
| w tym:                         |               |               |               |                        |
| – w wieku przedprodukcyjnym    | 16 142        | 16 460        | 16 142        | <b>100,0</b>           |
| – w wieku produkcyjnym         | 44 169        | 42 597        | 41 787        | <b>94,6</b>            |
| – w wieku poprodukcyjnym       | 12 000        | 13 304        | 14 273        | <b>118,9</b>           |

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.03.2025 r.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują niekorzystną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców powiatu kościerskiego. O ile w latach 2017-2023 utrzymała się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym, to znacznie spadła liczba mieszkańców w wieku produkcyjnym (o 5,4%) i wzrosła liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 18,9%).

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

Prognozy demograficzne opracowane przez GUS przewidują, że do końca 2030 r. liczba mieszkańców powiatu wzrośnie o 1,1%, czyli wyniesie 73,0 tys. osób, a do końca 2035 r. wzrośnie o 0,7%, czyli wyniesie 72,7 tys. osób.

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane dla powiatu kościerskiego wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego. Dane te zaprezentowano w tabeli 5.

**Tab. 5. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie kościerskim**

– porównanie 2013 i 2023 r.

| Pojazdy samochodowe i ciągniki                    | 2013   | 2023   | Wzrost<br>(2023/2013)<br>[%] |
|---|--------|--------|------------------------------|
| Pojazdy samochodowe i ciągniki                    | 51 525 | 76 023 | <b>147,5</b>                 |
| – w tym: samochody osobowe                        | 37 137 | 54 865 | <b>147,6</b>                 |
| Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców | 723    | 1 053  | <b>145,6</b>                 |
| – w tym: samochody osobowe /1 000 mieszkańców     | 522    | 760    | <b>145,6</b>                 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. w powiecie kościerskim były zarejestrowane 76 023 pojazdy samochodowe i ciągniki, w tym 54 865 samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji był wyjątkowo wysoki i wynosił 1 053 pojazdów i jednocześnie 760 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców, był więc wyższy od wskaźnika motoryzacyjnego dla Polski i województwa pomorskiego, które w tym samym okresie – wg danych GUS – ukształtowały się na poziomie odpowiednio 954 i 892 pojazdy oraz 723 i 697 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

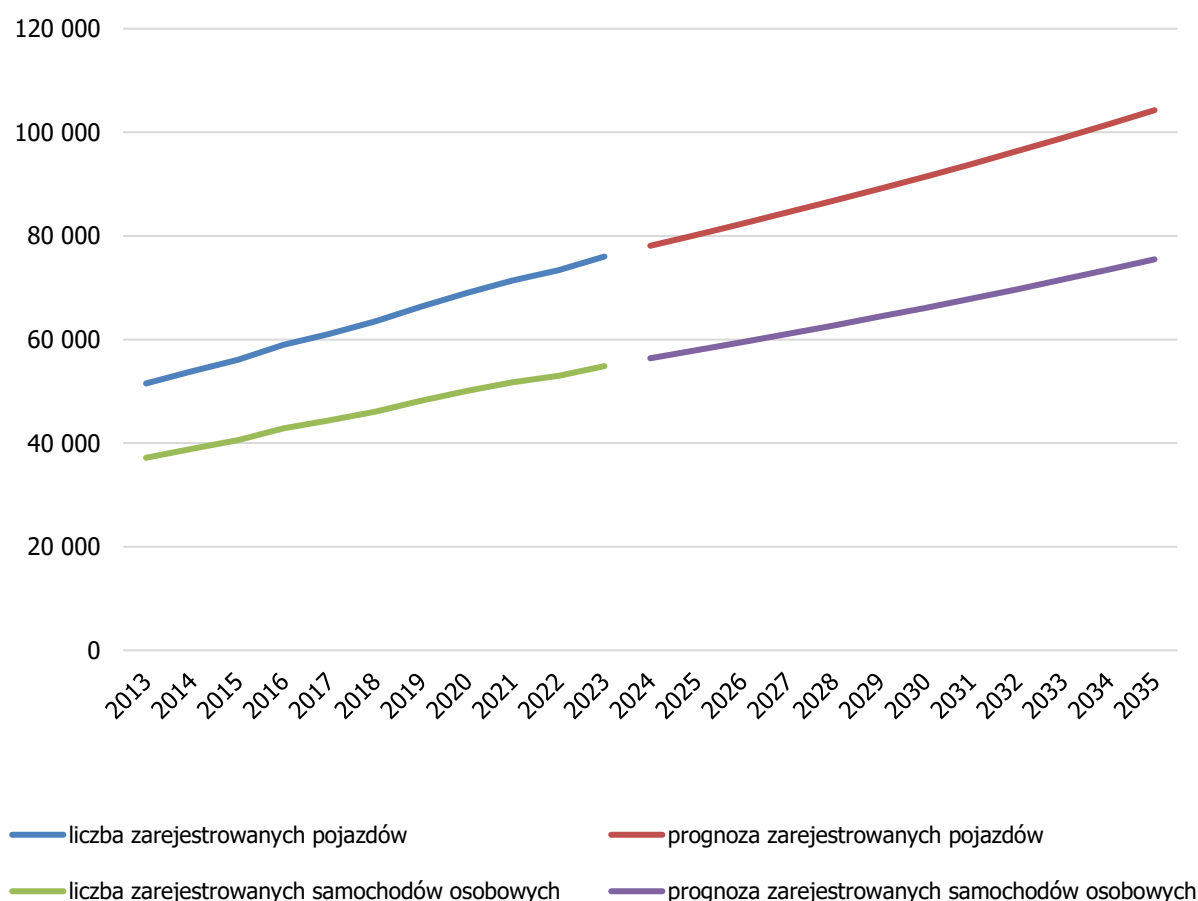
W okresie ostatnich 10 lat zanotowano w powiecie kościerskim wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 47,5% oraz samochodów osobowych – o 47,6% w stosunku do stanu z 2013 r. Obszar powiatu charakteryzuje się porównywalnym wzrostem liczby pojazdów samochodowych oraz samochodów osobowych w analogicznym okresie czasu w porównaniu do obszaru kraju i województwa pomorskiego:

- wzrost o 39,8% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników na obszarze kraju;
- wzrost o 40,4% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze kraju;

- wzrost o 42,4% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników na obszarze województwa pomorskiego;
- wzrost o 43% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych na obszarze województwa pomorskiego.

Według danych GUS na dzień 31 grudnia 2023 r., w powiecie kościerskim dominującym rodzajem paliwa stosowanym w samochodach osobowych był olej napędowy, którym zasilano 27 230 takich pojazdów (43,6% ogółu samochodów osobowych). Benzynę wykorzystywało 21 913 samochodów (39,9%), LPG – 4 731 (8,6%), a inne rodzaje paliwa – 991 (1,8%). W okresie ostatnich 10 lat największe wzrosty, bo ponad 7-krotne, odnotowano w kategorii pojazdów zasilanych innymi rodzajami paliwa, do których zaliczane są także pojazdy z napędem elektrycznym.

Liczbę pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w latach 2013-2023 oraz ich prognozę na lata 2024-2035, przedstawiono na rysunku 3.



**Rys. 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu kościerskiego do 2035 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przygotowana dla powiatu kościerskiego prognoza liczby samochodów osobowych zakłada jej wzrost do 80,2 tys. w 2025 r., do 91,5 tys. w 2030 r. i do 104,3 tys. w 2035 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w tych latach odpowiednio o: 9, 23 i aż 41% w stosunku do 2023 r.<sup>16</sup> Przygotowana prognoza przedstawia tendencję w przypadku braku zdecydowanych działań zmierzających do rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

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

Z Banku Danych Lokalnych GUS wynika, że w kategorii autobusów dominowały pojazdy zasilane silnikami wysokoprężnymi, które stanowiły 65% zarejestrowanych autobusów w powiecie kościerskim, a 76% w województwie pomorskim. W okresie ostatnich 10 lat największy wzrost zanotowały natomiast autobusy z innym napędem, których liczba w powiecie kościerskim wzrosła 5-krotnie, a w województwie pomorskim podwoiła się. Jest to jednak prawdopodobnie wynik niedoskonałości statystyk, które do autobusów z napędem innym niż benzyna, olej napędowy lub gaz, kwalifikują wszelkie autobusy hybrydowe, w tym tzw. miękkie hybrydy.

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

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

---

<sup>16</sup> Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

## 2.5. Dostęp do infrastruktury transportowej na obszarze planu

Na infrastrukturę transportową powiatu składają się drogi publiczne, miejsca parkingowe, obiekty i urządzenia związane z publicznym transportem zbiorowym, infrastruktura kolejowa (w tym obiekty dworcowe i techniczne, drogi szynowe, urządzenia sterowania ruchem) oraz infrastruktura rowerowa.

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

Najważniejszymi szlakami komunikacji drogowej, tworzącymi kręgosłup drogowy powiatu, są:

- drogi wojewódzkie nr 214, 221, 224, 226 i 235;
- drogi powiatowe nr 1780G, 1931G, 1934G, 1932G, 2201G, 2402G, 2403G, 2404G, 2405G, 2406G, 2407G, 2408G, 2409G, 2410G, 2411G, 2412G, 2413G, 2414G, 2415G, 2416G, 2417G, 2418G i 2419G.

Droga wojewódzka nr 235 jest podstawowym połączeniem gmin Lipusz i Dziemiany, poprzez drogę krajową nr 20, ze stolicą powiatu Kościerzyną. Droga wojewódzka nr 214 przecina powiat niemal południkowo, łącząc ze stolicą powiatu gminę Stara Kiszewa. Droga nr 221 stanowi połączenie ze stolicą powiatu dla gmin Nowa Karczma oraz Lubieszyn – poprzez drogę nr 224.

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

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

Drogi powiatowe tworzą sieć korytarzy tranzytowych, łącząc obszary gmin z systemem dróg krajowych. Drogi gminne natomiast pełnią rolę szlaków drogowych, decydujących o zintegrowaniu układu terytorialnego gmin i ich funkcjonowaniu. Sieć dróg gminnych zapewnia

połączenia z każdą miejscowością, pomimo że pewna część z nich nie posiada nawierzchni utwardzonej. Podstawowy układ komunikacyjny uzupełniają ogólnodostępne drogi wewnętrzne i lokalne, które pełnią rolę dojazdową dla obsługi terenów przyległych.

Według danych GUS, na dzień 31 grudnia 2023 r., na obszarze powiatu kościerskiego znajdowało się:

- 618,2 km dróg gminnych o nawierzchni gruntowej;
- 567,2 km dróg gminnych o nawierzchni twardej (w tym 356,5 km o nawierzchni twardej ulepszonej);
- 19,5 km dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej;
- 217,3 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej (w tym 216,2 km o nawierzchni twardej ulepszonej).

Główną sieć drogową na obszarze powiatu kościerskiego zaprezentowano na rysunku 4.



**Rys. 4. Główna sieć drogową na obszarze powiatu kościerskiego**

Źródło: opracowanie własne.

Przez obszar powiatu kościerskiego przebiegały następujące linie kolejowe:

- nr 201 – Nowa Wieś Wielka – Gdynia Port, pierwszorzędna, jednotorowa, częściowo zelektryfikowana;
- nr 211 – Chojnice – Kościerzyna, drugorzędna jednotorowa, niezelektryfikowana;
- nr 212 – Lipusz – Bytów, jednotorowa, niezelektryfikowana;
- nr 215 – Bąk – Laskowice Pomorskie, drugorzędna jednotorowa, niezelektryfikowana.

Na rysunku 5 zaprezentowano sieć linii kolejowych na obszarze powiatu kościerskiego.

W dniu 12 grudnia 2024 r. podpisana została umowa na realizację prac związanych z modernizacją i dobudową drugiego toru na odcinku linii kolejowej nr 201 pomiędzy Somoninem a Kościerzyną. Według informacji dostępnych na dzień 15 kwietnia 2025 r. – z dniem 1 lipca 2025 r. zarządca infrastruktury kolejowej, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, planuje zamknięcie linii kolejowej nr 201. Decyzja ta oznaczała zawieszenie ruchu pociągów pasażerskich na odcinku Kościerzyna – Gdańsk Rębiechowo/Gdańsk Osowa i uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej, a w rezultacie – znaczącą zmianę kolejowego rozkładu jazdy. Sytuacja ta oznacza całkiem nową rzeczywistość transportową, w której przez okres około 2 lat znajdzie się powiat kościerski.

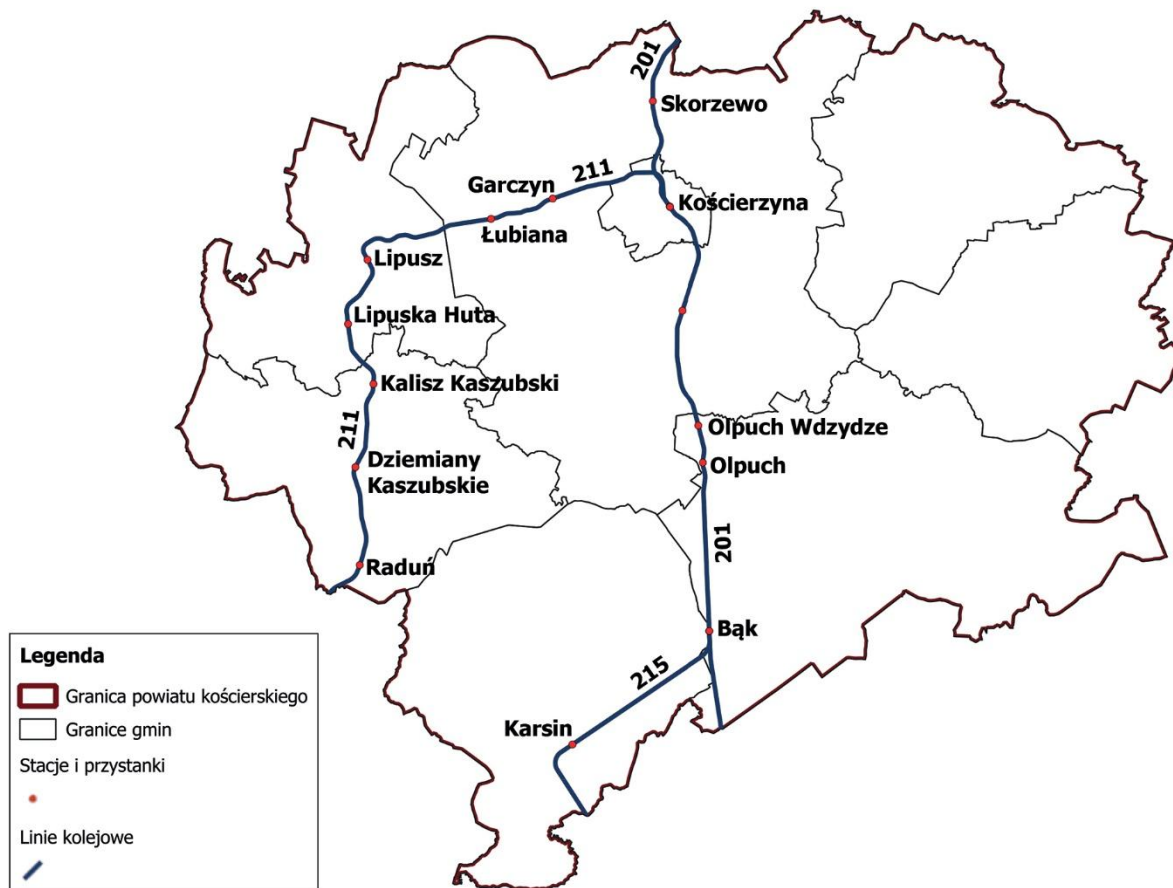
Opisane powyżej uwarunkowania będą mieć istotny wpływ na dotychczasowe zachowania transportowe mieszkańców powiatu. Ze względu na znacznie wydłużony czas przejazdu autobusową komunikacją zastępczą i koleją w stosunku do bezpośredniego przejazdu koleją, konieczne będzie, aby osoby docierające do Trójmiasta na określoną godzinę (np. do miejsca pracy lub na uczelnię), rozpoczynały swoją podróż wcześniej, a ich powroty do będą miały miejsce w porze późniejszej niż obecnie.

