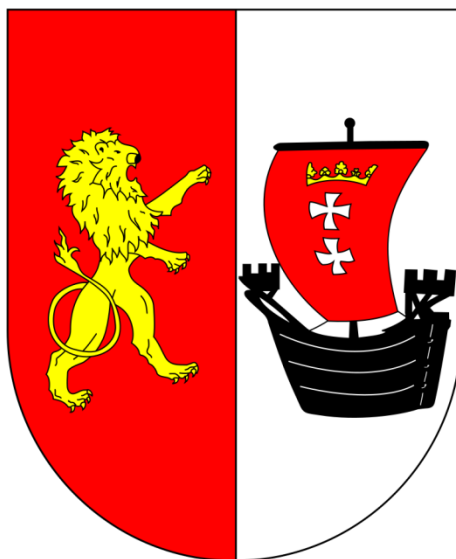


Powiat Gdański



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego

przygotowany przez

POLSKĄ IZBĘ GOSPODARCZĄ TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
I SPEDYCJI W WARSZAWIE

Al. Jerozolimskie 144
02-305 Warszawa
tel. 22-823-64-46 faks 22-822-19-20
pigtsis@pigtsis.pl



Opracował: Zespół pracowników PIGTSiS pod kierunkiem
Zdzisława Szczerbaciuka – Prezesa Zarządu

Warszawa, luty 2023 r.

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	2
1. WSTĘP.....	4
1.1. ROLA PLANU TRANSPORTOWEGO W ORGANIZACJI PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	4
1.2. KRÓTKI OPIS DOKUMENTU	7
1.3. POWIĄZANIE Z DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI.....	8
1.4. SŁOWNIK POJĘĆ UŻYWANYCH W DOKUMENCIE	8
2. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU OBJĘTEGO PLANEM TRANSPORTOWYM	12
2.1. POŁOŻENIE ORAZ PODZIAŁ ADMINISTRACYJNY	12
2.2. STRUKTURA SPOŁECZNA	13
2.2.1. Liczba mieszkańców	13
2.2.2. Struktura wiekowa ludności.....	14
2.2.3. Przyrost naturalny	15
2.2.4. Tendencje demograficzne na lata 2023 – 2028 a prognoza potrzeb przewozowych	16
2.3. RYNEK PRACY, BEZROBOCIE	17
2.4. AKTYWNOŚĆ ZAWODOWA MIESZKAŃCÓW	20
2.5. EDUKACJA I SZKOLNICTWO	23
2.5.1. Lokalizacja szkół na terenie Powiatu Gdańskiego przewidzianych do objęcia komunikacją.....	25
2.5.2. Prognoza potrzeb przewozowych uczniów na lata 2023 - 2028	30
2.6. MIEJSCA UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	30
2.7. INFRASTRUKTURA DROGOWA.....	31
2.7.1. Sieć dróg publicznych Powiatu Gdańskiego.....	31
2.7.2. Autostrady, drogi ekspresowe oraz krajowe.....	32
2.7.3. Drogi wojewódzkie	32
2.7.4. Drogi powiatowe	33
2.7.5. Drogi gminne.....	33
2.8. INFRASTRUKTURA KOLEJOWA.....	34
2.9. KOMUNIKACJA INDYWIDUALNA.....	35
3. ISTNIEJĄCA SIĘĆ REGULARNYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH OSÓB REALIZOWANYCH NA TERENIE POWIATU GDAŃSKIEGO.....	37
3.1. PRZEWOŹNICY I LINIE AUTOBUSOWE W KOMUNIKACJI POWIATOWEJ	39
3.1.1. Przewoźnicy.....	39
3.1.2. Regularne linie komunikacyjne.....	40
3.2. PRZEWOŹNICY I LINIE AUTOBUSOWE W KOMUNIKACJI WOJEWÓDZKIEJ I MIĘDZYWOJEWÓDZKIEJ	41
3.2.1. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego	41
3.2.2. Przewoźnicy.....	41
3.2.3. Regularne linie komunikacyjne.....	42
3.2.4. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego.....	43
3.3. PRZEWOŹNICY I LINIE AUTOBUSOWE W KOMUNIKACJI REALIZOWANEJ NA PODSTAWIE ZEZWOLEŃ UDZIELONYCH PRZEZ PREZYDENTA MIASTA GDAŃSKA	44
3.3.1. Przewoźnicy.....	44
3.3.2. Regularne linie komunikacyjne.....	45
3.4. PRZEWOŹNICY I LINIE AUTOBUSOWE W KOMUNIKACJI GMINNEJ	46
3.5. LINIE KOMUNIKACYJNE REGULARNE SPECJALNE	46
3.6. KOMUNIKACJA O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ.....	47
3.7. LICZBA LINII AUTOBUSOWYCH	48
3.7.1. Linie autobusowe ogółem	48
3.8. PRACA PRZEWOZOWA	51
3.8.1. Praca przewozowa według organów wydających dokumenty	51
3.9. TABOR AUTOBUSOWY	53
3.9.1. Dane GUS.....	53
3.9.2. Standard taboru.....	55
3.9.3. Potencjał przewozowy	55
3.10. GŁÓWNE KIERUNKI PRZEWOZÓW W KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ	57

3.10.1.	Autobusowa sieć komunikacyjna „siedziba powiatu – siedziby gminy”	58
3.10.2.	Autobusowa sieć komunikacyjna „połączenia pomiędzy poszczególnymi Gminami	63
3.10.3.	Autobusowa sieć komunikacyjna „Pruszcz Gdański – siedziby innych Powiatów”	65
3.10.4.	Autobusowa międzywojewódzka sieć komunikacyjna.....	67
3.10.5.	Autobusowa sieć komunikacyjna: siedziba Gminy – miejscowości w Gminie.....	68
3.11.	INFRASTRUKTURA W OBSŁUDZE PODRÓŻNYCH	70
3.11.1.	Przystanki autobusowe	70
3.11.2.	Miejscowości objęte komunikacją	74
3.12.	KOORDYNACJA POŁĄCZEŃ RÓŻNYCH RODZAJÓW ŚRODKÓW TRANSPORTU	76
3.13.	OGÓLNA OCENA I PODSUMOWANIE ISTNIEJĄCEGO STANU W PRZEWOZACH NA TERENIE POWIATU GDAŃSKIEGO.....	77
4.	OCENA POTRZEB PRZEWOZOWYCH I OKREŚLENIE PREFERENCJI MIESZKAŃCÓW... 81	
4.1.	IŁOŚĆ PRZEWOŻONYCH PASAŻERÓW. ZMIANY W NATĘŻENIU PODRÓŻNYCH	81
4.1.1.	Ilość przewożonych pasażerów wg GUS	81
4.1.2.	Ilość przewożonych pasażerów wg danych przewoźników	81
4.1.3.	Przewidywane zmiany w natężeniu podróży	81
5.	PLAN ORGANIZACJI SIECI TRANSPORTU ZBIOROWEGO O CHARAKTERZE UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ..... 83	
5.1.	OKREŚLENIE ZASAD ORGANIZACJI RYNKU PRZEWOZÓW	83
5.1.1.	Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego	83
5.1.2.	Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu.....	84
5.1.3.	Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego.....	85
5.2.	PROJEKTOWANE LINIE KOMUNIKACYJNE	86
5.2.1.	Plany rozwoju autobusowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej w kontekście uruchomienia komunikacji wojewódzkiej	86
5.2.2.	Projektowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Gdańskim.....	90
5.2.3.	Częstotliwość kursowania autobusów w planowanej komunikacji powiatowej.....	98
5.2.4.	Praca przewozowa w planowanej komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej 99	
5.2.5.	Zasadność uruchamiania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej	101
5.2.6.	Wytyczne do projektowania rozkładów jazdy w planowanej komunikacji powiatowej	102
5.2.7.	Etapy uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	103
5.2.8.	System taryfowy i ceny biletów	103
5.2.9.	Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych.....	104
5.3.	ZASADY OZNAKOWANIA ŚRODKÓW TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO	104
6.	OKREŚLENIE POŻĄDANEGO STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH..... 105	
6.1.	KRYTERIA OKREŚLANIA STANDARDU USŁUG PRZEWOZOWYCH.....	105
6.2.	DOSTĘPNOŚĆ PODRÓŻNYCH DO INFRASTRUKTURY PRYZSTANKOWEJ	107
6.3.	OKREŚLENIE WYMAGAŃ DLA TABORU AUTOBUSOWEGO JAKIM OPERATORZY POWINNI ŚWIADCZYĆ USŁUGI PRZEWOZOWE	108
6.4.	OCHRONA ŚRODOWISKA NATURALNEGO.....	108
7.	SPOSÓB ORGANIZOWANIA SYSTEMU INFORMACJI DLA PASAŻERA..... 109	
7.1.	SYSTEM INFORMACJI DLA PASAŻERA	109
8.	FINANSOWANIE USŁUG PRZEWOZOWYCH..... 110	
8.1.	ŹRÓDŁA FINANSOWANIA DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ.....	110
8.2.	KOSZTY DZIAŁALNOŚCI PRZEWOZOWEJ	112
8.3.	FINANSOWANIE INWESTYCJI	113
9.	PROGNOZY I MOŻLIWE KIERUNKI ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO	113
9.1.	MONITOROWANIE I WERYFIKACJA PLANU TRANSPORTOWEGO	113
10.	ZAŁĄCZNIKI..... 115	
	SPIS TABEL	116
	SPIS MAP.....	117
	SPIS WYKRESÓW.....	118

1. Wstęp

1.1. Rola Planu Transportowego w organizacji publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z zapisami prawa, organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, jest gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu), związek powiatów, związek powiatowo-gminny, związek metropolitalny, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343) (zwana dalej Ustawą) powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

- 1. planowanie rozwoju transportu,**
- 2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,**
- 3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.**

O skutecznym wykonywaniu pozostałych funkcji przesądza prawidłowa realizacja zadania planowania rozwoju transportu. Jedną z możliwych form realizacji tego zadania jest opracowanie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (plan transportowy).

Ustawa nakłada obowiązek opracowania planu transportowego na niektórych organizatorów. W przypadku planowanego organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej, obowiązek opracowania planu ma:

1. gmina:
 - a. licząca, co najmniej 50.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich,
 - b. której powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między gminami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
2. związek międzygminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin tworzących związek międzygminny;
3. powiat:
 - a. liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między powiatami, których obszar liczy łącznie, co najmniej 120.000

mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;

4. związek powiatów obejmujący obszar liczący, co najmniej 120.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze powiatów tworzących związek powiatów;
5. związek powiatowo – gminny obejmujący obszar liczący, co najmniej 80.000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny (od 1.01.2016 r.);
6. związek metropolitalny - na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w metropolitalnych przewozach pasażerskich;
7. województwo:
 - a. w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich,
 - b. któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na danym obszarze;
8. minister właściwy do spraw transportu - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym.

Gminy, związki międzygminne i powiaty o mniejszej liczbie mieszkańców, niż podano powyżej, mogą, ale nie muszą opracowywać planów transportowych. Plan transportowy uchwalony w gminie, powiecie, województwie jest aktem prawa miejscowego, co oznacza, że podlega kontroli w trybie przewidzianym dla tych aktów.

Powiat Gdański opracował w 2015 roku Plan Transportowy, który został przyjęty uchwałą nr XVI/103/2015 z dnia 30 listopada 2015 roku. Dokument ten wymaga aktualizacji i żeby mógł być pomocny w kształtowaniu polityki transportowej, Powiat Gdański zlecił jego aktualizację i powierzył ją Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie na podstawie umowy z dnia 30 sierpnia 2022 roku.

Niniejsze opracowanie w zakresie treści jest zgodne z art. 12 ust. 1 i ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz przepisami rozporządzenia 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].

Opracowany plan transportowy dla Powiatu Gdańskiego uwzględnia zapisy dokonane w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” - opracowany i ogłoszony przez Marszałka (Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego z dnia 13 marca 2014 r. poz. 1122 – Uchwała nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 roku). W przypadku, gdyby w przyszłości powstały plany transportowe opracowane przez zarząd związku powiatów, zarząd związku powiatowo-gminnego, zarząd związku metropolitarne, to również należałoby takie plany w przyszłości uwzględnić w aktualizowanym Planie dla Powiatu Gdańskiego.

Regulacja prawna, określona w art. 11 ust. 1 Ustawy, dotycząca uwzględniania w opracowywanym planie transportowym wojewódzkiego planu transportowego, ma na celu uporządkowanie działań i zapewnienie koordynacji rozwiązań w planach transportowych niższego szczebla administracji. W praktyce powoduje jednak, że plan transportowy opracowywany na najniższym poziomie, czyli w gminie, o ile nie zostaną wcześniej opublikowane plany ministra (został on opublikowany w dniu 04 grudnia 2020 r. w Dz. U. z 2020 r. poz. 2328), marszałka województwa i starosty, może wymagać aktualizacji po opublikowaniu planów transportowych administracji wyższego szczebla.

Ustawodawca wprowadził koordynację działań organizatorów różnych szczebli, tj. równoległego działania w trakcie projektowania planów, które są wykładane do wglądu we właściwych urzędach w wersji wstępnej przez organizatorów (art. 10 ust. 1 Ustawy), zwłaszcza, że projekty planów muszą być uzgadniane z sąsiednimi jednostkami samorządu terytorialnego tego samego szczebla (art. 13 ust. 1-3).

Podstawowy cel opracowania planu transportowego to poprawa jakości systemu transportowego i jego rozwój zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju. Jakość systemu transportowego powinna mieć wpływ na jakość życia mieszkańców i rozwój gospodarczy obszaru objętego planem transportowym, szczególnie w zakresie zaspokajania potrzeb przemieszczania się mieszkańców. Stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju będzie zapewniało równowagę między aspektami społecznymi, gospodarczymi, przestrzennymi oraz ochrony środowiska.

Tak sformułowany cel nadrzędny planu transportowego powinien być osiągnięty poprzez realizację następujących celów szczegółowych:

- Cel 1. Poprawa dostępności transportowej i jakości transportu – instrument poprawy warunków życia i usuwania barier rozwojowych.
- Cel 2. Poprawa efektywności funkcjonowania systemu transportowego – instrument zwiększania wydajności systemu z jednoczesnym ograniczaniem kosztów jego funkcjonowania.
- Cel 3. Integracja systemu transportowego – w układzie gałęziowym i terytorialnym.
- Cel 4. Wspieranie konkurencyjności gospodarki obszaru - instrument rozwoju gospodarczego.

- Cel 5. Poprawa bezpieczeństwa - redukcja liczby wypadków i ograniczenie ich skutków (zabici, ranni) oraz poprawa bezpieczeństwa osobistego użytkowników transportu.
- Cel 6. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i warunki życia, poprzez zmniejszenie emisji spalin.

1.2. Krótki opis dokumentu

Niniejszy Plan Transportowy został przygotowany przez Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie na zlecenie Powiatu Gdańskiego.

Z uwagi na fakt, iż poprzednio opracowany Plan Transportowy dla Powiatu Gdańskiego powstał w roku 2014 duża część zawartych w nim zapisów jest już nieaktualna. Na podstawie umowy z Powiatem Gdańskim, Polskiej Izbie Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji powierzono aktualizację Planu Transportowego, jednakże zakres prac pozwala przyjąć założenie, iż niniejsze opracowanie zostało przygotowane praktycznie od nowa.

Dokument obejmuje charakterystykę – zgodnie z założeniami – terenu Powiatu Gdańskiego, w tym gmin wchodzących w jego obszar, tj. miasta Pruszcz Gdański (gmina miejska) oraz siedmiu gmin wiejskich: Cedry Wielkie, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Przywidz, Pszczółki, Suchy Dąb, Trąbki Wielkie.

Opracowanie rozpoczyna się omówieniem całego obszaru objętego Planem Transportowym, prezentując go z punktu widzenia transportu oraz prognoz rozwojowych. Następnie analizowane są potrzeby przewozowe na tle istniejącej sieci komunikacyjnej i infrastruktury drogowej. W kolejnej części dokumentu zawarto charakterystykę obecnie działającej komunikacji oraz preferencji podróżnych w korzystaniu z transportu publicznego przez mieszkańców.

Następnie przedstawione są aspekty transportu zrównoważonego, uwarunkowania rozwoju transportu publicznego, zasady organizacji komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej oraz problemy ochrony środowiska naturalnego i dostępu do komunikacji dla osób niepełnosprawnych, wymagania w zakresie standardów i komfortu świadczonych usług przewozowych.

Dokument przedstawia propozycje możliwej organizacji funkcjonowania obowiązkowego Systemu Informacji Pasażerskiej.

W ostatnim rozdziale przedstawiono kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gdańskim oraz sposoby monitorowania tego rozwoju.

Opracowanie nie zawiera badań przepływu potoków pasażerskich, których zgodnie z zawartą umową nie zlecono.

1.3. Powiązanie z dokumentami strategicznymi

Plan Transportowy Powiatu Gdańskiego przygotowano uwzględniając założenia dotyczące komunikacji i transportu zawarte w:

- Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego – Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego z 13 marca 2014 r. poz. 1122 – UCHWAŁA NR XI/307/15 WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO z dnia 24 lutego 2014 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”;
- Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego – Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego z 5 stycznia 2016 r. poz. 35 – UCHWAŁA NR XVI/103/2015 RADY POWIATU GDAŃSKIEGO z dnia 30 listopada 2015 r. w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego”

1.4. Słownik pojęć używanych w dokumencie

L.p.	Pojęcie	Opis
1.	Plan Transportowy	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, określający w szczególności: 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej; 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych; 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych; 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu; 5) zasady organizacji rynku przewozów; 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, z uwzględnieniem zagadnień ochrony środowiska naturalnego, dostępu osób niepełnosprawnych oraz dostępności podróży do infrastruktury przystankowej; 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera; 8) linie komunikacyjne, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym, oraz planowany termin rozpoczęcia ich użytkowania. 9) kierunku rozwoju publicznego transportu zbiorowego.
2.	Organizator publicznego transportu zbiorowego	Właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze; organizator publicznego transportu zbiorowego jest „właściwym organem”, o którym mowa w przepisach

		rozporządzenia (WE) nr 1370/2007; Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gdańskim jest Starosta Gdański.
3.	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;
4.	Przewoźnik	Przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym - na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu; przewoźnicy będą rejestrowani od 1.07.2023 r. przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego; Przedsiębiorcy Ci będą wykonywali transport publiczny na własne ryzyko ekonomiczne. Ponadto w tych przewozach, wg aktualnie obowiązujących przepisów, obywatele nie będą mogli korzystać z przysługujących im uprawnień do ulgowych przejazdów. <i>[obecnie przewozy takie nie są realizowane]</i>
5.	Przewóz o charakterze użyteczności publicznej	Powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze; Tylko w tych przewozach obywatele nadal będą mieli prawo korzystać z przysługujących im uprawnień do ulgowych przejazdów.
6.	Publiczny transport zbiorowy	Powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej; Pojęcie to obejmuje również przewozy osób realizowane na podstawie ustawy o transporcie drogowym.
7.	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;
8.	Dworzec	Miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych;
9.	Przystanek komunikacyjny	Miejsce przeznaczone do wsiadania lub wysiadania pasażerów na danej linii komunikacyjnej, w którym umieszcza się informacje dotyczące w szczególności godzin odjazdów środków transportu, a ponadto, w transporcie drogowym, oznaczone zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2022 r., poz. 988, z późn. zm.);
10.	Sieć komunikacyjna	Układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;

11.	Linia komunikacyjna	Połączenie komunikacyjne na: a) sieci dróg publicznych albo b) liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo c) akwenach morskich lub wodach śródlądowych - wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
12.	Gminne przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
13.	Komunikacja miejska	Gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: a) miasta i gminy, b) miast, albo c) miast i gmin sąsiadujących - jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego, a także metropolitalne przewozy pasażerskie;
14.	Powiatowe przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
15.	Powiatowo-gminne przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, wojewódzkie i międzywojewódzkie;"
16.	metropolitalne przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
17.	Wojewódzkie przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiającą przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

18.	Międzywojewódzkie przewozy pasażerskie	Przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie;
19.	Zintegrowany system taryfowo-biletowy	Rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
20.	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;
21.	Rekompensata	Środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego; Mogą być przyznawane albo z tytułu utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ulg (ustawowych / wprowadzonych przez organizatora), albo poniesionych kosztów związanych ze świadczeniem usług w zakresie transportu zbiorowego, z uwzględnieniem wysokości tzw. „rozsądnego zysku”.

2. Charakterystyka obszaru objętego planem transportowym

2.1. Położenie oraz podział administracyjny

Powiat Gdański położony jest w centralnej części Województwa Pomorskiego i zajmuje powierzchnię 794 km², co stanowi niecałe 4,4% powierzchni województwa. Powiat Gdański graniczy od północy z miastem na prawach powiatu Gdańskiem, od wschodu z powiatami: kartuskim i kościerskim, od południa z powiatami: starogardzkim i tczewskim, a od wschodu z powiatami: malborskim i nowodworskim.

Powiat Gdański zamieszkuje 128.404 osób (stan w dniu 31.XII.2021), z czego 63.243 osób to mężczyźni, co stanowi 49,25% ogółu mieszkańców; kobiety stanowią 50,75% ogółu mieszkańców (65.161 osób). Spośród wszystkich mieszkańców Powiatu, aż 96.613 osób to mieszkańcy wsi (75,2%) a pozostałe 31.791 osób to mieszkańcy miast.

Powiat Gdański podzielony jest na:

- 1 gminę miejską: Pruszcz Gdański,
- 7 gmin wiejskich: Cedry Wielkie, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Przywidz, Pszczółki, Suchy Dąb, Trąbki Wielkie,
- 150 miejscowości w tym 1 miasto (Pruszcz Gdański),
- 119 sołectw.

Podział administracyjny Powiatu Gdańskiego



Mapa 1. Podział administracyjny Powiatu Gdańskiego

Spośród 150 miejscowości Powiatu, tylko 39 miejscowości* nie jest obsługiwanych regularną siecią komunikacji autobusowej (dotyczy komunikacji regularnej oraz komunikacji o charakterze użyteczności publicznej łącznie). Stanowi to 26,0% z ogółu miejscowości wiejskich. Najbardziej rozwiniętą sieć komunikacji autobusowej obserwuje się w gminach: Kolbudy (100%), Pszczółki (90,0%) oraz Pruszcz Gdański (87,5%) a najmniej w gminie Trąbki Wielkie (54,3%).

(*na podstawie obliczeń z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów; obliczono na podstawie ilości miejscowości objętych komunikacją do ogólnej ilości miejscowości)

Gmina	Cedry W.	Kolbudy	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd. (miejska)	Przywidz	Pszczółki	Suchy D.	Trąbki W.	RAZEM
Powierzchnia (km ²)	124	83	144	16	129	50	85	163	794
Liczba mieszkańców	6 778	20 468	36 809	31 791	6 034	10 681	4 245	11 598	128.404
Miasto	0	0	0	37 791	0	0	0		37791
Wieś	6 778	20 468	36 809	0	6 034	10 681	4 245	11 598	96613
Liczba miejscowości	14	15	32	1	33	10	10	35	150
Objętych komunikacją	8	15	28	1	23	9	8	19	111
%	57,1	100	87,5	100	69,7	90	80	54,3	74
Liczba szkół podstawowych	3	9	8	8	4	3	3	6	44
Liczba uczniów szkół podstawowych	576	3215	3228	3807	468	921	360	1 097	13672

Tabela 1. Podstawowe dane dotyczące gmin Powiatu Gdańskiego

Powierzchnia gmin wchodzących w skład Powiatu Gdańskiego oscyluje między 16 km² (miasto Pruszcz Gdański) a 163 km² (Trąbki Wielkie). Najwięcej osób zamieszkuje w gminie wiejskiej Pruszcz Gdański, w której ogólna liczba ludności stanowi prawie jedną trzecią ludności całego Powiatu Gdańskiego. Gmina Pruszcz Gdański łącznie z miastem Pruszcz Gdański liczy prawie 70 tys. mieszkańców tj. więcej niż połowa ludności całego powiatu. Najmniej ludną gminą jest gmina Suchy Dąb, gdzie mieszka 4.245 mieszkańców. Pokrycie komunikacyjne poszczególnych gmin oscyluje między 54,3% w gminie Trąbki Wielkie do 100% w gminie Kolbudy i mieście Pruszcz Gdański. *(Pokrycie komunikacyjne wyraża liczbę miejscowości objętych komunikacją, czyli takich, do których statystycznie w ciągu roku przynajmniej w jeden dzień jest kurs autobusu komunikacji regularnej).*

2.2. Struktura społeczna

2.2.1. Liczba mieszkańców

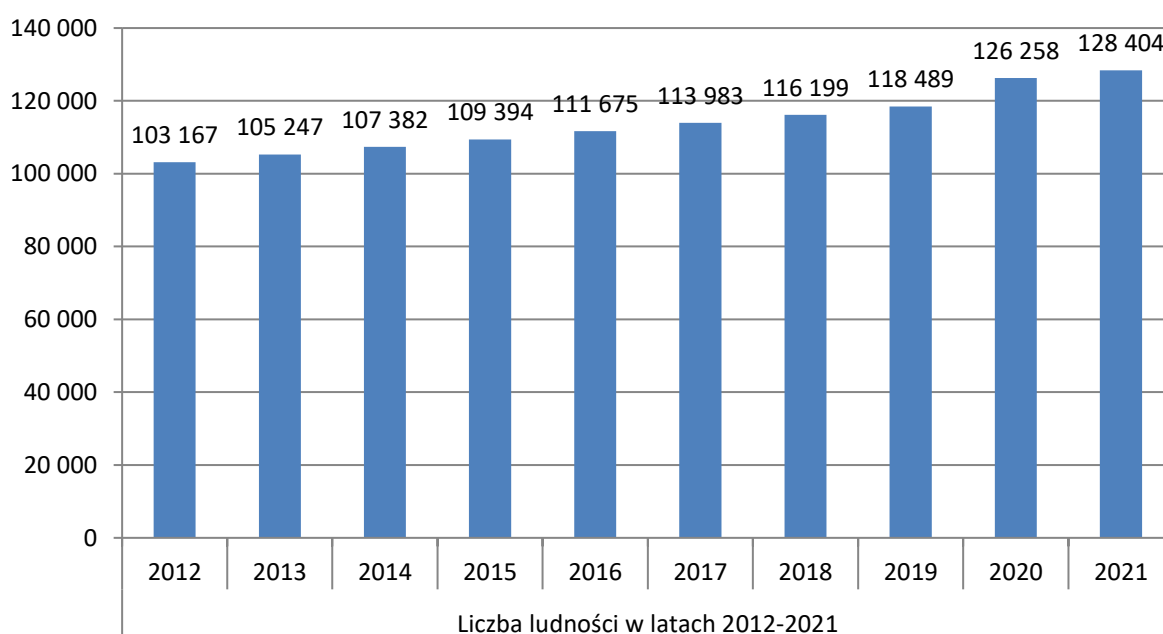
Powiat Gdański zamieszkiwany jest przez 128.404 mieszkańców. Liczba ludności począwszy od roku 2012 uległa systematycznemu wzrostowi.

Wahania liczby ludności z roku na rok wynoszą średnio ok. od 1,5 do 3% z tendencją wzrostową. Zmiany liczby ludności na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2012 – 2021 ilustruje tabela oraz wykres poniżej.

Jednostka	Liczba ludności w latach 2012-2021									
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Powiat gdański	103 167	105 247	107 382	109 394	111 675	113 983	116 199	118 489	126 258	128 404
Pruszcz Gdański - m	28 621	28 858	29 226	29 589	30 106	30 468	30 878	31 326	31 426	31 791
Cedry Wielkie	6 826	6 848	6 865	6 868	6 924	6 979	6 947	6 965	6 766	6 778
Kolbudy	15 004	15 307	15 591	15 908	16 359	16 826	17 417	17 839	20 040	20 468
Pruszcz Gdański	23 454	24 734	25 856	26 976	28 001	29 186	30 232	31 321	36 032	36 809
Przywidz	5 697	5 757	5 805	5 794	5 836	5 855	5 889	5 957	5 971	6 034
Pszczółki	8 731	8 837	9 005	9 136	9 235	9 425	9 568	9 713	10 436	10 681
Suchy Dąb	4 142	4 149	4 159	4 212	4 208	4 201	4 223	4 223	4 196	4 245
Trąbki Wielkie	10 692	10 757	10 875	10 911	11 006	11 043	11 045	11 145	11 391	11 598

Tabela 2. Liczba ludności Powiatu Gdańskiego w latach 2012 - 2021

Liczba ludności powiatu gdańskiego w latach 2012 - 2021



Wykres 1. Liczba ludności Powiatu Gdańskiego w latach 2012 - 2021

Analiza liczby ludności w poszczególnych gminach Powiatu Gdańskiego w latach 2012 – 2021 wskazuje na niewielkie aczkolwiek systematyczne zwiększanie się liczby ludności poszczególnych gmin powiatu. Obserwowane zjawisko jest analogiczne do wahań obserwowanych w odniesieniu do ludności całego Powiatu. Jest to zjawisko obserwowane w skali całego kraju i jest charakterystyczne dla gmin i powiatów będących w sąsiedztwie do dużych aglomeracji miejskich, w których dochodzi do migracji ludności z terenów miejskich.