Z tego też powodu wraz z wejściem w życie opisywanych utrudnień, w celu zachowania skomunikowań i godzin odjazdów odpowiadających pasażerom, konieczne będzie stałe dokonywanie dostosowawczych do kolei (i autobusowej komunikacji zastępczej) zmian w rozkładach jazdy linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski.

Linia kolejowa na odcinku Lipusz – Bytów (dawny numer 212) nie jest eksploatowana przez PKP PLK SA, lecz oddana została w zarządzanie podmiotowi prywatnemu. Odbywa się na niej ruch towarowy do położonych przy trasie zakładów przemysłowych. W 2027 r. planowany jest powrót przewozów pasażerskich na tej linii. Reaktywacja linii kolejowej nr 212 została wpisana do paktu kolejowego dla Pomorza. Modernizacja ma dotyczyć całej linii z Lipusza, przez Bytów do Korzybia, ale w pierwszej kolejności prace ruszą na odcinku Lipusz – Bytów.

Linia kolejowa nr 215 jest eksploatowana wyłącznie na odcinku Czersk – Laskowice Pomorskie.

W powiecie kościerskim wykorzystywane w ruchu pasażerskim są dwa dworce: Kościerzyna i Lipusz oraz przystanki: Dziemiany Kaszubskie, Garczyn, Kalisz Kaszubski, Lipuska Huta, Łubiana, Raduń i Skorzewo.



**Rys. 5. Sieć linii kolejowych na obszarze powiatu kościerskiego**

Źródło: opracowanie własne.

## 2.6. Czynniki gospodarcze

Według stanu na koniec 2024 r., na terenie powiatu kościerskiego zaewidencjonowanych było w sumie 7 848 podmiotów gospodarczych. Najwięcej z nich kwalifikowało się do szeroko pojętego sektora usług (4 789, tj. 61% wszystkich podmiotów). W sektorze przemysłu i budownictwa działalność prowadziło 2 935 podmiotów (ok. 37%). W zakresie rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa funkcjonowały 124 podmioty (ok. 2% ogółu).

W 2024 roku stopa bezrobocia rejestrowanego w powiecie kościerskim wyniosła 7,2% i była wyższa od stopy bezrobocia dla województwa pomorskiego (4,6%) i Polski (5,1%).

Strukturę podmiotów gospodarczych w powiecie, w podziale na sektory ekonomiczne, przedstawia tabela 6. Procentowy rozkład sektorów prezentuje się podobnie w gminach wiejskich. Wyraźnie wyróżnia się miasto Kościerzyna, gdzie udział sektora usług był największy (72%) w powiecie, co jest prawidłowością typową dla obszarów miejskich. Jednocześnie, w Kościerzynie najniższe są wskaźniki dla pozostałych dwóch sektorów. Pod względem podmiotów kwalifikowanych do sektora rolnictwa, leśnictwa, łowiectwa i rybactwa pierwsze miejsce zajmują gminy: Karsin i Liniewo (po 4%), natomiast w przypadku sektora przemysłowo-budowniczego – gminy: Liniewo i Nowa Karczma (po 48%).

**Tab. 6. Struktura podmiotów gospodarczych w gminach powiatu kościerskiego, w podziale na sektory ekonomiczne – stan na 31 grudnia 2024 r.**

| Gmina                    | Udział w strukturze [%] |  |           |
|--------------------------|-------------------------|--|-----------|
|                          | przemysł i budownictwo  | rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo | pozostałe |
| Miasto Kościerzyna       | 27                      | 1  | 72        |
| Gmina Dziemiany          | 45                      | 2  | 53        |
| Gmina Karsin             | 41                      | 4  | 55        |
| Gmina Kościerzyna        | 42                      | 2  | 56        |
| Gmina Liniewo            | 48                      | 4  | 48        |
| Gmina Lipusz             | 39                      | 3  | 58        |
| Gmina Nowa Karczma       | 48                      | 2  | 50        |
| Gmina Stara Kiszewa      | 43                      | 3  | 54        |
| <b>Powiat kościerski</b> | <b>37</b>               | <b>2</b>                                   | <b>61</b> |

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.03.2025 r.

Pod względem wielkości podmiotów (mierzonej liczbą zatrudnionych pracowników) dominowały mikroprzedsiębiorstwa (tab. 7). Struktura w całym powiecie prezentowała się następująco:

- do 9 zatrudnionych – 7 624 podmioty (ok. 97,1%);
- 10-49 zatrudnionych – 183 podmioty (ok. 2,3%);
- 50-249 zatrudnionych – 38 podmiotów (ok. 0,5%);
- 250-999 zatrudnionych – 1 podmiot;
- 1000 i więcej zatrudnionych – 2 podmioty.

**Tab. 7. Liczba podmiotów gospodarczych w gminach powiatu kościerskiego pod względem wielkości – stan na 31 grudnia 2024 r.**

| Gmina                    | Liczba podmiotów | Udział w strukturze [%] |             |             |             |               |
|--------------------------|------------------|-------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------|
|                          |                  | 0-9                     | 10-49       | 50-249      | 250-999     | 1000 i więcej |
| Miasto Kościerzyna       | 3 069            | 96,42                   | 2,77        | 0,78        | 0,00        | 0,03          |
| Gmina Dziemiany          | 378              | 97,89                   | 1,85        | 0,26        | 0,00        | 0,00          |
| Gmina Karsin             | 559              | 97,49                   | 1,97        | 0,36        | 0,18        | 0,00          |
| Gmina Kościerzyna        | 1 733            | 97,58                   | 2,19        | 0,17        | 0,00        | 0,06          |
| Gmina Liniewo            | 411              | 96,35                   | 2,92        | 0,73        | 0,00        | 0,00          |
| Gmina Lipusz             | 356              | 97,47                   | 1,97        | 0,56        | 0,00        | 0,00          |
| Gmina Nowa Karczma       | 739              | 98,51                   | 1,35        | 0,14        | 0,00        | 0,00          |
| Gmina Stara Kiszewa      | 603              | 97,51                   | 2,16        | 0,33        | 0,00        | 0,00          |
| <b>powiat kościerski</b> | <b>7 848</b>     | <b>97,15</b>            | <b>2,33</b> | <b>0,48</b> | <b>0,01</b> | <b>0,03</b>   |

Źródło: dane GUS, dostęp: 31.03.2025 r.

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

Powiat kościerski w 2024 r. w kontekście gospodarczym, podobnie jak reszta kraju, odczuwa negatywne skutki wysokiej inflacji, spadku realnej siły nabywczej mieszkańców, a także wysokich cen, w tym również nośników energii. Niekorzystna sytuacja gospodarcza jest efektem przede wszystkim ogólnoświatowych następstw wychodzenia z kryzysu wywołanego przez pandemię COVID-19, jak i nieco mniej globalnych – w postaci wojny pomiędzy Rosją a Ukrainą. Należy przyjąć, iż przyszłe zmiany w tym zakresie na terenie powiatu i tworzących go gmin będą uwarunkowane od zmian tak globalnych, jak i na poziomie krajowym.

## 2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Od początku dziejów zachodzi interakcja między człowiekiem a otaczającą go przyrodą. W naukach przyrodniczych wypracowano pojęcie tzw. antropopresji, czyli wpływu człowieka na środowisko. Eksplorowanie (i jednoczesna degradacja) środowiska przyrodniczego przybrało na sile w okresie rewolucji przemysłowej (XIX w.) i trwa po dziś dzień, choć należy stwierdzić, że – dzięki zwiększonej świadomości społecznej – intensywnie poszukuje się sposobów ochrony bogactwa przyrody, przy jednoczesnym prowadzeniu gospodarki w sposób efektywne, ale możliwie najmniej uciążliwy.

Wyrazem powyższego jest ustanawianie prawnych form ochrony przyrody, które można podzielić na obszarowe i punktowe. Spośród form obszarowych, zgodnie z danymi Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska<sup>17</sup> na obszarze powiatu kościerskiego występują m.in.:

- obszary chronionego krajobrazu („Borów Tucholskich”, „Dolina Wierzycy”, „Dolina Wietcisy”, „Gowidliński”, „Lipuski”, „Polaszkowski” i „Przywidzki”);
- obszary Natura 2000, w tym: „Dąbrówka”, „Doliny Środkowej Wietcisy”, „Dolina Wierzycy”, „Jezioro Krąg”, „Jeziora Wdzydzkie”, „Leniec nad Wierzycą”, „Lubieszyn”, „Młosino – Lubnie”, „Nowa Sikorska Huta”, „Piotrowo”, „Rynna Dłużnicy”, „Stary Bukowiec”, „Szumleś”, „Uroczyska Pojezierza Kaszubskiego”, „Wielki Klincz” i „Wilcze Błota”;
- użytki ekologiczne – „Barkoczyn”, „Czerwonko”, „Czyste”, „Grzybowski Młyn”, „Kiszewskie Bagno”, „Kotel”, „Modrzewnicowy Mszar”, „Przerębska Huta”, „Torfowisko Ludwikowi”, „Torfowisko nad Jeziorem Gołuń”, „Torfowisko Szenajda”, „Tucholskie Mszary”, „Wełniankowe Mszary”, „Zabrody”, „Żabińskich Błoto” i „Żurawinowe Bagno”.

Najbardziej rygorystyczna forma – rezerваты przyrody – występuje w kilku miejscach powiatu:

- rezerwat w mieście Kościerzyna: „Strzelnica”;
- rezerwat w gminie Kościerzyna: „Czapliniec w Wierzysku”;
- rezerваты w gminie Liniewo: „Brzęczek” i „Orle nad Jeziorem Dużym”;
- rezerwat w gminie Stara Kiszewa: „Krwawe Doły”.

Ponadto, zgodnie z danymi GUS, w 2023 roku na terenie powiatu kościerskiego istniały 92 pomniki przyrody. Najwięcej odnotowano ich w gminie Kościerzyna (32) i gminie Liniewo (16).

Z punktu widzenia tworzenia planu transportowego, istotnym aspektem jest ochrona jakości powietrza. Bogatej informacji w tej kwestii dostarcza Roczna Ocena Jakości Powietrza, przygotowana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – Departament Monitoringu Jakości Powietrza (w przypadku województwa pomorskiego – Regionalny Wydział Środowiska w Gdańsku). Dokument ten wyodrębnia na obszarze województwa:

- aglomerację trójmiejską (PL 2201);
- strefę pomorską (PL 2202) – obejmującą pozostałą część województwa.

Roczna ocena jakości powietrza dokonywana jest w stosunku do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2024 r. poz. 870). Na liście ocenianych substancji w celu ochrony zdrowia ludzi znajdują się:

<sup>17</sup> <https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/>, dostęp: 31.03.2025 r.

tlenek węgla CO, dwutlenek azotu NO<sub>2</sub>, ozon O<sub>3</sub>, pył PM<sub>10</sub>, pył PM<sub>2,5</sub>, dwutlenek siarki SO<sub>2</sub>, benzo(a)piren w pyłe PM<sub>10</sub>, benzen C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>, a także poziom metali ciężkich w pyłe PM<sub>10</sub>: ołowiu Pb, arsenu As, kadmu Cd i niklu Ni. Na liście ocenianych substancji w celu ochrony roślin uwzględnia się: ozon O<sub>3</sub>, tlenki azotu NO<sub>x</sub> oraz dwutlenek siarki SO<sub>2</sub>.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska dokonuje klasyfikacji stref dla każdego zanieczyszczenia oddzielnie na podstawie jego stężeń w rejonach, gdzie są one najwyższe. Strefa może być zaliczona do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego, lub do klasy C, w której przekroczony jest poziom dopuszczalny stężeń zanieczyszczenia. Zaliczenie danego obszaru do klasy C nie oznacza konieczności podjęcia działań dla całego obszaru, lecz jedynie dla rejonów, gdzie wystąpiły przekroczenia i dla tych zanieczyszczeń, dla których odnotowano przekroczenia.

W tabeli 8 zamieszczono informacje o klasyfikacji zanieczyszczeń powietrza strefy PL2202 – obejmującej swoim zasięgiem obszar całego województwa pomorskiego, z wyłączeniem obszaru aglomeracji trójmiejskiej.

Jak wynika z danych w tabeli 8, w strefie PL2202 poziom docelowy przekroczyło stężenie benzopirenu w pyłe PM<sub>10</sub>, podczas gdy stężenie innych szkodliwych substancji mieściło się w dopuszczalnych przedziałach.

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

| Substancja                            | Klasa | Poziom stężeń zanieczyszczeń             |
|---------------------------------------|-------|--|
| Dwutlenek siarki                      | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Dwutlenek azotu                       | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Pył zawieszony PM <sub>10</sub>       | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Pył zawieszony PM <sub>2,5</sub>      | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Ołów w pyłe PM <sub>10</sub>          | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Benzen                                | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Tlenek węgla                          | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Arsen w pyłe PM <sub>10</sub>         | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Benzo(a)piren w pyłe PM <sub>10</sub> | C     | przekraczający poziom docelowy           |
| Kadm w pyłe PM <sub>10</sub>          | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Nikiel w pyłe PM <sub>10</sub>        | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |
| Ozon                                  | A     | nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego |

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Pomorskim – raport wojewódzki za rok 2023”.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w województwie pomorskim oraz na obszarze powiatu kościerskiego są zdarzenia spowodowane działalnością człowieka.