2.2.2. Struktura wiekowa ludności

W ostatnich latach uległa zmianie struktura wiekowa ludności, obserwuje się systematyczny spadek udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym a wzrost w wieku poprodukcyjnym:

Lata	Ludność w wieku (osoby)			
	przedprodukcyjnym	produkcyjnym	poprodukcyjnym	ogółem
2012	23 197	67 411	12 559	103 167
2013	23 568	68 319	13 360	105 247
2014	23 941	69 300	14 141	107 382
2015	24 304	70 052	15 038	109 394
2016	24 907	70 839	15 929	111 675
2017	25 532	71 628	16 823	113 983
2018	26 025	72 497	17 677	116 199
2019	26 680	73 197	18 612	118 489
2020	29 365	77 245	19 648	126 258
2021	29 832	78 232	20 340	128 404

Tabela 3. Struktura wiekowa ludności Powiatu Gdańskiego w latach 2012 - 2021

Źródło: Opracowanie własne na podstawie bieżących danych GUS (31.XII.2021 roku)

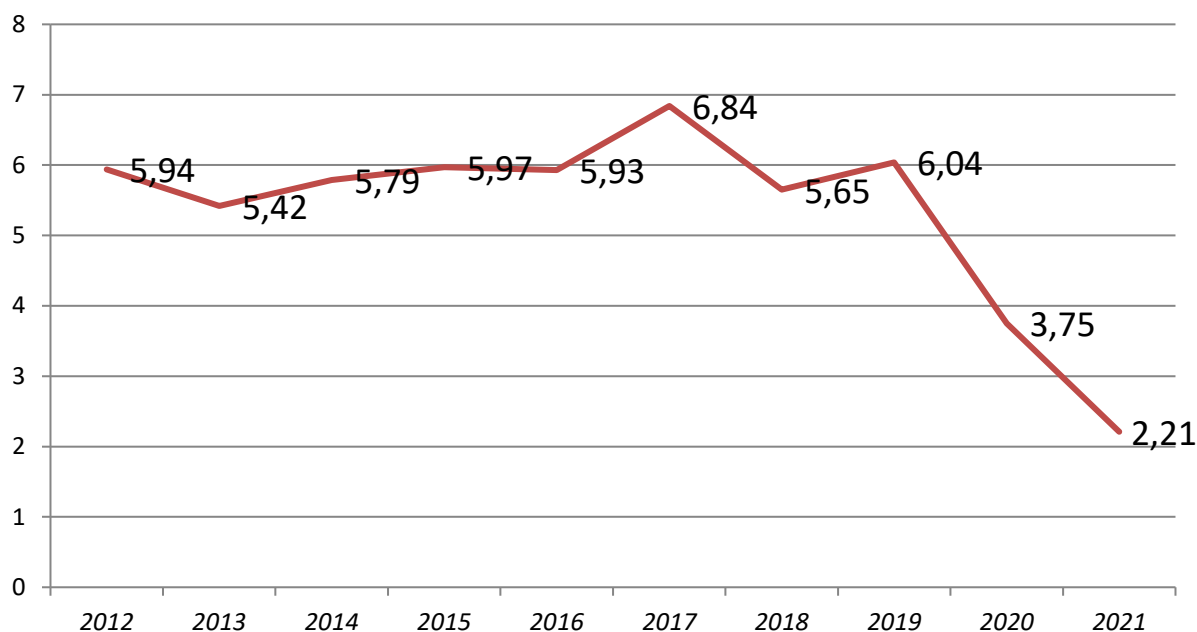
Struktura wiekowa ludności Powiatu Gdańskiego odbiega od średniej krajowej – dużo wyższy jest tu odsetek ludności w wieku przedprodukcyjnym (powiat 23,23%, kraj 18,34%), natomiast niższy w wieku produkcyjnym (powiat 60,93%, kraj 63,86%) i poprodukcyjnym (powiat 15,84%, kraj 17,84%). Powiat ma więc wyższy potencjał społeczny związany z faktem, iż liczba ludności w wieku przedprodukcyjnym jest wyraźnie większa. Na przestrzeni ostatnich kilku nawet kilkunastu lat występuje sukcesywne zmniejszanie się liczby ludności w wieku produkcyjnym kosztem ludności w wieku przedprodukcyjnym i poprodukcyjnym. Tendencja taka wskazuje na zmniejszenie się siły roboczej powiatu, jednakże w perspektywie długoterminowej wykazuje tendencje do skutecznej poprawy sytuacji w związku z intensywnym przyrostem ludności w wieku przedprodukcyjnym.

2.2.3. Przyrost naturalny

Korzystne tendencje dotyczące struktury społecznej potwierdza także wskaźnik przyrostu naturalnego. Wskaźnik w badanym okresie do roku 2012 cały czas osiąga wartości dodatnie, co powoduje, iż liczba ludności na terenie Powiatu Gdańskiego się zwiększa. Wskaźnik ten uśredniony dla całego kraju pod koniec 2021 roku osiągnął wartość -4,95.

Rok	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Przyrost naturalny	5,94	5,42	5,79	5,97	5,93	6,84	5,65	6,04	3,75	2,21

Tabela 4. Przyrost naturalny w Powiecie Gdańskim w latach 2012 – 2021

Przyrost naturalny w powiecie gdańskim w latach 2012-2021

Wykres 2. Przyrost naturalny w Powiecie Gdańskim w latach 2012 - 2021

Analiza danych dotyczących liczby ludności na terenie Powiatu Gdańskiego, która systematycznie wzrasta pozwala przyjąć tezę, iż może się to przełożyć na zwiększenie zainteresowania ze strony podróżnych oferowaną komunikacją autobusową. Tym nie mniej należy brać pod uwagę, że popyt na przewozy autobusowe zależy także od wielu innych czynników takich jak: rozwój indywidualnej komunikacji samochodowej, ceny biletów, standardu usług czy dopasowania oferty do potrzeb pasażerów. Wzrastająca liczba ludności oraz inne tendencje w strukturze wiekowej, mogą wskazywać i powinny wskazywać operatorom transportu publicznego, ale także organizatorom transportu publicznego na fakt, iż będzie miało to przełożenie na możliwe zwiększenie ilości pasażerów korzystających z komunikacji publicznej zarówno w kontekście komunikacji międzypowiatowej jak i wewnątrz powiatowej.

2.2.4. Tendencje demograficzne na lata 2023 – 2028 a prognoza potrzeb przewozowych

Analizując dane demograficzne Powiatu Gdańskiego, a w szczególności zmieniającą się rok do roku liczbę ludności w szczególności dla mieszkańców, którzy posiadają pewne ograniczenia w mobilności, tj. uczniów szkół oraz osób w wieku powyżej 65 roku życia należy przyjąć, iż liczba ludności zarówno w wieku szkolnym jak i produkcyjnym będzie wzrastać. Dane GUS wskazują, iż liczba ludności na terenie Powiatu Gdańskiego zwiększa się rok rocznie o ok. 1,5-2%, tj. średnio o 2000 osób w badanym okresie od 2012 do 2021 roku. Na tej podstawie można wnioskować, iż w roku 2028 powiat będzie zamieszkiwać ponad blisko 150 tys. osób. Liczba osób w wieku powyżej 65 roku życia, tj. w wieku poprodukcyjnym powinna tylko nieznacznie się zwiększać przy jednoczesnym niewielkim wzroście liczby osób w wieku przedprodukcyjnym i zmniejszaniu się liczby osób w wieku produkcyjnym. Skala

zwiększania się liczby ludności w wieku powyżej 65 lat powinna się w dalszym ciągu zwiększać przy jednoczesnym zmniejszaniu się liczby osób w wieku produkcyjnym. Jest to zjawisko niekorzystne, ale rekompensowane jest przez wzrost liczby osób w wieku przedprodukcyjny oraz ogólny wzrost liczby ludności, co wskazuje na dużą liczbę urodzeń oraz wzrost liczby osób w wieku powyżej 65 lat przy stosunkowo niskiej umieralności i wysokim przyroście naturalnym.

Powyższe wskazuje, iż postępujące starzenie się populacji przy jednoczesnym wzroście liczby osób w wieku przedprodukcyjnym powiatu może wymagać zapewnienie mieszkańcom o ograniczonej mobilności oraz uczniom szkół podstawowych dodatkowych połączeń autobusowych, przynajmniej w podstawowym zakresie tak, aby móc dotrzeć do szkoły, siedziby gminy czy powiatu oraz innych miejsc użyteczności publicznej, szczególnie do zakładów opieki medycznej.

2.3. Rynek pracy, bezrobocie

Sytuację na rynku pracy odzwierciedla wskaźnik stopy bezrobocia. Jest to wyrażony w procentach stosunek liczby zarejestrowanych bezrobotnych do liczby czynnej ludności, czyli pracujących i bezrobotnych, według stanu na koniec okresu sprawozdawczego. Miernik ten obliczany jest przez Główny Urząd Statystyczny.

Stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim, w końcu grudnia 2021 roku wyniosła 4,8% i była niższa o 0,5% w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Oznacza to spadek stopy bezrobocia w ujęciu rocznym. Analiza danych od roku 2010 wskazuje na stały spadek stopy bezrobocia rok rocznie, poza rokiem 2020, gdzie odnotowano wzrost w ujęciu do roku 2019.

Lp.	Rok	Stopa bezrobocia rejestrowanego (%)
1	2010	7,8
2	2011	7,4
3	2012	9,0
4	2013	9,5
5	2014	8,2
6	2015	6,1
7	2016	5,4
8	2017	4,5
9	2018	4,1
10	2019	3,7
11	2020	5,3
12	2021	4,8

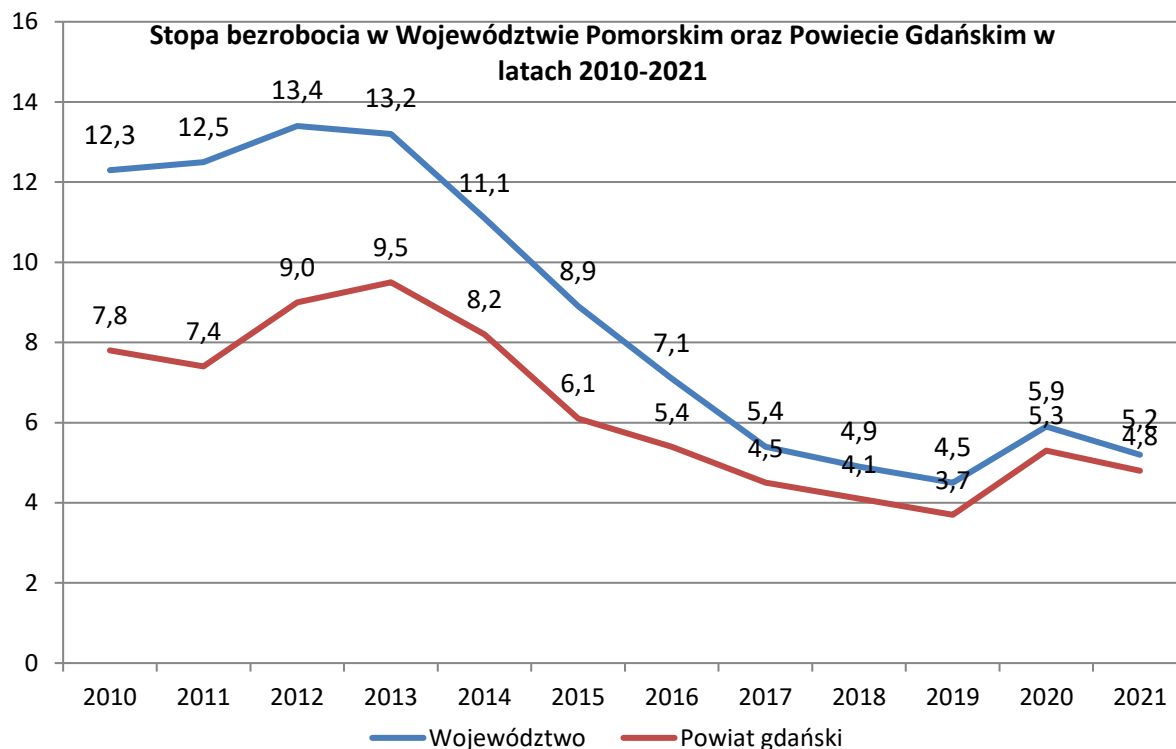
Tabela 5. Stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim w latach 2010-2021

W odniesieniu do danych województwa, stopa bezrobocia rejestrowanego w okresie na koniec grudnia 2021 roku była niższa o 0,4 %. Porównując dane na temat stopy bezrobocia w

Powiecie Gdańskim w zestawieniu z danymi w Województwie Pomorskim, widać, że bezrobocie w Powiecie Gdańskim jest zawsze niższe od danych wojewódzkich.

Stopa bezrobocia [%]	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Województwo	12,3	12,5	13,4	13,2	11,1	8,9	7,1	5,4	4,9	4,5	5,9	5,2
Powiat gdański	7,8	7,4	9,0	9,5	8,2	6,1	5,4	4,5	4,1	3,7	5,3	4,8

Tabela 6. Stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim oraz Województwie Pomorskim w latach 2010 – 2021



Wykres 3. Stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim oraz Województwie Pomorskim w latach 2010 – 2021

W odniesieniu do innych powiatów województwa, stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim plasuje się w grupie powiatów ze stopą zbliżoną do średnich wartości dla całego województwa. W grupie powiatów o najniższej stopie bezrobocia znajdują się powiaty: kartuski, miasto Gdańsk, miasto Gdynia oraz miasto Sopot, natomiast w grupie powiatów o najwyższej stopie bezrobocia znajdują się powiaty: nowodworski, człuchowski, lęborski oraz słupski. Wysokość stopy bezrobocia w całym województwie oscyluje od 1,1% w mieście Sopot do 13,9% w powiecie nowodworskim.

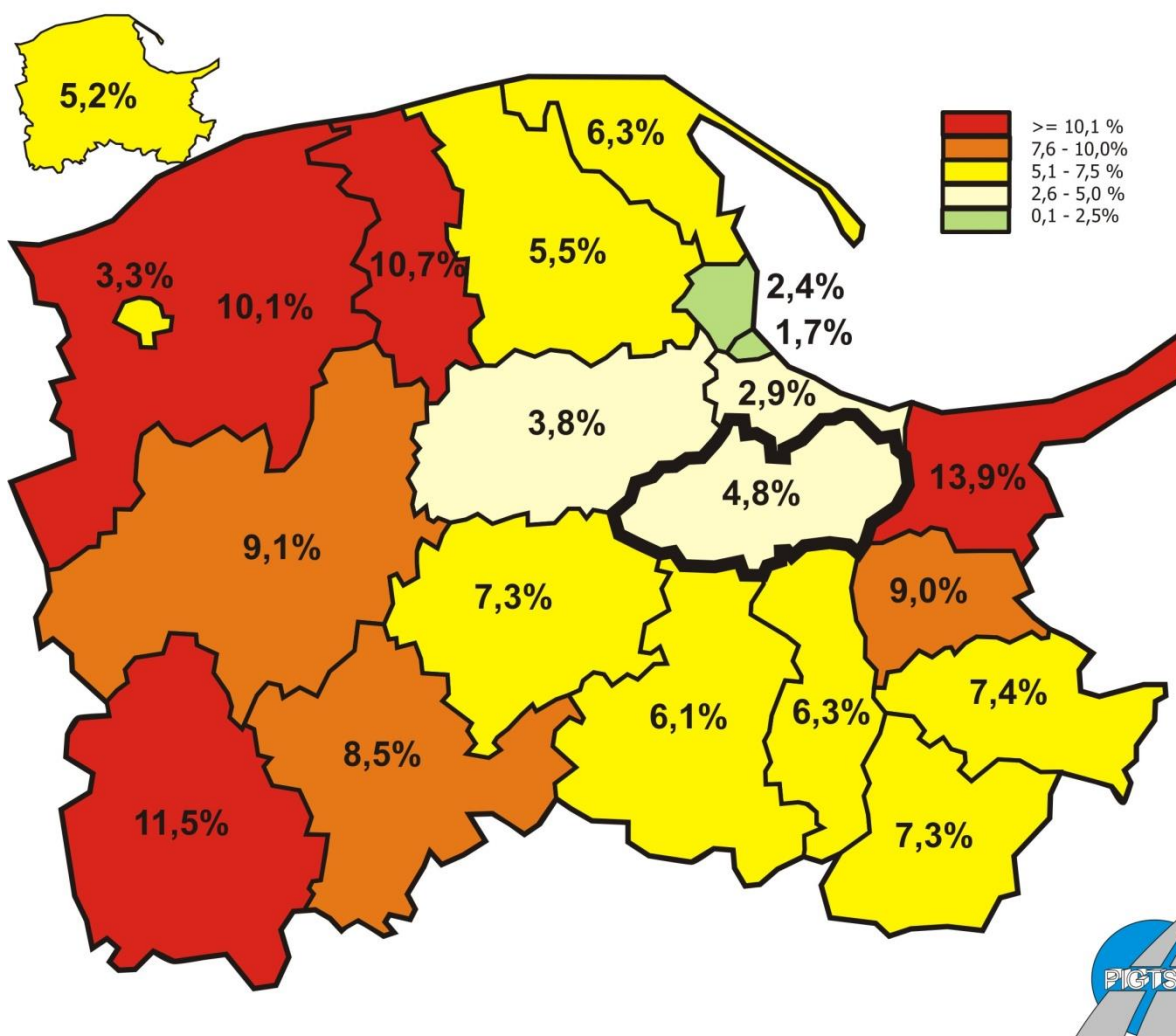
Analizując wysokość stopy bezrobocia nasuwa się spostrzeżenie, iż powiaty o najwyższym wskaźniku znajdują się w zachodniej części województwa a powiaty o najniższym wskaźniku bezrobocia znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie do aglomeracji trójmiejskiej (oprócz powiatu malborskiego i nowodworskiego).

Stopę bezrobocia w poszczególnych powiatach województwa ilustruje poniższa tabela oraz mapa.

Jednostka	Bezrobocie rejestrowane [%]
POMORSKIE	5,2
Powiat bytowski	9,1
Powiat chojnicki	8,5
Powiat człuchowski	11,5
Powiat gdański	4,8
Powiat kartuski	3,8
Powiat kościerski	7,3
Powiat kwidzyński	7,3
Powiat lęborski	10,7
Powiat malborski	9,0
Powiat nowodworski	13,9
Powiat pucki	6,3
Powiat słupski	10,1
Powiat starogardzki	6,1
Powiat tczewski	6,3
Powiat wejherowski	5,5
Powiat sztumski	7,4
Powiat m. Gdańsk	2,9
Powiat m. Gdynia	2,4
Powiat m. Słupsk	5,5
Powiat m. Sopot	1,7

Tabela 7. Stopa bezrobocia w powiatach Województwa Pomorskiego

Stopa bezrobocia w powiecie gdańskim na tle województwa pomorskiego



Mapa 2. Stopa bezrobocia w Województwie Pomorskim

Poziom bezrobocia oraz zatrudnienie mają bardzo duże znaczenie z punktu widzenia istnienia komunikacji i organizacji przewozów na terenie województwa. Znaczną część w przewozach regularnych stanowią pasażerowie korzystających z komunikacji w przewozach do miejsc pracy, które w obecnej sytuacji na rynku, są często oddalone od miejsca zamieszkania.

2.4. Aktywność zawodowa mieszkańców

W Powiecie Gdańskim na koniec roku 2021 było zarejestrowanych 17.829 podmiotów gospodarczych, tj. o 1.006 więcej, niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Spośród całkowitej liczby podmiotów gospodarczych, 12.292 to firmy prywatne (96,99%) a pozostałe to podmioty sektora publicznego (3,01%).

Począwszy od roku 2010 liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na terenie powiatu stale rośnie od 11.107 w roku 2010 do 17.829 w roku 2021, co stanowi wzrost o 60%. Liczbę podmiotów gospodarczych na terenie powiatu w latach 2010 – 2021 ilustruje poniższa tabela:

Lp.	Rok	Liczba podmiotów gospodarczych
1	2010	11107
2	2011	11476
3	2012	12055
4	2013	12576
5	2014	12949
6	2015	13511
7	2016	14057
8	2017	14671
9	2018	15256
10	2019	16066
11	2020	16823
12	2021	17829

Tabela 8. Liczba podmiotów gospodarczych Powiatu Gdańskim w latach 2010 - 2021

Biorąc pod uwagę wielkość zarejestrowanych podmiotów, zdecydowanie przeważają jednostki zatrudniające do 9 osób, które stanowią 97,1% (17.319) ogółu firm zarejestrowanych na terenie Powiatu. Firm zatrudniających od 10 do 49 osób zarejestrowano 438, a firm zatrudniających do 250 osób zarejestrowano 72.

Mając na uwadze formę prowadzonej działalności gospodarczej, zdecydowana większość to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (13.763). Spółek cywilnych zarejestrowano 826, spółek handlowych 1.779, spółdzielni 29.

Charakteryzując ilość podmiotów gospodarczych w poszczególnych powiatach należy wziąć pod uwagę liczbę podmiotów, wpisanych do rejestru REGON, na 1000 osób. Biorąc pod uwagę ten wskaźnik, zdecydowanie najwięcej podmiotów gospodarczych w odniesieniu do 1000 osób zamieszkujących dany obszar zlokalizowano w Mieście Pruszcz Gdański (159,3 podmiotów na 1000 osób). Najmniejszą wartość tego wskaźnika stwierdzono w Gminie Trąbki Wielkie (83,4 podmiotów na 1000 osób). Średnia dla Powiatu wynosi 138,9, dla województwa 140,7, a dla Polski 127,6 podmiotów gospodarczych na 1000 osób.

Lp.	Powiat	Liczba podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców
1	Powiat Gdański	138,9
2	Miasto Pruszcz Gd.	159,3
3	Gmina Cedry Wielkie	103,6
4	Gmina Kolbudy	153,3
5	Gmina Pruszcz Gd.	148,1
6	Gmina Przywidz	109,7
7	Gmina Pszczółki	118,4
8	Gmina Suchy Dąb	108,8
9	Gmina Trąbki Wielkie	83,4
10	Województwo Pomorskie	140,7
11	POLSKA	127,6

Tabela 9. Ilość podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w gminach Powiatu Gdańskiego

Powyższe dane potwierdza także zestawienie największych firm w regionie oraz firm generujących największe przychody z prowadzonej działalności. Jak wskazują dane z powyższej tabeli, większość przedsiębiorstw znajduje się w Mieście Pruszcz Gdański oraz gminie Kolbudy.

Mając na uwadze powyższe, projektując przebieg linii autobusowych na terenie Powiatu Gdańskiego należy wziąć pod uwagę, iż zarówno sieć połączeń autobusowych w komunikacji powiatowej jak i gminnej powinna być ukierunkowana na dojazd do największego ośrodka gospodarczego w Powiecie, tj. Miasta Pruszcz Gdański, w którym znajduje się największa liczba zakładów pracy.

W Powiecie Gdańskim na 1000 mieszkańców pracuje 202 osób. Jest to znacznie mniej od wartości dla województwa pomorskiego oraz znacznie mniej od wartości dla Polski. 49,5% wszystkich pracujących ogółem stanowią kobiety, a 50,5% mężczyźni. Bezrobocie rejestrowane w Powiecie Gdańskim wynosiło w 2021 roku 4,7% (6,5% wśród kobiet i 3,1% wśród mężczyzn). Jest to mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla Województwa Pomorskiego oraz znacznie mniej od stopy bezrobocia rejestrowanego dla całej Polski. W 2021 roku przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w Powiecie Gdańskim wynosiło 5 484,63 PLN, co odpowiada 91,40% przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w Polsce. Wśród aktywnych zawodowo mieszkańców Powiatu Gdańskiego, 8.933 osób wyjeżdża do pracy do innych gmin, a 5.555 pracujących przyjeżdża do pracy spoza gminy - tak więc, saldo przyjazdów i wyjazdów do pracy wynosi -3.378. 10,8% aktywnych zawodowo mieszkańców Powiatu Gdańskiego pracuje w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybactwo), 30,8% w przemyśle i budownictwie, a 32,4% w sektorze usługowym (handel, naprawa pojazdów, transport, zakwaterowanie i gastronomia, informacja i komunikacja) oraz 1,9% pracuje w sektorze finansowym (działalność finansowa i ubezpieczeniowa, obsługa rynku nieruchomości).

Szczegółowe dane na temat ilości podmiotów gospodarczych w poszczególnych gminach Powiatu ilustruje poniższe zestawienie:

Jednostka	Ilość podmiotów gospodarczych w zależności od liczby zatrudnionych				
	Ogółem	0-9	10-49	20-249	>250
Powiat	17 829	17 319	438	72	0
Miasto Pruszcz Gd.	5 064	4 889	145	30	0
Gmina Cedry Wielkie	702	679	22	1	0
Gmina Kolbudy	3 138	3 055	69	14	0
Gmina Pruszcz Gd.	5 453	5 310	125	18	0
Gmina Przywidz	662	646	14	2	0
Gmina Pszczółki	1 265	1 238	25	2	0
Gmina Suchy Dąb	462	452	9	1	0
Gmina Trąbki Wielkie	1 083	1 050	29	4	0

Tabela 10. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Gdańskiego w zależności od wielkości zatrudnienia

Jednostka	Ilość podmiotów gospodarczych w zależności od formy własności					
	Ogółem	Osoby fizyczne	Osoby prawne	Spółdzielnie	Spółki handlowe	Spółki cywilne
Powiat	17829	13763	4066	29	1778	826
Miasto Pruszcz Gd.	5064	3575	1489	5	712	331
Gmina Cedry Wielkie	702	541	161	4	64	30
Gmina Kolbudy	3138	2438	700	7	306	100
Gmina Pruszcz Gd.	5453	4319	1134	5	505	238
Gmina Przywidz	662	553	109	1	38	21
Gmina Pszczółki	1265	1051	214	1	79	60
Gmina Suchy Dąb	462	380	82	1	16	16
Gmina Trąbki Wielkie	1083	906	177	5	58	30

Tabela 11. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Gdańskiego w zależności od formy własności

2.5. Edukacja i szkolnictwo

Na terenie Powiatu Gdańskiego znajduje się łącznie 43 szkół wszystkich szczebli, szkół podstawowych oraz ponadgimnazjalnych. Łączna liczba uczniów kształcących się w tych jednostkach wynosi 14.730 uczniów, co stanowi ok. 11,5% ogółu ludności całego Powiatu.

Oprócz szkół publicznych ofertę edukacyjną uzupełniają 11 szkół niepublicznych: 8 szkół podstawowych, 2 licea ogólnokształcące oraz jedna szkoła średnia zawodowa. Do szkół tych uczęszcza 1.422 uczniów. Łącznie ze szkolnictwem publicznym na terenie Powiatu Gdańskiego jest więc 16.152 uczniów, co stanowi 12,6% ogółu ludności Powiatu.

Liczbę uczniów wszystkich szczebli kształcenia na terenie Powiatu ilustruje poniższa tabela:

Lp.	Profil kształcenia	Liczba jednostek	Liczba uczniów 2022/2023	
			osoby	%
1	Szkoły Podstawowe	36	14730	89,37%
2	Szkoły ponadgimnazjalne, w tym m.in:	7	1752	10,63%
3	<i>Ogólnokształcące</i>	2	625	3,79%
4	<i>Technika</i>	2	611	3,71%
5	<i>Średnie zawodowe</i>	2	500	3,03%
6	<i>Zasadnicze specjalne</i>	1	16	0,10%
7	RAZEM	43	16482	100,00%

Tabela 12. Liczba uczniów oraz szkół na terenie Powiatu Gdańskiego – dane Starostwa Powiatowego

Spośród 36 szkół podstawowych zlokalizowanych na terenie Powiatu, aż 12 z nich znajduje się w Pruszczu Gdańskim, gdzie uczęszcza 7.904 uczniów, spośród 14.730 wszystkich uczniów na terenie Powiatu. W przypadku szkół ponadgimnazjalnych, wszystkie znajdują się na terenie miasta i Gminy Pruszcz Gdański. Statystycznie w ujęciu poszczególnych Gmin, liczba szkół oraz uczniów jest zilustrowana poniższą tabelą:

Lp.	Jednostka	Szkolnictwo podstawowe		Szkolnictwo ponadgimnazjalne	
		Liczba szkół	Liczba ucz.	Liczba szkół	Liczba ucz.
1	Powiat Gdański	36	14730	8	1796
2	Miasto i Gmina Pruszcz Gd.	12	7904	8	1796
3	Gmina Cedry Wielkie	3	682	0	0
4	Gmina Kolbudy	6	2752	0	0
6	Gmina Przywidz	3	597	0	0
7	Gmina Pszczółki	3	1022	0	0
8	Gmina Suchy Dąb	3	501	0	0
9	Gmina Trąbki Wielkie	6	1272	0	0

Tabela 13. Liczba uczniów oraz szkół w poszczególnych gminach na terenie Powiatu Gdańskiego – dane Starostwa Powiatowego

Wg. danych GUS (szkolnictwo publiczne i niepubliczne), liczba uczniów szkolnictwa podstawowego, (gimnazjalnego) i ponadgimnazjalnego na terenie Powiatu Gdańskiego, począwszy od roku 2010 ulega systematycznemu wzrostowi, z 11.433 uczniów w roku 2010 do 15.860 uczniów w roku 2020. Zwiększenie liczby uczniów o 4427 oznacza wzrost o 38,7%. Wg danych z roku 2022 (dane Starostwa Powiatowego), łącznie liczba uczniów wynosi 16.152 i w odniesieniu do danych GUS za rok 2021 liczba uczniów ponownie wzrosła.

Lp.	Rok	Liczba uczniów w latach 2010 - 2021			
		Szkolnictwo Podstawowe	Gimnazja	Szkolnictwo ponadgimnazjalne	Razem
1	2010	6382	3325	1726	11433
2	2011	7136	3285	1628	12049
3	2012	7370	3268	1595	12233
4	2013	7361	3353	1494	12208
5	2014	8212	3335	1476	13023
6	2015	9054	3352	1377	13783
7	2016	8714	3393	1406	13513
8	2017	10043	2290	1483	13816
9	2018	12046	1159	1342	14547
10	2019	12536	0	1893	14429
11	2020	13026	0	2098	15124
12	2021	13672	0	2158	15830

Tabela 14. Liczba uczniów na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2010 – 2021 (GUS)

Na terenie Powiatu jest więc ok. 16 tys. osób uprawnionych do przejazdów ulgowych na podstawie legitymacji szkolnej (bez uczniów i studentów szkół wyższych, uczęszczających do placówek kształcenia poza Powiatem) – co stanowi niespełna 13% liczby mieszkańców całego Powiatu. Głównym środkiem transportu dla uczniów, szczególnie dla tych, dla których jednostki kształcenia nie znajdują się w miejscu ich zamieszkania jest autobusowa komunikacja publiczna: powiatowa, gminna a czasem również wojewódzka. Część jednostek samorządu terytorialnego zapewnia dojazd uczniom za pomocą własnych środków transportu w przewozach szkolnych o charakterze zamkniętym. Pozostała część dojeżdża do szkół za pomocą regularnej komunikacji autobusowej oferowanej przez przewoźników prowadzących przewozy na terenie województwa, gminy czy powiatu. Komunikację autobusową nieznacznie tylko wspomaga, komunikacja kolejowa, która na terenie Powiatu umożliwia połączenia wyłącznie na odcinku z Gdańska przez Pruszcz Gdański do Pszczółek i dalej w kierunku do Tczewa. Komunikacja publiczna, zarówno autobusowa jak i kolejowa zapewnia dojazdy uczniom szkół wyższych jak i powiatowych, w szczególności dla tych uczniów, dla których szkoła znajduje się w innym powiecie niż powiat ich zamieszkania.

2.5.1. Lokalizacja szkół na terenie Powiatu Gdańskiego przewidzianych do objęcia komunikacją

Według danych dostarczonych przez Starostwo Powiatowe, na terenie Powiatu Gdańskiego znajduje się 54 jednostek kształcenia wszystkich szczebli, do których wymagane jest doprowadzenia linii autobusowych celem zapewnienia dojazdu uczniom z innych miejscowości. Jednostek publicznych jest 43, a pozostałe 11 są to placówki niepubliczne. Spośród wszystkich tych jednostek, 9 z nich to jednostki o profilu ponadpodstawowym, 44 o profilu podstawowym i 1 o profilu specjalnym. Część jednostek została połączona w zespoły

szkolne szkół podstawowych i ponadpodstawowych. Szkolnictwo ponadpodstawowe (średnie) zlokalizowane jest głównie w Pruszczu Gdańskim a jedna ze szkół znajduje się w Rusocinie oraz dwie w Kowalach. Szkoły podstawowe, których jest 44, znajdują się zarówno w miejscowościach będących siedzibami Gmin, ale nie tylko, bo część z nich znajduje się w miejscowościach wiejskich.

Dane adresowe oraz lokalizację jednostek ilustrują poniższe tabele. Pełne dane jednostek wraz z liczbą uczniów uczęszczających do danej jednostki stanowi **załącznik nr 1 i nr 2** do Planu Transportowego.

Lp.	Typ szkoły / placówki	Nazwa szkoły	Gmina	Miejscowość	Ulica	Nr
1	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. ROMUALDA TRAUJUTTA W WOJANOWIE	Pruszcz Gd.	Wojanowo	ul. Parkowa	4
2	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. KAWALERÓW ORDERU UŚMIECHU W PRĘGOWIE	Kolbudy	Pręgowo	ul. prof. Bronisława Bukowskiego	3
3	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. ORŁA BIAŁEGO W WIŚLINCE	Pruszcz Gd.	Wiślinka	ul. Szkolna	10
4	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. DANUTY SIEDZIKÓWNY "INKI" W WIŚLINIE	Pruszcz Gd.	Wiślina	ul. Mostowa	5
5	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA NR 3 IM. JANA MATEJKI W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	1
6	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. BOHATERÓW GRUDNIA'70 W ŁĘGOWIE	Pruszcz Gd.	Łęgowo	ul. Szkolna	9
7	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W LUBLEWIE GDAŃSKIM	Kolbudy	Lublewo Gdańskie	ul. Szkolna	5
8	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. MARIUSZA ZARUSKIEGO	Kolbudy	Kolbudy	ul. gen. Józefa Wybickiego	33
9	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. BRUNONA GREGORKIEWICZA W BIELKÓWKU	Kolbudy	Bielkówko	ul. Brunona Gregorkiewicza	11
10	Szkoła podstawowa	ZESPÓŁ SZKOLNO-PRZEDSZKOLNY W BORKOWIE - SZKOŁA PODSTAWOWA IM. JANA BRZECHWY W BORKOWIE	Pruszcz Gd.	Borkowo	ul. Akacyjowa	2
11	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W GRABINACH-ZAMECZKU	Suchy Dąb	Grabiny-Zameczek	ul. Gdańska	88
12	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. KSIĘDZA PRAŁATA JÓZEFA WALĄGA W KOŻLINACH	Suchy Dąb	Koźliny		50
13	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. IGNACEGO KRASICKIEGO W STRASZYNIE	Pruszcz Gd.	Straszyn	ul. Starogardzka	48
14	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. KAROLA WOJTYŁY W ROTMANCE	Pruszcz Gd.	Rotmanka	ul. Aleja Piłsudskiego	37

15	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. OBROŃCÓW WESTERPLATTE W SUCHYM DĘBIE	Suchy Dąb	Suchy Dąb	ul. Sportowa	11
16	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. OBROŃCÓW ZIEM POLSKICH W WOCLAWACH	Cedry Wielkie	Wocławy	ul. Władysława Łokietka	40
17	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. BOHATERÓW ZIEMI GDAŃSKIEJ	Pszczółki	Pszczółki	ul. Szkolna	4
18	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W RÓŻYNACH	Pszczółki	Różyny	ul. Kościelna	2
19	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W SKOWARCZU	Pszczółki	Skowarcz	ul. Gdańska	9
20	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA SPECJALNA W WARCZU	Trąbki Wielkie	Warcz		6
21	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA NR 2 IM. MIKOŁAJA KOPERNIKA W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Tysiąclecia	5
22	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA NR 4 IM. IGNACEGO JANA PADEREWSKIEGO W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Jana Kasprowicza	16
23	Liceum ogólnokształcące	ZESPÓŁ SZKÓŁ OGÓLNOKSZTAŁCĄCYCH NR 1 IM. MARII KONOPNICKIEJ -LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE NR 1 IM. MARII KONOPNICKIEJ W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Juliana Ursyna Niemcewicza	1
24	Liceum ogólnokształcące	II LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Wojska Polskiego	4
25	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. ZYGMUNTA BUKOWSKIEGO W CZERNIEWIE	Trąbki Wielkie	Czerniewo		9
26	Branżowa szkoła I stopnia	BRANŻOWA SZKOŁA I STOPNIA NR 1 W ZESPOLE SZKÓŁ OGRODNICZYCH I OGÓLNOKSZTAŁCĄCYCH W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Wojska Polskiego	4
27	Technikum	TECHNIKUM NR 1 W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Wojska Polskiego	4
28	Branżowa szkoła I stopnia	BRANŻOWA SZKOŁA I STOPNIA NR 2 W ZESPOLE SZKÓŁ ROLNICZYCH CENTRUM KSZTAŁCENIA PRAKTYCZNEGO W RUSOCINIE	Pruszcz Gd.	Rusocin	ul. Rataja	12
29	Technikum	TECHNIKUM NR 2 W RUSOCINIE	Pruszcz Gd.	Rusocin	ul. Rataja	12
30	Branżowa szkoła I stopnia specjalna	BRANŻOWA SZKOŁA I STOPNIA SPECJALNA W ZESPOLE SZKÓŁ ROLNICZYCH CENTRUM KSZTAŁCENIA PRAKTYCZNEGO W	Pruszcz Gd.	Rusocin	ul. Rataja	12

		RUSOCINIE				
31	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. MARII KOWNACKIEJ W KŁODAWIE	Trąbki Wielkie	Kłodawa	ul. Szkolna	10
32	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. KUNEGUNDY PAWŁOWSKIEJ W TRĄBKACH WIELKICH	Trąbki Wielkie	Trąbki Wielkie	ul. Sportowa	2
33	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. TADEUSZA KOŚCIUSZKI W SOBOWIDZU	Trąbki Wielkie	Sobowidz	ul. Tadeusza Kościuszki	18
34	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W POMLEWIE IM. BŁ. KSIĘDZA JERZEGO POPIEŁUSZKI	Przywidz	Pomlewo	ul. Szkolna	3
35	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W TRZEPOWIE	Przywidz	Borowina	ul. Długa	1
36	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. UNII EUROPEJSKIEJ W PRZYWIDZU	Przywidz	Przywidz	ul. Szkolna	1
37	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. HENRYKA SIENKIEWICZA W CEDRACH WIELKICH	Cedry Wielkie	Cedry Wielkie	ul. Osadników Wojskowych	21
38	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. KS. JANA PAWŁA AELTERMANN A W MIERZESZYNE	Trąbki Wielkie	Mierzeszyn	ul. Wolności	19
39	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W PRZEJAZDOWIE	Pruszcz Gdański	Przejazdowo	ul. Jesionowa	8
40	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. MARIUSZA ZARUSKIEGO W KOLBUDACH SZKOŁA FILIALNA W BUSZKOWACH	Kolbudy	Buszkowy	ul. Leśna Góra	7
41	Szkoła podstawowa	ZESPÓŁ SZKÓŁ OGÓLNOKSZTAŁCĄCYCH NR 1 IM. MARII KONOPNICKIEJ -SZKOŁA PODSTAWOWA NR 1 IM. MARII KONOPNICKIEJ W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gdański	Pruszcz Gdański	ul. Juliana Ursyna Niemcewicza	1
42	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA IM. J. KRAZIEWICZA W CEDRACH MAŁYCH	Cedry Wielkie	Cedry Małe	ul. Żuławska	58
43	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W KOWALACH	Kolbudy	Kowale	ul. Apollina	7

Tabela 15. Lokalizacja publicznych jednostek edukacyjnych w obszarze Powiatu Gdańskiego wymagających dowozu uczniów z innych miejscowości

Lp.	Typ szkoły / placówki	Nazwa szkoły	Gmina	Miejscowość	Ulica	Nr
1	Szkoła podstawowa	KATOLICKA NIEPUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA IM. ŚW. JANA PAWŁA II	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Wojska Polskiego	8
2	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA CET	Kolbudy	Kowale	ul. Gruszkowa	3
3	Szkoła podstawowa	NIEPUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA IM. DR WANDY BŁEŃSKIEJ W	Kolbudy	Kowale	ul. Sadowa	21

		KOWALACH				
4	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA W NOWEJ WSI PRZYWIDZKIEJ	Przywidz	Nowa Wieś Przywidzka	ul. Szkolna	4
5	Szkoła podstawowa	NIEPUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA AKADEMIA MONTESSORI W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Mikołaja Kopernika	65
6	Szkoła muzyczna I stopnia	NIEPUBLICZNA SZKOŁA MUZYCZNA I ST. ARTIS W KOWALACH	Kolbudy	Kowale	pl. św. Kingi	1
7	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA MONTESSORI W KOWALACH	Kolbudy	Kowale	ul. Siostry Faustyny	14
8	Szkoła podstawowa	SZKOŁA PODSTAWOWA AKADEMIA DOBREJ EDUKACJI W PRUSZCZU GDAŃSKIM	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Jana Kochanowskiego	2
9	Liceum ogólnokształcące	KATOLICKIE NIEPUBLICZNE LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE IM. ŚW. JANA PAWŁA II	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Wojska Polskiego	8
10	Liceum ogólnokształcące	NIEPUBLICZNE LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE IM. DR WANDY BŁEŃSKIEJ	Kolbudy	Kowale	ul. Sadowa	21
11	Szkoła podstawowa	NIEPUBLICZNA SZKOŁA PODSTAWOWA INTEGRACYJNA "LAWENDOWY KRÓL"	Pruszcz Gd.	Pruszcz Gd.	ul. Powstańców Warszawy	81D

Tabela 16. Lokalizacja niepublicznych jednostek edukacyjnych w obszarze Powiatu Gdańskiego wymagających dowozu uczniów z innych miejscowości

Przyszła sieć komunikacji o charakterze użyteczności publicznej powinna swoim zasięgiem objąć wszystkie miejscowości, w którym znajdują się jednostki kształcenia, w szczególności w komunikacji dowozowej do szkół ponadpodstawowych, dla których organem nadzorującym i właścicielskim jest Starosta Gdański. Komunikacja dojazdowa do szkół powinna objąć także miejscowości, z których uczniowie dojeżdżają do tych jednostek i to powinno być zadanie priorytetowe, tj. z największą liczbą połączeń oraz w godzinach pracy tych jednostek, tak aby, zapewnić uczniom dojazd i powrót do domu. Planując powiatową komunikację o charakterze użyteczności publicznej należy zwrócić uwagę, iż zapewnienie dojazdu młodzieży do szkół podstawowych może niekiedy odbywać się w granicach jednej gminy. Starosta Gdański nie może jednak uruchomić komunikacji gminnej, ponieważ nie posiada do tego uprawnień. Może jedynie modyfikować linie powiatowe w taki sposób, aby w jak najszerszym stopniu objąć komunikacją miejscowości na terenie poszczególnej gminy i zapewnić jednocześnie spełnienie podstawowych gminnych potrzeb przewozowych. **Uruchamianie linii powiatowych wydłużanych z siedzib gmin do innych miejscowości wiejskich w gminie powinno być konsultowane z władzami gminy i mieszkańcami, z jednoczesną propozycją partycypacji gmin w kosztach uruchamiania takiej komunikacji.**

2.5.2. Prognoza potrzeb przewozowych uczniów na lata 2023 - 2028

Jak wykazano we wcześniejszych punktach niniejszego opracowania liczba uczniów na terenie Powiatu Gdańskiego systematycznie wzrasta. W roku 2010 na terenie Powiatu Gdańskiego znajdowało się 11.433 uczniów a w roku 2022 liczba ta przekroczyła 16 tys. osób. Zjawisko to jest ściśle związane z tendencjami demograficznymi, które w obszarze Powiatu Gdańskiego są korzystne, co opisano we wcześniejszych punktach niniejszego opracowania. Zwiększająca się liczba uczniów powodować będzie wyzwanie dla Organizatora komunikacji autobusowej na terenie Powiatu, który będzie musiał zorganizować sieć komunikacji autobusowej wraz z optymalną liczbą kursów. Jednakże, im większa liczba dojeżdżających tym koszty utrzymania połączeń autobusowych powinny być niższe. Oznacza to, że koszty utrzymania komunikacji będą rozkładały się na większą liczbę osób, które z tej komunikacji korzystają, co będzie skutkowało tańszym biletem i większymi wpływami ze sprzedaży biletów szkolnych.

Mając na uwadze powyższe można wnioskować, iż liczba osób, które będą korzystały z komunikacji autobusowej w najbliższych latach (z perspektywą zapewne dłuższą niż pięcioletnia) będzie cały czas wzrastać.

2.6. Miejsca użyteczności publicznej

Miejsca użyteczności publicznej to miejsca, do których zaplanować należy połączenia autobusowe dla mieszkańców, tak aby mogli oni spełnić podstawowe potrzeby bytowe. Miejsca użyteczności publicznej w Powiecie Gdańskim powinny być podzielone na kilka kategorii, w zależności od częstotliwości podróżowania do takich miejsc. Pierwsza kategoria to miejsca, do których mieszkańcy Powiatu podróżują bardzo często lub nawet codziennie, czyli przede wszystkim placówki edukacyjne wszystkich szczebli oraz miejsca pracy, ale także sklepy spożywcze czy apteki. Druga kategoria to miejsca takie jak: urzędy publiczne, szpitale i inne jednostki służby zdrowia, czyli miejsca, do których mieszkańcy podróżują rzadziej, ale muszą mieć zapewnioną minimalną liczbę połączeń w ciągu dnia lub przynajmniej raz w ciągu kilku dni. Do kategorii trzeciej zaliczyć należy miejsca rekreacji, odpoczynku czy miejsc kultury religijnej, ewentualnie miejsca obcowania z kulturą. Dostęp do takich miejsc - wymaga utrzymywania połączeń autobusowych w minimalnym zakresie, przynajmniej raz w tygodniu. Część z takich miejsc użyteczności publicznej została już zinwentaryzowana w poprzednich lub innych częściach niniejszego opracowania (edukacja, rynek pracy) a pozostałe miejsca z podaniem adresu zamieszczono w wykazie stanowiącym **załącznik nr 3** do niniejszego opracowania.

2.7. Infrastruktura drogowa

2.7.1. Sieć dróg publicznych Powiatu Gdańskiego

Szkielet sieci drogowej na terenie Powiatu Gdańskiego tworzą autostrady, drogi ekspresowe i drogi krajowe. W obszarze Powiatu Gdańskiego znajduje się jedna droga w kategorii drogi autostradowej, nr A1, przebiegająca z północy na południe, o łącznej długości ok. 22,2 km. Jest ona częścią europejskiej drogi E75. Ponadto w obszarze Powiatu znajduje się także jedna droga ekspresowa S7 o przebiegu wschód – zachód, w północnej części Powiatu stanowiąca część obwodnicy trójmiejskiej, o łącznej długości ok. 18,6 km oraz jedna droga krajowa nr 91 o przebiegu równoległym do autostrady A1, o łącznej długości ok. 16,5 km. Szkielet drogowy uzupełnia 6 dróg wojewódzkich o łącznym przebiegu ok. 130,6 km.

Sieć drogową Powiatu Gdańskiego uzupełniają drogi powiatowe i gminne, których udział w ilości dróg na terenie Powiatu wskazuje, iż są one głównym (szczególnie drogi powiatowe) nośnikiem transportowym między poszczególnymi miejscowościami.

W zależności od kategorii drogi, zarząd sprawują:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad: autostrada A1, droga ekspresowa S7 i droga krajowa 91
- Pomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich: drogi wojewódzkie;
- Zarządy Dróg Powiatowych: drogi powiatowe;
- Jednostki Samorządu Gminnego: drogi gminne;

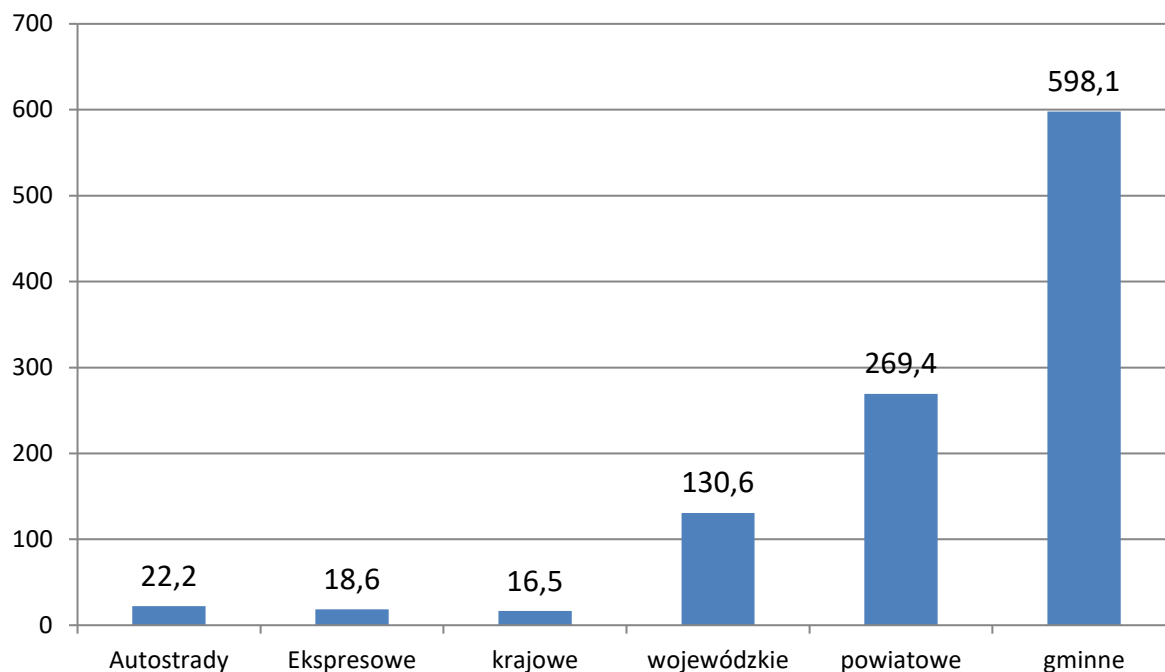
Podstawową sieć drogową w regionie stanowią: autostrada o długości 22,2 km (pomiar własny) droga ekspresowa o długości ok. 18,6 km (pomiar własny), droga krajowa o długości ok. 16,5 km (pomiar własny), drogi wojewódzkie – ok. 130,6 km (pomiar własny), drogi powiatowe – 269, km i drogi gminne – 598,1 km (dane GUS). Łączna ogólna długość dróg publicznych o twardej nawierzchni wynosi 1.055,4 km.

Długość poszczególnych kategorii dróg została przedstawiona w tabeli nr 17.

Drogi	Autostrady	Ekspresowe	krajowe	wojewódzkie	powiatowe	gminne	RAZEM
Długość [km]	22,2	18,6	16,5	130,6	269,4	598,1	1055,4
Struktura %	2,10%	1,76%	1,56%	12,37%	25,53%	56,67%	100,00%

Tabela 17. Struktura dróg publicznych Powiatu Gdańskiego

Długość dróg Powiatu Gdańskiego [km]



Wykres 4. Struktura dróg publicznych Powiatu Gdańskiego

2.7.2. Autostrady, drogi ekspresowe oraz krajowe

Sieć autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg krajowych na terenie Powiatu tworzą:

- autostrada A1, która omija Trójmiasto oraz Pruszcz Gdański od strony zachodniej i ciągnie się w kierunku południa Polski. Jej przebieg w granicach Powiatu Gdańskiego został oszacowany na podstawie map Google i wynosi ok. 22,2 km. Autostrada A1 jest częścią europejskiej sieci korytarzy transportowych z nr E75. Z punktu widzenia komunikacji publicznej ma ona mniejsze znaczenie, ponieważ nie obsługuje ruchu autobusowego w komunikacji pasażerskiej o zasięgu lokalnym.
- droga ekspresowa nr S7 przebiegająca na odcinku 18,6 km w północnej części Powiatu łącząca Gdańsk z Warszawą. Z punktu widzenia komunikacji publicznej na terenie Powiatu, droga ta ma mniejsze znaczenie i jedynie z punktu widzenia połączeń międzyregionalnych oraz regionalnych umożliwia szybki dostęp do sieci dróg ekspresowych i autostrad na terenie kraju analogicznie jak autostrada A1.
- droga krajowa nr 91, o długości ok. 16,5 km przebiegająca przez Pruszcz Gdański równoległe do autostrady A1. Droga jest wykorzystywane w ruchu pasażerskim na terenie Powiatu Gdańskiego.

2.7.3. Drogi wojewódzkie

Sieć dróg wojewódzkich na obszarze Powiatu Gdańskiego to sześć odcinków będących w zarządzaniu Pomorskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich. Łączny przebieg dróg wojewódzkich

w obszarze Powiatu wynosi 130,6 km i są to drogi nr: 221 (28,2 km), 222 (23,6 km), 226 (39,1 km), 227 (20,1 km), 233 (11,5 km) oraz droga nr 501 (8,1 km).

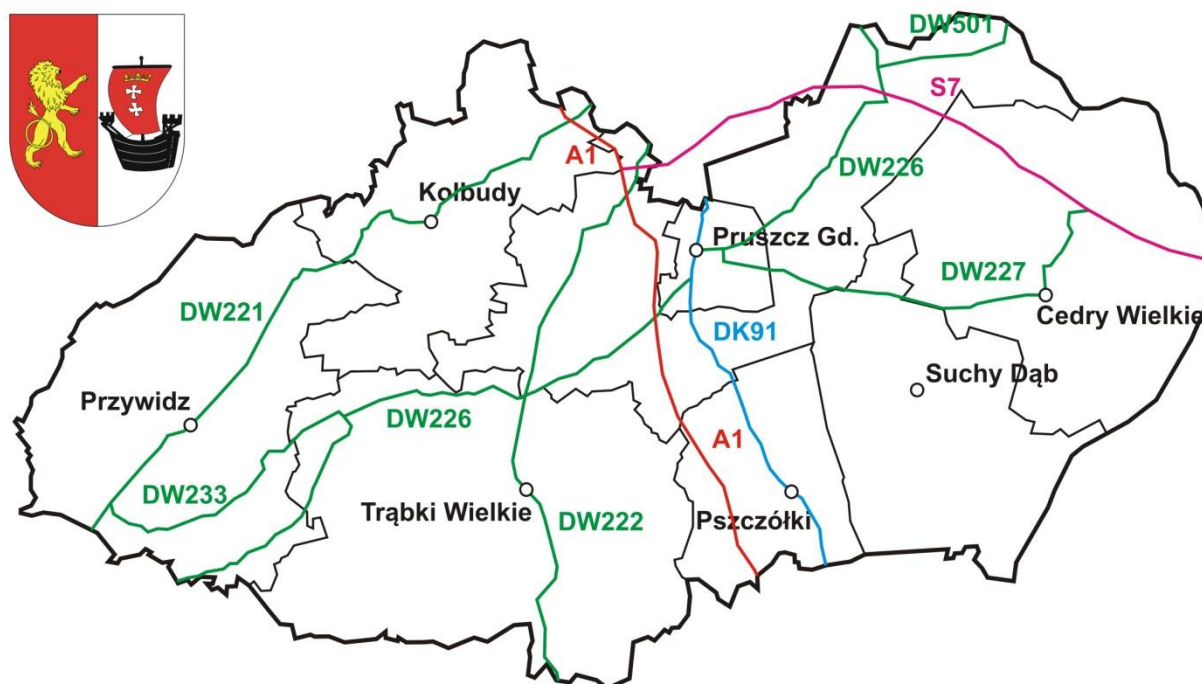
2.7.4. Drogi powiatowe

Drogi powiatowe na terenie Powiatu Gdańskiego stanowią istotny element całej sieci drogowej Powiatu w kontekście autobusowej komunikacji publicznej, ponieważ łączą większość miejscowości z siedzibą gminy oraz innymi miejscowościami. Na terenie Powiatu Gdańskiego zinwentaryzowano 34 drogi powiatowe o łącznej długości 269,4 km, z czego o nawierzchni twardej ulepszonej 261,4 km.

2.7.5. Drogi gminne

Drogi gminne na obszarze Powiatu Gdańskiego stanowią uzupełnienie sieci drogowej. Ich łączna długość wynosi 598,1 km, z czego o nawierzchni twardej ulepszonej 474,7 km. Drogi te podobnie jak drogi powiatowe stanowią element całej sieci drogowej Powiatu w kontekście autobusowej komunikacji publicznej, ponieważ łączą dużą część miejscowości ze sobą.

Podstawowa sieć drogowa na obszarze Powiatu Gdańskiego



Mapa 3. Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Powiatu Gdańskiego

2.8. Infrastruktura kolejowa

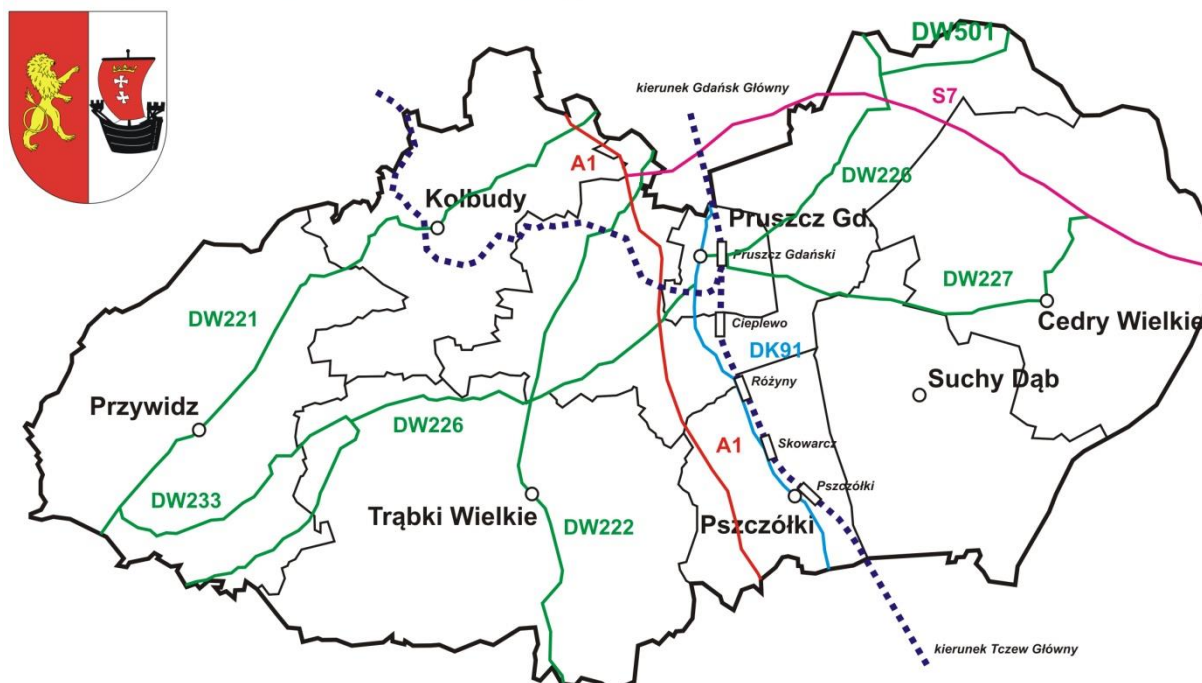
Pasażerską sieć kolejową na terenie Powiatu tworzy linia kolejowa nr 9 i 260 o wspólnym przebiegu na terenie Powiatu Gdańskiego, wzdłuż, której prowadzone są obecnie przewozy w relacji Gdynia-Główna – Malbork - Bogaczewo – Olsztyn oraz Tczew – Pruszcz Gdański – Gdańsk-Główny. Na terenie Powiatu podróży mogą korzystać z dworca kolejowego w Pruszczu Gdańskim oraz z czterech przystanków kolejowych: Cieplewo, Różyny, Skowarcz i Pszczółki. Przebieg linii kolejowej jest równoległy z przebiegiem drogi krajowej nr 91.

Liczba połączeń kolejowych z dworca kolejowego w Pruszczu Gdańskim jest bardzo duża. Z Pruszcza Gdańskiego do Tczewa i Gdańska prowadzonych jest ok. 90 połączeń w obie strony w ciągu jednego dnia, natomiast do Gdyni prowadzonych jest 18 połączeń w ciągu dnia w obie strony.

Część połączeń w kierunku do Tczewa prowadzona jest w komunikacji zwykłej i umożliwia zatrzymanie na przystankach kolejowych Cieplewo, Różyny, Skowarcz i Pszczółki. Średniodzienna liczba połączeń kolejowych z Pruszcza Gdańskiego do Pszczółek wynosi 64 w obie strony.

Przebieg linii kolejowej na terenie Powiatu Gdańskiego ilustruje poniższa mapa:

Sieć kolejowa na obszarze Powiatu Gdańskiego



Mapa 4. Mapa sieci kolejowej na obszarze Powiatu Gdańskiego

Sieć kolejowa na terenie Powiatu Gdańskiego w niewielkim tylko stopniu uzupełnia sieć autobusowych przewozów drogowych realizowanych zarówno w komunikacji powiatowej, gminnej czy wojewódzkiej. Przewozy kolejowe umożliwiają właściwie tylko połączenia z

Pruszcz Gdański do Pszczółek a linia kolejowa ma większe znaczenie w kontekście połączeń międzyregionalnych, tj. z dworca kolejowego w Pruszczu Gdańskim do Gdańska, lub Tczewa.

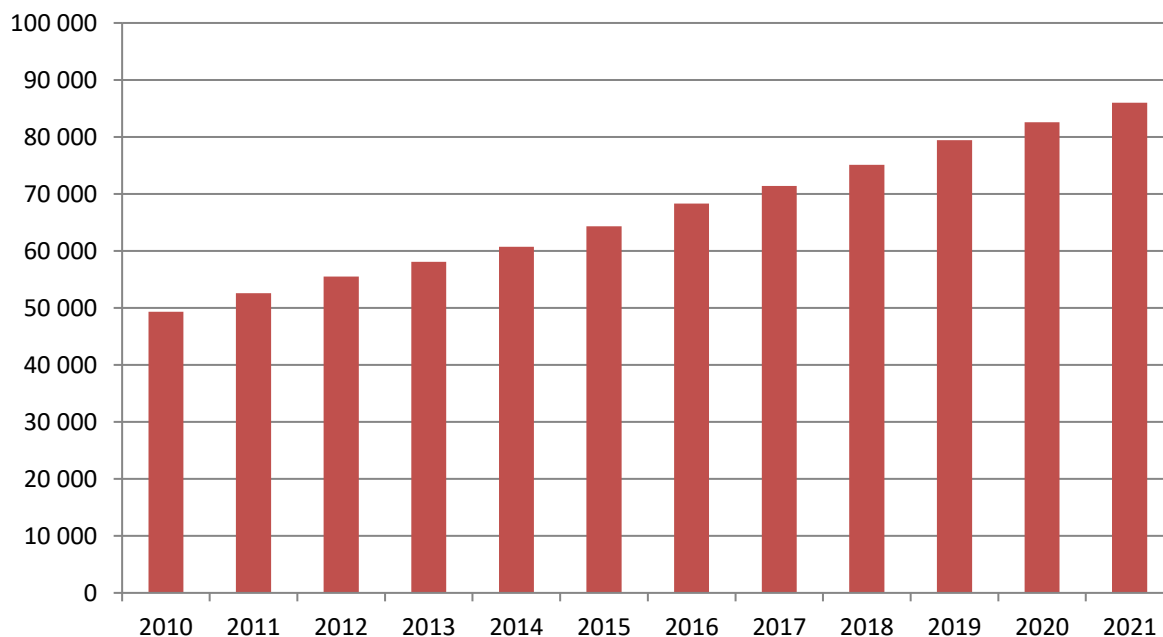
2.9. Komunikacja indywidualna

Według Banku Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego na terenie Powiatu Gdańskiego, w 2010 roku znajdowało się 49.327 pojazdów samochodowych oraz 85.989 w roku 2021, co stanowi wzrost w tym okresie aż o 74%.