Emisję zanieczyszczeń do powietrza można podzielić na:

- punktową – z zakładów przemysłowych, energetycznych i komunalnych, w których emisja występuje miejscowo głównie z procesów spalania oraz technologicznych;
- powierzchniową – komunalno-bytową – z obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z rozproszonymi indywidualnymi źródłami ciepła;
- liniową – z transportu drogowego i kolejowego;
- ze źródeł rolniczych – z upraw polowych i hodowli zwierząt;
- niezorganizowaną – wynikającą z prac budowlano-remontowych, wysypisk itp.

W ramach planowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, współczesne wymagania nakładają obowiązek analizowania działalności przewozowej w ruchu pasażerskim również pod kątem jej uciążliwości dla środowiska naturalnego. Od ponad 30 lat funkcjonują europejskie normy w zakresie dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń przez kolejne generacje pojazdów, są one coraz bardziej restrykcyjne i nie ulega wątpliwości, iż w ujęciu ekologicznym spełniają swoją rolę. Oprócz zanieczyszczeń różnymi substancjami, pojazdy drogowe emitują również niekorzystny hałas i drgania. Szczególnie ten pierwszy ma duże znaczenie w przestrzeniach miejskich, gdzie akustyka wąskich ulic z wysoką zabudową stwarza odpowiednie warunki akustyczne dla wzmacniania fal dźwiękowych, nasilając uciążliwość hałasu. O ile co do zasady, autobusy są głośniejsze od samochodów osobowych i jednostkowo emitują więcej zanieczyszczeń, to ze względu na swoją zdolność przewozową, w przeliczeniu na jednego pasażera są zdecydowanie lepszym rozwiązaniem w kontekście ekologii w niektórych sytuacjach, np. w godzinach szczytu przewozowego, ograniczając emisję zanieczyszczeń nawet o rząd wielkości względem transportu indywidualnego. Pokazuje to, iż dobrze zaplanowana oferta przewozowa nie tylko może sprostać coraz wyższym wymaganiom pasażerów, ale także będzie ekonomiczna i stosunkowo dobra pod względem ekologicznym.

Osobnym problemem polskiego sektora energetycznego jest pozyskiwanie zdecydowanej większości energii elektrycznej ze źródeł kopalnych, zwłaszcza z węgla kamiennego. Plany rządowe zakładają sukcesywne odchodzenie od tego rozwiązania na rzecz energii odnawialnej i jądrowej. Nowoczesne reaktory jądrowe są konstrukcjami o wielu poziomach zabezpieczeń i mającymi mniejszy wpływ na środowisko naturalne od bloków energetycznych elektrowni konwencjonalnych. Przede wszystkim jednak wydajność paliwa zawierającego wzbogacony uran jest o kilka rzędów wielkości wyższa, niż powszechnie stosowanego w Polsce węgla kamiennego. Stąd wniosek, że w przyszłości pojazdy o napędzie zeroemisyjnym, w tym również

autobusy wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym na drogach powiatu kościerskiego, będą mniej uciążliwe dla środowiska naturalnego, nie tylko w miejscu ich kursowania, ale także tam, gdzie produkowana będzie energia niezbędna do ich zasilania.

Według stanu na dzień 31 marca 2025 r., usługi przewozowe na 9 liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski świadczył jeden operator – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA.

Flota pojazdów wykorzystywanych do przewozów pasażerów na liniach organizowanych przez powiat liczyła 38 pojazdów. Wszystkie autobusy były wyposażone w silniki spalinowe zasilane olejem napędowym. Tabor wykorzystywany przez PKS w Starogardzie Gdańskim jest zróżnicowany wiekowo, jednak relatywnie wysłużony. Średnia wieku obliczona dla wszystkich 38 autobusów, według stanu na dzień 31 marca 2025 r., wynosiła ponad 17 lat. Najmłodszy pojazd został wyprodukowany w 2014 r., ale jednocześnie tylko 4 szt. autobusów tego operatora zostało wyprodukowanych przed 2000 r.

W tabeli 9 przedstawiono strukturę eksploatowanego przez PKS w Starogardzie Gdańskim taboru autobusowego pod kątem spełniania norm czystości spalin EURO. Przedstawione dane prezentują konieczność wymiany części taboru przynajmniej na niskoemisyjny (spełniający normę emisji spalin EURO VI) lub wprowadzanie do floty taboru zeroemisyjnego. Aż 60,5% taboru operatora to pojazdy spełniające jedynie normę EURO IV lub niższą.

**Tab. 9. Struktura autobusów PKS w Starogardzie Gdańskim w podziale na normy emisji spalin eksploatowanych na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski – stan na 31 marca 2025 r.**

| Pojazdy          | Jednostka | Norma czystości spalin EURO |     |      |      | Razem |
|------------------|-----------|-----------------------------|-----|------|------|-------|
|                  |           | II                          | III | IV   | V    |       |
| Liczba autobusów | szt.      | 4                           | 1   | 18   | 15   | 38    |
| Struktura        | %         | 10,5                        | 2,6 | 47,4 | 39,5 | 100,0 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS w Starogardzie Gdańskim.

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

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać

na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego, nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46 ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1094 ze zm.)).

## 2.8. Źródła ruchu

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

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

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

Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży na obszarze powiatu kościerskiego, oddziałujących na mobilność mieszkańców, przedstawiono na rysunku 6.



## 2.9. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”<sup>18</sup>, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest także „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”<sup>19</sup>, zwany dalej planem wojewódzkim.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu, przedstawiono na rysunku 7.

Obecny plan ministra ds. transportu sporządzono wyłącznie w scenariuszu podstawowym, w odróżnieniu od poprzednich planów – przygotowywanych w kilku scenariuszach.

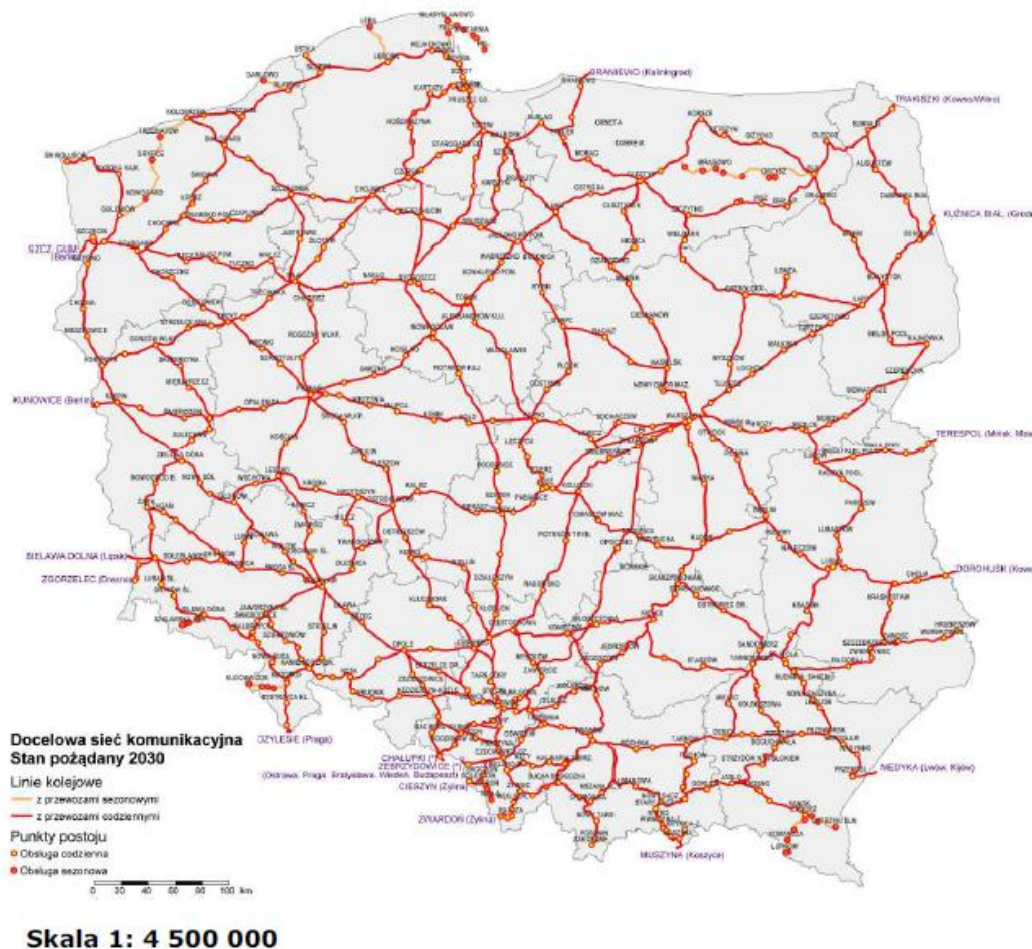
Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) w 2020 r. została określona na 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość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

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

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

<sup>18</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328).

<sup>19</sup> Plan przyjęty uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dnia 24 lutego 2014 r. Sejmiku Województwa Pomorskiego.



**Rys. 7. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym**

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

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

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 201 na odcinku Gdańsk – Kościerzyna – Czersk uruchamianie od 4 do 5 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz do lat 2026/2027, natomiast w następnych okresach i jako stan pożądany w 2030 r. – od 8 do 11 par pociągów.

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

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

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

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

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

W planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty:

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

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

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. Dla dworca w Kościerzynie wyznaczono funkcję węzła integracyjnego regionalnego (oznaczony R-7).

Wśród połączeń kolejowych zostały uznane za linie szkieletowe w II klasie częstotliwości obsługi: w klasie A połączenie Kościerzyna – (Kartuzy) – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny

(RPK-09), natomiast w klasie B połączenie Kościerzyna – (Kartuzy) – Gdynia Główna (RPK-08). Z kolei połączenia klasy C, w III klasie częstotliwości obsługi zostały uznane: Chojnice – Lipusz – Kościerzyna (RPK-17) za połączenie dowozowe, a Bytów – Lipusz – Kościerzyna (RPK-18) za połączenie uzupełniające. Połączenie Kościerzyna – Wierzchucin uznano natomiast za nieakceptowalne czasowo.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich obejmujących miasto Kościerzynę, za autobusowe linie szkieletowe w obydwu wariantach uznano linie:

- Bytów – Kartuzy – Gdynia (nr 22-06, I klasa);
- Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork (nr 22-15, III klasa);
- Bytów/Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk (nr 22-30, II klasa).

Do linii dojazdowych rozpoczynających się lub kończących w powiecie kościerskim zaliczono linię Kościerzyna – Zblewo/Starogard Gdański (nr 22-40, III klasa).

Do linii uzupełniających obejmujących powiat kościerski zaliczono natomiast linie:

- Czersk – Kościerzyna (nr 22-25, III klasa);
- Kościerzyna – Nowa Karczma – Pruszcz Gdański (nr 22-35, III klasa);
- Kartuzy – Stężycza – Kościerzyna (nr 22-41, III klasa);
- Kościerzyna – Żukowo – Gdańsk (interwencyjna – nr 22-52, III klasa);
- Kościerzyna – Chojnice/Człuchów (interwencyjna – nr 22-58, III klasa).

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

Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają:

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

Na rysunku 8 przedstawiono sieć linii kolejowych i autobusowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantach 1, a na rysunku 9 – w wariantach 2.



**Rys. 8. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego**

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

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

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



**Rys. 9. Linie kolejowe i autobusowe linii użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2**

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

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

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

- zadaszenie;
- możliwość zakupu biletu;
- informację dynamiczną wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;

- minimum 60 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległość pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większa niż 150 m;
- parkingi: B&R – dla 3% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

Jako standard wyposażenia przystanku autobusowego przyjęto:

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

Plan ten jest nadal obowiązujący i nie został uchylony.

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

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

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

W dokumencie tym za linie szkieletowe zostały uznane m.in. linie w II klasie częstości: RPK-08 Kościerzyna – Kartuzy – Gdynia Główna/Gdańsk Wrzeszcz/Gdańsk Główny oraz RPK-09 Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna.

Z kolei za linie komplementarne uznano w wariantach WA i WB połączenia: RPK-17 Chojnice – Lipusz – Kościerzyna oraz RPK-18 Bytów – Lipusz – Kościerzyna (III i IV klasa częstości).

W wojewódzkich przewozach pasażerskich obejmujących miasto Kościerzynę, wymieniono w dokumencie linie autobusowe:

- podstawowe:

- nr 22-06 Bytów – Kartuzy– Gdynia (II, III klasa) – podstawowa do czasu wybudowania linii kolejowej,
- nr 22-15 Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Lębork (II, III klasa),
- nr 22-30 Bytów – Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk (II klasa, WB, WC) oraz Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk (I klasa, WA),
- nr 22-35 Kościerzyna – Nowa Karczma – Pruszcz Gdański (II, III klasa),
- nr 22-40 Kościerzyna – Zblewo/Starogard Gdański,
- nr 22-58 Kościerzyna – Chojnice/Człuchów (III, II klasa),
- nr 22-64 Kościerzyna – Skarszewy – Tczew (II, III klasa),
- nr 22-65 Bytów – Lipusz – Kościerzyna (III klasa);
- uzupełniające:
  - nr 22-25 Czersk – Kościerzyna (II,III klasa),
  - 22-41 Kartuzy – Stężycza – Kościerzyna (II, III klasa).

Miasto Kościerzyna uznane zostało za regionalny węzeł integracyjny.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności plan transportowy dla powiatu (miasta na prawach powiatu) musi uwzględnić postanowienia planu opracowanego przez ministra ds. transportu oraz planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Pomorskiego.

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

### 3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

#### 3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

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

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

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

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

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

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

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

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

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

W związku z tym, że na przestrzeni ostatnich lat nie realizowano tego typu badań zaleca się przeprowadzenie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz badań popytu do końca 2026 r.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej realizowanej na autobusowych liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski w latach 2020-2024 r., plan na 2025 r. i 2026 r. oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 10 i 11.

**Tab. 10. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2020-2024 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r.**

| Rok         | Wielkość popytu [tys.] | Praca eksploatacyjna [tys. wzkm] | Wskaźnik [pasażerowie/wzkm] |
|-------------|------------------------|----------------------------------|-----------------------------|
| 2020        | 291,5                  | 639,7                            | 0,5                         |
| 2021        | 295,5                  | 668,5                            | 0,4                         |
| 2022        | 307,2                  | 679,6                            | 0,5                         |
| 2023        | 387,1                  | 718,3                            | 0,5                         |
| 2024        | 408,9                  | 727,3                            | 0,6                         |
| 2025 – plan | b.d.                   | 732,1                            | b.d.                        |
| 2026 – plan | b.d.                   | 734,5                            | b.d.                        |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

**Tab. 11. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2020-2024 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r.**

| Rok         | Zmiana w stosunku rok do roku |      |                                 |     |
|-------------|-------------------------------|------|---------------------------------|-----|
|             | wielkości popytu              |      | wielkości pracy eksploatacyjnej |     |
|             | [tys. pasażerów]              | [%]  | [tys. wzkm]                     | [%] |
| 2020        | -                             | -    | -                               | -   |
| 2021        | 4,0                           | 1,4  | 28,8                            | 4,5 |
| 2022        | 11,7                          | 4,0  | 11,1                            | 1,7 |
| 2023        | 79,9                          | 26,0 | 38,7                            | 5,7 |
| 2024        | 21,8                          | 5,6  | 9                               | 1,3 |
| 2025 – plan | b.d.                          | b.d. | 4,8                             | 0,7 |
| 2026 – plan | b.d.                          | b.d. | 2,4                             | 0,3 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

W 2024 r. z usług powiatowych połączeń użyteczności publicznej skorzystało 408,9 tys. pasażerów. W porównaniu do 2020 r. popyt na usługi powiatowych połączeń autobusowych w 2024 r. zwiększył się o 40,3%. W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zwiększono o 13,7%. Największy coroczny wzrost liczby pasażerów odnotowano w 2023 r., w którym to z usług powiatowych połączeń użyteczności publicznej skorzystało 387,1 tys. pasażerów – tj. o 26% więcej niż w 2022 r. W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zwiększono o 5,7%. Na wzrost wielkości popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez powiat kościerski na przestrzeni lat 2020-2023 największy wpływ miało zniesienie w maju 2022 r. stanu epidemii wywołanej chorobą COVID-19, która trwała od marca 2020 r. oraz coraz lepiej dopasowana oferta powiatowych połączeń autobusowych z dofinansowaniem z FRPA.

W 2024 r. na liniach organizowanych przez powiat sprzedano łącznie 7,0 tys. szt. biletów miesięcznych oraz 98,9 tys. szt. biletów jednorazowych.

### 3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi przewozów organizowanych przez Powiat Kościerski będzie się kształtować pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury wiekowej mieszkańców gmin na obszarze powiatu;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia i struktury wynagrodzeń;
- dostępności oferty transportu publicznego, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów i częstotliwością kursowania środków transportu;

- integracji powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Powiat Kościerski z przewozami pasażerskimi innych organizatorów, w szczególności kolejowych oraz organizatorów przewozów miejskich z Trójmiasta;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego – przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- dostępności parkingów: P&R, B&R oraz K&R.

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

W 2020 r. nastąpiło w całym kraju załamanie liczby przewożonych pasażerów pojazdami transportu zbiorowego, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19.

W związku z pandemią wprowadzono od 24 marca 2020 r. drastyczne ograniczenia w poruszaniu się mieszkańców (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.), zdalną lub hybrydową naukę w placówkach oświatowych i pracę w urzędach oraz ograniczenia liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego (częściowo zniesione od 18 maja 2020 r. oraz ponownie wprowadzone po objęciu całego kraju strefą czerwoną i utrzymywanych do dnia 26 czerwca 2021 r.). Od II kwartału 2021 r. ograniczenia wprowadzone w okresie pandemii stopniowo były zmniejszane, aż do rezygnacji z większości obostrzeń, do uchylecia stanu epidemii w maju 2022 r., jednak z pozostawieniem stanu zagrożenia. Stan zagrożenia epidemiologicznego zniesiony został dopiero z końcem I półrocza 2023 r.

Zagrożenie epidemiologiczne z lat 2020-2023 oraz związane z tym ograniczenia i limity pojemności środków transportu zbiorowego, spowodowały wzrost atrakcyjności pojazdów indywidualnych, zwłaszcza samochodów osobowych, które umożliwiają przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia więc jest znikome.

Nie bez znaczenia jest także fakt pogorszenia sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego, wynikający z wprowadzonych zmian podatkowych, wysokiej inflacji oraz pośrednich skutków działań wojennych Federacji Rosyjskiej prowadzonych w Ukrainie.

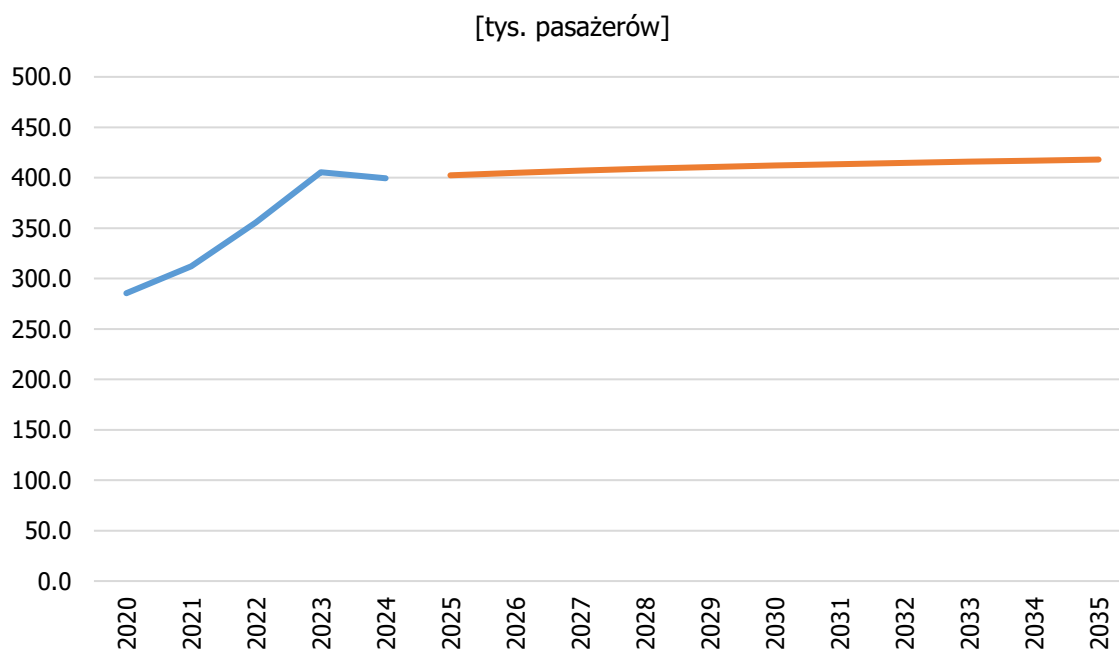
Prognozę liczby pasażerów przygotowano na podstawie danych dotyczących liczby sprzedanych biletów, przekazanych przez Powiat, za lata 2020-2024. Dla późniejszych okresów analizy przyjęto analogiczny poziom zlecanej rocznie pracy eksploatacyjnej jak dla 2024 r.

Istotne znaczenie w przygotowywaniu prognozy ma występująca w latach 2012-2019 tendencja niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców powiatu kościerskiego i późniejsze jej odwrócenie w tendencję niewielkiego spadku. Według prognoz GUS w kolejnym 10-letnim okresie liczba mieszkańców powiatu będzie się nadal wahać.

Na rysunku 10 przedstawiono prognozę liczby pasażerów do 2035 r. (dla lat 2020-2024 zobrazowano wykonanie, a na lata następne – prognozę). Prognoza ta zakłada utrzymanie obecnego zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

W przyszłości bardzo silny wpływ na liczbę pasażerów przewożonych środkami transportu zbiorowego organizowanego przez Powiat Kościerski będzie miało utworzenie metropolii Trójmiejskiej wraz z ostatecznym określeniem granic jej obszaru.

Opracowana prognoza popytu wskazuje, że popyt może w 2035 r. wzrosnąć nawet o około 5% w stosunku do poziomu z 2024 r. Wzrost liczby pasażerów zależy będzie przede wszystkim od wielkości wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Należy jednak mieć na uwadze, że przewidywana, na podstawie prognoz Banku Danych Lokalnych GUS (opracowanych na podstawie spisu powszechnego z 2021 r.), liczba mieszkańców powiatu do 2035 r. będzie ulegać niewielkim wahaniom, by 2035 r. osiągnąć poziom 0,46% wyższy od stanu na koniec 2023 r.



**Rys. 10. Prognoza popytu do 2035 r.**

Źródło: opracowanie własne.

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

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

- bezpośredniość;
- punktualność;
- częstotliwość.

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

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zwłaszcza w obliczu zagrożeń epidemiologicznych, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem wdrożenia zrównoważonego transportu jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny a indywidualny. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie na terenach pozamiejskich powinien kształtować się docelowo w proporcji 25% transport publiczny – 75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę pogorszenie sytuacji budżetów jednostek samorządu terytorialnego w Polsce oraz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, spowodowanych niekorzystnym odbiorem transportu publicznego w okresie pandemii, poziom ten będzie w najbliższych latach trudny do osiągnięcia.

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

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

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

### 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego na obszarze powiatu tworzy:

- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Stara Kiszewa;
- sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez gminę Nowa Karczma;
- sieć komunikacji miejskiej w Kościerzynie;
- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji komercyjnej.

Wg stanu na dzień 31 marca 2025 r. powiat, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, uruchomił przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem środków z FRPA na 9 liniach komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Jedynym operatorem świadczącym usługi na tych liniach było Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA. Całkowita długość linii komunikacyjnych w ramach tej sieci wynosiła 401,1 km.

W tabeli 12 przedstawiono linie funkcjonujące w ramach powiatowych przewozów pasażerskich z dofinansowaniem z FRPA, organizowane przez powiat według stanu na dzień 31 marca 2025 r.

**Tab. 12 Linia komunikacyjna funkcjonująca w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat kościerski – stan na 31 marca 2025 r.**

| Nr ewidencyjny linii | Nr handlowy linii | Przebieg   | Wzkm planowane w 2025 r. |
|----------------------|-------------------|--|--------------------------|
| 2206 0104 U          | 450               | Kościerzyna – Żukowo – Gdańsk                      | 318 070,8                |
| 2206 0105 U          | 454               | Garczyn – Liniewo – Nowa Karczma – Kościerzyna     | 49 491,0                 |
| 2206 0106 U          | 454               | Kościerzyna – Nowy Barkoczyn – Garczyn             | 65 313,8                 |
| 2206 0107 U          | 451               | Kościerzyna – Grabowo Kościerskie – Nowa Karczma   | 41 238,8                 |
| 2206 0108 U          | 452               | Kościerzyna – Grabowo Kościerskie – Sztofrowa Huta | 14 664,0                 |

| Nr ewidencyjny linii | Nr handlowy linii | Przebieg   | Wzkm planowane w 2025 r. |
|----------------------|-------------------|--|--------------------------|
| 2206 0109 U          | 453               | Kościerzyna – Nowa Karczma – Stary Wiec – Szartarpy – Nowa Karczma – Kościerzyna | 22 534,0                 |
| 2206 0110 U          | 470               | Kościerzyna – Łubiana – Dziemiany – Trzebuń                                      | 121 579,8                |
| 2206 0111 U          | 456               | Stara Kiszewa – Lipy – Stara Kiszewa – Kościerzyna                               | 14 174,0                 |
| 2206 0112 U          | 457, 461          | Kościerzyna – Wielki Klincz – Stara Kiszewa – Góra – Stara Kiszewa               | 85 050,6                 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

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

**Tab. 13. Liczba kursów wykonywanych na liniach funkcjonujących w ramach powiatowych przewozów pasażerskich w dniu powszednim nauki szkolnej, w dniu powszednim poza okresem nauki szkolnej, w sobotę i w niedzielę – stan na 31 lipca 2024 r.**

| Nr linii     | Nr handlowy | Dni nauki szkolnej |           | Dni robocze poza dniami nauki szkolnej |           | Soboty, niedziele i święta          |                                     |
|--------------|-------------|--------------------|-----------|--|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|
|              |             | tam                | powrót    | tam                                    | powrót    | tam                                 | powrót                              |
| 2206 0104 U  | 450         | 10                 | 9         | 9                                      | 9         | 4                                   | 4                                   |
| 2206 0105 U  | 454         | 4                  | 3         | 1                                      | 3         | nie funkcjonuje                     |                                     |
| 2206 0106 U  | 454         | 4                  | 4         | 1                                      | 3         | 2 <sup>1</sup>                      | 2 <sup>1</sup>                      |
| 2206 0107 U  | 451         | 4                  | 6         | 3                                      | 3         | nie funkcjonuje                     |                                     |
| 2206 0108 U  | 452         | 1                  | 1         | 3                                      | 3         | nie funkcjonuje                     |                                     |
| 2206 0109 U  | 453         | 2                  |           | nie funkcjonuje                        |           | nie funkcjonuje                     |                                     |
| 2206 0110 U  | 470         | 6                  | 6         | 4                                      | 5         | nie funkcjonuje                     |                                     |
| 2206 0111 U  | 456         | 1                  |           | nie funkcjonuje                        |           | nie funkcjonuje                     |                                     |
| 2206 0112 U  | 457, 461    | 8                  | 11        | 5                                      | 7         | nie funkcjonuje                     |                                     |
| <b>RAZEM</b> |             | <b>41</b>          | <b>40</b> | <b>26</b>                              | <b>33</b> | <b>6<sup>1</sup>, 4<sup>2</sup></b> | <b>6<sup>1</sup>, 4<sup>2</sup></b> |

<sup>1</sup> w soboty

<sup>2</sup> w niedziele i święta

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

Na liniach powiatowych organizowanych przez powiat kościerski wg stanu na dzień 31 marca 2025 r. wykonywano 81 kursów w dni powszednie nauki szkolnej, 59 kursów w dni robocze poza dniami nauki szkolnej oraz 12 kursów w soboty i 8 kursów w niedziele i święta.

Komplementarne w stosunku do powiatowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są połączenia autobusowe organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego, Starostę Powiatu Starogardzkiego oraz Wójta Gminy Stara Kiszewa. Połączenia te funkcjonują w ramach linii użyteczności publicznej i również realizowane są z wykorzystaniem dopłat z FRPA. Dodatkowo od 1 września 2025 r. na obszarze gminy Nowa Karczma ma zostać uruchomionych 19 linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, również z wykorzystaniem dopłat z FRPA. Gmina Nowa Karczma uzyskała dofinansowanie do funkcjonowania tych linii do końca 2030 r. W tabeli 14 przedstawiono linie komunikacyjne organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego (obejmujące trasami powiat kościerski), Starostę Powiatu Starogardzkiego, Wójta Gminy Stara Kiszewa oraz Wójta Gminy Nowa Karczma (planowane).