Lp.	Rok	Liczba samochodów osobowych
1	2010	49 327
2	2011	52 611
3	2012	55 491
4	2013	58 099
5	2014	60 714
6	2015	64 314
7	2016	68 284
8	2017	71 415
9	2018	75 127
10	2019	79 406
11	2020	82 595
12	2021	85 989

Tabela 18. Ilość samochodów osobowych na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2010 - 2021

Liczba samochodów osobowych na terenie powiatu w latach 2010-2021



Wykres 5. Ilość samochodów osobowych na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2010 - 2021

Źródło: dane GUS

Analiza powyższych danych, biorąc pod uwagę średnioroczny wzrost w okolicach 4% pozwala dokonać prognozy, która wskazuje, że w 2025 roku na terenie Powiatu zarejestrowanych może być blisko 100 tys. samochodów osobowych, o ile aktualne, proekologiczne, działania Unii Europejskiej nie zahamują tego wzrostu.

Powyższe pokazuje stale wzrastającą liczbę samochodów począwszy od roku 2010 z prognozą do roku 2025. To stanowi oczywiste wyzwanie dla transportu publicznego, ponieważ mobilność mieszkańców będzie wzrastać wraz z wzrostem ilości samochodów. Działania powinny być skierowane na poprawę jakości transportu publicznego, czyli nowy tabor, większą częstotliwość kursowania, bardziej dopasowane godziny kursowania czy skomunikowanie z innymi środkami transportu, jak autobusy dalekobieżne oraz na podniesienie atrakcyjności finansowej transportu publicznego.

3. Istniejąca sieć regularnych przewozów drogowych osób realizowanych na terenie Powiatu Gdańskiego

W ostatnich latach obserwowany jest spadek liczby pasażerów przewożonych w regularnej komunikacji autobusowej na terenie całego kraju, który jest skutkiem działania kilku czynników. Odzwierciedleniem tego zjawiska jest przede wszystkim zmniejszająca się frekwencja w poszczególnych kursach autobusowych, z powodu czego przewoźnicy realizujący te przewozy tylko na własne ryzyko ekonomiczne, na skutek braku rentowności tych przewozów, zmuszeni są do stopniowej likwidacji nierentownych kursów i linii autobusowych, czy też ograniczania komunikacji w dni, w których frekwencja przejazdu jest najniższa.

Do czynników mających wpływ na zainteresowania zbiorową komunikacją autobusową zaliczyć należy przede wszystkim:

- zjawiska w strukturze ludnościowej w tym w szczególności: spadek bądź wzrost liczby ludności, wskaźnik przyrostu naturalnego, czy struktura wiekowa społeczeństwa – czynniki te wpływają na stopień zaludnienia na terenie województwa czy powiatu, a tym samym mają wpływ na wielkość potrzeb przewozowych w zakresie przemieszczania się ludności; na terenie Powiatu Gdańskiego tendencje demograficzne są dość korzystne z uwagi na zwiększającą się liczbę ludności, co może przełożyć się na zwiększenie ilości potencjalnych pasażerów,
- zmieniająca się liczebność liczby uczniów i studentów, którzy stanowią potencjalnie największą grupę korzystającą z komunikacji publicznej, co wpływa na planowanie ilości połączeń w tzw. kursach szkolnych; na terenie Powiatu Gdańskiego odnotowuje się wzrost liczby osób w tzw. wieku szkolnym, co związane jest z opisywanymi wcześniej korzystnym tendencjami demograficznymi,
- wzrastający poziom motoryzacji indywidualnej, stanowiący konkurencję dla komunikacji publicznej. W ostatnich latach na terenie Powiatu Gdańskiego odnotowuje się stały 3 – 4 procentowy wzrost liczby zarejestrowanych samochodów osobowych, co powoduje, iż duża część korzystających z komunikacji zbiorowej zrezygnowała z przewozów na rzecz komunikacji indywidualnej,
- systematyczne zmniejszenie się liczby połączeń w komunikacji regularnej, co wywołuje konieczność zaspokojenia potrzeb przewozowych ludności w ramach przejazdów własnym pojazdem,
- niedostosowana do potrzeb pasażerów oferta komunikacyjna komercyjnych przewoźników, która polega na ukierunkowaniu oferty wyłącznie na relacje i godziny kursowania, w których występują największe potrzeby przewozowe,
- nienowoczesny tabor i nienowoczesna infrastruktura przystankowa i dworcowa, w tym niedopasowanie do potrzeb przewozowych osób niepełnosprawnych, zwłaszcza

- w komunikacji z mniejszych miast pozbawionych środków na poprawę dostępności komunikacyjnej dla pasażerów,
- brak zaangażowania środków publicznych na dofinansowanie wybranych połączeń przez lokalne samorządy, co w rezultacie prowadzi do powolnej, ale systematycznej likwidacji kursów i linii nierentownych i pogarsza stan techniczny taboru autobusowego,
 - niestabilna sytuacja prawna związana z funkcjonowaniem transportu publicznego w Polsce, poprzez nie wdrożenie w życie rozwiązań określonych w *Rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70*, pozostawiająca od wielu lat autobusowy transport międzymiastowy bez gwarancji dofinansowania ze środków publicznych; brak perspektywy na przyszłość, która dawałaby przewoźnikom gwarancję i stabilność prowadzonych przewozów na najbliższe lata i pozwoliła na zawieranie długoterminowych kontraktów, co pozwoliłoby na inwestycje w zakup taboru, modernizację baz technicznych czy rozbudowę infrastruktury służącej do obsługi podróżnych, w tym tzw. „centrów przesiadkowych”.

Wymienione czynniki w istotny sposób wpływają na potencjalną ilość pasażerów w krajowym transporcie drogowym. Zwiększenie dostępności przewozowej w wyniku wprowadzenia nowej liczby kursów i linii uzależnione jest przede wszystkim od zapewnienia rentowności w realizowanych przewozach. Trudność dla przewoźników stanowią także rosnące koszty działalności przewozowej i niestabilna sytuacja prawna.

Szansą na polepszenie sytuacji na rynku przewozów autobusowych jest dofinansowanie komunikacji pasażerskiej z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych utworzonego na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. [Dz. U. z 2021 r., poz. 717].

Dofinansowanie dotyczy linii komunikacyjnych niefunkcjonujących, od co najmniej 3 miesięcy, przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie.

Dzięki temu mieszkańcy, przede wszystkim z mniejszych miejscowości, jeżeli uzyskają nowe połączenia lub dodatkowe kursy, będą mogli dotrzeć środkami transportu publicznego do pracy, szkół, placówek zdrowia i instytucji kultury. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych stwarza także możliwość znalezienia pracy w miejscowościach, do których dojazd był dotychczas utrudniony lub niemożliwy.

Środki zgromadzone w tym Funduszu są przeznaczane na dofinansowanie zadań zapewniających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie jest przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Podział środków Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, w danym roku budżetowym na poszczególne województwa jest dokonywany przez Ministra Infrastruktury, na podstawie przepisów rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zasad podziału środków Funduszu.

Sposób i terminowość wykonania zadania, na które zostało udzielone dofinansowanie oraz prawidłowość wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę jest kontrolowane przez właściwego wojewodę.

Wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda dokonuje podziału środków Funduszu na rzecz samorządów terytorialnych, jest m.in. długość linii komunikacyjnych, częstotliwość zatrzymań na przystankach, realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przepisy tej Ustawy zwiększają dostępność połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dla tych osób.

Dopłata w wysokości nie wyższej niż 1 zł do 1 wozokilometra miała obowiązywać do końca 2021 r.. W okresie trwania pandemii Rząd zdecydował zwiększaniu dopłaty do 3 zł za wozokilometr. Stawka taka jest także przewidywana na rok 2023. Jednocześnie organizator (samorząd terytorialny) będzie zobowiązany dopłacić do kwoty deficytu na danej linii komunikacyjnej nie mniej niż 10% ze środków własnych.

3.1. Przewoźnicy i linie autobusowe w komunikacji powiatowej

3.1.1. Przewoźnicy

Publiczny transport autobusowy komunikacji regularnej na terenie Powiatu Gdańskiego na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. e ustawy o transporcie drogowym zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym osób, wydaje Starosta Gdański, realizowany jest obecnie przez 4 przewoźników:

Lp.	Przewoźnik	Siedziba	Ilość wykonywanych linii
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.	Gdańsk	8
2	ALBATROS Mieczysław Tryba	Miechucino	8
3	Firma Transportowa S.C. Salewski Edward, Salewski Marek	Rusocin	1
4	ZGK w Trąbkach Wielkich	Trąbki Wielkie	1

Tabela 19. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób wydanych przez Starostę Gdańskiego

Łączny roczny przebieg na liniach regularnych, realizowanych na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób, udzielonych przez Starostę Gdańskiego wynosi **1.117.756,9** km/rok i jest to wartość, która odnosi się do przebiegów wykonywanych jedynie w granicach Powiatu Gdańskiego.

3.1.2. Regularne linie komunikacyjne

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. e ustawy o transporcie drogowym (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) pozostają w kompetencji Starosty Gdańskiego (*stan na styczeń 2023 rok*) w formie tabelarycznej przedstawiono poniżej:

Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia
1	220404	Pruszcz Gdański - Jagatowo przez: Żuława	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	2/2014
2	220406	Pruszcz Gdański - Jagatowo przez Łęgowo - Wojanowo	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	13/2013
3	220407	Pruszcz Gdański - Pręgowo przez Rotmanka - Kolbudy - Łapino	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	3/2014
4	220408	Pruszcz Gdański - Jagatowo przez: Żuława	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	4/2014
5	841	Wiślina - Rusocin przez: Pruszcz Gdański	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	1/2017
6	845	Pruszcz Gdański - Juszkowo	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	2/2017
7	849	Juszkowo - Juszkowo przez: Borkowo	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	9/2019
8	850	Pruszcz Gdański - Pruszcz Gdański przez: Łęgowo, Żukczyn	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	8/2019
9	220411	Pruszcz Gdański - Jagatowo przez Wojanowo	ALBATROS Mieczysław Tryba	1/2020
10	220412	Pruszcz Gdański - Jagatowo przez: Żuława	ALBATROS Mieczysław Tryba	2/2020
11	220413	Pruszcz Gdański - Jagatowo przez Łęgowo - Wojanowo	ALBATROS Mieczysław Tryba	3/2020
12	220414	Pruszcz Gdański - Straszyn - Kolbudy - Pręgowo - Łapino	ALBATROS Mieczysław Tryba	4/2020
13	220415	Pruszcz Gdański - Juszkowo	ALBATROS Mieczysław Tryba	5/2020
14	220416	Pruszcz Gdański - Żuławka przez: Łęgowo, Żuława	ALBATROS Mieczysław Tryba	6/2020
15	220417	Wiślina - Rusocin przez: Łędowo, Pruszcz Gdański	ALBATROS Mieczysław Tryba	7/2020
16	220418	Pruszcz Gdański - Jagatowo przez: Straszyn, Żuława	ALBATROS Mieczysław Tryba	8/2020
17	16	Elganowo - Jagatowo p. Trąbki Wielkie	F-ma Transp. s.c. E.M. Salewscy	4/2016
18	227601	Drzewina - Pruszcz Gd. przez Trąbki Wielkie	ZGKiM w Trąbkach Wielkich	6/2019

Tabela 20. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego

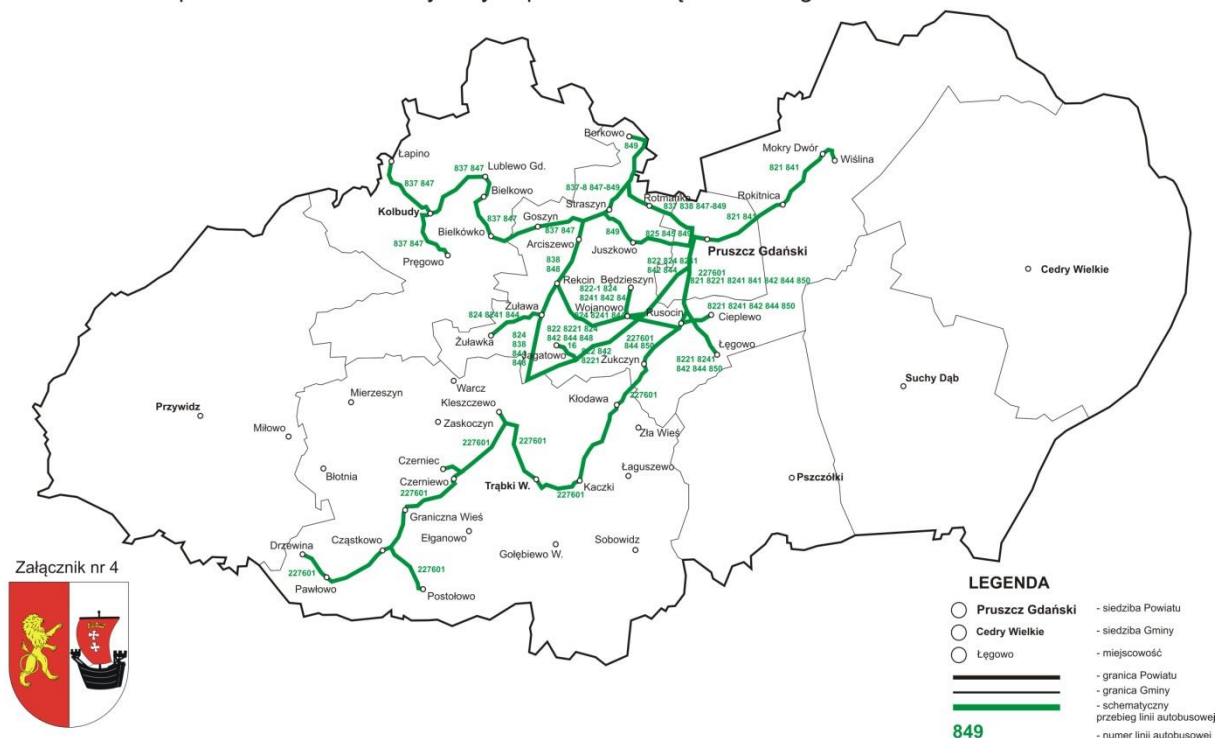
Na terenie Powiatu Gdańskiego funkcjonuje 18 regularnych powiatowych linii autobusowych, realizowanych przez czterech przewoźników o łącznym przebiegu w ilości 1.117.756,9 km rocznie.

Komunikacja powiatowa odgrywa bardzo ważną rolę w sieci połączeń komunikacji regularnej tego obszaru. Linie powiatowe są realizowane głównie w przewozach szkolnych a ich zadania skupiają się na spełnianiu podstawowych potrzeb przewozowych mieszkańców w ujęciu lokalnym.

Zdecydowana większość linii powiatowych rozpoczyna lub kończy swój bieg w Pruszczu Gdańskim. Ich przebieg dostosowany jest do lokalizacji szkół ponadgimnazjalnych na obszarze Powiatu i obejmuje dużą część miejscowości w celu zapewnienia dowozu młodzieży szkolnej do placówek kształcenia. Sieć powiatowa najbardziej rozwinięta jest centralnej, i północnej części Powiatu w obszarze gmin: Pruszcz Gdański, Kolbudy i Trąbki Wielkie. Do gmin Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Przywidz oraz Pszczółki nie są prowadzone powiatowe linie w komunikacji regularnej.

Schematyczny przebieg wszystkich linii realizowanych w komunikacji, dla której Starosta Powiatu wydaje zezwolenia na linie regularne przedstawiono na mapie poniżej, która w formacie A3 stanowi także **załącznik nr 4** do niniejszego opracowania.

Schematyczny przebieg linii w komunikacji regularnej w obszarze Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego



Mapa 5. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji powiatowej na obszarze Powiatu Gdańskiego

3.2. Przewoźnicy i linie autobusowe w komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej

3.2.1. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego

3.2.2. Przewoźnicy

W obszarze Powiatu Gdańskiego wykonywana jest także autobusowa komunikacja regularna na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. f lub g Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób wydaje Marszałek Województwa Pomorskiego. Komunikacja wojewódzka prowadzona jest przez siedmiu przewoźników:

Lp.	Przewoźnik	Siedziba	Ilość wykonywanych linii
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.	Gdańsk	4
2	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	Starogard Gdański	4
3	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	Elbląg	1

4	Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. (o/Tczew)	Tczew	1
5	Powiślańska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o.	Kwidzyn	1
6	Leszek Sarkowicz	Subkowy	1
7	Przewozy Autobusowe GRYF sp. z o. o., s.k.	Subkowy	1

Tabela 21. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego

Łączny przebieg na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego wynosi **1.746.934,5** km rocznie i jest to prawie o połowę więcej od przebiegu linii powiatowych realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego. Komunikacja wojewódzka ma więc duże znaczenie w kontekście zapewnienia mieszkańcom Powiatu Gdańskiego dostępu do regularnych połączeń autobusowych.

3.2.3. Regularne linie komunikacyjne

Linie autobusowe, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. f lub g (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201, z późn. zm.) pozostają w kompetencji Marszałka Województwa, które przebiegają w obszarze Powiatu Gdańskiego w formie tabelarycznej przedstawiono poniżej:

Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia
1	22204	Gdańsk - Pruszcz Gdański - Pszczółki - Tczew - Subkowy - Lignowy - Gniew - Piaseczno - Kwidzyn	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	1296
2	22215	Gdańsk - Krynica Morska przez: Mikoszewo - Stegna - Sztutowo	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	0000552
3	22216	Gdańsk - Gołun przez: Kolbudy - Przywidz - Kościerzyna	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	0000553
4	22230	Gdańsk - Tczew przez: Pruszcz Gdański - Grabiny Zameczek - Suchy Dąb - Steblewo - Koźliny	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	0001216
5	22638	Kartuzy - Nowa Wieś Przywidzka przez: Somonino	Przewozy Aut. "GRYF" Sp. z o.o. S.K.	0001095
6	22236	Kwidzyn - Gdańsk przez: Jeleń - Gniew - Gręblin - Subkowy - Tczew	Powiślańska Kom. Sam. Sp. z o.o.	0001097
7	1247	Tczew - Gdańsk p. Borkowo	Leszek Sarkowicz	0001247
8	22201	Gdańsk - Starogard Gdański przez: Kłodawa	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	0000088
9	22202	Gdańsk - Starogard Gdański przez: Straszyn	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	0000089
10	22205	Gdańsk - Starogard Gdański przez: Trąbki Wielkie	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	1298
11	22229	Gdańsk - Starogard Gdański przez: Kłodawa, Skarszewy	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	0000093
12	22233	Tczew - Gdańsk przez: Pszczółki - Pruszcz Gdański	ARRIVA Oddział w Tczewie	0000301
13	22221	Nowy Dwór Gdański - Gdańsk przez: Ostaszewo	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	0000700

Tabela 22. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego

3.2.4. Komunikacja wykonywana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego

W obszarze Powiatu Gdańskiego wykonywana jest także autobusowa komunikacja regularna na liniach, na które zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. g Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia wydaje Marszałek Województwa Warmińsko – Mazurskiego. Komunikacja ta prowadzona jest przez PKS w Elblągu Sp. z o. o. za pomocą pięciu linii komunikacyjnych:

Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Nr zezwolenia
1	34014	Elbląg - Gdańsk przez: Kmiecin - Nowy Dwór Gdański - Ostaszewo	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	276/4
2	34042	Elbląg - Gdańsk przez: Kmiecin - Nowy Dwór Gdański	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	427/5
3	34052	WARSZAWA - GDYNIA przez: MŁAWA, ELBLĄG, GDAŃSK	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	681/6
4	34104	Elbląg - Gdynia przez: Nowy Dwór Gdański - Gdańsk	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	0000558
5	34105	GDAŃSK - ORNETA przez: ELBLĄG, BOGACZEWO, PASŁĘK, GODKOWO	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	255/6

Tabela 23. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego

Łączny przebieg na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego wynosi zaledwie **85.262,00** km rocznie, co świadczy o tym, iż udział tych linii w ogóle komunikacji publicznej na terenie powiatu jest nieznaczący.

Komunikacja wojewódzka realizowana na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego w zdecydowanej większości dotyczy linii w kierunku do Gdańska, co wynika z faktu, iż przewoźnik, który wykonuje większość komunikacji na terenie Powiatu ma siedzibę w Gdańsku oraz z uwagi na bliskość miasta Gdańsk. Linie wojewódzkie prowadzone są ponadto do innych powiatów sąsiednich, tj. tczewskiego, starogardzkiego, nowodworskiego, kościerskiego czy kartuskiego. Linie wojewódzkie realizowane na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Warmińsko - Mazurskiego prowadzą z Gdańska do Elbląga lub przelotowo z Warszawy do Gdyni.

Komunikacja autobusowa, na którą zezwolenia wydaje Marszałek Województwa Pomorskiego lub Warmińsko – Mazurskiego w kontekście połączeń międzywojewódzkich jest słabo rozwinięta. Połączenia międzywojewódzkie umożliwiają jedynie dojazd do Warszawy czy Elbląga.

Przebieg wymienionych wyżej 18 linii zilustrowano na mapie poniżej. Mapa w formacie A3 stanowi także **załącznik nr 5** do niniejszego opracowania.

Schematyczny przebieg linii w komunikacji regularnej w obszarze Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Marszałka Województwa Warmińsko - Mazurskiego



Mapa 6. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji wojewódzkiej na obszarze Powiatu Gdańskiego

3.3. Przewoźnicy i linie autobusowe w komunikacji realizowanej na podstawie zezwoleń udzielonych przez Prezydenta Miasta Gdańska

3.3.1. Przewoźnicy

W obszarze Powiatu Gdańskiego wykonywana jest także autobusowa komunikacja regularna na liniach, na które zgodnie z art. 18 ust. 1 pkt 1 lit. d¹ Ustawy o transporcie drogowym, zezwolenia wydaje Prezydent Miasta Gdańska w uzgodnieniu ze Starostą Gdańskim. Komunikację regularną wykonuje trzech następujących przewoźników:

Lp.	Przewoźnik	Siedziba	Ilość
			wykonywanych linii
1	Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.	Gdańsk	7
2	ALBTROS Mięczysław Tryba	Miechucino	4
3	Przewóz Osób ER-BUS Rafał Damrath	Pruszcz Gdański	1

Tabela 24. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska

Łączny przebieg na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Prezydenta Miasta Gdańska wynosi **1.025.541,1** km rocznie i jest to wartość zbliżona do przebiegu linii powiatowych realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego.

3.3.2. Regularne linie komunikacyjne

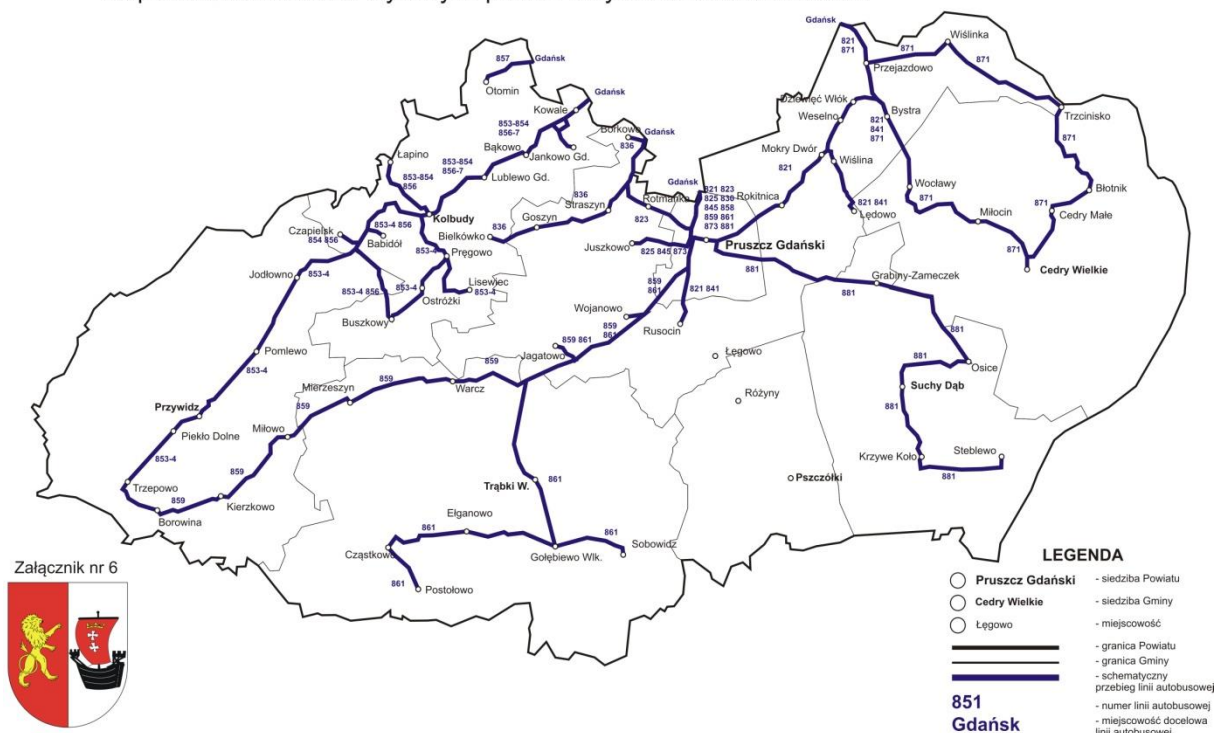
Wymienieni wyżej przewoźnicy realizują łącznie 17 następujących linii komunikacyjnych, które ze względu na swój przebieg, zgodnie z art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. d1 ustawy o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 roku (t.j. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201) pozostają w kompetencji Prezydenta Miasta Gdańska.

Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Nr dokumentu
1	22.43.61.830	Pruszcz Gdański - Gdańsk	ER-BUS Rafał Damrath	3/2013
2	22.43.61.845	Gdańsk - Juskowo przez: Pruszcz Gdański	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	24/2014
3	22.43.61.853	Gdańsk - Kolbudy - Lisewiec - Buszkowy - Trzepowo	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	14/2020
4	22.43.61.854	Gdańsk - Kolbudy - Lisewiec	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	20/2015
5	22.43.61.856	Gdańsk - Buszkowy przez: Kolbudy	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	19/2011
6	22.43.61.857	Otomin - Kowale - Kolbudy	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	21/2013
7	22.43.61.871	Gdańsk - Gdańsk przez: Wocławki - Miłocin - Cedry Wielkie - Cedry Małe - Błotnik - Trzciniśko	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	2/2016
8	22.43.61.881	Steblewo - Gdańsk p. Suchy Dąb, Osice, Grabiny Zameczek, Pruszcz Gdański	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	06/2019
9	821	Gdańsk - Rusocin przez: Wiślina - Lędowo - Pruszcz Gdański	ALBATROS Mieczysław Tryba	
10	823	Gdańsk - Pruszcz Gdański - Rotmanka	ALBATROS Mieczysław Tryba	
11	825	Gdańsk - Juskowo przez Pruszcz Gdański	ALBATROS Mieczysław Tryba	
12	836	Gdańsk - Bielkówek przez: Borkowo - Straszyn	ALBATROS Mieczysław Tryba	

Tabela 25. Linie regularnej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska

Przebieg wymienionych wyżej 12 linii zilustrowano na mapie poniżej. Mapa w formacie A3 stanowi także załącznik nr 6 do niniejszego opracowania.

Schematyczny przebieg linii w komunikacji regularnej w obszarze Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska



Mapa 7. Przebieg regularnych linii autobusowych na obszarze Powiatu Gdańskiego w komunikacji realizowanej na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska

3.4. Przewoźnicy i linie autobusowe w komunikacji gminnej

Uzupełnieniem komunikacji regularnej w obszarze Powiatu Gdańskiego stanowią linie gminne. Jest to komunikacja realizowana na podstawie art. 18, ust. 1, pkt. 1, lit. a lub b Ustawy o transporcie drogowym.

Komunikacja gminna realizowana jest w gminie Pruszcz Gdański oraz Suchy Dąb. Łącznie w obszarze gmin na terenie Powiatu Gdańskiego wykonywane są 2 linie w komunikacji regularnej.

Łączny roczny przebieg na liniach gminnych realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego wynosi **7.627** km.

3.5. Linie komunikacyjne regularne specjalne

Komunikację regularną realizowaną w obszarze Powiatu Gdańskiego uzupełnia ponadto komunikacja **regularna specjalna, która wykonywana jest na podstawie zezwoleń udzielonych przez Prezydenta Miasta Gdańska.**

Komunikacja regularna specjalna w odróżnieniu do komunikacji regularnej prowadzona jest dla zamkniętej grupy pasażerów i nie można w niej wydawać pasażerowi biletu będącego

potwierdzeniem odbytej przez niego podróży. Zastrzeżenie to oznacza, iż w przewozach specjalnych zabronione jest zabieranie dodatkowych pasażerów z przystanków wzdłuż trasy przejazdu. Różnica w komunikacji specjalnej polega także na tym, iż w komunikacji regularnej specjalnej możliwe jest zatrzymywanie się autobusu w miejscach innych niż przystanki, w rozumieniu przystanków publicznie dostępnych w komunikacji regularnej.

Komunikację regularną specjalną wykonuje się najczęściej w przewozach pracowniczych tj. do zakładów pracy w dowozach ściśle określonej grupy pasażerów, rzadziej w przewozach szkolnych.

W obszarze Powiatu Gdańskiego funkcjonuje aktualnie 6 linii komunikacji regularnej specjalnej wykonywanej przez 2 przewoźników. Listę przewoźników wykonujących przewozy regularnej specjalne oraz wykaz linii regularnych specjalnych ilustruje poniższe zestawienie.

Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik
1	863	Gdańsk – Pruszcz Gdański, CROWN	PKS Gdańsk Sp. z o.o.
2	865	Gdańsk – Pruszcz Gdański, LPP	PKS Gdańsk Sp. z o.o.
3	866	Gdańsk – Pruszcz Gdański, LPP 2	PKS Gdańsk Sp. z o.o.
4	867	Gdańsk – Pruszcz Gdański - Będzieszyn	PKS Gdańsk Sp. z o.o.
5	876	Gdańsk – Straszyn, DGT	PKS Gdańsk Sp. z o.o.
6	890	Gdańsk – Kowale, DOT2	ALBATROS Travel

Tabela 26. Przewoźnicy oraz linie regularnej specjalnej komunikacji autobusowe na terenie Powiatu Gdańskiego

W obszarze Powiatu Gdańskiego, komunikacja regularna specjalna wykonywana jest w ilości ok. 150 tys. km rocznie i stanowi jedynie uzupełnienie komunikacji regularnej.

Przewiduje się, że będzie następował dalszy rozwój przewozów regularnych specjalnych, szczególnie w sytuacji, w której nie będzie możliwe wykonywanie przewozów regularnych.

3.6. Komunikacja o charakterze użyteczności publicznej

Na terenie Powiatu Gdańskiego, oprócz komunikacji regularnej prowadzone są także przewozy o charakterze użyteczności publicznej na podstawie Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U z 2022 r., poz. 1343).