**Tab. 14. Połączenia o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego (obejmujące trasami powiat kościerski), Starostę Powiatu Starogardzkiego, Wójta Gminy Stara Kiszewa oraz Wójta Gminy Nowa Karczma (planowane) – stan na 31 marca 2025 r.**

| Lp.                                      | Relacja   | Operator  |
|--|---|---|
| <b>Marszałek Województwa Pomorskiego</b> |   |   |
| 1.                                       | Kościerzyna – Gdańsk  | PKS Gdańsk sp. z o.o.                                     |
| 2.                                       | Bytów – Gdańsk  | PKS w Bytowie SA  |
| 3.                                       | Kościerzyna – Chojnice  | PKS w Starogardzie Gdańskim SA<br>PKS Chojnice sp. z o.o. |
| 4.                                       | Kościerzyna – Starogard Gdański, Kościerzyna – Skarszewy, Kościerzyna – Sulęczyno i Kościerzyna – Egiertowo | PKS w Starogardzie Gdańskim SA                            |
| <b>Starosta Powiatu Starogardzkiego</b>  |   |   |
| 1.                                       | Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Kościerzyna  | PKS w Starogardzie Gdańskim SA                            |
| 2.                                       | Starogard Gdański – Bączek – Skarszewy – Koźmin – Stara Kiszewa   | PKS w Starogardzie Gdańskim SA                            |
| 3.                                       | Góra – Skarszewy – Starogard Gdański – Owidz  | PKS w Starogardzie Gdańskim SA                            |
| <b>Wójt Gminy Stara Kiszewa</b>          |   |   |
| 1.                                       | Góra – Stara Kiszewa przez Lipy   | Przewóz Osób ROBUS<br>Synak Robert                        |
| 2.                                       | Olpuch Bestra Suka – Stara Kiszewa przez Konarzyny  | Przewóz Osób ROBUS<br>Synak Robert                        |

| Lp.  | Relacja   | Operator                           |
|--|---|------------------------------------|
| 3.   | Stara Kiszewa – Bartoszylas   | Przewóz Osób ROBUS<br>Synak Robert |
| 4.   | Stara Kiszewa – Górne Maliki przez Kobyle   | Przewóz Osób ROBUS<br>Synak Robert |
| 5.   | Stara Kiszewa – Nowa Kiszewa-Chrósty przez Nowe Polaszki  | Przewóz Osób ROBUS<br>Synak Robert |
| <b>Wójt Gminy Nowa Karczma<sup>1</sup></b> |   |                                    |
| 1.   | Nowa Karczma Szkolna – Grabówko   | b.d.                               |
| 2.   | Nowa Karczma Szkolna – Szumleś Królewski  | b.d.                               |
| 3.   | Nowa Karczma Szkolna – Lubieszyniek   | b.d.                               |
| 4.   | Nowa Karczma Szkolna – Szatarpy – Guzy -Nowa Karczma Szkolna  | b.d.                               |
| 5.   | Nowa Karczma Szkolna – Grabówko – Szumleś Królewski – Nowa Karczma Szkolna                                | b.d.                               |
| 6.   | Nowa Karczma Szkolna – Grabówko – Szumleś Królewski – Szatarpy – Guzy – Nowa Karczma Szkolna              | b.d.                               |
| 7.   | Lubań Czarlińskich – Mały Lubań – Rekownica – Mały Lubań – Lubań Czarlińskich                             | b.d.                               |
| 8.   | Lubań Czarlińskich – Nowy Barkoczyn   | b.d.                               |
| 9.   | Lubań Czarlińskich – Stary Barkoczyn – Liniewko Kościerskie – Lubań Czarlińskich                          | b.d.                               |
| 10.  | Lubań Czarlińskich – Mały Lubań – Rekownica – Stary Barkoczyn – Liniewko Kościerskie – Lubań Czarlińskich | b.d.                               |
| 11.  | Lubań Czarlińskich – Liniewko Kościerskie – Stary Barkoczyn – Rekownica – Mały Lubań – Lubań Czarlińskich | b.d.                               |
| 12.  | Grabowo Kościerskie Słoneczna – Śledziowa Huta  | b.d.                               |
| 13.  | Grabowo Kościerskie Słoneczna – Grabowska Huta  | b.d.                               |
| 14.  | Grabowo Kościerskie Słoneczna – Sztofrowa Huta  | b.d.                               |
| 15.  | Grabowo Kościerskie Słoneczna – Grabowska Huta – Sztofrowa Huta – Grabowo Kościerskie Słoneczna           | b.d.                               |
| 16.  | Grabowo Kościerskie Słoneczna – Nowa Karczma  | b.d.                               |
| 17.  | Nowa Karczma Szkolna – Grabówko   | b.d.                               |
| 18.  | Nowa Karczma Szkolna – Szumleś Królewski  | b.d.                               |
| 19.  | Nowa Karczma Szkolna – Lubieszyniek   | b.d.                               |

<sup>1</sup> planowane uruchomienie linii z dniem 01.09.2025 r. Operator nie został jeszcze wybrany.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

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

- Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA;
- Przewóz Osób ROBUS Synak Robert;
- MAX-BUS s.c. M.Stefanowski & A.Grzędzicki Somonino.

W tabeli 15 przedstawiono wykaz przewozów komercyjnych na terenie powiatu kościerskiego, wg stan na dzień 31 marca 2025 r. funkcjonujących na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kościerskiego.

**Tab. 15. Przewozy komercyjne na terenie powiatu kościerskiego funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kościerskiego – stan na 31 marca 2025 r.**

| Nr zezwolenia | Relacja   | Przewoźnik                     | Liczba kursów                 |        |           |
|---------------|---|--------------------------------|-------------------------------|--------|-----------|
|               |   |                                | dni powszednie nauki szkolnej | sobota | niedziela |
| 4             | Kościerzyna – Łubiana – Korne – Tuskowy                                       | PKS w Starogardzie Gdańskim SA | 14                            | -      | -         |
| 18            | Kościerzyna – Sarnowy – Foshuta – Stara Kiszewa – Konarzyny                   |                                | 12                            | -      | -         |
| 21            | Kościerzyna – Wielki Podleś – Kościerzyna                                     |                                | 5                             | -      | -         |
| 28            | Kościerzyna – Stara Kiszewa – Lipy  |                                | 1                             | -      | -         |
| 31            | Kościerzyna – Wielki Klincz – Stary Bukowiec – Stare Polaszki – Stara Kiszewa |                                | 1                             | -      | -         |
| 42            | Kościerzyna – Sarnowy – Stare Polaszki – Stara Kiszewa                        |                                | 1                             | -      | -         |
| 58            | Kościerzyna – Wielki Klincz – Stara Kiszewa – Chwarzno                        |                                | 1                             | -      | -         |
| 59            | Garczyn – Liniewo – Nowa Karczma – Kościerzyna                                |                                | 1                             | -      | -         |
| 60            | Kościerzyna – Nowy Barkoczyn – Garczyn  |                                | 1                             | -      | -         |

| Nr ze-zwole-nia | Relacja  | Przewoźnik  | Liczba kursów                  |        |           |
|-----------------|--|---|--------------------------------|--------|-----------|
|                 |  |   | dni po-wszednie nauki szkolnej | sobota | niedziela |
| 61              | Kościerzyna – Grabowo Kościerskie – Sztofrowa Huta | PKS w Starogardzie Gdańskim SA                      | 4                              | -      | -         |
| 62              | Kościerzyna – Łubiana – Dzie-miany – Raduń         |   | 2                              | -      | -         |
| 30              | Kościerzyna – Olpuch – Wiele – Karsin – Osowo      | Przewóz Osób ROBUS Synak Robert                     | 4                              | -      | -         |
| 49              | Wdzydze Kiszewskie – Koście-rzyna                  |   | 11                             | -      | -         |
| 48              | Liniewo – Nowa Karczma – Ko-ścierzyna              | MAX-BUS s.c. M.Stefanowski & A.Grzędzicki So-monino | 1                              | -      | -         |
| <b>Razem</b>    | -  | -   | <b>59</b>                      | -      | -         |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

Na liniach komercyjnych uruchamianych przez przewoźników prywatnych wg stanu na dzień 31 marca 2025 r. wykonywano kursy wyłącznie w dni powszednie nauki szkolnej – 59 kursów. Większość linii była bardzo ściśle powiązana ze stolicą powiatu – miastem Kościerzyna.

Sieć komunikacji miejskiej organizowanej przez miasto Kościerzynę, wg stanu na dzień 31 marca 2025 r. stanowiły trzy linie autobusowe, na których przejazdy dla pasażerów były bezpłatne. Kościerska komunikacja miejska obejmowała swoim zasięgiem wyłącznie miasto Kościerzynę – nie realizowano żadnych kursów do miejscowości położonych w okalającej miasto gminie wiejskiej.

Na linii nr 1 realizowano 40 kursów w dniu powszednim nauki szkolnej oraz 20 kursów w sobotę i w niedzielę. Na linii nr 2 realizowano 7 kursów w dniu powszednim nauki szkolnej. Natomiast na linii nr 3 realizowano 14 kursów w dniu powszednim nauki szkolnej oraz 6 kursów w sobotę i w niedzielę.

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

W kolejowym ruchu pasażerskim na obszarze powiatu kościerskiego funkcjonowało:

- dwie stacje: Kościerzyna i Lipusz;
- siedem przystanków osobowych: Dziemiany Kaszubskie, Garczyn, Kalisz Kaszubski, Lipuska Huta, Łubiana, Raduń i Skorzewo.

Stacja kolejowa w Kościerzynie ma istotne znaczenie w obsłudze kolejowego ruchu pasażerskiego. W 2023 r. znalazła się w zestawieniu stacji kolejowych na 907. miejscu w Polsce. W tabeli 16 zaprezentowano dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych w 2023 r. zlokalizowanych na obszarze powiatu kościerskiego.

**Tab. 16. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych na obszarze powiatu kościerskiego w 2023 r.**

| Stacja / przystanek kolejowy | Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę] | Średnia dobowa liczba zatrzymań | Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie |
|------------------------------|--|---------------------------------|---|
| Dziemiany Kaszubskie         | 20-49                                    | 3                               | od 5 do 10                              |
| Garczyn                      | 0-9                                      | 3                               | od 0 do 2                               |
| Kalisz Kaszubski             | 0-9                                      | 3                               | od 0 do 2                               |
| Kościerzyna                  | 200-299                                  | 23                              | od 5 do 10                              |
| Lipuska Huta                 | 0-9                                      | 3                               | od 0 do 2                               |
| Lipusz                       | 20-49                                    | 3                               | od 5 do 10                              |
| Łubiana                      | 10-19                                    | 3                               | od 2 do 5                               |
| Raduń                        | 0-9                                      | 3                               | od 0 do 2                               |
| Skorzewo                     | 0-9                                      | 21                              | od 0 do 2                               |

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), dostęp: 31.03.2025 r.

Dla mieszkańców powiatu kościerskiego, największe znaczenie ma linia kolejowa nr 201 na odcinku Kościerzyna – Gdynia. Pociągi tej relacji zaspokajają potrzeby komunikacyjne miejscowości generujących duży ruch turystyczny i cieszą się dużym obłożeniem. Stanowią istotny element oferty przewozowej w ramach transportu publicznego, zapewniając lokalnej społeczności połączenie z miastem wojewódzkim, wspierając tym samym lokalny rynek pracy.

Pozostałe przewozy kolejowe uczestniczą w ograniczonym stopniu w przemieszczeniach pasażerów na obszarze powiatu kościerskiego.

#### 4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Zgodnie z założeniami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom możliwości przemieszczania się, a gdzie

utrudniony jest dostęp przy pomocy innego środka komunikacji. Oferta publicznego transportu zbiorowego powinna zapewniać także możliwość skorzystania z niej w sytuacji rezygnacji z podróży samochodem osobowym oraz w relacjach, w których występują duże potoki podróżnych. Co do zasady połączenia publicznym transportem zbiorowym powinny być tak kształtowane, aby możliwa była ich integracja z innymi środkami transportu, np. w węzłach przesiadkowych, a w przypadku ich braku, trasy linii i rozkłady jazdy powinny umożliwiać bezpośredni dojazd do najważniejszych celów podróży.

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

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

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych w stosunku do obszaru powiatu;
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującą koncentracją przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

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

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

Ważnym elementem organizacji jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłami integracyjnymi zlokalizowanymi na obszarze powiatu w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą korzystać z samochodu osobowego, dojazd i powrót do tych miejsc w ciągu jednego dnia. Komunikacja organizowana przez

powiat w godzinach porannego (od ok. godz. 5:30 do ok. godz. 9) i popołudniowego (od ok. 14 do ok. godz. 17) szczytu komunikacyjnego z uwagi na napełnienia powinna uwzględniać dojazd bezpośredni do lub z centrum miasta, jako głównego punktu podróży, zaś w pozostałych godzinach oraz w weekendy kursy planowane powinny być do centrów przesiadkowych.

W okresie obowiązywania planu przyjmuje się organizowanie przez powiat sieci połączeń autobusowych wskazanych w tabeli 17.

Graficznie sieć proponowanych połączeń powiatowych przedstawiona została na rysunku 11, a także w Załączniku nr 1 do planu.

**Tab. 17. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu kościerskiego**

| Nr ewidencyjny linii | Nr handlowy linii | Przebieg  |
|----------------------|-------------------|---|
| 2206 0104 U          | 450               | Kościerzyna – Żukowo – Gdańsk   |
| 2206 0105 U          | 454               | Garczyn – Liniewo – Nowa Karczma – Kościerzyna                                  |
| 2206 0106 U          | 454               | Kościerzyna – Nowy Barkoczin – Garczyn  |
| 2206 0107 U          | 451               | Kościerzyna – Grabowo Kościerskie – Nowa Karczma                                |
| 2206 0108 U          | 452               | Kościerzyna – Grabowo Kościerskie – Sztofrowa Huta                              |
| 2206 0109 U          | 453               | Kościerzyna – Nowa Karczma – Stary Wiec – Szatarpy – Nowa Karczma – Kościerzyna |
| 2206 0110 U          | 470               | Kościerzyna – Łubiana – Dziemiany – Trzebuń                                     |
| 2206 0111 U          | 456               | Stara Kiszewa – Lipy – Stara Kiszewa – Kościerzyna                              |
| 2206 0112 U          | 457, 461          | Kościerzyna – Wielki Klincz – Stara Kiszewa – Góra – Stara Kiszewa              |
| 2206 0113 U          | -                 | Kościerzyna – Nowa Karczma – Głodowo – Szatarpy – Nowa Karczma – Kościerzyna    |
| -                    | 455               | Kościerzyna – Nowa Karczma – Wysin – Skarszewy                                  |
| -                    | 460               | Kościerzyna – Sarnowy – Foshuta – Stara Kiszewa – Konarzyny                     |
| -                    | 460               | Kościerzyna – Stara Kiszewa – Lipy  |
| -                    | 460               | Kościerzyna – Sarnowy – Stare Polaszki – Stara Kiszewa                          |
| -                    | 461               | Kościerzyna – Wielki Klincz – Stary Bukowiec – Stare Polaszki – Stara Kiszewa   |
| -                    | 461               | Kościerzyna – Wielki Klincz – Stara Kiszewa – Chwarzno                          |
| -                    | 463, 464          | Kościerzyna – Wielki Podleś – Kościerzyna                                       |
| -                    | 465               | Kościerzyna – Zblewo – Starogard Gdański  |
| -                    | 470               | Kościerzyna – Łubiana – Dziemiany – Raduń                                       |
| -                    | 470, 471          | Kościerzyna – Łubiana – Korne – Tuskowy   |

| Nr ewidencyjny linii | Nr handlowy linii | Przebieg   |
|----------------------|-------------------|--|
| -                    | 475               | Kościerzyna – Stężycza – Gostomie  |
| -                    | 475               | Kościerzyna – Stężycza – Sulęcyno  |
| -                    | 476               | Kościerzyna – Stężycza – Podjazzy  |
| -                    | 30                | Kościerzyna – Olpuch – Wiele – Karsin – Osowo                                    |
| -                    | b.d.              | Kościerzyna – Nowe Polaszki – Stare Polaszki – Czerniki – Kobyle – Góra – Zblewo |
| -                    | b.d.              | Wdzydze Kiszewskie – Kościerzyna   |
| -                    | b.d.              | Liniewo – Nowa Karczma – Kościerzyna   |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

W ramach sieci połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej zakłada się funkcjonowanie linii autobusowych łączących siedziby gmin z siedzibą powiatu. Przyjmuje się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy i powroty z pracy oraz szkół. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – także w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego. W okresie planowania zakłada się rozwój sieci linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski.



**Rys. 11. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatu kościerskiego**

Źródło: opracowanie własne.

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

W tabeli 18 przedstawiono proponowane liczby kursów powiatowej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.

**Tab. 18. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej**

| Nr linii    | Nr handlowy | Dni nauki szkolnej |        | Dni robocze poza dniami nauki szkolnej |        | Soboty, niedziele i święta |                |
|-------------|-------------|--------------------|--------|--|--------|----------------------------|----------------|
|             |             | tam                | powrót | tam                                    | powrót | tam                        | powrót         |
| 2206 0104 U | 450         | 10                 | 9      | 9                                      | 9      | 4                          | 4              |
| 2206 0105 U | 454         | 4                  | 3      | 1                                      | 3      | nie funkcjonuje            |                |
| 2206 0106 U | 454         | 5                  | 5      | 1                                      | 3      | 2 <sup>1</sup>             | 2 <sup>1</sup> |
| 2206 0107 U | 451         | 4                  | 6      | 3                                      | 3      | nie funkcjonuje            |                |
| 2206 0108 U | 452         | 3                  | 3      | 3                                      | 3      | nie funkcjonuje            |                |
| 2206 0109 U | 453         | 2                  |        | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| 2206 0110 U | 470         | 6                  | 6      | 4                                      | 5      | nie funkcjonuje            |                |
| 2206 0111 U | 456         | 1                  |        | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| 2206 0112 U | 457, 461    | 8                  | 11     | 5                                      | 7      | nie funkcjonuje            |                |
| 2206 0113 U | -           | 1                  |        | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 455         | 4                  | 4      | 2                                      | 2      | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 460         | 6                  | 6      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 460         | 1                  | -      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 460         | 1                  | -      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 461         | 1                  | -      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 461         | 1                  | -      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 463, 464    | 3                  | 2      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 465         | 4                  | 4      | 2                                      | 2      | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 470         | 1                  | 1      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 470, 471    | 7                  | 7      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 475         | 2                  | 2      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 475         | 4                  | 4      | 2                                      | 2      | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 476         | 2                  | 2      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |
| -           | 30          | 2                  | 2      | nie funkcjonuje                        |        | nie funkcjonuje            |                |

| Nr linii     | Nr handlowy | Dni nauki szkolnej |           | Dni robocze poza dniami nauki szkolnej |           | Soboty, niedziele i święta          |                                     |
|--------------|-------------|--------------------|-----------|--|-----------|-------------------------------------|-------------------------------------|
|              |             | tam                | powrót    | tam                                    | powrót    | tam                                 | powrót                              |
| -            | b.d.        | 2                  | 2         | nie funkcjonuje                        |           | nie funkcjonuje                     |                                     |
| -            | b.d.        | 6                  | 5         | nie funkcjonuje                        |           | nie funkcjonuje                     |                                     |
| -            | b.d.        | 1                  | -         | nie funkcjonuje                        |           | nie funkcjonuje                     |                                     |
| <b>RAZEM</b> |             | <b>92</b>          | <b>84</b> | <b>32</b>                              | <b>39</b> | <b>6<sup>1</sup>, 4<sup>2</sup></b> | <b>6<sup>1</sup>, 4<sup>2</sup></b> |

<sup>1</sup> w soboty

<sup>2</sup> w niedziele i święta

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Kościerzynie.

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

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

Komunikacja publiczna organizowana przez powiat będzie wymagać ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku ze względu na wymaganą aktualizację „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego”.

Organizowana przez powiat linia komunikacyjna przebiega w większości przez obszary o zabudowie wiejskiej, zalesione o niezbyt dużej intensywności zabudowy. Długie przebiegi międzyprzystankowe i znaczna deniwelacja trasy, miejscami krętej, nie są odpowiednie do eksploataowania taboru elektrycznego. Nie przewiduje się więc wykorzystania na liniach komunikacyjnych organizowanych przez Powiat autobusów elektrycznych. Wykorzystywanie autobusów zeroemisyjnych będzie być może zasadne po uruchomieniu w przyszłości kolejnych tras obejmujących obszary o intensywnej zabudowie.

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

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

### **4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe**

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

W planie transportowym dla województwa pomorskiego wskazano dworzec kolejowy w Kościerzynie jako regionalny węzeł integracyjny. W ramach rewitalizacji rejonu stacji kolejowej Kościerzyna w jej sąsiedztwie wybudowano węzeł integracyjny z funkcjonalnością dworca autobusowego (nowe stanowiska odjazdowe autobusów z wiatami nad miejscami zatrzymania autobusów i oczekiwania pasażerów) oraz parkingu Park&Ride. Liczba połączeń autobusowych obejmujących swoimi trasami nowy węzeł integracyjny systematycznie rośnie, ale według stanu na dzień 31 marca 2025 r. wciąż większość kursów komunikacji regionalnej realizowana była z pominięciem nowego węzła. Autobusy w większości kursowały z i do dotychczasowego dworca autobusowego zlokalizowanego w centrum miasta, oddalonego o około 2 km od dworca kolejowego.

W przypadku sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat zaleca się aby funkcję węzłów przesiadkowych pełniły przystanki:

- Lipusz – przystanki: autobusowy Lipusz, skrzyżowanie oraz autobusowy i kolejowy Lipusz, dworzec kolejowy, oddalone od siebie o około 2,2 km;
- Dziemiany – przystanek autobusowy i kolejowy (Dziemiany Kaszubskie), oddalone od siebie o około 0,8 km;
- Skorzewo – przystanek autobusowy i kolejowy, oddalone od siebie o około 1 km;
- Łubiana – przystanek autobusowy przy drodze krajowej nr 20 oraz kolejowy, oddalone od siebie o około 1,6 km.

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

Wszystkie węzły i przystanki powinny być oświetlone (wraz z dojściem do nich). Informacja przystankowa powinna zawierać pełną informację o ofercie przewozowej, stosowane rozwiązania taryfowe, niezbędne regulaminy oraz schematy połączeń. Informacja ta powinna być zamieszczona w sposób zapobiegający aktom wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 8 m, odpowiadającej odległości pomiędzy początkiem pierwszych i końcem drugich drzwi standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z obu stron – od strony nadjeżdżającego pojazdu i od strony przeciwnej. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzony zintegrowany węzeł przesiadkowy posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji

oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Zintegrowany węzeł przesiadkowy zapewni swobodne przemieszczanie się osobom z niepełnosprawnościami i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz bezpieczeństwo wszystkim podróżnym – poprzez zainstalowany system monitoringu z rejestracją lub poprzez służby porządkowe. Maksymalna odległość pomiędzy przystankami różnych operatorów nie będzie większa niż 200 m.

## 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

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

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

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

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

Według stanu na dzień 31 marca 2025 r. Powiat Kościerski finansował przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych przez niego organizowanych, z udziałem środków z FRPA oraz z dotacji z tytułu honorowania ulg ustawowych. W 2024 r. dofinansowanie z FRPA na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez Powiat wyniosło 1 460,7 tys. zł.

Finansowanie przewozów użyteczności publicznej z dopłatami z FRPA wymaga udziału własnego organizatora – jednostki samorządu terytorialnego – w wysokości co najmniej 10% deficytu linii, powiększonego o rozsądny zysk operatora. Wkład własny Powiatu na funkcjonowanie zleczanych przez niego przewozów w 2024 r. wyniósł 125,1 tys. zł.

Z powodu konkurencji samochodów osobowych, przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne, pozostawiając jedynie kursy o największych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego stawała się coraz

niższa, co w rezultacie powoduje ryzyko wykluczenia społecznego dla grup mieszkańców nieposiadających samochodów osobowych, nieposiadających prawa jazdy, czy o ograniczonej zdolności do poruszania się.

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

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

Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać straty przychodów wynikające z wprowadzonych ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiologiczną i innymi zdarzeniami;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych;
- zapewnić możliwie wszystkim mieszkańcom dojazd do sieci połączeń kolejowych i autobusowych zapewniających dojazd ośrodków regionalnych i subregionalnych.

W modelu zarządzania publicznym transportem zbiorowym obowiązującym dla Powiatu Kościerskiego to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie dopłatę do świadczonych usług, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji. Powiat, analogicznie jak inne jednostki organizujące publiczny transport zbiorowy, zmuszony jest przekazywać na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego dodatkowe środki z innych dochodów Powiatu.

Według stanu na dzień 31 marca 2025 r. Powiat wykorzystywał do realizacji usług przewozowych jednego operatora – PKS w Starogardzie Gdańskim SA – realizującego przewozy na podstawie umowy nr K.7140.13.2023, obowiązującej do 31 grudnia 2025 r. Szacunkową wielkość pracy eksploatacyjnej określono w tej umowie na 1 461,0 tys. km.

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

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

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z dopłat przekazywanych Powiatowi oraz z tytułu dotacji wynikającej z utraconych przychodów operatora, związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty i rozsądnego zysku ze środków budżetu Powiatu, z tytułu wykonywania przewozów generujących straty, uwzględniając ww. element rekompensaty, jako wkład własny organizatora;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe Powiatu, dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

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

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

Finansowanie organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów pomocowych krajowych i unijnych.

Gmina Miejska Kościerzyna zrealizowała projekt inwestycyjny „Budowa węzła integracyjnego Kościerzyna połączona z rewitalizacją i adaptacją dworca kolejowego oraz utworzeniem komunikacji zbiorowej w Powiecie Kościerskim” o wartości 43,0 mln zł, z dofinansowaniem z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, Działanie 9.1. Transport miejski, w kwocie 28,6 mln zł. Projekt ten obejmował budowę węzła integracyjnego w Kościerzynie wraz z rewitalizacją i adaptacją dworca kolejowego, budową parkingu P+R, utworzeniem tras rowerowych o długości ponad 15 km oraz zakupem taboru autobusowego (5 szt.) dla potrzeb komunikacji miejskiej.

Ważnym projektem dla powiatu kościerskiego była także prowadzona przez GDDKiA budowa obwodnicy Kościerzyny w ciągu drogi krajowej nr 20. Budowa tej drogi o długości ponad 7,6 km z czterema węzłami drogowymi, przyczyniła się do wyeliminowania ruchu tranzytowego z obszaru zwartej zabudowy miejskiej, poprawiając warunki ruchu lokalnego w mieście, w tym także dla transportu zbiorowego.

W horyzoncie finansowania 2021-2027 Unii Europejskiej miasto Kościerzyna, Gmina Kościerzyna i Gmina Nowa Karczma przewidują realizację przedsięwzięć inwestycyjnych „Mobilność miejska. Rozwój infrastruktury transportowej (Lokalnych Tras Rowerowych) na terenie ZIT MOF Kościerzyna”, w ramach których planowana jest budowa niemal 30 km lokalnych tras rowerowych o charakterze ciągów rowerowo-piesznych w miejscach wysokiej mobilności mieszkańców.

## 6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

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

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Do czynników, które w największym stopniu wpływają na wybór środka transportu zalicza się:

- dostępność – swoboda przemieszczania się bez zbędnej straty czasu np. na przesiadki lub szukanie miejsca parkingowego;
- warunki przestrzenne – odległość od/do przystanku, dostępność miejsc parkingowych w miejscu zamieszkania lub pracy;
- warunki atmosferyczne – wybór rodzaju transportu jest ściśle powiązany z panującymi warunkami atmosferycznymi;
- czas – całkowity czas podróży, dotarcie z/na przystanek, czas oczekiwania.

Mieszkańcy na terenie powiatu kościerskiego mają do wyboru trzy rodzaje środków transportu:

- indywidualny;
- autobusowy;
- kolejowy.

Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym na obszarze powiatu pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski. Rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny jest obsługa całego jego obszaru z zapewnieniem odpowiedniej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer ma problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

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

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

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

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.4 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób z niepełnosprawnościami w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

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

Uwzględniając potrzeby osób z niepełnosprawnościami w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji organizowanej przez powiat, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;

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

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

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

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

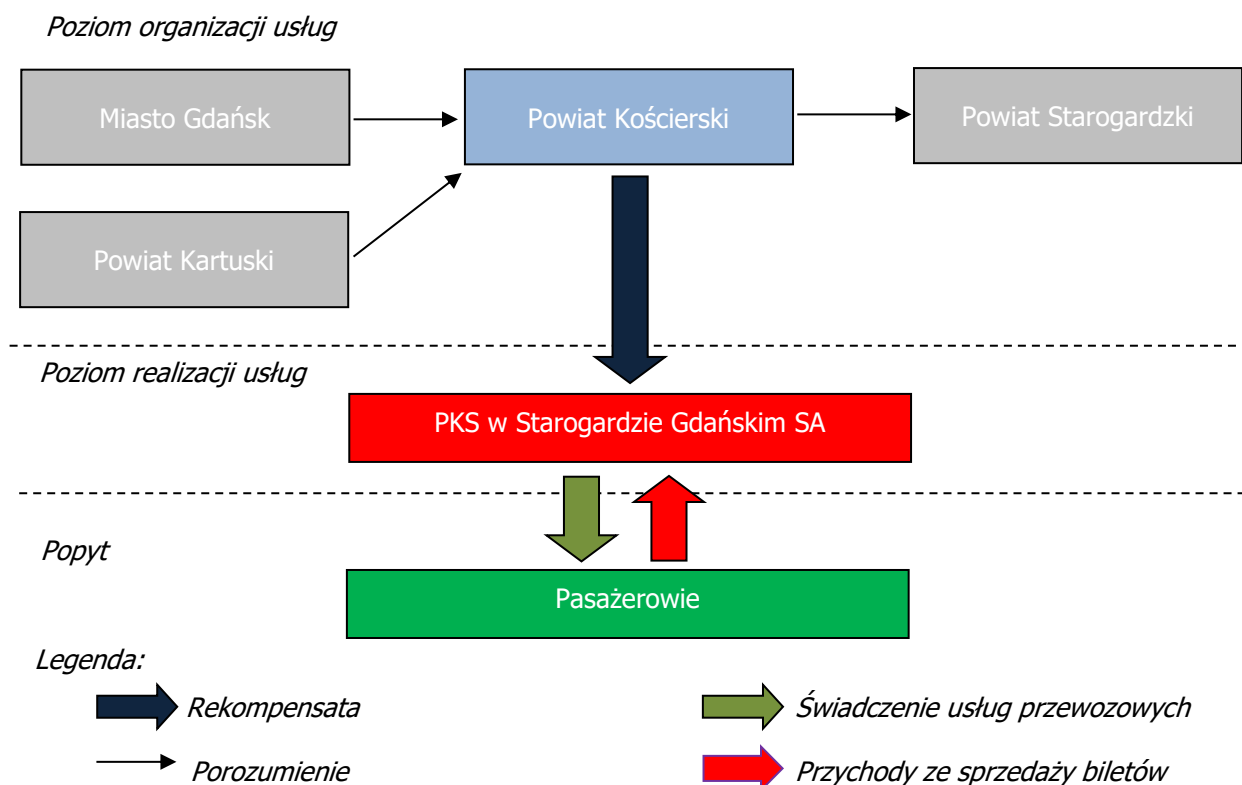
## 7. Organizacja rynku przewozów

### 7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest Starosta Powiatu Kościerskiego. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Nie przewiduje się samodzielnego wykonywania zadania organizatora – ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w granicach powiatu kościerskiego, natomiast nie wyklucza się udziału w takim zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym utworzonym przez innego organizatora, np. przewozów wojewódzkich.