Na podstawie zebranych przez wykonującego niniejsze opracowanie informacji wynika, że aktualnie wykonywanych jest 19 takich linii. Linie te realizowane są przez pięciu Organizatorów i trzech Operatorów:

- Marszałek Woj. Pomorskiego 4 linie 1 operator PKS Gdańsk Sp. z o.o.
- Powiat Starogardzki 7 linii 1 operator PKS Starogard G. S.A.
- Gmina Pszczółki 2 linie 1 operator PKS Gdańsk Sp. z o.o.
- Gmina Przywidz 5 linii 1 operator PKS Gdańsk Sp. z o.o.
- Gmina Pruszcz Gdański 1 linia 1 operator ALBATROS M. Tryba

Powyższe dane nie obejmują linii realizowanych w komunikacji miejskiej.

Lp.	Nr linii	Opis linii	Przewoźnik	Organ wydający dokumenty
1	865	Przywidz - Klonowo Górne - Nowa Wieś Przywidzka - Jodłowno - Przywidz	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Gminy Przywidz
2	866	Przywidz - Klonowo Górne - Roztoka - Michalin - Klonowo Dolne - Przywidz	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Gminy Przywidz
3	867	Przywidz - Częstocin - Czarna Huta - Piekło Dolne - Przywidz	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Gminy Przywidz
4	868	Przywidz - Miłowo - Kierzkowo - Trzepowo - Piekło Dolne - Przywidz	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Gminy Przywidz
5	869	Mierzeszyn - Sucha Huta - Trzepowo - Piekło Górne - Przywidz	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Gminy Przywidz
6	8 U	Radunica - Wiślina przez: Rokitnica, Mokry Dwór	ALBATROS M. Tryba	Urząd Gminy Pruszcz Gdański
7	22 03 U	Gdańsk - Drewnica - Sztutowo - Krynica Morska	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Marszałkowski W. Pom.
8	22 100 U	Gdańsk - Kolbudy - Ząbrsko Górne - Egierkowo - Szymbark	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Marszałkowski W. Pom.
9	22 83 U	Gdańsk - Skarszewy	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Marszałkowski W. Pom.
10	22 99 U	Gdańsk - Cedry Wielkie - Gdańsk	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Marszałkowski W. Pom.
11	2204062 862 U	Pszczółki - Ostrowite - Skowarcz - Różyny - Kleszczewko	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Gminy Pszczółki
12	2204062 863 U	Pszczółki - Rębielcz - Żeliszewki - Ulkowy - Różyny - Pszczółki	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Urząd Gminy Pszczółki
13	2213 38 U	Gdańsk - Kłodawa - Starogard Gdański - Czarna Woda	PKS w Star. Gd. S.A.	Powiat Starogardzki
14	2213 39 U	Gdańsk - Kłodawa - Starogard Gdański - Skórcz	PKS w Star. Gd. S.A.	Powiat Starogardzki
15	2213 42 U	Gdańsk - Kłodawa - Starogard Gdański - Lubichowo	PKS w Star. Gd. S.A.	Powiat Starogardzki
16	2213 43 U	Gdańsk - Straszyn - Starogard Gdański - Lubichowo	PKS w Star. Gd. S.A.	Powiat Starogardzki
17	2213 48 U	Gdańsk - Kłodawa - Sobowidz - Skarszewy - Starogard Gdański	PKS w Star. Gd. S.A.	Powiat Starogardzki
18	2213 55 U	Gdańsk - Kłodawa - Starogard Gdański	PKS w Star. Gd. S.A.	Powiat Starogardzki
19	2213 56 U	Gdańsk - Straszyn - Starogard Gdański - Owidz	PKS w Star. Gd. S.A.	Powiat Starogardzki

Tabela 27. Linie o charakterze użyteczności publicznej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego

Łączny przebieg na wymienionych wyżej liniach w obszarze Powiatu Gdańskiego wynosi **1.127.305,9 km**.

3.7. Liczba linii autobusowych

3.7.1. Linie autobusowe ogółem

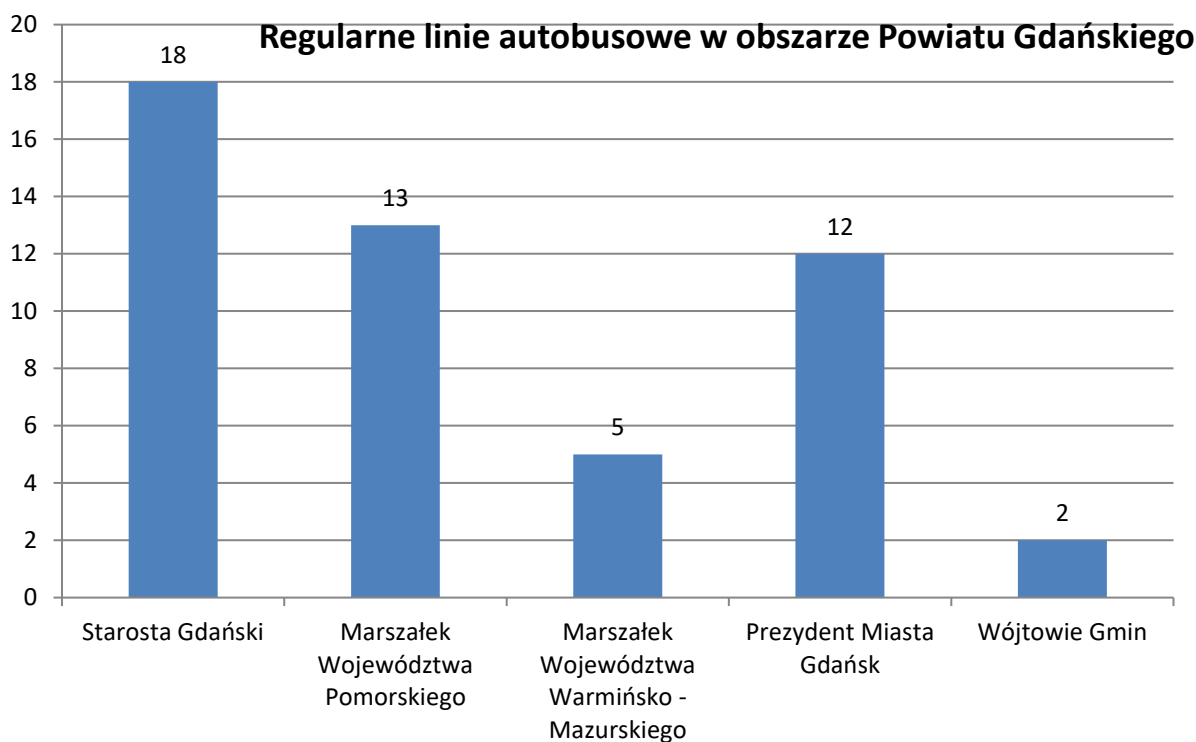
Łączna liczba linii realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego lub linii, które przebiegają przez obszar Powiatu Gdańskiego wynosi 50. Z tej liczby, 18 linii realizowanych jest na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego, co stanowi 36% ogółu linii. Ponadto 12 linii realizowanych jest na podstawie zezwoleń udzielonych przez Prezydenta Miasta Gdańska, co stanowi ok. 24% ogółu zezwoleń. Linii realizowanych na podstawie

zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego jest 13, co stanowi 260% ogółu linii.

Statystycznie udział poszczególnych organów wydających zezwolenia na linie realizowane w obszarze Powiatu Gdańskiego ilustruje poniższe zestawienie:

Lp.	Organizator	Liczba linii	Udział %
1	Starosta Gdański	18	36,00%
2	Marszałek Województwa Pomorskiego	13	26,00%
3	Marszałek Województwa Warmińsko - Mazurskiego	5	10,00%
4	Prezydent Miasta Gdańsk	12	24,00%
5	Wójtowie Gmin	2	4,00%
	RAZEM	50	100,00%

Tabela 28. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Gdańskiego



Wykres 6. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Gdańskiego

Liczba linii z uwzględnieniem komunikacji regularnej specjalnej oraz o charakterze użyteczności publicznej wygląda następująco:

Lp.	Rodzaj komunikacji	Liczba linii	Udział %
1	Regularna	50	66,67%
2	Regularna specjalna	6	8,00%
3	Regularna o charakterze użyteczności publicznej	19	25,33%
4	RAZEM	75	100,00%

Tabela 29. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Gdańskiego z uwzględnieniem komunikacji o charakterze użyteczności publicznej

W obszarze Powiatu Gdańskiego zdecydowaną większość realizowanej komunikacji stanowią linie regularne. Komunikację regularną w nieznacznym stopniu wspomaga tylko komunikacja regularna specjalna realizowana w przewozach z Gdańska do Powiatu Gdańskiego. Udział linii o charakterze użyteczności publicznej jest niewielki.

W odniesieniu do analogicznego okresu roku ubiegłego łączna liczba linii realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego uległa zmniejszeniu z 72 do 50 linii tj. o ok. 30%. Liczba linii realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego została utrzymana na podobnym poziomie. Spadek liczby linii regularnych realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego może być związany z sukcesywnym uruchamianiem komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Po uzyskaniu wymaganych dokumentów uprawniających do realizacji takich linii o charakterze użyteczności publicznej, przewoźnicy zaprzestają wykonywania komunikacji regularnej na zasadach komercyjnych na własne ryzyko ekonomiczne. Wykonywanie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej uprawnia do korzystania ze środków budżetu państwa dopłacanych z tzw. Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Przebieg wszystkich linii komunikacyjnych w obszarze Powiatu Gdańskiego zilustrowano na mapie poniżej. Mapa w formacie A3 stanowi także **załącznik nr 7** do niniejszego opracowania.

Schematyczny przebieg linii w komunikacji regularnej w obszarze Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego, Prezydenta Miasta Gdańska oraz Marszałka Województwa Pomorskiego i Marszałka Województwa Warmińsko - Mazurskiego



Mapa 8. Przebieg wszystkich regularnych linii autobusowych realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego

3.8. Praca przewozowa

3.8.1. Praca przewozowa według organów wydających dokumenty

Praca przewozowa (w wozokilometrach) jest wskaźnikiem charakteryzującym wielkość wykonywanej komunikacji. Praca przewozowa, to ilość kilometrów wykonywanych w rozkładzie jazdy w określonym czasie. Na potrzeby opracowania wielkość pracy przewozowej podawana będzie w ujęciu rocznym (km/rok). Jest to najczęściej stosowana jednostka określająca pracę przewozową.

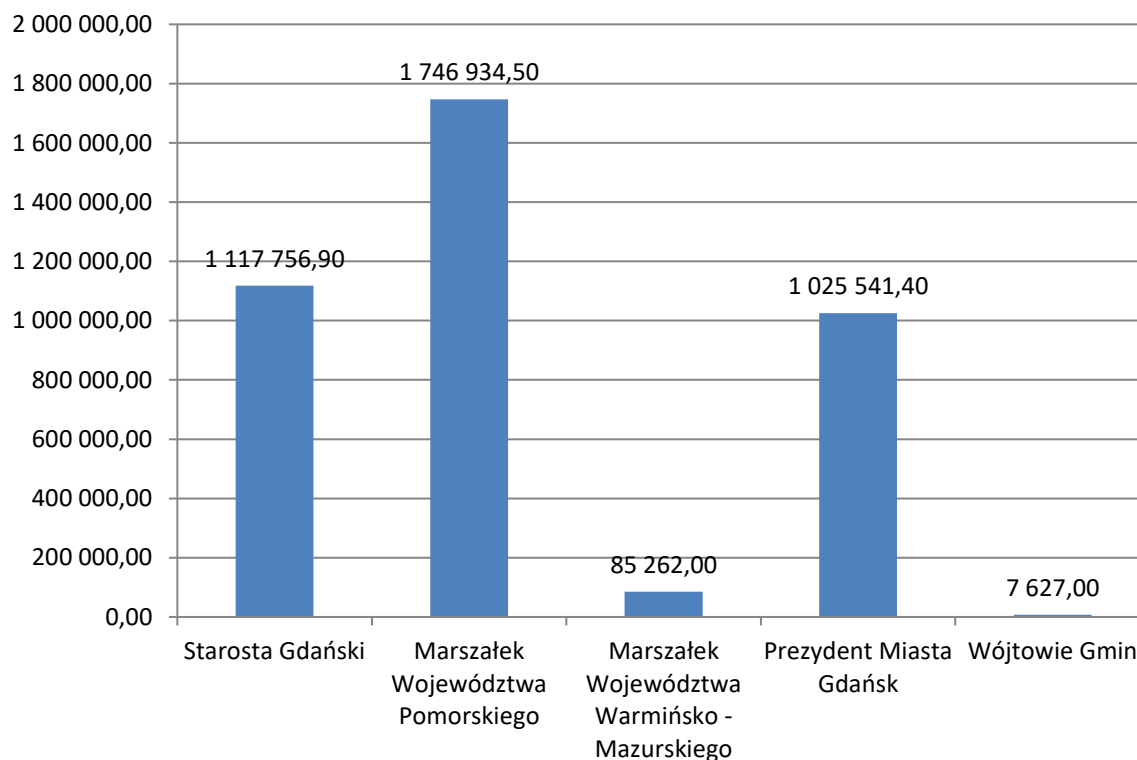
Łączna praca przewozowa wykonywana na podstawie wszystkich linii regularnych przebiegających w obszarze Powiatu Gdańskiego wynosi 3.983.094,50 km/rok.

Praca przewozowa wykonywana na liniach realizowanych wyłącznie na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego wynosi 1.117.756,90 km/rok i stanowi 28,06% ogółu komunikacji realizowanej w obszarze Powiatu. Pozostałą część pracy przewozowej wykonują przewoźnicy w komunikacji wojewódzkiej na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego w ilości 1.746.934,50 km/rok, co stanowi 43,86% ogółu komunikacji na tym obszarze oraz w komunikacji Prezydenta Miasta Gdańska w ilości 1.025.541,1 km/rok, co stanowi 25,75% ogółu pracy przewozowej w obszarze Powiatu. Praca przewozowa na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego oraz Wójtów Gmin z obszaru Powiatu Gdańskiego stanowi pozostałe 2,33% ogółu pracy przewozowej realizowanej na obszarze Powiatu Gdańskiego.

Lp.	Organizator	praca przewozowa [km/rok]	Udział %
1	Starosta Gdański	1 117 756,90	28,06%
2	Marszałek Województwa Pomorskiego	1 746 934,50	43,86%
3	Marszałek Województwa Warmińsko - Mazurskiego	85 262,00	2,14%
4	Prezydent Miasta Gdańsk	1 025 541,40	25,75%
5	Wójtowie Gmin	7 627,00	0,19%
	RAZEM	3 983 121,80	100,00%

Tabela 30. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Gdańskiego wg. organów wydających zezwolenia

Praca przewozowa wg. organów wydających dokumenty



Wykres 7. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Gdańskiego wg. organów wydających zezwolenia

Pracę przewozową realizowaną na podstawie zezwoleń udzielonych w obszarze Powiatu Gdańskiego w odniesieniu do przewoźników wykonujących komunikację regularną (a także regularną specjalną i o charakterze użyteczności publicznej) ilustruje poniższa tabela:

Lp.	Przewoźnik	Praca przewozowa w komunikacji			RAZEM
		Regularnej	Regularnej specjalnej	Użyteczności publicznej	
		RAZEM			
1	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	1 586 098,90	150 000,00	522 470,40	2 258 569,30
2	ALBATROS M. Tryba	1 041 887,70	0,00	18 600,00	1 060 487,70
3	Firma Transportowa S.C. Salewscy	12 578,80	0,00		12 578,80
4	MATEOBUS M. Teclaw	0,00	0,00		0,00
5	ZGK Trąbki Wielkie	42 245,00	0,00		42 245,00
6	PKS w Starogardzie Gdańskim S.A.	496 533,80	0,00	586 235,50	1 082 769,30
7	PKS w Elblągu Sp. z o.o.	151 684,40	0,00		151 684,40
8	Arriva Bus Transport Sp. z o.o. (o/Tczew)	551 196,00	0,00		551 196,00
9	Powisłańska Kom. Samoch. Sp. z o.o.	45 025,40	0,00		45 025,40
10	Leszek Sarkowicz	10 155,60	0,00		10 155,60
11	PA GRYF sp. z o. o., s.k.	3 422,40	0,00		3 422,40
12	ER-BUS R. Damrath	42 293,50	0,00		42 293,50
	RAZEM	3 983 121,50	150 000,00	1 127 305,90	5 260 427,40

Tabela 31. Praca przewozowa na terenie Powiatu Gdańskiego wg. przewoźników

Szczegółowe dane w rozbiciu na zasięg terytorialny komunikacji zaprezentowano w rozszerzonej wersji tabeli nr 31 stanowiącej **załącznik nr 8** do niniejszego opracowania.

Analiza tego zestawienia wskazuje, iż w obszarze Powiatu Gdańskiego wykonywanych jest łącznie 5.260.427,40 km rocznie, z czego 3.983.121,50 km w komunikacji regularnej, 1.127.305,9 km w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej oraz ok. 150.000,0 km w komunikacji regularnej specjalnej. Przewozy w obszarze Powiatu Gdańskiego wykonuje łącznie 12 przewoźników, z czego czterech przewoźników: PKS Gdańsk Sp. z o.o., PKS w Starogardzie Gdańskim S.A., ALBATROS M. Tryba oraz Arriva Bus Transport Polska Sp. z o.o. (o/Tczew) wykonują łącznie 4.953.022,30 km, co stanowi łącznie 94,15% ogółu komunikacji wykonywanej na terenie Powiatu Gdańskiego. Pozostałe niespełna 5% wykonywanej komunikacji realizuje pozostała grupa ośmiu przewoźników.

Największym przewoźnikiem realizującym przewozy w obszarze Powiatu Gdańskiego jest PKS Gdańsk Sp. z o.o., który w komunikacji regularnej realizuje 21, z wszystkich 50 linii wykonywanych na tym obszarze. PKS Gdańsk Sp. z o.o. wykonując łącznie 1.586.098,90 km rocznie, spośród ogółu 3.983.121,50 km, co stanowi 39,8% ogółu pracy przewozowej wykonywanej w komunikacji regularnej w obszarze Powiatu. łącznie z komunikacją regularną i komunikacją o charakterze użyteczności publicznej, PKS Gdańsk Sp. z o.o. wykonuje łącznie 2.258.569,30 spośród 5.260.427,40 km pracy przewozowej, co stanowi 42,9% ogółu pracy przewozowej wykonywanej w komunikacji publicznej w obszarze Powiatu Gdańskiego.

3.9. Tabor autobusowy

3.9.1. Dane GUS

Na podstawie danych GUS z końca 2021 r., na terenie Powiatu było zarejestrowanych 807 autobusów. W okresie od roku 2010 liczba autobusów znacznie się zwiększa - od 329 autobusów do 807 autobusów aktualnie (31.XII.2021). Stanowi to wzrost o ok. 145%, a w ujęciu średniorocznym wahania są mniejsze. Od 2019 obserwuje się z kolei nieznaczny spadek ilości zarejestrowanych autobusów.

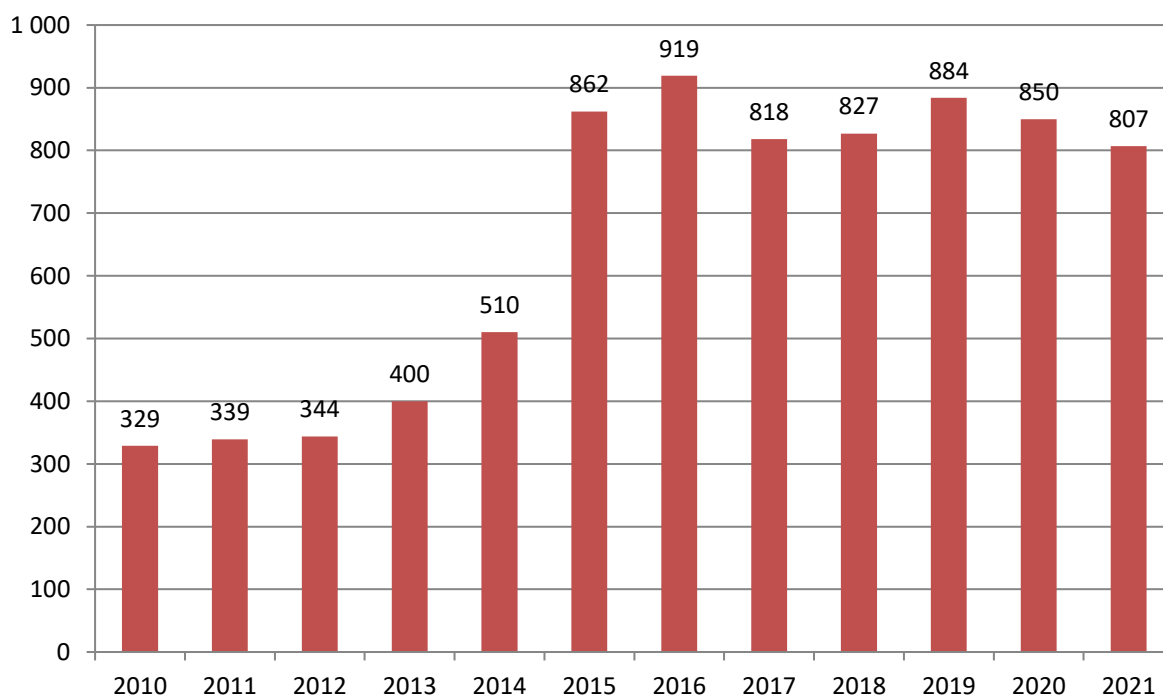
W odniesieniu do ilości autobusów zarejestrowanych na terenie całego Województwa Pomorskiego (8.101), w Powiecie Gdańskim zarejestrowanych jest niespełna 10% ogółu wszystkich autobusów, co może wskazywać, iż potencjał przewozowy Powiatu jest wysoki.

Dane dotyczące ilości autobusów zarejestrowanych na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2010 – 2021 ilustruje poniższe zestawienie oraz wykres.

Lp.	Rok	Liczba autobusów
1	2010	329
2	2011	339
3	2012	344
4	2013	400
5	2014	510
6	2015	862
7	2016	919
8	2017	818
9	2018	827
10	2019	884
11	2020	850
12	2021	807

Tabela 32. Liczba autobusów w Powiecie Gdańskim w latach 2010 - 2021

Liczba autobusów zarejestrowanych na terenie powiatu w latach 2010-2021



Wykres 8. Liczba autobusów w Powiecie Gdańskim w latach 2010 - 2021

Analizując przedstawione poniżej dane należy dodatkowo wziąć pod uwagę fakt, iż aktualnie na terenie Powiatu Gdańskiego głównym przewoźnikiem realizującym zdecydowaną większość komunikacji jest przedsiębiorstwo, które ma swoją siedzibę w mieście na prawach powiatu – Gdańsku. Dane dotyczące ilości autobusów zarejestrowanych na terenie Powiatu Gdańskiego to wyłącznie dane statystyczne, które obrazują bardziej potencjał taborowy Powiatu w sytuacji, w której przewozy publiczne realizowane miałyby być przez przedsiębiorcę, który ma siedzibę w obszarze Powiatu.

3.9.2. Standard taboru

Przewoźnik, który realizuje ok. 40% ogółu komunikacji wykonywanej na terenie Powiatu deklaruje, iż jest w posiadaniu 105 autobusów (dane ze strony internetowej przewoźnika). Struktura wiekowa pojazdów będących w posiadaniu tego przewoźnika jest zróżnicowana. 34 pojazdy to autobusy nowe w wieku nie starszym niż 5 lat, kolejne 33 pojazdy to autobusy wyprodukowane w latach 2005 – 2011 a ostatnią grupę stanowią pojazdy starsze niż 18 lat, tj. wyprodukowane w roku 2004 i wcześniej, których jest 38. Przewoźnik dysponuje więc zarówno nowoczesnymi pojazdami, które spełniają wygórowane normy ekologiczne Euro 6 jak i pojazdami niższych klas ekologii czy też pojazdami nieklasyfikowanymi tj. bardzo starymi.

Dane GUS dotyczące wieku pojazdów zarejestrowanych na terenie Powiatu wskazują, iż spośród 807 pojazdów w wieku od 1 do 5 lat jest jedynie 99, co stanowi niespełna 13% ogółu autobusów zarejestrowanych na terenie Powiatu.

Wiek autobusów ma kluczowe znaczenie w określeniu ich standardu w tym standardu ekologii. Autobusy w wieku powyżej 15 lat to autobusy bardzo stare o bardzo niskiej klasie EURO. Tylko niewielka część pojazdów zarejestrowana na terenie Powiatu, to pojazdy nowe ekologiczne. Struktura wiekowa przewoźnika PKS Gdańsk Sp. z o.o. wygląda dużo lepiej, ponieważ spośród ok. 100 pojazdów będących w jego posiadaniu, ok. jedna trzecia to pojazdy nowe.

Fakt ten należy wziąć pod uwagę przy stawianiu wymogów dotyczących standardu taboru przewoźnikom, którzy będą mieli wykonywać autobusowe przewozy pasażerskie na terenie Powiatu Gdańskiego.

Należy nadmienić, że obowiązujące przepisy *Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz.U. z 2021 r., poz. 110 t.j. z dnia 2021.01.18)* nie dotyczą wprost planowanej powiatowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, ale jeżeli Powiat Gdański dysponowałby środkami finansowymi, to oczywiście można rozważyć zakup autobusów zeroemisyjnych lub niskoemisyjnych lub ich współfinansowanie z wyłonionym operatorem w celu wykorzystywania ich w przewozach powiatowych.

3.9.3. Potencjał przewozowy

Szacowana łączna liczba pojazdów deklarowana przez wszystkich przewoźników do obsługi poszczególnych regularnych linii komunikacyjnych na obszarze Powiatu (na liniach powiatowych) wynosi 42 szt. Jest to sumaryczna liczba pojazdów deklarowana przez przewoźników do obsługi jednej linii komunikacyjnej na podstawie jednego zezwolenia na przewozy regularne. Istotną informacją jest fakt, iż jeden autobus jest zaangażowany w obsługę od kilku do kilkunastu kursów w ramach różnych linii przewoźnika. Przewoźnik organizuje pracę pojazdów tak, aby zminimalizować okres, w którym autobus nie wykonuje żadnej pracy przewozowej. Ilość 42 pojazdów wyraża maksymalną liczbę pojazdów, jaka powinna być skierowana do obsługi poszczególnych linii przy założeniu, że jeden pojazd

może wykonywać kursy wyłącznie w jednej linii nawet, jeśli na linii znajduje się tylko jeden kurs.

Średni przebieg wykonywany rocznie przez jeden autobus na powiatowych liniach regularnych (wszystkich przewoźników) wynosi ok. 26,6 tys. km (stosunek wozokilometrów do liczby pojazdów, czyli całkowita praca przewozowa na 42 pojazdy), co daje w przeliczeniu na miesiąc ok. 2.213 km i na jeden dzień roboczy ok. 100 km. To wskazuje na dosyć niskie wykorzystanie taboru, co ma duży wpływ na poziom kosztów stałych na 1 wozokilometr. Biorąc pod uwagę 8-9 godzinny czas pracy jednego dnia pracy, przy założeniu średniej prędkości komunikacyjnej (z uwzględnieniem obsługi pasażerów na przystankach) równej ok. 45 km/h, można przyjąć, iż możliwości przewozowe taboru zaangażowanego w obsługę przewozów na obszarze Powiatu są większe niż te, które są aktualnie wykonywane. Taki stan rzeczy wynika przede wszystkim z faktu, iż w ciągu całego dnia występuje tylko kilka okresów, w których komunikacja charakteryzuje się większym natężeniem. Są to tzw. szczyty przewozowe związane z dowozem dzieci i młodzieży do szkół czy pasażerów do miejsc pracy oraz ich odwozem do miejsc zamieszkania.

Mając na uwadze powyższe można stwierdzić, iż potencjał przewozowy przewoźników wykonujących na dzień dzisiejszy komunikację regularną w Powiecie Gdańskim jest dużo większy niż wynikający z aktualnych potrzeb przewozowych. Zapas taborowy, jakim dysponują przewoźnicy oraz racjonalniejsze wykorzystanie taboru, który obecnie obsługuje trasy, nie tylko w komunikacji wojewódzkiej ale także powiatowej czy gminnej, daje duże możliwości przewozowe na tym obszarze mając na uwadze dostępność środków transportowych.

Całkowita liczba autobusów pozostająca w dyspozycji przewoźników mających siedzibę w obszarze Powiatu, czy to na podstawie danych GUS, czy liczby autobusów będących w posiadaniu przez poszczególnych przewoźników, jest w stanie zaspokoić większe potrzeby przewozowe w obszarze objętym analizą.

Stan taboru przewoźników wykonujących komunikację na terenie Powiatu Gdańskiego **nie będzie czynnikiem**, który może, w najbliższym czasie, hamować rozwój komunikacji na tym obszarze. Natomiast w dłuższej perspektywie będzie on wymagał odnowienia.

3.10. Główne kierunki przewozów w komunikacji autobusowej

Publiczny drogowy transport autobusowy Powiatu Gdańskiego zaspakaja zróżnicowane potrzeby przewozowe całego obszaru, niekiedy także Gmin. Sieć połączeń dostosowana jest do układu przestrzennego sieci osadniczej, stopnia rozwoju poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, rozmieszczenia podmiotów gospodarczych, szkół, urzędów, ośrodków handlowych, kulturowych, miejsc wypoczynku, itp. Komunikację wojewódzką uzupełniają linie powiatowe i gminne, w taki sposób, aby cały obszar województwa zabezpieczyć w zakresie podstawowych potrzeb przewozowych.

W celu zobrazowania struktury przestrzennej przewozów wykonywanych przez poszczególnych przewoźników na terenie Powiatu Gdańskiego wykonano mapy, na których pokazano sieć autobusową realizowaną przez przewoźników w obszarze Powiatu jak i wykraczającą poza Powiat. Pokazano komunikację międzygminną, w tym ilości połączeń z Pruszcza Gdańskiego, jako siedziby Powiatu do poszczególnych Gmin oraz komunikację międzypowiatową, tj. z siedziby Powiatu do siedzib innych powiatów w Województwie Pomorskim. Ilości wykonywanych połączeń zawierają informacje o komunikacji wykonywanej przez wszystkie dni w roku, w dni wolne od pracy, tj. wyłącznie w soboty i niedziele. Informacje poszerzono także o dane pochodzące jedynie z zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego. Uzupełnieniem do stworzonych w ten sposób map są również wykonane zestawienia tabelaryczne.