Zadania organizatora wypełnia Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego w Kościerzynie, ul. 3 Maja 8A, 83-400 Kościerzyna.

Schemat aktualnej organizacji rynku transportu publicznego w powiecie przedstawiono na rysunku 12.



**Rys. 12. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w powiecie kościerskim w 2025 r.**

Źródło: opracowanie własne.

Wg stanu na dzień 31 marca 2025 r. powiat kościerski wykorzystywał do realizacji usług przewozowych jednego operatora – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim SA – realizującego przewozy na podstawie umowy nr K.7140.13.2023 o świadczenie usług w zakresie powiatowych przewozów osób o charakterze użyteczności publicznej, zawartej w dniu 28 grudnia 2023 r. na okres 2 lat, tj. do 31 grudnia 2025 r. Przedmiotem umowy było świadczenie usług przewozowych na 9 liniach komunikacyjnych na obszarze powiatu kościerskiego.

Przy zawieraniu obecnie obowiązującej umowy z operatorem przyjęto model „netto” oznaczający, że wpływy z biletów stanowią przychód operatora, który otrzymuje rekompensatę w wysokości kosztów funkcjonowania przewozów, liczonych jako iloczyn wykonanej liczby wozokilometrów oraz określonej w umowie stawki jednostkowej kosztów. Operator zajmuje się, zgodnie z umową, emisją, dystrybucją, sprzedażą i kontrolą biletów oraz windykacją należności za jazdę bez ważnego biletu. Taryfę opłat ustala organizator.

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

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

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

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

zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów je realizujących w odniesieniu do przewozów organizowanych przez Powiat, przedstawiono w tabeli 19.

Skoncentrowanie większości funkcji organizatorskich w Wydziale Komunikacji Starostwa Powiatowego, jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym potencjalnie efektywne kształtowanie oferty przewozowej oraz jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W przypadku organizowania większej liczby linii należy jednak rozważyć możliwość powołania jednostki organizacyjnej do realizacji zadań w tym zakresie, najlepiej opartej na związku powiatowo-gminnym, który będzie miał większą możliwość pozyskania środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

**Tab. 19. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie kościerskim – 2025 r.**

| Funkcja organizatorska   | Podmiot realizujący funkcję                      |
|--|--|
| Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej  | <b>Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego</b> |
| Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu   | <b>Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego</b> |
| Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> <li>– standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców</li> <li>– korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców</li> <li>– funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych</li> <li>– funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego</li> <li>– systemu informacji dla pasażera</li> </ul> | <b>Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego</b> |
| Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej  | <b>Organizator/Operator</b>                      |
| Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora  | <b>Powiat Kościerski</b>                         |

| Funkcja organizatorska  | Podmiot realizujący funkcję                      |
|---|--|
| Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów            | <b>Powiat Kościerski</b>                         |
| Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego  | <b>Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego</b> |
| Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego   | <b>Powiat Kościerski</b>                         |
| Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1262), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego | <b>Rada Powiatu Kościerski</b>                   |
| Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego  | <b>Operator</b>                                  |
| Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 23 ustawy o ptz i art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007   | <b>Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego</b> |

Źródło: opracowanie własne.

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

Dodatkowo powiat kościerski posiadał porozumienia zawarte z:

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

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

- miastem Gdańsk i powiatem kartuskim zawarte w dniu 12 grudnia 2019 r. na podstawie, którego Powiat Kościerski przyjmuje wykonanie zadań publicznych polegających na organizacji przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich relacji Kościerzyna – Powiat Kartuski – Miasto Gdańsk, na linii autobusowej w relacji Kościerzyna – Egiertowo – Żukowo – Gdańsk. Porozumienie zawarto na czas nieokreślony. Wszelkie koszty związane z realizacją porozumienia ponosi powiat kościerski.

## 7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

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

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

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

Gdy organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego wprowadzi do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane, zaleca się aby do tej integracji przystąpił także Starosta Powiatu Kościerskiego jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

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

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu kościerskiego;

- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

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

Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

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

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

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r. – przedstawiono w tabeli 20.

**Tab. 20. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r.**

| Postulat przewozowy   | Docelowy pożądany poziom realizacji usług   |
|-----------------------|---|
| <b>Bezpośredniość</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów</li> <li>▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową (komercyjną i użyteczności publicznej) wszystkich miejscowości powyżej 200 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami</li> </ul>   |
| <b>Częstotliwość</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową</li> <li>▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 200 mieszkańców</li> <li>▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami</li> <li>▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych</li> <li>▪ dostosowanie godzin odjazdu i przyjazdu środków transportowych do typowych godzin pracy i nauki</li> </ul>   |
| <b>Dostępność</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym</li> <li>▪ utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km<sup>2</sup></li> <li>▪ stosowanie taboru co najmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej</li> <li>▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące</li> <li>▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach</li> <li>▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni</li> </ul> |

| Postulat przewozowy | Docelowy pożądany poziom realizacji usług  |
|---------------------|--|
| <b>Informacja</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków</li> <li>▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów</li> <li>▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych w Internecie</li> <li>▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych</li> </ul>           |
| <b>Koszt</b>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej</li> <li>▪ wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów okresowych</li> <li>▪ uruchomienie automatycznego systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez Internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych</li> <li>▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu</li> </ul> |
| <b>Niezawodność</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych</li> <li>▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej</li> <li>▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99%</li> <li>▪ sukcesywna odnowa taboru autobusowego</li> <li>▪ bieżące informowanie potencjalnych pasażerów o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu, np. poprzez informacje publikowane w Internecie, poprzez aplikację mobilną, czy też powiadomienia SMS</li> </ul>                               |
| <b>Prędkość</b>     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej</li> <li>▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych</li> <li>▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego</li> <li>▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy</li> </ul>  |
| <b>Punktualność</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10%</li> <li>▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1%</li> <li>▪ wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego</li> </ul>  |

| Postulat przewozowy | Docelowy pożądaný poziom realizacji usług  |
|---------------------|--|
| <b>Rytmiczność</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy</li> <li>▪ osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii</li> </ul>  |
| <b>Wygoda</b>       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ systematyczna wymiana najstarszego taboru</li> <li>▪ uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat</li> <li>▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu</li> <li>▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych</li> <li>▪ uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej</li> <li>▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zaskoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb</li> </ul> |

Źródło: opracowanie własne.

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

## 9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

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

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest m.in. podawanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym.

W związku z powyższym, zaleca się, aby docelowy system informacji dla pasażerów obejmował:

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

prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;

- zintegrowaną informację w Internecie i poprzez strony oraz aplikacje mobilne, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

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

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

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

## 10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju publicznego transportu w powiecie kościerskim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Zrównoważony rozwój jest to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat Kościerski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatu ze szczególnym uwzględnieniem zasady wynikającej z art. 24 ustawy o pracownikach samorządowych (t.j. Dz. U. 2024 poz. 1135) – „Do podstawowych obowiązków pracownika samorządowego należy dbałość o wykonywanie zadań publicznych oraz o środki publiczne, z uwzględnieniem interesu publicznego oraz indywidualnych interesów obywateli”.

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

Przeciętne napełnienie, wynikające z badań marketingowych prowadzonych w różnych środkach transportu publicznego, w autobusach dla linii międzypowiatowych wynosi około 10 osób, a w pociągu – około 35 osób. Średnie napełnienie samochodu osobowego w podróżach międzypowiatowych wynosi przeciętnie do 1,5 osoby (w tym kierowca), a w dojazdach do pracy – 1,3 osoby. Oznacza to, że na jeden autobus i pociąg w ruchu przypada odpowiednio 7 i 20 samochodów osobowych.

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

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

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

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

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

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

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;

- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, w tym w Internecie oraz z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;
- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacja barier dojścia, budowa systemów parkingowych P&R, B&R i K&R oraz peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i z niepełnosprawnościami, a także emitującego mniej spalin i hałasu;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów (wakacje, ferie) należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu udziału w strukturze podróży komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania zaleca się następujące rozwiązania w kształtowaniu oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników

badania potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.
3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym – na obecną chwilę przepisy tego nie regulują.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzone analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.

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

## 11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

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

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

- niedostateczny poziom rentowności linii komunikacyjnych spowodowany niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostateczne zaangażowanie samorządów w utrzymaniu oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematyczne ograniczanie zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostateczny poziom finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmierny wzrost cen paliw i energii;
- występowanie katastrof, w tym drogowych;
- występowanie innych zdarzeń o charakterze siły wyższej, np. epidemii;
- brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego;
- zmiany legislacyjne dotyczące np. zamówień publicznych, zasad finansowania, przepisów podatkowych;
- konkurencję ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmiany w dostępności do środków pomocowych;
- wzrost wymogów z tytułu ochrony środowiska.

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

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

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat kościerski w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje

się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu transportowego dla powiatu kościerskiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 21 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającym bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

**Tab. 21. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu kościerskiego**

| Badany element planu  | Zakres i narzędzia badania  |
|---|---|
| <p><b>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom z niepełnosprawnościami</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach</li> <li>▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych</li> <li>▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kościerskim</li> <li>▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu</li> <li>▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące</li> <li>▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia</li> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego</li> <li>▪ liczba przystanków na 1 km<sup>2</sup></li> </ul> |
| <p><b>Ochrona środowiska</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin</li> <li>▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu</li> </ul>   |
| <p><b>Efektywność ekonomiczna transportu osób</b></p>                                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat kościerski</li> <li>▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat kościerski: dofinansowanie/koszty ogółem [%]</li> <li>▪ średnie napelnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej</li> <li>▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem</li> </ul>   |

| Badany element planu  | Zakres i narzędzia badania  |
|---|---|
| <p><b>Integracja transportu</b></p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy</li> <li>▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów</li> <li>▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską</li> </ul>                               |
| <p><b>System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej</b></p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej</li> <li>▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych</li> <li>▪ dostępność, poprawność i szczegółowość informacji pasażerskiej publikowanej w Internecie oraz za pomocą aplikacji mobilnych</li> </ul> |
| <p><b>Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych</b></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców</li> <li>▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych</li> </ul>  |

Źródło: opracowanie własne.

## 12. Konsultacje społeczne

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

Do udziału w konsultacjach byli uprawnieni wszyscy mieszkańcy obszaru objętego planem, jednostki organizacyjne i inne podmioty. Konsultacje odbyły się w okresie od 28 maja 2025 r. do 18 czerwca 2025 r.

Informacja o przygotowanym projekcie aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego” oraz o szczegółach konsultacji społecznych, podana została do publicznej wiadomości w:

- Biuletynie Informacji Publicznej;
- powiatowym portalu internetowym;
- na tablicy ogłoszeń w siedzibie Starostwa Powiatowego w Kościerzynie;
- prasie lokalnej – „Kurier Kaszubski”.

Konsultacje umożliwiły wyrażenie opinii w przedmiocie projektu dokumentu drogą elektroniczną – przesyłając uwagi na adres e-mailowy: [starostwo@powiatkoscierski.pl](mailto:starostwo@powiatkoscierski.pl).

Szczegółowy raport z konsultacji społecznych – zawierający wszystkie zgłoszone uwagi i sposób ich uwzględnienia – stanowi Załącznik nr 2 do planu transportowego.

Zgodnie z postanowieniami art. 13 ust. 2 ustawy o ptz, projekt aktualizacji planu został poddany uzgodnieniom z Prezydent Miasta Gdańska oraz Starostą Powiatu Kartuskiego. Prezydent Gdańska oraz Starosta Kartuski odnieśli się pozytywnie do przekazanego projektu i nie wnieśli uwag, ani opinii.

## Załącznik nr 1

### Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej w powiecie kościerskim



## **Załącznik nr 2**

### **– Raport z konsultacji społecznych**

Szczegółowy raport z konsultacji społecznych – zawierający wszystkie zgłoszone uwagi i sposób ich uwzględnienia – stanowi odrębne, wielostronicowe opracowanie.