3.10.1. Autobusowa sieć komunikacyjna „siedziba powiatu – siedziby gminy”

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw.	V	P	Σ	Zw.	V	P	Σ
Pruszcz Gdański	Kolbudy	7549	0	0	7549	7549	0	0	21
Pruszcz Gdański	Pszczółki	16142	0	0	16142	16142	0	0	44
Pruszcz Gdański	Suchy Dąb	874	0	0	874	874	0	0	2
Pruszcz Gdański	Trąbki Wielkie	9079	0	0	9079	9079	0	0	25
Kolbudy	Pruszcz Gdański	7665	0	0	7665	7665	0	0	21
Pszczółki	Pruszcz Gdański	16142	0	0	16142	16142	0	0	44
Suchy Dąb	Pruszcz Gdański	1594	0	0	1594	1594	0	0	4
Trąbki Wielkie	Pruszcz Gdański	9569	0	0	9569	9569	0	0	26

Tabela 33. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)

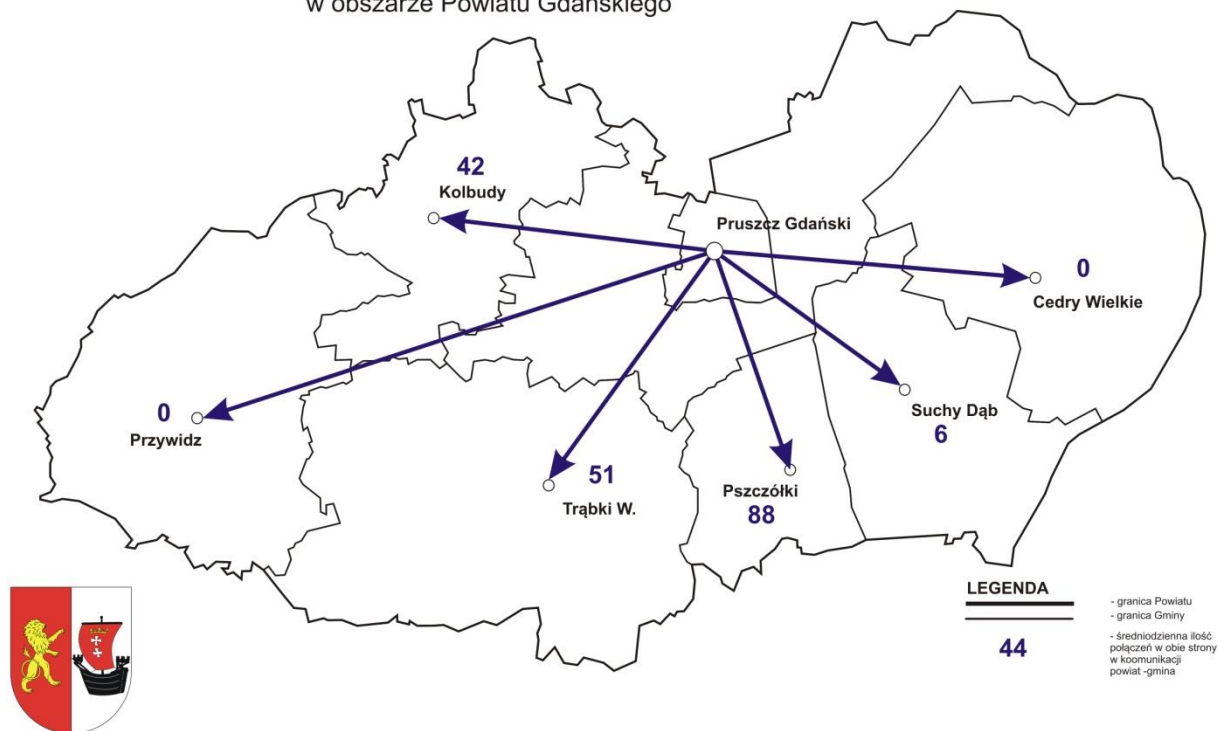
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna liczba połączeń – stosunek sumarycznej liczby połączeń w roku do liczby dni (dla niektórych relacji wartość wynosi 0 co oznacza, iż średniodziennie liczba połączeń jest mniejsza od 0,5 – np. dla kursów o częstotliwości przejazdu tylko w niedziele).

Na kolejnej stronie zaprezentowano mapę obrazującą wyniki przeprowadzonych obliczeń zawartych w powyższej tabeli.

Dalej przedstawiono tabelę analogiczną do powyższej przedstawiającą ilości wykonywanych bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Powiatu – siedziby Gmin w soboty i niedziele oraz siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie wykonywane na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego). Na kolejnych mapach zobrazowano wyniki tabel w formie graficznej.

Średniodzienna Ilość połączeń w komunikacji wewnątrzpowiatowej międzygminnej w obszarze Powiatu Gdańskiego



Mapa 9. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)

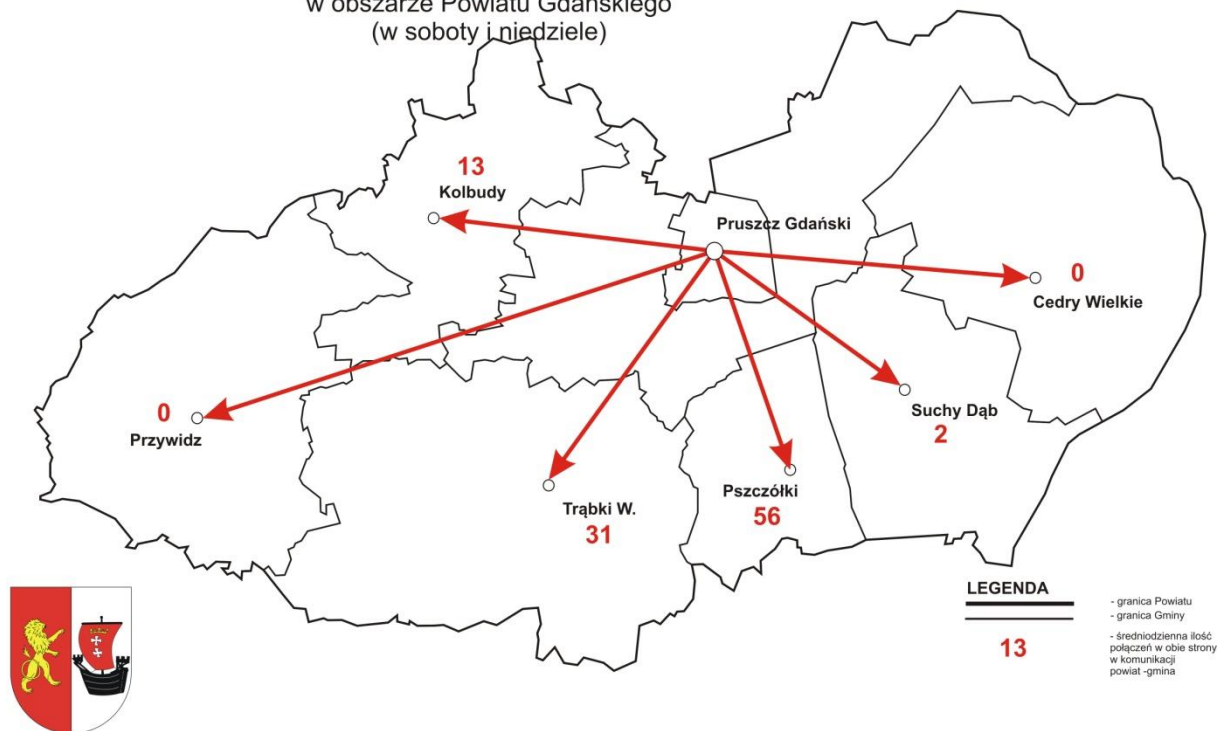
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw.	V	P	Σ	Zw.	V	P	Σ
Pruszcz Gdański	Kolbudy	615	0	0	615	6	0	0	6
Pruszcz Gdański	Pszczółki	3098	0	0	3098	28	0	0	28
Pruszcz Gdański	Trąbki Wielkie	1665	0	0	1665	15	0	0	15
Kolbudy	Pruszcz Gdański	722	0	0	722	7	0	0	7
Pszczółki	Pruszcz Gdański	3098	0	0	3098	28	0	0	28
Suchy Dąb	Pruszcz Gdański	200	0	0	200	2	0	0	2
Trąbki Wielkie	Pruszcz Gdański	1718	0	0	1718	16	0	0	16

Tabela 34. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna Ilość połączeń w komunikacji wewnątrzpowiatowej międzygminnej w obszarze Powiatu Gdańskiego (w soboty i niedziele)



Mapa 10. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele)

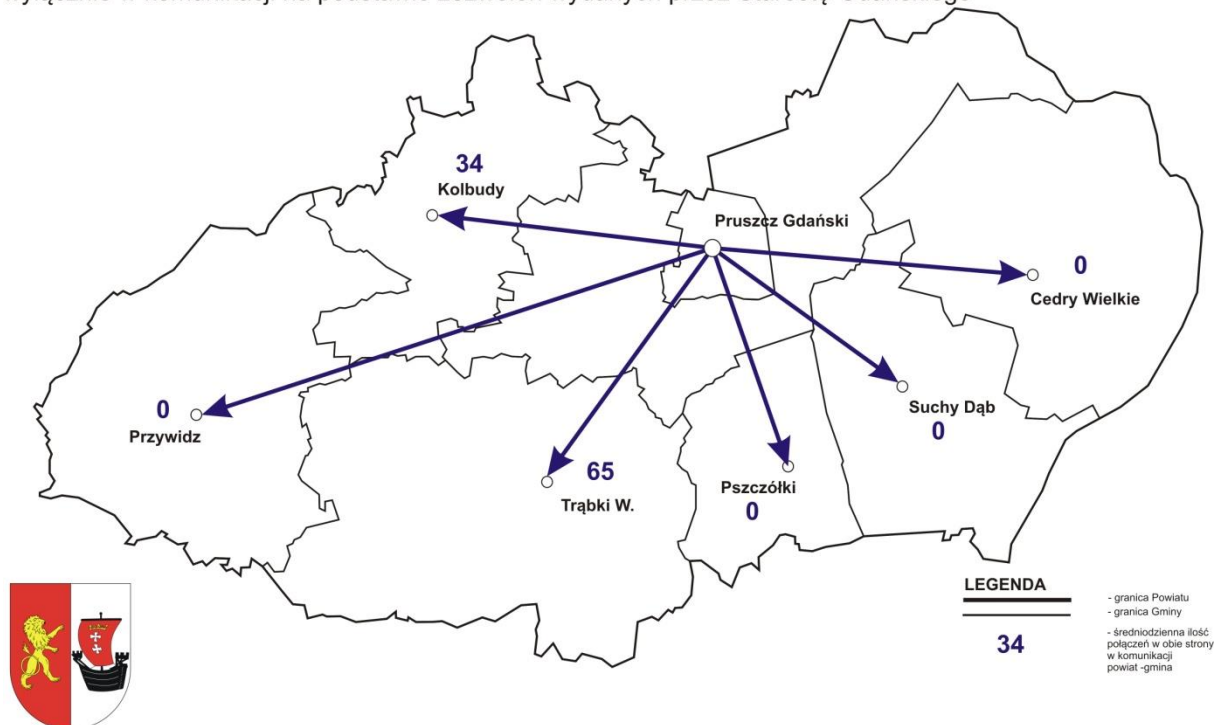
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw.	V	P	Σ	Zw.	V	P	Σ
Kolbudy	Pruszcz Gdański	7665	0	0	7665	7665	0	0	21
Trąbki Wielkie	Pruszcz Gdański	688	0	0	688	16142	0	0	44
Pruszcz Gdański	Kolbudy	7549	0	0	7549	4647	0	0	13
Pruszcz Gdański	Trąbki Wielkie	502	0	0	502	7549	0	0	21

Tabela 35. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie Starosty Gdańskiego)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna Ilość połączeń w komunikacji wewnątrzpowiatowej międzygminnej
w obszarze Powiatu Gdańskiego
wyłącznie w komunikacji na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego



Mapa 11. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie powiatowe)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

W tabeli poniżej znajduje się zestawienie zbiorcze dotyczące ilości połączeń w relacji powiat – gmina zarówno średniodziennie ogółem oraz wyłącznie w soboty i niedziele lub wyłącznie w komunikacji powiatowej.

Lp.	Gmina	Ilość połączeń komunikacyjnych w relacji powiat - gmina (średniodziennie)		
		ogółem	w soboty i niedziele	tylko na liniach powiatowych
1	Cedry Wielkie	0	0	0
2	Kolbudy	42	13	34
3	Przywidz	0	0	0
4	Pszczółki	88	56	0
5	Suchy Dąb	6	2	0
6	Trąbki Wielkie	51	31	65

Tabela 36. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (zestawienie zbiorcze)

Wnioski dotyczące ilości połączeń w relacji siedziba powiat – gminy

1. Istniejąca sieć autobusowych połączeń regularnych umożliwia skomunikowanie siedziby powiatu tj. Pruszcz Gdańskiego do prawie wszystkich gmin wewnątrz powiatu (oprócz gminy Cedry Wielkie i gminy Przywidz)
2. Średniodzienne ilości połączeń w poszczególnych relacjach są bardzo zróżnicowane. Najwięcej połączeń bezpośrednich realizowanych jest w relacji Pruszcz Gdański - Pszczółki (88 w obie strony średniodziennie), Pruszcz Gdański – Trąbki Wielkie (51) oraz Pruszcz Gdański – Kolbudy (44). W relacji do Suchego Dębu średniodzienna liczba połączeń jest mniejsza i wynosi 6 w obie strony.
3. Ilość połączeń w poszczególnych relacjach odpowiada występującemu w danym kierunku popytowi na przewozy, co zaspakaja podstawowe potrzeby przewozowe.
4. Duża liczba połączeń w relacji Pruszcz Gdański – Pszczółki oraz Pruszcz Gdański – Trąbki Wielkie wynika z faktu, iż te relacje wspomagane są liniami wykonywanymi w komunikacji wojewódzkiej z Gdańska do Tczewa oraz Starogardu Gdańskiego.
5. Również w dni świąteczne i wolne od pracy (soboty, niedziele) komunikacja zapewnia połączenia w tych samych relacjach jak w komunikacji codziennej. W dniach wolnych od pracy średnia liczba połączeń jest niższa niż w komunikacji codziennej.
6. Na uwagę zwraca fakt, iż linie wykonywane na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego umożliwiają połączenia wyłącznie w relacji Pruszcz Gdański – Kolbudy oraz Pruszcz Gdański – Trąbki Wielkie.

3.10.2. Autobusowa sieć komunikacyjna „połączenia pomiędzy poszczególnymi Gminami

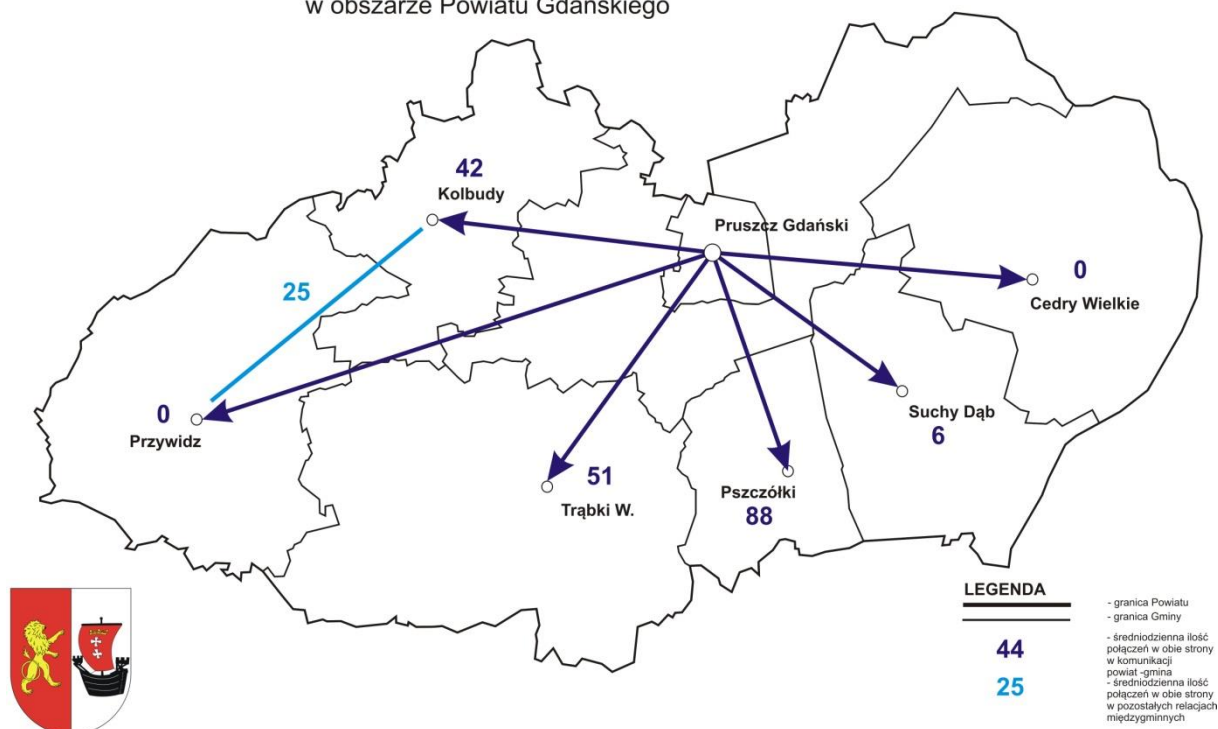
Oprócz połączeń pomiędzy siedzibą Powiatu a siedzibą poszczególnych Gmin, realizowane są także bezpośrednie połączenia pomiędzy poszczególnymi Gminami.

Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw.	V	P	Σ	Zw.	V	P	Σ
Kolbudy	Pruszcz Gdański	7665	0	0	7665	7665	0	0	21
Kolbudy	Przywidz	4647	0	0	4647	4647	0	0	13
Pruszcz Gdański	Kolbudy	7549	0	0	7549	7549	0	0	21
Pruszcz Gdański	Pszczółki	16142	0	0	16142	16142	0	0	44
Pruszcz Gdański	Suchy Dąb	874	0	0	874	874	0	0	2
Pruszcz Gdański	Trąbki Wielkie	9079	0	0	9079	9079	0	0	25
Przywidz	Kolbudy	4238	0	0	4238	4238	0	0	12
Pszczółki	Pruszcz Gdański	16142	0	0	16142	16142	0	0	44
Suchy Dąb	Pruszcz Gdański	1594	0	0	1594	1594	0	0	4
Trąbki Wielkie	Pruszcz Gdański	9569	0	0	9569	9569	0	0	26

Tabela 37. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń w komunikacji wewnątrzpowiatowej międzygminnej w obszarze Powiatu Gdańskiego

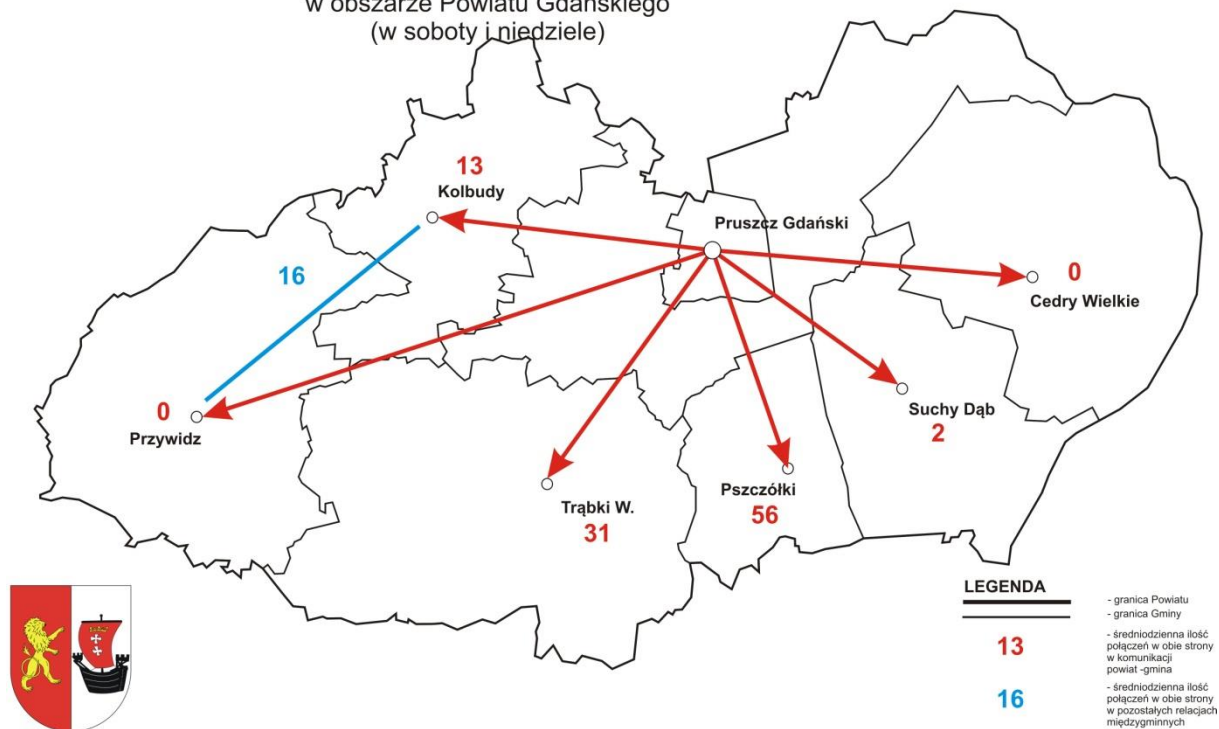


Od	Do	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
		Zw.	V	P	Σ	Zw.	V	P	Σ
Kolbudy	Pruszcz Gdański	722	0	0	722	7	0	0	7
Kolbudy	Przywidz	857	0	0	857	8	0	0	8
Pruszcz Gdański	Kolbudy	615	0	0	615	6	0	0	6
Pruszcz Gdański	Pszczółki	3098	0	0	3098	28	0	0	28
Pruszcz Gdański	Trąbki Wielkie	1665	0	0	1665	15	0	0	15
Przywidz	Kolbudy	856	0	0	856	8	0	0	8
Pszczółki	Pruszcz Gdański	3098	0	0	3098	28	0	0	28
Suchy Dąb	Pruszcz Gdański	200	0	0	200	2	0	0	2
Trąbki Wielkie	Pruszcz Gdański	1718	0	0	1718	16	0	0	16

Tabela 38. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń w komunikacji wewnątrzpowiatowej międzygminnej w obszarze Powiatu Gdańskiego (w soboty i niedziele)



Mapa 13. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego, nie są prowadzone żadne inne połączenia międzygminne poza połączeniami z gmin do Pruszcza Gdańskiego.

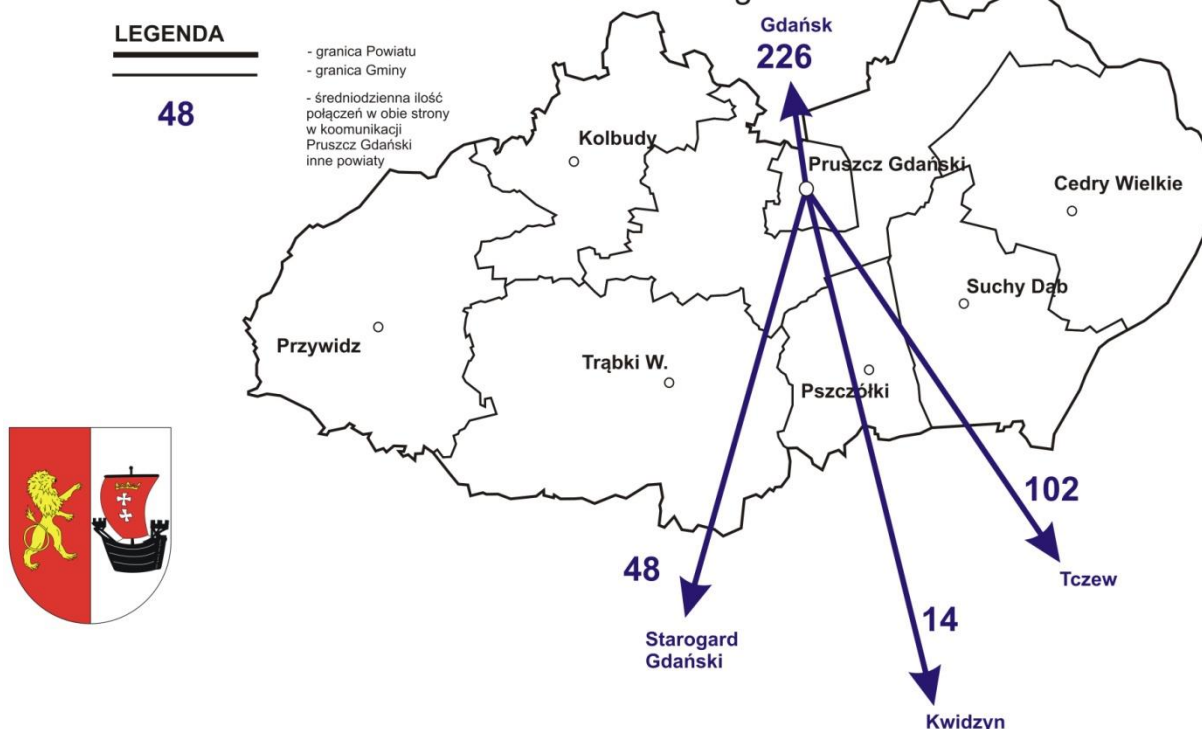
3.10.3. Autobusowa sieć komunikacyjna „Pruszcz Gdański – siedziby innych Powiatów”

Poniżej zaprezentowano ilości bezpośrednich połączeń w komunikacji wojewódzkiej, tj. z siedziby Powiatu Gdańskiego do siedzib innych Powiatów Województwa Pomorskiego. Ilości połączeń analogicznie jak we wcześniejszych punktach niniejszego opracowania podano zarówno w formie tabelarycznej jak i zaznaczono schematycznie na załączonych do tekstu mapach. Informacje podano średniodziennie ogółem oraz w wybrane dni w ciągu roku, tj. osobno w soboty i niedziele. W ostatniej tabeli informacje o komunikacji międzypowiatowej uzupełniono dodatkowo o średniodziennie ilości połączeń w relacji Pruszcz Gdański – siedziby powiatów sąsiednich.

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw.	V	P	Σ	Zw.	V	P	Σ
Pruszcz G.	Gdańsk		36777	3745	0	40522	101	10	0	111
Pruszcz G.	Gdańsk	Bystra	1493	0	0	1493	4	0	0	4
Pruszcz G.	Kwidzyn	Pszczółki, Tczew	1082	0	0	1082	3	0	0	3
Pruszcz G.	Kwidzyn	Tczew, Subkowy	0	1486	0	1486	0	4	0	4
Pruszcz G.	Starogard G.	Trąbki Wielkie	5880	0	0	5880	16	0	0	16
Pruszcz G.	Starogard G.	Trąbki Wielkie, Skarszewy	2697	0	0	2697	7	0	0	7
Pruszcz G.	Tczew		186	1486	0	1672	1	4	0	5
Pruszcz G.	Tczew	Pszczółki	16142	0	0	16142	44	0	0	44
Pruszcz G.	Tczew	Suchy Dąb	688	0	0	688	2	0	0	2
Gdańsk	Pruszcz G.		37062	3494	0	40556	102	10	0	111
Kwidzyn	Pruszcz G.	Gniew, Subkowy	1082	1486	0	2568	3	4	0	7
Starogard G.	Pruszcz G.	Skarszewy, Trąbki Wielkie	2440	0	0	2440	7	0	0	7
Starogard G.	Pruszcz G.	Trąbki Wielkie	6441	0	0	6441	18	0	0	18
Tczew	Pruszcz G.		186	1486	0	1672	1	4	0	5
Tczew	Pruszcz G.	Pszczółki	16142	0	0	16142	44	0	0	44
Tczew	Pruszcz G.	Suchy Dąb	874	0	0	874	2	0	0	2

Tabela 39. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcz Gdański – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (ogółem)

Średniodzienna Ilość połączeń w komunikacji międzypowiatowej z Pruszcza Gdańskiego



Mapa 14. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcza Gdański – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (ogółem)

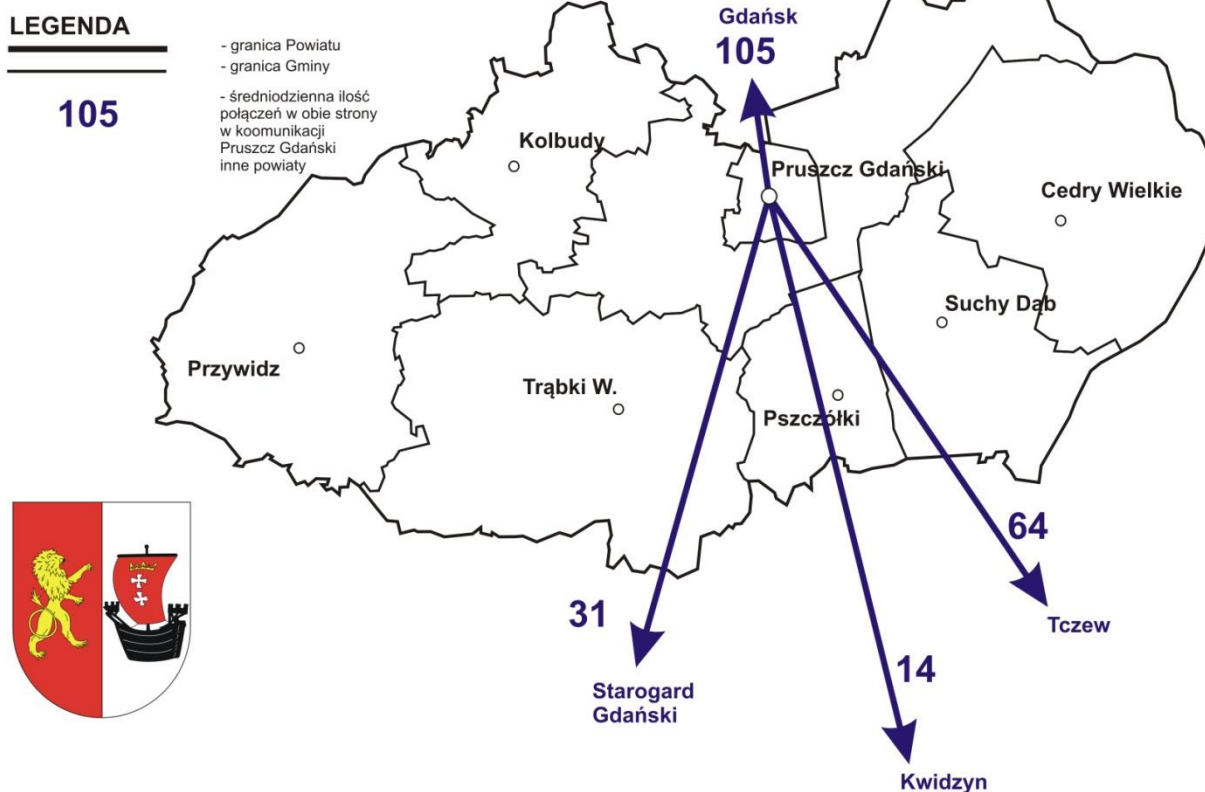
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Od	Do	Przez	Ilość połączeń w skali roku				Średniodzienna ilość połączeń			
			Zw.	V	P	Σ	Zw.	V	P	Σ
Pruszcz G.	Gdańsk		5472	450	0	5922	50	4	0	54
Pruszcz G.	Gdańsk	Bystra	52	0	0	52	0	0	0	0
Pruszcz G.	Kwidzyn	Pszczółki, Tczew	302	0	0	302	3	0	0	3
Pruszcz G.	Kwidzyn	Tczew, Subkowy	0	450	0	450	0	4	0	4
Pruszcz G.	Starogard G.	Trąbki Wielkie	1263	0	0	1263	11	0	0	11
Pruszcz G.	Starogard G.	Trąbki Wielkie, Skarszewy	402	0	0	402	4	0	0	4
Pruszcz G.	Tczew		0	450	0	450	0	4	0	4
Pruszcz G.	Tczew	Pszczółki	3098	0	0	3098	28	0	0	28
Gdańsk	Pruszcz G.		5170	450	0	5620	47	4	0	51
Kwidzyn	Pruszcz G.	Gniew, Subkowy	302	450	0	752	3	4	0	7
Starogard G.	Pruszcz G.	Skarszewy, Trąbki Wielkie	405	0	0	405	4	0	0	4
Starogard G.	Pruszcz G.	Trąbki Wielkie	1313	0	0	1313	12	0	0	12
Tczew	Pruszcz G.		0	450	0	450	0	4	0	4
Tczew	Pruszcz G.	Pszczółki	3098	0	0	3098	28	0	0	28

Tabela 40. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcza Gdański – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Średniodzienna ilość połączeń w komunikacji międzypowiatowej z Pruszcza Gdańskiego w soboty i niedziele



Mapa 15. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcza Gdańskiego – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (soboty, niedziele)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z ogólnopolskiego systemu informacji dla pasażerów

Wnioski dotyczące ilości połączeń w relacji międzypowiatowej

1. Istniejąca sieć autobusowych połączeń regularnych umożliwia skomunikowanie siedziby powiatu tj. Pruszcz Gdański do siedzib innych powiatów w ramach województwa pomorskiego takich jak: Gdańsk, Tczew, Starogard Gdański oraz Kwidzyn.
2. Zdecydowanie najwięcej połączeń w obie strony średniodziennie wykonywanych jest do Gdańska (226) oraz Tczewa (102) a także Starogardu Gdańskiego (48).
3. W pozostałej relacji Pruszcz Gdański – Kwidzyn średniodzienna liczba połączeń w obie strony wynosi 14 w ciągu dnia w obie strony.
4. W dni wolne od pracy, tj. w soboty i niedziele komunikacja międzypowiatowa umożliwia połączenia w tych samych relacjach jednakże w mniejszym zakresie.

3.10.4. Autobusowa międzywojewódzka sieć komunikacyjna

W ramach komunikacji międzywojewódzkiej na liniach realizowanych na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Warmińsko – Mazurskiego prowadzone są połączenia z siedziby Powiatu w Pruszczu Gdańskim do siedzib innych województw lub innych dużych miast w Polsce. Komunikacja regularna umożliwia skomunikowanie Powiatu Gdańskiego z Warszawą i Elblągiem.

3.10.5. Autobusowa sieć komunikacyjna: siedziba Gminy – miejscowości w Gminie

Poniżej przedstawiono ilości połączeń autobusowych z siedzib poszczególnych Gmin Powiatu Gdańskiego do miejscowości w Gminie. Ilość połączeń przedstawiono w postaci tabelarycznej, osobno dla każdej gminy. Liczbę połączeń podano średniodziennie wyłącznie w jedną stronę w relacji siedziba Gminy – miejscowości w Gminie.

Od	Do	Ilość połączeń w ciągu roku	Średniodzienna liczba połączeń
Cedry Wielkie	Błotnik	1397	4
Cedry Wielkie	Cedry Małe	1397	4
Cedry Wielkie	Miłocin	1165	3
Cedry Wielkie	Trzcínisko	1397	4
Cedry Wielkie	Wocławy	1165	3

Tabela 41. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Cedry Wielkie – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń w ciągu roku	Średniodzienna liczba połączeń
Kolbudy	Babidół	3277	9
Kolbudy	Bąkowo	13173	36
Kolbudy	Bielkowo	7665	21
Kolbudy	Bielkówko	7665	21
Kolbudy	Buszkowy	3937	11
Kolbudy	Czapielsk	6153	17
Kolbudy	Jankowo Gdańskie	995	3
Kolbudy	Kowale	13173	36
Kolbudy	Lisewiec	4827	13
Kolbudy	Lublewo Gdańskie	20838	57
Kolbudy	Łapino	6486	18
Kolbudy	Ostróźki	3855	11
Kolbudy	Otomin	186	1
Kolbudy	Pręgowo	7147	20

Tabela 42. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Kolbudy – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń w ciągu roku	Średniodzienna liczba połączeń
Przywidz	Jodłowno	4238	12
Przywidz	Piekło Dolne	4647	13
Przywidz	Pomlewo	4238	12
Przywidz	Trzepowo	4647	13

Tabela 43. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Przywidz – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń w ciągu roku	Średniodzienna liczba połączeń
Pszczółki	Kolnik	16142	44
Pszczółki	Różyny	16142	44
Pszczółki	Skowarcz	16142	44

Tabela 44. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Pszczółki – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń w ciągu roku	Średniodzienna liczba połączeń
Suchy Dąb	Grabiny-Zameczek	1780	5
Suchy Dąb	Koźliny	1311	4
Suchy Dąb	Krzywe Koło	1311	4
Suchy Dąb	Osice	1780	5
Suchy Dąb	Ostrowite	744	2
Suchy Dąb	Steblewo	1311	4
Suchy Dąb	Wróblewo	372	1

Tabela 45. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Suchy Dąb – miejscowości w Gminie

Od	Do	Ilość połączeń w ciągu roku	Średniodzienna liczba połączeń
Trąbki Wielkie	Cząstkowo	502	1
Trąbki Wielkie	Czerniewo	502	1
Trąbki Wielkie	Drzewina	502	1
Trąbki Wielkie	Ełganowo	595	2
Trąbki Wielkie	Gołębiewko	9330	26
Trąbki Wielkie	Gołębiewo Średnie	9330	26
Trąbki Wielkie	Gołębiewo Wielkie	9925	27
Trąbki Wielkie	Graniczna Wieś	502	1
Trąbki Wielkie	Kaczki	9569	26
Trąbki Wielkie	Kleszczewo	2139	6
Trąbki Wielkie	Kłodawa	9569	26
Trąbki Wielkie	Pawłowo	502	1
Trąbki Wielkie	Postołowo	502	1
Trąbki Wielkie	Rościszewo	9330	26
Trąbki Wielkie	Trąbki Małe	9569	26

Tabela 46. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Trąbki Wielkie – miejscowości w Gminie

3.11. Infrastruktura w obsłudze podróżnych

3.11.1. Przystanki autobusowe

Do dyspozycji podróżnych na terenie Powiatu Gdańskiego znajduje się dworzec autobusowy w Pruszczu Gdańskim przy ulicy Dworcowej, w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego. Podróżni korzystający z komunikacji publicznej na terenie Powiatu Gdańskiego mają do dyspozycji 547 przystanków komunikacyjnych. Wykaz wszystkich przystanków autobusowych zlokalizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego stanowi **załącznik nr 10**.

W załączeniu do niniejszego opracowania sporządzono wydruk godzin odjazdów autobusów z przystanku przy ulicy Dworcowej przy dworcu PKP w Gdańsku, skąd odjeżdża większość autobusów realizujących przewozy w regionie (**załącznik nr 9**).

Ewidencję przystanków przeprowadzono na podstawie uchwał jednostek samorządu terytorialnego, które zgodnie z art. 15 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Wojewody Pomorskiego. W szczególności korzystano z uchwał:

- UCHWAŁA NR 474/XXXIX/21 SEJMIKU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO z dnia 20 grudnia 2021 r. zmieniająca uchwałę w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których zarządzającym jest Województwo Pomorskie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dziennik Urzędowy z dnia 17 stycznia 2022 r., poz. 159)
- UCHWAŁA NR XLII/291/2021 RADY POWIATU GDAŃSKIEGO z dnia 29 września 2021 r. w sprawie zmiany uchwały w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Powiat Gdański oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dziennik Urzędowy z dnia 25 października 2021 r., poz. 3765)
- UCHWAŁA NR XXIV/293/2021 RADY MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI z dnia 17 lutego 2021 r. w sprawie zmiany uchwały nr XIX/196/2016 Rady Miasta Pruszcz Gdański z dnia 25 maja 2016 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych na terenie Gminy Miejskiej Pruszcz Gdański, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Miejska Pruszcz Gdański oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dziennik Urzędowy z dnia 1 marca 2021 r., poz. 803)
- UCHWAŁA NR XXXVI/11/2022 RADY GMINY PRUSZCZ GDAŃSKI z dnia 28 stycznia 2022 r. w sprawie zmiany załącznika Nr 1 do Uchwały XXIV/128/2020 dotyczącej określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Pruszcz Gdański (Dziennik Urzędowy z dnia 3 marca 2022 r., poz. 840)
- UCHWAŁA NR XLV/388/2022 RADY GMINY TRĄBKI WIELKIE z dnia 6 września 2022 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub

zarządzającym jest Gmina Trąbki Wielkie oraz warunków i zasad korzystania z tych przystanków (Dziennik Urzędowy z dnia 27 września 2022 r., poz. 3498)

- UCHWAŁA NR XXIX/188/20 RADY GMINY PSZCZÓŁKI z dnia 22 października 2020 r. zmieniająca uchwałę nr XXXI/324/14 z dnia 30 września 2014 r. w sprawie przystanków komunikacyjnych na terenie gminy Pszczółki, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Pszczółki (Dziennik Urzędowy z dnia 10 listopada 2020 r., poz. 4658)
- UCHWAŁA Nr XXXVIII/303/2022 Rady Gminy Przywidz z dnia 28 czerwca 2022 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Przywidz (Dziennik Urzędowy z dnia 1 września 2022 r., poz. 3241)
- UCHWAŁA NR XXII/176/20 RADY GMINY KOLBUDY z dnia 26 maja 2020 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych oraz warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządcą jest Gmina Kolbudy (Dziennik Urzędowy z dnia 24 czerwca 2020 r., poz. 4658)
- UCHWAŁA NR IV/24/15 RADY GMINY CEDRY WIELKIE z dnia 10 marca 2015 r. w sprawie określenia przystanków komunikacyjnych, warunków i zasad korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz wysokości opłat pobieranych za korzystanie z przystanków komunikacyjnych, których właścicielem lub zarządzającym jest Gmina Cedry Wielkie (Dziennik Urzędowy z dnia 13 kwietnia 2015 r., poz. 1219)

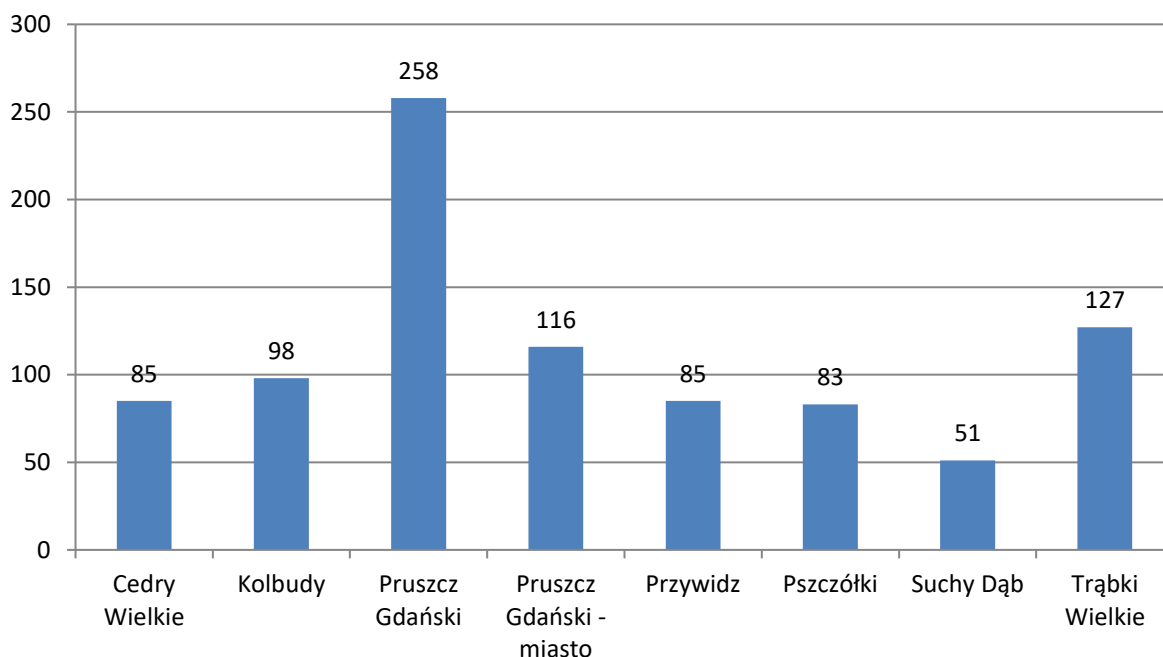
Spośród wszystkich zinwentaryzowanych przystanków zdecydowanie najwięcej znajduje się w gminie Pruszcz Gdański (258 szt.), oraz gminie Trąbki Wielkie (127 szt.) i Pruszcz Gdański (miasto) (116 szt.) W pozostałych gminach liczba przystanków jest mniejsza i oscyluje od 51 w gminie Suchy Dąb do 98 w gminie Kolbudy.

Lp.	Gmina	Liczba przystanków	Udział %
1	Cedry Wielkie	85	9,41%
2	Kolbudy	98	10,85%
3	Pruszcz Gdański	258	28,57%
4	Pruszcz Gdański - miasto	116	12,85%
5	Przywidz	85	9,41%
6	Pszczółki	83	9,19%
7	Suchy Dąb	51	5,65%
8	Trąbki Wielkie	127	14,06%
9	RAZEM	903	100,00%

Tabela 47. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Gdańskiego

Źródło: opracowanie własne

Liczba przystanków w gminach Powiatu Gdańskiego



Wykres 9. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Gdańskiego

Źródło: opracowanie własne

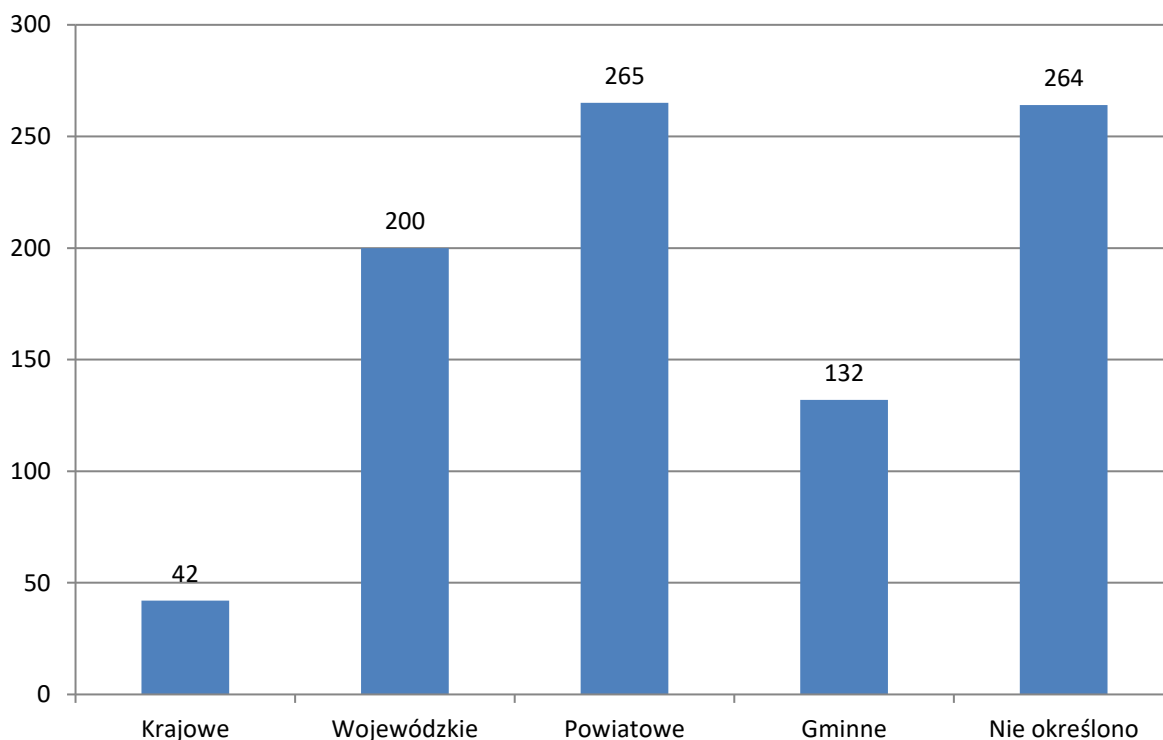
Biorąc pod uwagę kategorię drogi, przy której zlokalizowano przystanek autobusowy najczęściej znajduje się przy drogach powiatowych (265 szt.) oraz wojewódzkich (200 szt.) Przy drogach gminnych zlokalizowano 132 przystanki a przy drogach krajowych 42. Dla pozostałych 264 przystanków nie określono kategorii drogi, przy której się znajdują.

Lp.	Kategoria Drogi	Liczba przystanków	Udział %
1	Krajowe	42	4,65%
2	Wojewódzkie	200	22,15%
3	Powiatowe	265	29,35%
4	Gminne	132	14,62%
5	Nie określono	264	29,24%
9	RAZEM	903	100,00%

Tabela 48. Ilość przystanków Powiatu Gdańskiego w zależności od kategorii drogi

Źródło: opracowanie własne

Liczba przystanków Powiatu Gdańskiego w zależności od kategorii drogi



Wykres 10. Ilość przystanków Powiatu Gdańskiego w zależności od kategorii drogi

Źródło: opracowanie własne

W 150 miejscowościach podstawowych znajdujących się na terenie Powiatu Gdańskiego (GUS TERYT) znajdują się 903 przystanki komunikacyjne, co daje średnio 6 przystanków w jednej miejscowości. Najwięcej przystanków w jednej miejscowości przypada na Gminę Pszczółki – 8,3, a najmniej 2,6 w Gminie Przywidz:

Lp.	Gmina	Ilość przystanków	Liczba miejscowości	Średnia liczba przystanków w jednej miejscowości
1	Cedry Wielkie	85	14	6,1
2	Kolbudy	98	15	6,5
3	Pruszcz Gdański	258	32	8,1
4	Pruszcz Gdański - miasto	116	1	116,0
5	Przywidz	85	33	2,6
6	Pszczółki	83	10	8,3
7	Suchy Dąb	51	10	5,1
8	Trąbki Wielkie	127	35	3,6
9	RAZEM	903	150	6,0

Tabela 49. Ilość przystanków i miejscowości w Gminach Powiatu Gdańskiego

Źródło: opracowanie własne

Spośród 903 zinwentaryzowanych przystanków, 653 (72,3%) to przystanki, które określono na podstawie wykazów znajdujących się w uchwałach samorządów właściwych ze względu na ich lokalizację. Przystanki te posiadają pełną nazwę umożliwiającą ich identyfikację w terenie z podaniem numeru drogi, przy której się znajdują oraz kilometrażu drogi. Pozostałe 250 przystanków stanowiących 27,7% ogółu przystanków nie posiada przypisania do żadnej uchwały z uwagi na brak uchwały lub z uwagi na opisane wcześniej cechy, które uniemożliwiły ich identyfikację w terenie, są one jednak ujęte w tym wykazie, ponieważ te przystanki są zamieszczane w istniejących aktualnych rozkładach jazdy. Przystankom takim nie nadano numerów umożliwiających ich identyfikację. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, od 1.01.2024 r., na takich przystankach, które nie zostaną określone w uchwale właściwego samorządu terytorialnego, nie będzie mogła być prowadzona komunikacja publiczna, także przez przewoźników na tzw. zgłoszenie przewozów.

Wiele jednostek samorządu terytorialnego szczebla powiatowego i gminnego nie podjęła uchwał w sprawie przystanków, pomimo, że od 24 stycznia 2018 r. w pełni obowiązuje Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy [Dz. U. z dnia 24.01.2018 r., poz. 202].

W tym miejscu należy jednakże nadmienić, iż niektóre z tych przystanków mogą być ujęte w uchwałach, jednakże ich „stara nazwa” uniemożliwia przypisanie ich do odpowiednich wykazów i „zgrupowanie” z przystankami określonymi w uchwałach stosowanych przez jednostki samorządu terytorialnego.

Każdy przystanek autobusowy, zgodnie z przepisami, musi być oznaczony znakiem D-15 po obu stronach jezdni. Brak właściwego oznakowania, znakiem D-15, powoduje naruszenie przez przewoźników, a po udzieleniu zamówienia na wykonywanie usług o charakterze użyteczności publicznej – przez operatorów, prawa o ruchu drogowym oraz zasad wykonywania komunikacji publicznej, które to zabraniają przedsiębiorcy realizującemu komunikację publiczną, zatrzymywania się poza przystankami. Uniemożliwia to także spełnienie obowiązków wynikających z kilku innych ustaw dotyczących m.in. zamieszczania przez Gminę, na obszarze, której zlokalizowany jest przystanek komunikacyjny przy drodze publicznej, niezależnie od kategorii tej drogi, rozkładów jazdy na przystankach, co pozbawi pasażerów prawa do informacji o komunikacji publicznej.

Obowiązek prawidłowego oznaczenia przystanków spoczywa na właściwych zarządcach dróg i należy oczekiwać dostosowania oznakowania przystanków komunikacyjnych do wymogów ustawy prawo o ruchu drogowym.

3.11.2. Miejscowości objęte komunikacją

Spośród 150 miejscowości na terenie Powiatu Gdańskiego, komunikacją objętych jest 87 miejscowości, co stanowi 58,0% ogółu miejscowości. Powiat Gdański charakteryzuje się, więc niezbyt wysokim współczynnikiem pokrycia komunikacją regularną. Najwyższe pokrycie

komunikacją zaobserwowano w gminach: Kolbudy (100%), najniższą zaś w gminie Przywidz (21,2%). Uwzględniając do obliczeń także komunikację o charakterze użyteczności publicznej (U), procentowy współczynnik pokrycia komunikacją na obszarze Powiatu Gdańskiego jest jeszcze wyższy i wynosi 74%, a komunikacją objętych jest 111 miejscowości.

Lp.	Gmina	Ilość miejscowości				
		ogółem	objętych komunikacją	%	nieobjętych komunikacją	%
1	Cedry Wielkie	14	8	57,1%	6	42,9%
2	Kolbudy	15	15	100,0%	0	0,0%
3	Pruszcz Gdański	32	28	87,5%	4	12,5%
4	Pruszcz Gdański - miasto	1	1	100,0%	0	0,0%
5	Przywidz	33	7	21,2%	26	78,8%
6	Pszczółki	10	4	40,0%	6	60,0%
7	Suchy Dąb	10	8	80,0%	2	20,0%
8	Trąbki Wielkie	35	16	45,7%	19	54,3%
9	RAZEM	150	87	58,0%	63	42,0%

Tabela 50. Miejscowości Powiatu Gdańskiego objęte komunikacją regularną

Źródło: opracowanie własne

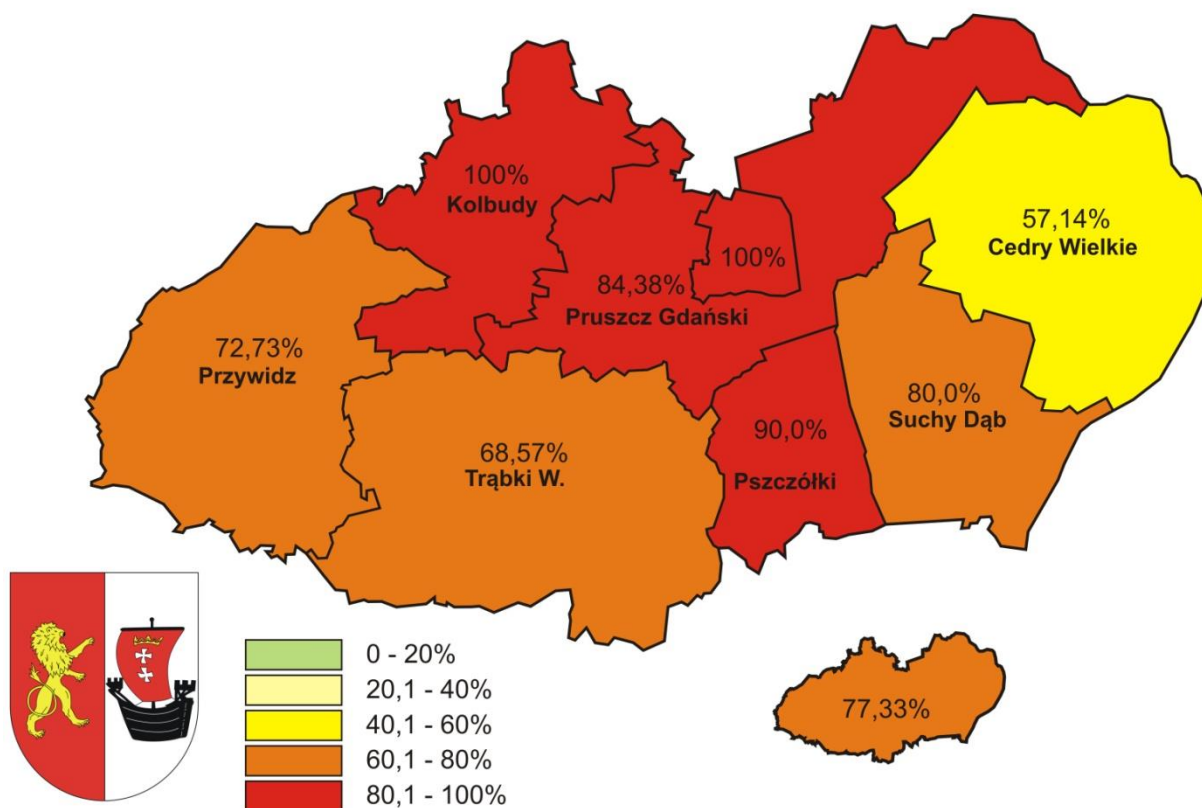
Lp.	Gmina	Ilość miejscowości				
		ogółem	objętych komunikacją	%	nieobjętych komunikacją	%
1	Cedry Wielkie	14	8	57,1%	6	42,9%
2	Kolbudy	15	15	100,0%	0	0,0%
3	Pruszcz Gdański	32	28	87,5%	4	12,5%
4	Pruszcz Gdański - miasto	1	1	100,0%	0	0,0%
5	Przywidz	33	23	69,7%	10	30,3%
6	Pszczółki	10	9	90,0%	1	10,0%
7	Suchy Dąb	10	8	80,0%	2	20,0%
8	Trąbki Wielkie	35	19	54,3%	16	45,7%
9	RAZEM	150	111	74,0%	39	26,0%

Tabela 51. Miejscowości Powiatu Gdańskiego objęte komunikacją regularną i komunikacją o charakterze użyteczności publicznej

Źródło: opracowanie własne

Powyższe dane zostały ilustrowane także poniższą mapą:

Miejscowości Powiatu Gdańskiego objęte komunikacją



Mapa 16. Miejscowości Powiatu Gdańskiego objęte komunikacją regularną i komunikacją o charakterze użyteczności publicznej

Źródło: Opracowanie własne

3.12. Koordynacja połączeń różnych rodzajów środków transportu

Infrastruktura kolejowa stanowi mało ważny element układu komunikacyjnego obszaru objętego analizą. Kolejowe przewozy pasażerskie realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego są skoncentrowane wyłącznie wokół jednej linii kolejowej przebiegającej z Gdańska w kierunku południowym do Tczewa. Linia ta ma głównie znaczenie w kontekście międzyregionalnym, gdzie dworzec kolejowy w Pruszczu Gdańskim stanowi punkt przesiadkowy z lokalnej komunikacji autobusowej do linii kolejowej o znaczeniu międzyregionalnym. Linia oferuje dużą liczbę połączeń kolejowych w kierunku do dużego ośrodka społeczno – gospodarczego w Gdańsku.

W kontekście wewnątrz powiatowym linia kolejowa nie odgrywa dużego znaczenia i łączy jedynie siedzibę Gminy Pszczołki z Pruszczem Gdańskim, obsługując pośrednio trzy przystanki kolejowe: Ciepłowo, Różyny i Skowarcz. Pomimo, iż część połączeń kolejowych obsługiwanych na tej linii kolejowej ma charakter pospieszny, z zatrzymaniem jedynie na dworcu kolejowym w Pruszczu Gdańskim, to i tak pozostała część połączeń w komunikacji

zwykłej w zupełności jest w stanie zaspokoić potrzeby przewozowe w relacji Pszczółki – Pruszcz Gdański i mając na uwadze ilość innych połączeń międzygminnych z Pruszczem Gdańskim, umożliwiłaby stosunkowo dużą liczbę połączeń w tejże relacji.

Linia kolejowa z uwagi na stosunkowo szybki dojazd z Gdańska umożliwiłaby mieszkańcom Powiatu dojazdy do miejsc pracy i nauki, zlokalizowanych w stolicy województwa.

Prowadzona od wielu lat modernizacja linii kolejowych systematycznie zwiększa dostępność transportu kolejowego dla mieszkańców nie tylko Powiatu, ale i Województwa, dlatego korzystnym byłyby odtworzenie połączeń kolejowych w relacji z Pruszczem Gdańskim do Kolbud, co dodatkowo skomunikowałoby gminę z siedzibą Powiatu i mogłoby umożliwić zaspokojenie dalszych potrzeb mieszkańców w zakresie mobilności.

Oferta komunikacyjna przewoźników autobusowych z wszystkich części Powiatu powinna umożliwić miejscowej ludności łatwy i szybki dostęp do infrastruktury kolejowej w szczególności węzła kolejowego w Pruszczu Gdańskim. Komunikacja autobusowa powinna być dobrze skomunikowana czasowo z godzinami kursowania pociągów regionalnych, tak aby umożliwić połączenia z największymi ośrodkami w regionie, w tym z siedzibą województwa. Dostępność kolejowa województwa pomorskiego jest bardzo duża, gęstość istniejących sieci połączeń kolejowych i prowadzona od wielu lat modernizacja tras kolejowych spowodowała, iż region charakteryzuje się jednym z najlepszych wskaźników ilości przewożonych pasażerów w kraju.

3.13. Ogólna ocena i podsumowanie istniejącego stanu w przewozach na terenie Powiatu Gdańskiego

Powiat Gdański zamieszkuje ok. 130 tys. mieszkańców i liczba ta w ostatnich latach nieznacznie, ale systematycznie rośnie. Komunikacja na terenie Powiatu jest rozwinięta w umiarkowanym stopniu, tj. sieć połączeń autobusowych zapewnia bezpośrednie połączenia autobusowe z siedzibą Powiatu w Pruszczu Gdańskim dla wszystkich gmin, oprócz gminy Przywidz i Cedry Wielkie.

Przewozy są wykonywane zarówno na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Powiatu Gdańskiego, Marszałka Województwa Pomorskiego, Prezydenta Miasta Gdańska jak również Wójtów i Burmistrzów kilku gmin. Łącznie na terenie Powiatu wykonuje się ok. 5,2 mln km rocznie, z czego na mocy zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych udzielonych przez Starostę Gdańskiego, ok. 1,1 mln km. Na terenie Powiatu przewozy realizuje grupa zaledwie kilku przewoźników realizujących łącznie 75 linii komunikacyjnych, zarówno w komunikacji regularnej, regularnej specjalnej oraz komunikacji o charakterze użyteczności publicznej. Jeden z przewoźników, będący głównym przewoźnikiem na obszarze Powiatu wykonuje ok. 2,2 mln km rocznie.