## Spis tabel

|   |    |
|---|----|
| Tab. 1. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie kościerskim – stan na 31 grudnia 2023 r. ....   | 29 |
| Tab. 2. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatu kościerskiego w latach 2017-2023 – dane GUS.....  | 37 |
| Tab. 3. Współczynniki demograficzne powiatu kościerskiego w latach 2017-2023 .....  | 37 |
| Tab. 4. Struktura ludności powiatu kościerskiego w roku 2017, 2020 i 2023.....  | 38 |
| Tab. 5. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie kościerskim – porównanie 2013 i 2023 r. ....  | 39 |
| Tab. 6. Struktura podmiotów gospodarczych w gminach powiatu kościerskiego, w podziale na sektory ekonomiczne – stan na 31 grudnia 2024 r. ....  | 46 |
| Tab. 7. Liczba podmiotów gospodarczych w gminach powiatu kościerskiego pod względem wielkości – stan na 31 grudnia 2024 r. ....   | 47 |
| Tab. 8. Klasyfikacja strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza .....  | 49 |
| Tab. 9. Struktura autobusów PKS w Starogardzie Gdańskim w podziale na normy emisji spalin eksploatowanych na liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat kościerski – stan na 31 marca 2025 r.....  | 51 |
| Tab. 10. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2020-20242 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r.....   | 63 |
| Tab. 11. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2020-20242 r. oraz plan na 2025 r. i 2026 r. ....  | 64 |
| Tab. 12 Linia komunikacyjna funkcjonująca w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat kościerski – stan na 31 marca 2025 r. ....  | 69 |
| Tab. 13. Liczba kursów wykonywanych na liniach funkcjonujących w ramach powiatowych przewozów pasażerskich w dniu powszednim nauki szkolnej, w dniu powszednim poza okresem nauki szkolnej, w sobotę i w niedzielę – stan na 31 lipca 2024 r. ....  | 70 |
| Tab. 14. Połączenia o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego (obejmujące trasami powiat kościerski), Starostę Powiatu Starogardzkiego, Wójta Gminy Stara Kiszewa oraz Wójta Gminy Nowa Karczma (planowane) – stan na 31 marca 2025 r..... | 71 |

|   |     |
|---|-----|
| Tab. 15. Przewozy komercyjne na terenie powiatu kościerskiego funkcjonujące na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Kościerskiego – stan na 31 marca 2025 r. .... | 73  |
| Tab. 16. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych na obszarze powiatu kościerskiego w 2023 r. ....  | 75  |
| Tab. 17. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatu kościerskiego.....   | 77  |
| Tab. 18. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej .....   | 80  |
| Tab. 19. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie kościerskim – 2025 r.....   | 94  |
| Tab. 20. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2030 r.....   | 98  |
| Tab. 21. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego transportu publicznego dla powiatu kościerskiego .....   | 108 |

## Spis rysunków

|  |    |
|--|----|
| Rys. 1. Lokalizacja powiatu kościerskiego na tle Polski i województwa pomorskiego .....  | 31 |
| Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu kościerskiego<br>– stan na 31 grudnia 2023 r. ....   | 38 |
| Rys. 3. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza<br>ich liczby dla powiatu kościerskiego do 2035 r. ....       | 40 |
| Rys. 4. Główna sieć drogowa na obszarze powiatu kościerskiego .....  | 43 |
| Rys. 5. Sieć linii kolejowych na obszarze powiatu kościerskiego .....  | 45 |
| Rys. 6. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze powiatu kościerskiego.....  | 53 |
| Rys. 7. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych<br>przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym .....     | 55 |
| Rys. 8. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie<br>pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego ..... | 58 |
| Rys. 9. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie<br>pomorskim – wg wariantu 2 .....                      | 59 |
| Rys. 10. Prognoza popytu do 2035 r. ....   | 66 |
| Rys. 11. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na<br>obszarze powiatu kościerskiego .....             | 79 |
| Rys. 12. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w powiecie<br>kościerskim w 2025 r.....                              | 92 |

Działając na podstawie art. 10 ust. 1 w związku z art. 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz. U. z 2025 r. poz. 285 ze zm.) oraz uchwały Nr XXIX/107/2012 Rady Powiatu Kościerskiego z dnia 17 grudnia 2012r. w sprawie szczegółowego sposobu konsultowania z organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, projektów aktów prawa miejscowego dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji Zarząd Powiatu Kościerskiego przedstawia:

# POWIAT KOŚCIERSKI

S E R C E   K   A S Z U B



**RAPORT**  
**Z PRZEPROWADZONYCH KONSULTACJI**  
**W SPRAWIE PROJEKTU**  
**„PLANU ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU**  
**ZBIOROWEGO DLA POWIATU KOŚCIERSKIEGO”.**

Kościerzyna, lipiec 2025 r.

## **1. WPROWADZENIE.**

W okresie od 28 maja 2025r. do 18 czerwca 2025r. przeprowadzono konsultacje społeczne, dotyczące projektu aktualizacji „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego”.

Do przeprowadzenia konsultacji wykorzystano następujące instrumenty:

- 1) ogłoszenie na stronie internetowej Powiatu Kościerskiego, pod adresem: <http://www.powiatkoscierski.pl> w zakładce „Aktualności”;
- 2) ogłoszenie w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Kościerskiego pod adresem: <http://koscierzyna.e-bip.eu>;
- 3) ogłoszenie na tablicy ogłoszeń w siedzibie Starostwa Powiatowego w Kościerzynie, przy ul. 3 Maja 9c, w godzinach pracy urzędu;
- 4) ogłoszenie w prasie lokalnej: „Kurier Kaszubski”

Osobą upoważnioną do przeprowadzenia konsultacji oraz do udzielania informacji o przedmiocie i przebiegu konsultacji był Naczelnik Wydziału Komunikacji - Mariusz Sildatk.

## **2. PODSTAWA PRAWNA KONSULTACJI.**

- 1) Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tj.: Dz. U. z 2024r. poz. 1491).
- 2) Uchwała nr XXIX/107/2012 Rady Powiatu Kościerskiego z dnia 17 grudnia 2012r. w sprawie szczegółowego sposobu konsultowania z organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, projektów aktów prawa miejscowego dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji.
- 3) Uchwała Nr 112/64/2025 Zarządu Powiatu Kościerskiego z dnia 27 maja 2025r. w sprawie przeprowadzenia konsultacji w sprawie projektu „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego”.

## **3. PRZEDMIOT KONSULTACJI.**

Przedmiotem konsultacji społecznych był projekt „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Kościerskiego”.

#### **4. CEL KONSULTACJI.**

Celem przeprowadzonych konsultacji społecznych było uzyskanie opinii zainteresowanych mieszkańców oraz podmiotów z terenu Powiatu Kościerskiego, w zakresie konsultowanego dokumentu.

#### **5. FORMY KONSULTACJI.**

Konsultacje społeczne przeprowadzone zostały w terminie od 28 maja 2025r. do 18 czerwca 2025r. i miały charakter informacyjny.

W konsultacjach mogły brać udział osoby fizyczne zamieszkałe na terenie powiatu kościerskiego oraz podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tj.: Dz. U. z 2024r. poz. 1491) działające na terenie powiatu kościerskiego, w zakresie ich działalności statutowej.

Opinie mogły być składane za pomocą środków komunikacji elektronicznej, na adres e-mail: [starostwo@powiatkoscierski.pl](mailto:starostwo@powiatkoscierski.pl), bez konieczności opatrywania ich bezpiecznym podpisem elektronicznym.

Opinie powinny zawierać:

- a) tytuł projektu uchwały,
- b) wskazanie miejsca, do którego odnosi się uwaga (strona, wiersz),
- c) prezentowane stanowisko na temat wskazanego fragmentu,
- d) uzasadnienie stanowiska, o którym mowa w lit. c,
- e) proponowane brzmienie fragmentu, do którego odnosi się uwaga.

#### **6. ZAKRES KONSULTACJI.**

Przeprowadzone konsultacje miały charakter informacyjny. W konsultacjach mogły brać udział osoby fizyczne zamieszkałe na terenie powiatu kościerskiego oraz podmioty, o których mowa w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (tj.: Dz. U. z 2024r. poz. 1491) działające na terenie powiatu kościerskiego, w zakresie ich działalności statutowej.

#### **7. WNIOSKI, UWAGI I OPINIE ZGŁOSZONE W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH.**

Działając w oparciu o art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj.: Dz. U. z 2025r. poz. 285), Starosta Kościerski pismem z dnia 27 maja 2025r. zwrócił się do Starosty Kartuskiego oraz Prezydenta Miasta Gdańsk

o uzgodnienie projektu planu transportowego, w zakresie linii komunikacyjnych przebiegających na obszarze powiatu kartuskiego i Miasta Gdańsk. Prezydent Miasta Gdańsk pozytywnie zaopiniował projekt aktualizacji planu transportowego w zakresie linii komunikacyjnej Kościerzyna – Żukowo - Gdańsk. Natomiast Starosta Kartuski nie wniósł zastrzeżeń do planu.

Starosta Kościerski zwrócił się również do Burmistrza Miasta Kościerzyna oraz Wójtów Gmin z terenu powiatu kościerskiego z prośbą o zaopiniowanie projektu aktualizacji planu transportowego.

W ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych, swoje uwagi przekazały:

- 1) Gmina Stara Kiszewa i Gmina Zblewo, które wniosły o umieszczenie w planie transportowym linii Kościerzyna – Zblewo – Starogard Gdański (kurs całoroczny) oraz linii Kościerzyna – Nowe Polaszki – Stare Polaszki – Czerniki – Kobyle – Góra – Zblewo (w dni nauki szkolnej).

Wystąpiono również z prośbą o zaopiniowanie projektu aktualizacji do Powiatowej Rady Działalności Pożytku Publicznego zgodnie z zapisami uchwały nr XXIX/107/2021 Rady Powiatu Kościerskiego z dnia 17 grudnia 2021r. w sprawie szczegółowego sposobu konsultowania z organizacjami pozarządowymi i podmiotami wymienionymi w art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, projektów prawa miejscowego w dziedzinach dotyczących działalności statutowej tych organizacji. Przewodnicząca Powiatowej Rady Działalności Pożytku Publicznego przekazała informację, iż nikt z jej członków nie wniósł żadnych uwag do projektu.

W toku przeprowadzonych konsultacji społecznych wpłynęły następujące uwagi mieszkańców:

- 1) Pani Katarzyny Kowalczyk – w tabeli 17, w planie sieci połączeń nie ujęto linii Kościerzyna – Zblewo- Starogard. **Uzasadnienie:** ograniczenie możliwości dojazdu do szkoły oraz pracy i wykluczenie transportowe. **Wniosek:** dopisanie do tabeli linii Kościerzyna – Zblewo – Starogard.
- 2) Pan Łukasz Kowalczyk – w tabeli 17, w planie sieci połączeń nie ujęto linii Kościerzyna – Zblewo- Starogard, **Uzasadnienie:** ograniczenie możliwości dojazdu do szkoły oraz pracy i wykluczenie transportowe. **Wniosek:** dopisanie do tabeli linii Kościerzyna – Zblewo – Starogard.
- 3) Pani Patrycja Kiżewska – nieuwzględnienie w planie wszystkich obecnie funkcjonujących linii. **Uzasadnienie:** w planie nie ujęto wszystkich obecnie funkcjonujących linii, a w szczególności linii Kościerzyna – Zblewo - Starogard.

Umożliwia ona dotarcie do szkoły czy pracy wielu mieszkańcom obu powiatów.

**Wniosek:** ujęcie w planie wszystkich funkcjonujących linii w powiecie.

4) Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim S.A. – istotne pominięcie w tabeli 17 – planowanej sieci połączeń autobusowych, a mianowicie wykluczenie części istniejących linii, a w szczególności linii relacji Kościerzyna – Zblewo – Starogard Gdański, która obecnie stanowi ważny element oferty przewozowej, zapewniając skomunikowanie Powiatu Kościerskiego z Powiatem Starogardzkim.

**Uzasadnienie:** Linia Kościerzyna – Zblewo – Starogard Gdański pełni kluczową rolę w zapewnieniu mobilności mieszkańców obu powiatów, umożliwiając dostęp do ośrodków administracyjnych, edukacyjnych, zdrowotnych i rynków pracy. Jej potencjalna likwidacja znacząco utrudni podróżowanie i ograniczy dostępność transportową dla wielu osób. **Wniosek:** uzupełnienie w tabeli z planowaną siecią połączeń o obecnie funkcjonujące linie realizowane przez PKS Starogard Gdański linii: Kościerzyna – Zblewo – Starogard Gdański, Skarszewy – Wysin – Nowa Karczma – Kościerzyna, Kościerzyna – Stężycza – Gostomie, Góra – Skarszewy – Starogard Gdański – Owidz, Starogard Gdański – Skarszewy – Kościerzyna, Kościerzyna – Stężycza – Podjazy, Kościerzyna – Stężycza – Sulęczyno.

W wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz otrzymanych wniosków zasadne jest uwzględnienie zgłoszonych propozycji wnioskodawców, z wyjątkiem propozycji Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej w Starogardzie Gdańskim S.A. w zakresie linii komunikacyjnych: Góra – Skarszewy – Starogard Gdański – Owidz oraz Starogard Gdański – Skarszewy – Kościerzyna, której uwzględnienie nie jest uzasadnione.

Nieuwzględnienie wskazanych linii komunikacyjnych w planie transportowym Powiatu Kościerskiego spowodowane jest tym, iż Powiat Kościerski dnia 9 grudnia 2019r. powierzył Powiatowi Starogardzkiemu organizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. W związku z tym na tych liniach organizatorem jest Powiat Starogardzki.

**Przewodniczący posiedzenia Zarządu:**

**Starosta Kościerski**

**Grzegorz Zabrocki**

## Uzasadnienie

Obowiązek opracowania i aktualizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (zwanego dalej „planem transportowym”) nakłada na jednostki samorządu terytorialnego ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2025r., poz. 285).

Przedstawiony projekt planu transportowego spełnia wymogi ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. Nr 117, poz. 684).

Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 10 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, projekt planu transportowego został poddany konsultacjom społecznym, co poprzedziła informacja w przedmiotowej sprawie przekazana zainteresowanym w formie ogłoszenia Starosty Kościerskiego z dnia 27 maja 2025r. Wskazane ogłoszenie, zgodnie z uchwałą Zarządu Powiatu Kościerskiego nr 112/64/2025 z dnia 27 maja 2025r. zostało podane do publicznej wiadomości przez umieszczenie:

- w miejscowej prasie,
- na stronie internetowej Powiatu Kościerskiego, pod adresem: <http://www.powiatkoscierski.pl> w zakładce Aktualności oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Kościerskiego pod adresem: <http://koscierzyna.e-bip.eu>,
- na tablicy ogłoszeń w siedzibie Starostwa Powiatowego w Kościerzynie, przy ul. 3 Maja 9c, w godzinach pracy urzędu.

Wyłożenie projektu aktualizacji miało miejsce w dniach od 27 maja 2025r. do 18 czerwca 2025r., a z przeprowadzonych konsultacji sporządzono raport podsumowujący. Raport został opublikowany w Biuletynie Informacji Publicznej Powiatu Kościerskiego.

W ramach konsultacji społecznych, zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, Starosta Kościerski wystąpił do sąsiednich powiatów z wnioskiem o uzgodnienie opracowanego projektu planu transportowego, od których uzyskano pozytywne uzgodnienia w zakresie linii komunikacyjnych na obszarach ich właściwości.

Zgodnie z art. 9 ust. 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy jest aktem prawa miejscowego, co skutkuje obowiązkiem publikacji w wojewódzkim dzienniku urzędowym.

Mając powyższe na uwadze, podjęcie niniejszej uchwały jest konieczne i uzasadnione.