W komunikacji międzypowiatowej dosyć dobrze jest rozwinięta sieć autobusowa z powiatami sąsiednimi, oferując połączenia do Tczewa, Kwidzyna, Starogardu Gdańskiego i

Gdańska. Podróźni, to przede wszystkim uczniowie szkół przemieszczający się do miast, w których znajdują się siedziby szkół różnych szczebli ale również pracownicy przemieszczający się do zakładów pracy w obszarze całego Powiatu, w szczególności jednakże do Pruszcza Gdańskiego, gdzie znajduje się duża część większych zakładów pracy. Potencjał przewozowy na terenie Powiatu umożliwia sprawne realizowanie zadań transportowych i posiada duże rezerwy przygotowane na zwiększony popyt w tym zakresie. Jak wykazano w analizie, komunikacją (regularną oraz o charakterze użyteczności publicznej) objęty jest bardzo duży obszar administracyjny Powiatu. Spośród ogólnej liczby miejscowości, znajdujących się na danym obszarze, ok. 74% z nich ma bezpośredni dostęp do regularnej komunikacji autobusowej i połączenia z jednostkami administracyjnymi Powiatu. Pozostałe 26% miejscowości jest pozbawionych dostępu do komunikacji autobusowej, są to prawdopodobnie miejscowości, znajdujące się w dużym rozproszeniu i o niewielkim zaludnieniu oraz dodatkowo pozbawione odpowiednich dróg o nawierzchni twardej, uniemożliwiające połączenie z siecią komunikacji regularnej.

Czynnikami które będą stymulowały dalszy rozwój transportu na terenie Powiatu Gdańskiego, będą na pewno:

- stosunkowo niskie, w porównaniu do innych powiatów województwa, bezrobocie wynoszące na koniec 2021 roku 4,8%,
- dobrze rozwinięte szkolnictwo szczebla podstawowego i ponadpodstawowego,
- duża liczba zakładów pracy zlokalizowanych w obszarze całego powiatu,
- dosyć dobrze rozwinięta infrastruktura drogowa,
- zwiększająca się liczba ludności.

Czynnikami, które mogą hamować dalszy rozwój komunikacji na terenie Powiatu będą:

- dynamiczny rozwój komunikacji indywidualnej,
- trudne do przewidzenia skutki przemijającej pandemii, które prowadziły do ograniczeń w funkcjonowaniu zakładów pracy, a obecnie pojawiające się nowe zakłócenia spowodowane trudną sytuacją ekonomiczną, wzrostem cen energii i paliw a także zakłóceniami w dostawach materiałów i surowców.

W naszej ocenie komunikacja na terenie Powiatu umożliwia spełnienie podstawowych potrzeb przewozowych i funkcjonuje w sposób prawidłowy. Przeprowadzona analiza wykazała, iż potrzeby komunikacji zbiorowej w przewozie osób w Powiecie Gdańskim są - naszym zdaniem - rozwiązywane prawidłowo. Świadczyć o tym może także prowadzona, przez przewoźników realizujących przewozy na własne ryzyko gospodarcze, w sposób ciągły optymalizacja rynku przewozowego. Z punktu widzenia pasażerów wydaje się, że komunikacja pasażerska funkcjonuje zgodnie z ich aktualnymi oczekiwaniami, o czym może świadczyć brak skarg i wniosków ze strony pasażerów w stosunku do poszczególnych przewoźników. Z drugiej jednak strony należałoby się zastanowić, jakie są przyczyny nieznacznego jednakże stałego zmniejszania się zainteresowania pasażerów regularną komunikacją autobusową w obszarze całego kraju, w tym także w obszarze objętym analizą.

Na podstawie prowadzonych obserwacji rynku przewozowego w skali kraju wynika, iż jednym z czynników jest ciągle zmniejszanie oferty przewozowej prowadzonej przez poszczególnych przewoźników. Przewoźnicy zmniejszają ilość prowadzonych połączeń głównie z przyczyn ekonomicznych, reagując na popyt występujący na rynku, co z kolei powoduje dalszy spadek ilości przewożonych pasażerów, dla których ubożenie oferty przewozowej powoduje, iż szukają innych możliwości przemieszczania się do szkół czy miejsc pracy, wybierając nierzadko indywidualne środki transportu. Wydaje się, że jedynym sposobem na odwrócenie tego trendu musi być zwiększanie oferty przewozowej tak, aby potencjalny pasażer niezależnie od godziny, w której chce się przemieszczać do pracy czy do szkoły lub w kierunku odwrotnym, miał do dyspozycji kursy autobusowe niezbyt oddalone w czasie od siebie. Takie działania wymagały będą jednak dofinansowania ze strony lokalnych jednostek samorządu terytorialnego. Aby utrzymać komunikację na danym obszarze pasażer musi mieć do dyspozycji szeroki wachlarz połączeń, a nie tylko ofertę ograniczoną do godzin w szczytach komunikacyjnych, zapewniających przewoźnikom komercyjnym jeszcze ekonomiczną opłacalność tych przewozów.

Większość prowadzonych linii komunikacyjnych rozpoczyna swój bieg w Pruszczu Gdańskim lub Gdańsku. W tym zakresie komunikację powiatową wspomagają linie prowadzone na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Prezydenta Miasta Gdańska. Dalszy rozwój komunikacji publicznej na terenie Powiatu Gdańskiego będzie uwarunkowany przede wszystkim od występującego na danym obszarze popytu na przewozy.

Należy także pamiętać, że obecnie realizowana komunikacja organizowana jest przez przewoźników, zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym, na ich własne ryzyko ekonomiczne, i będzie mogła być realizowana wyłącznie do 31 grudnia 2023 r.

W związku z tym, jeżeli nie będzie kolejnego przedłużenia w/w terminu, już od 1 stycznia 2024 r., zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2022 r. – poz. 1343), organizatorem publicznego transportu zbiorowego, w zależności od zasięgu przewozów, będzie gmina, związek międzygminny, powiat (miasto na prawach powiatu, związek powiatowo-gminny, związek powiatów, województwo lub minister właściwy do spraw transportu. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym powierza organizatorowi do wykonania trzy zadania (art. 8):

1. planowanie rozwoju transportu,
2. organizowanie publicznego transportu zbiorowego,
3. zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Do skutecznego wykonywania tych funkcji, Powiat Gdański, będzie musiał być organizatorem przewozów o charakterze użyteczności publicznej, tj. na liniach, w których będą mogły być nadal honorowane uprawnienia obywateli do ulgowych przejazdów i w tym zakresie powinien się przygotować przed dniem 31 grudnia 2023 r. Jednocześnie należy

monitorować projektowane zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdzie w kolejnych wersjach tego projektu te terminy być może będą przesunięte.

Przewoźnicy, po 2024 r., nadal będą mogli, na własne ryzyko ekonomiczne, realizować przewozy publiczne na tzw. zgłoszenie przewozów, ale w takiej komunikacji nie będą honorowane ustawowe uprawnienia do ulgowych przejazdów (w obecnie obowiązującym stanie prawnym).

Organizowanie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, pozwoli ponadto na uzyskanie dofinansowania przewozów z rządowego Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, utworzonego na podstawie ustawy z dnia 16 maja 2019 r. [Dz. U. z 2021 r., poz. 717].

Dofinansowanie dotyczy linii komunikacyjnych nie funkcjonujących od co najmniej 3 miesięcy przed wejściem w życie ustawy i na które umowa o świadczenie usług dotyczących publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta po jej wejściu w życie.

Dzięki temu mieszkańcy, przede wszystkim z mniejszych miejscowości, będą mogli dotrzeć środkami transportu publicznego do pracy, szkół, placówek zdrowia i instytucji kultury. Zwiększenie siatki połączeń autobusowych stworzy także możliwość znalezienia pracy w miejscowościach, do których dojazd był dotychczas utrudniony lub niemożliwy.

Środki zgromadzone w Funduszu są przeznaczane na dofinansowanie zadań zapewniających funkcjonowanie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, z wyłączeniem komunikacji miejskiej. Dofinansowanie jest przyznawane w formie dopłaty do kwoty deficytu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Podział środków Funduszu w danym roku budżetowym na poszczególne województwa jest dokonywany przez Ministra Infrastruktury na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie zasad podziału środków Funduszu.

Sposób i terminowość wykonania zadania, na które zostało udzielone dofinansowanie oraz prawidłowość wyliczenia dopłaty pod względem zgodności z umową o dopłatę kontroluje właściwy wojewoda.

Wśród kryteriów, na podstawie których wojewoda dokonuje podziału środków Funduszu na rzecz samorządów terytorialnych, jest m.in. realizacja potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Przepisy ustawy zwiększą dostępność połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dla tych osób.

Dopłata w wysokości nie wyższej niż 1 zł do 1 wozokilometra miała obowiązywać do końca 2021 r. W okresie trwania pandemii Rząd zdecydował o zwiększaniu dopłaty do 3 zł za km. Stawka taka jest także przewidywana na rok 2023. Jednocześnie organizator (samorząd terytorialny) jest zobowiązany dopłacić do kwoty deficytu na danej linii komunikacyjnej nie mniej niż 10 proc. ze środków własnych.

4. Ocena potrzeb przewozowych i określenie preferencji mieszkańców

4.1. Ilość przewożonych pasażerów. Zmiany w natężeniu podróży

4.1.1. Ilość przewożonych pasażerów wg GUS

GUS od roku 2018 nie publikuje danych dotyczący ilości przewożonych pasażerów zarówno, w przewozach drogowych, jak i kolejowych, stąd brak możliwości odniesienia prezentowanych danych uzyskany z innych źródeł do danych GUS.

Podmiot wykonujący niniejsze opracowanie również nie prowadził badań dotyczących ilości przewożonych pasażerów, ponieważ umowa nie obejmowała takich czynności.

4.1.2. Ilość przewożonych pasażerów wg danych przewoźników

Pomimo skierowanej do wszystkich przewoźników realizujących komunikację autobusową na terenie Powiatu, ankiety dotyczącej ilości przewożonych pasażerów i sprzedanych biletów, podmiot wykonujący analizę otrzymał odpowiedź wyłącznie od jednego przewoźnika, który realizuje jedynie kilka linii w komunikacji wojewódzkiej przebiegających przez obszar Powiatu Gdańskiego.

4.1.3. Przewidywane zmiany w natężeniu podróży

Ogólną tendencją, obserwowaną na podstawie badań GUS oraz badań takich organizacji jak Polska Izba Gospodarcza Transportu Samochodowego i Spedycji w Warszawie, w ilości pasażerów korzystających z przewozów regularnych na terenie całego kraju, w tym również Województwa Pomorskiego, w ujęciu rocznym jest niewielki aczkolwiek spadek.

Na taki stan rzeczy niewątpliwie wpływ mają:

- systematyczny wzrost ilości samochodów osobowych zarejestrowanych na terenie Powiatu,
- niekorzystne tendencje w strukturze wiekowej ludności,
- rosnące koszty obsługi linii komunikacyjnych, skutkujące zmniejszaniem ilości oferowanych połączeń, przez co rozkład jazdy staje się mniej atrakcyjny z uwagi na niewystarczającą liczbę połączeń,
- niedofinansowanie połączeń komunikacyjnych ze strony właściwych samorządów, ze względu na przebieg linii komunikacyjnych, skutkujące zamykaniem części połączeń,
- niepewna sytuacja prawna hamująca podejmowanie strategicznych działań przedsiębiorstw transportowych określających politykę rozwoju na dalsze lata,

- niepewna sytuacja ekonomiczna przedsiębiorstw oraz zakładów pracy związana z ogólnoświatową pandemią w roku 2020 i 2021 oraz jej skutkami w latach przyszłych.

Analizując wszystkie przedstawione w niniejszym opracowaniu czynniki społeczne, gospodarcze oraz ekonomiczne można stwierdzić, iż w najbliższym okresie czasu przewiduje się dalsze zmiany w natężeniu przewozu podróżnych, polegające na dalszym zmniejszaniu się liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej w przewozach na terenie Powiatu Gdańskiego (art. 22a ust. 5 pkt 3). Przewidywany charakter zmian może być dość duży, na co niewątpliwie wpływ będą miały skutki załamania gospodarczego spowodowanego ogólnoświatową pandemią i obecnymi zakłóceniami związanymi z sytuacją międzynarodową. Branża transportowa a w szczególności komunikacja pasażerska jest jedną z gałęzi gospodarki szczególnie dotkniętą negatywnymi skutkami lockdownu wielu branż gospodarki narodowej, co znacznie zmniejszyło ilość osób korzystających z komunikacji publicznej.

5. Plan organizacji sieci transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej

5.1. Określenie zasad organizacji rynku przewozów

5.1.1. Określenie zasad organizacji publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z założeniami Ustawy z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega w szczególności na:

- 1)** badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- 2)** podejmowaniu działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu;
- 3)** zapewnieniu odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie:
 - a)** standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - b)** korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców,
 - c)** funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych,
 - d)** funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego,
 - e)** systemu informacji dla pasażera;
- 4)** określaniu sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 5)** ustalaniu 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;
- 6)** określaniu 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;
- 7)** określaniu przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla wszystkich operatorów i przewoźników oraz informowaniu o stawce opłat za korzystanie z tych obiektów;
- 8)** przygotowaniu i przeprowadzeniu postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 9)** zawieraniu umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 10)** ustalaniu opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r., poz. 8), za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 11)** ustalaniu sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatora w zakresie publicznego transportu zbiorowego;

12) wykonywaniu zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.

5.1.2. Określenie właściwości rzeczowej oraz kompetencji organizatorów transportu

Na terenie Powiatu Gdańskiego za organizację komunikacji publicznej i realizację powyżej określonych zadań Organizatora, odpowiadać będą organy samorządowe różnych szczebli. Będą to głównie: Starosta Powiatu Gdańskiego, organy poszczególnych Gmin lub ich związków, jeżeli takie zostaną na tym obszarze utworzone oraz Marszałek Województwa Pomorskiego, jeżeli udzieli zamówienia publicznego na linię komunikacyjną w przewozach wojewódzkich, która przebiegać będzie przez teren Powiatu Gdańskiego.

Ponadto na terenie Powiatu mogą być realizowane do dnia 31 grudnia 2023 r. linie komunikacyjne obsługiwane przez przedsiębiorców w oparciu o wydane im przez różne organy samorządowe zezwolenia na wykonywanie przewozów regularnych. Po dniu 1 stycznia 2024 r. mogą także być realizowane linie komunikacyjne przez „przewoźników” na podstawie wydanych im przez poszczególne samorządy (wojewódzkie, powiatowe i gminne) dokumentów, tzw. „potwierdzenie zgłoszenia przewozu”. Przewoźnikom tym nie będą jednak wypłacane dopłaty ze środków budżetu państwa i nie będą mieli także obowiązku honorowania ulg ustawowych. Ten problem dotknie głównie dzieci i młodzież w wieku szkolnym korzystającą z przejazdów na podstawie biletów miesięcznych szkolnych.

Do kompetencji Starosty Gdańskiego należeć będzie organizacja przewozów powiatowych, jeżeli będą miały one charakter użyteczności publicznej, tj. takich, których cały przebieg linii komunikacyjnych będzie znajdować się na obszarze Powiatu Gdańskiego, pod warunkiem przebiegu przez co najmniej dwie gminy.

Analiza Planu Transportowego Województwa Pomorskiego wskazuje, iż zostaną utrzymane i dalej rozwijane będą przewozy kolejowe oraz uruchomione mogą być cztery linie w komunikacji autobusowej. W takiej sytuacji Starosta Gdański powinien dążyć do utworzenia brakujących połączeń warunkujących swobodny przepływ ludności wewnątrz Powiatu oraz na jego zewnątrz, głównie za sprawą autobusowych linii dojazdowych do węzła kolejowego w Pruszczu Gdańskim. Posiadanie stosownego planu transportowego umożliwi Staroście współorganizowanie komunikacji publicznej na tym obszarze. Z uwagi na niewielki zakres wojewódzkiej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, o dostępności komunikacyjnej w Powiecie, decydować więc będą także powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej, uzupełniane liniami gminnymi, o ile takie zostaną zaplanowane przez Gminy. Mając na uwadze powyższe, powstaje także duże ryzyko związane z niewielkim zakresem organizowanej przez Marszałka Województwa komunikacji na obszarze Powiatu Gdańskiego, że łącznie z powiatowymi przewozami o charakterze użyteczności publicznej nie będą w stanie zapewnić komunikacji na całym obszarze z uwzględnieniem interesów poszczególnych Gmin z obszaru Powiatu. Z problemem tym muszą poradzić sobie

samodzielnie Wójtowie i Burmistrzowie lub też mogą rozważyć zawarcie porozumienia powiatowo-gminnego.

Należy podkreślić, że realizacja usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej powinna z jednej strony odpowiadać oczekiwaniom realnych potrzeb mieszkańców Powiatu Gdańskiego, a z drugiej strony musi uwzględniać rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego i nawiązywać do możliwości finansowych Organizatora.

5.1.3. Określenie trybu wyboru operatorów publicznego transportu zbiorowego

Podstawową formą wyboru Operatora przez Organizatora jest jego wybór w trybie publicznym. Organizator dokonuje wyboru operatora w trybie ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2021 r., poz. 1129).

Organizator w szczególnie uzasadnionym przypadku może także udzielić zamówienia bezpośrednio, zawierając z operatorem umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, na zasadach określonych w art. 22 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, przestrzegając procedury informacyjnej określonej w art. 23. W szczególnie uzasadnionych przypadkach, o których mowa w art. 22 ust. 1 pkt 4, może taką umowę zawrzeć, bez procedur określonych w art. 23.

Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim powinno móc w uzasadnionych przypadkach skorzystać z każdej z form udzielenia zamówienia na realizację powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jednak należy przede wszystkim preferować formy publicznego wyboru operatora, któremu zostanie udzielone zamówienie usługi przewozowej o charakterze użyteczności publicznej.

Umowa zawierana z wybranym operatorem dotyczyć może konkretnej linii komunikacyjnej lub umowa ta może dotyczyć kilku linii komunikacyjnych. Takie podejście da władzom Powiatu Gdańskiego możliwość przyznawania zlecenia na przewozy w drodze konkurencji pomiędzy poszczególnymi firmami. Organizator nie będzie także uzależniony od jednego operatora. Spowoduje to jednak zwiększenie pracochłonności w rozliczaniu i nadzorowaniu tych kilku Operatorów.

5.2. Projektowane linie komunikacyjne

5.2.1. Plany rozwoju autobusowej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej w kontekście uruchomienia komunikacji wojewódzkiej

Komunikacja kolejowa

Uchwalony w dniu 24 lutego 2014 roku Uchwałą nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” dał możliwość władzom województwa utworzenie komunikacji o charakterze użyteczności publicznej zarówno w przewozach kolejowych jak i drogowych. Aktualny system komunikacji pasażerskiej w przewozach autobusowych, tj. komunikacja regularna realizowana na podstawie ustawy o transporcie drogowym powinna zostać zastąpiona komunikacją o charakterze użyteczności publicznej, zgodnie z założeniami Planu Transportowego. Możliwe, iż zapisy ustawy o transporcie drogowym, umożliwiające funkcjonowanie komunikacji regularnej w autobusowych przewozach pasażerskich zostaną z końcem 2023 roku zlikwidowane. W tej sytuacji komunikacja będzie mogła być realizowana jedynie na podstawie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym a uchwalony w 2014 roku w/w Plan Transportowy umożliwi utrzymanie oraz dalszy rozwój przede wszystkim komunikacji kolejowej a w zakresie komunikacji autobusowej przewiduje się jedynie uruchomienie nowych linii, tam gdzie brak jest sieci kolejowej o zasięgu regionalnym.

Analiza Wojewódzkiego Planu Transportowego prowadzi do wniosków, iż podstawowym środkiem transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich będzie transport kolejowy a transport autobusowy będzie pełnił rolę podstawową tam, gdzie nie ma transportu kolejowego, lub dowozową do węzłów kolejowych.

Powyższe oznacza, iż rolę Organizatorów komunikacji autobusowej przejmą najpewniej Powiaty i Gminy, tudzież związki powiatowe lub powiatowo – gminne.

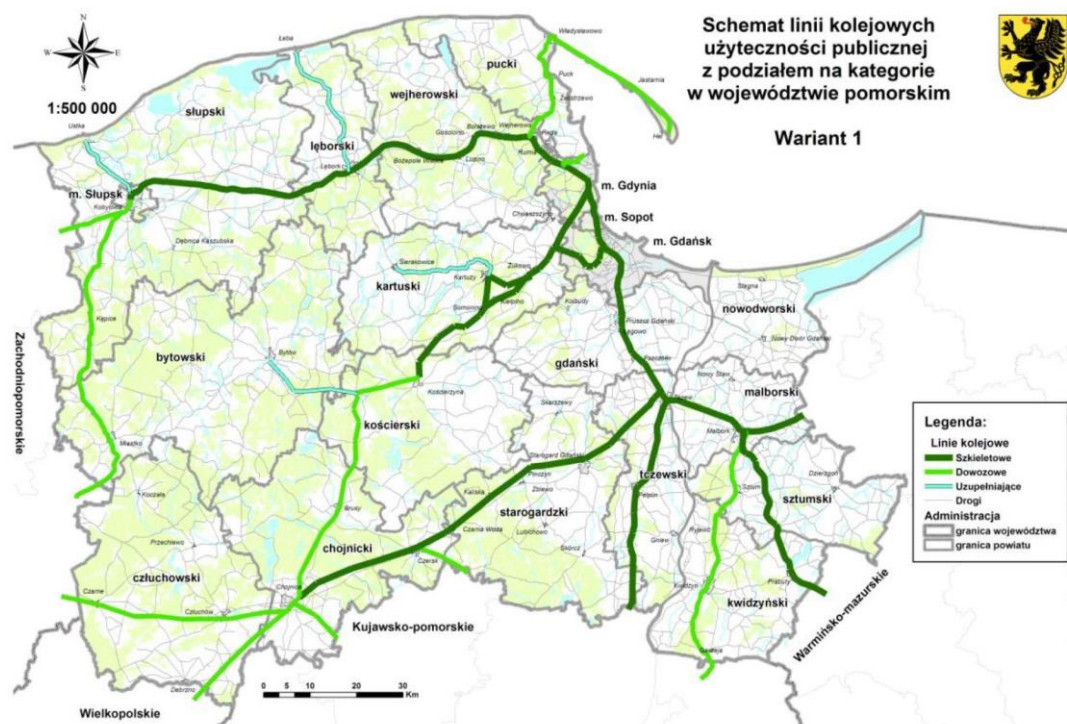
Układ linii kolejowych użyteczności publicznej w Województwie Pomorskim bazuje na strukturze linii kolejowych funkcjonujących obecnie na tym obszarze oraz na parametrach eksploatacyjnych tych linii.

Spośród przyjętych do analizy 30 relacji kolejowych w województwie, dwie relacje były związane przebiegiem przez obszar Powiatu Gdańskiego. Pierwsza relacja obejmująca przebiegiem pięć linii na trasie Tczew – Pruszcz Gdański – Gdańsk została zaklasyfikowana do kategorii **połączeń szkieletowych**, tj. strategicznych dla gospodarki i rynku pracy oraz dostępności stolicy województwa i obszaru aglomeracji. Druga relacja, wzdłuż z linii **Kartuzy – Pruszcz Gdański, nie uzyskała akceptacji jako linii użyteczności publicznej.**

Zestawienie kategorii połączeń kolejowych linii transportowych użyteczności publicznej prezentuje tabela oraz mapa poniżej:

Lp.	Kategoria połączeń	Nazwa linii
1	Szkieletowe	Tczew - Gdańsk Gł. - Gdynia Gł. - Rumia - Reda - Wejherowo
2	Szkieletowe	Gdańsk Gł. / Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Port Lot. - Gdańsk Osowa - Gdynia Gł.
3	Szkieletowe	Słupsk - Lębork - Wejherowo - Gdynia Gł. / Gdańsk Gł.
4	Szkieletowe	(Elbląg) - Malbork - Tczew - Gdańsk - Główny - Gdynia Gł./Gdynia Chylonia
5	Szkieletowe	Olsztyn Gł. - Prabuty - Malbork - Tczew - Gdańsk Gł./Gdynia Gł.
6	Szkieletowe	Bydgoszcz Gł. - Smętowo - Tczew - Gdańsk Gł. - Gdynia Gł. / Gdynia Chylonia
7	Szkieletowe	Gdynia Gł. / Tczew - Starogard Gdański - Chojnice
8	Szkieletowe	Kościerzyna - Gdynia Główna
9	Szkieletowe	Kościerzyna - Gdańsk Wrzeszcz / Gdańsk Gł.
10	Szkieletowe	Kartuzy - Gdynia Gł.
11	Szkieletowe	Kartuzy - Gdańsk Wrzeszcz / Gdańsk Główny
12	Dowozowe	(Szczecinek) - Miastko - Korzybie - Słupsk
13	Dowozowe	(Szczecin) - Słupsk
14	Dowozowe	Hel - Władysławowo - Reda - Gdynia Gł. - Gdańsk Gł.
15	Dowozowe	Chojnice - Lipusz - Kościerzyna
16	Dowozowe	(Grudziądz) - Gardeja - Kwidzyn - Malbork - Gdynia Główna
17	Dowozowe	Chojnice - (Bydgoszcz Gł.)
18	Dowozowe	Chojnice - Bukowo Człuchowskie - (Piła)
19	Dowozowe	Chojnice - Człuchów - Czarne - (Szczecinek)
20	Dowozowe	Czersk - Szlachta- (Laskowice Pomorskie)
21	Dowozowe	Gdynia Chylonia - Kosakowo
22	Uzupełniająca	Gdynia Gł./Lębork - Łeba
23	Uzupełniająca	Słupsk - Ustka
24	Uzupełniająca	Gdańsk/Kartuzy - Sierakowice
25	Uzupełniająca	Bytów - Lipusz - Kościerzyna

Tabela 52. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji kolejowej



Mapa 17. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji kolejowej

Dla projektowanej sieci kolejowej przyjęto punkty transportowe, w których obrębie realizowane będą funkcje integracyjne transportu pasażerów. Wyróżniono cztery rodzaje punktów transportowych: Krajowy Węzeł Integracyjny (K); Regionalny Węzeł Integracyjny (R); Lokalny Węzeł Integracyjny (L) oraz Przystanek Zintegrowany (PZ).

W Pruszczu Gdańskim zaproponowano lokalizację **Lokalnego węzła integracyjnego** (L) obejmującego swoim zasięgiem co najwyższej okolicznej gminy, umożliwiając integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym.

Komunikacja autobusowa

Planowana do uruchomienia przez Marszałka Województwa komunikacja autobusowa ma na celu, w zależności od przyznanej im kategorii:

- szkieletowej (S) – połączyć ważniejsze ośrodki regionalne z centralnym ośrodkiem metropolitarnym i między sobą, jako uzupełnienie linii kolejowych (tam gdzie ich nie ma lub jest niska częstotliwość kursowania),
- dojazdowej (D) – połączyć ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiając realizację łańcuchów międzypowiatowych,
- uzupełniającej (U) – połączyć ważniejsze generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiając realizację międzypowiatowych łańcuchów podróży oraz linie sezonowe.

Ponadto umożliwiono utworzenie tzw. linii interwencyjnych, które mogą być prowadzone równoległe do linii kolejowych, jednakże tylko w przypadku wystąpienia ograniczonych możliwości uruchomienia wymaganej liczby pociągów. Linie takie oznaczono gwiazdką.

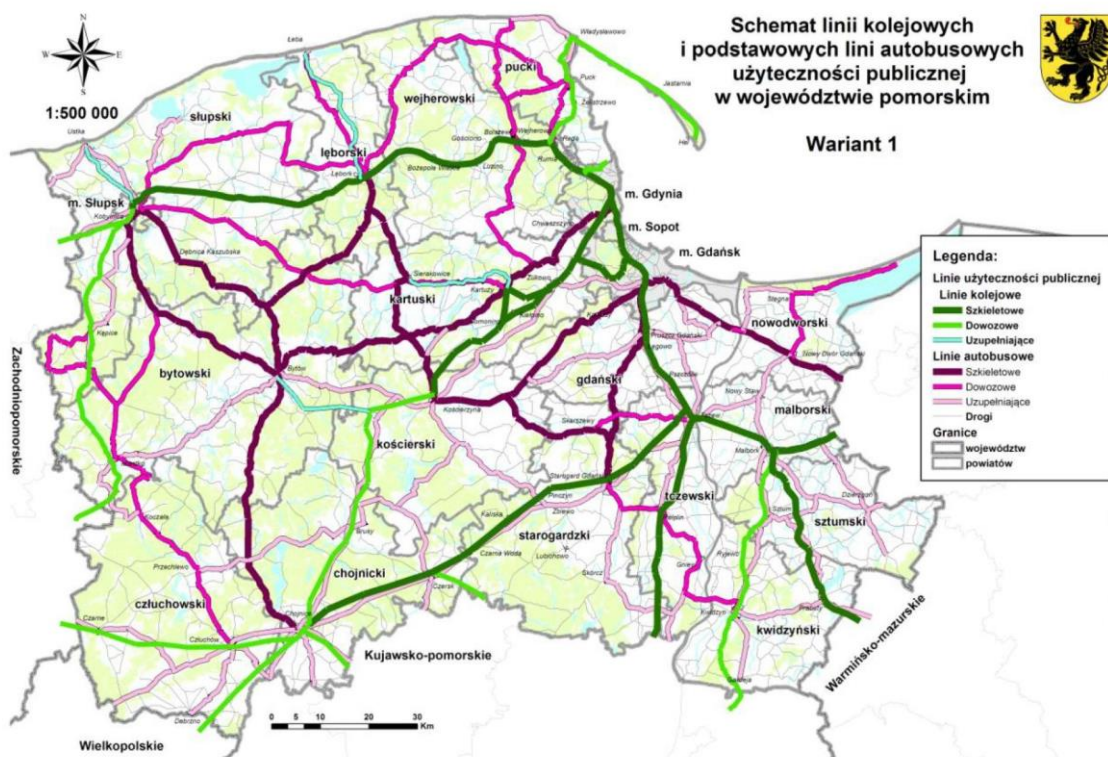
Przez obszar Powiatu Gdańskiego zaplanowano 6 linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Planowane do uruchomienia linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej przedstawiono w tabeli poniżej:

Lp.	Relacja	Kategoria
1	Nowy Dwór Gd. - Cedry Wielkie - Gdańsk	U
2	Starogard Gd. - Pruszcz Gd. - Gdańsk	S
3	Bytów/Kościerzyna - Przywidz - Kolbudy - Gdańsk	S
4	Tczew - Cedry Wielkie - Pruszcz Gdański	U
5	Kościerzyna - Nowa Karczma - Pruszcz Gd.	U
6	Tczew - Pruszcz Gd. - Gdańsk	U*

Tabela 53. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej

Planowaną sieć komunikacyjną o charakterze użyteczności publicznej ilustruje ponadto poniższa mapa:



Mapa 18. Planowana komunikacja o charakterze użyteczności publicznej w przewozach wojewódzkich

5.2.2. Projektowane linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w Powiecie Gdańskim

Uwarunkowania mające wpływ na utworzenie sieci o charakterze użyteczności publicznej dla Powiatu Gdańskiego:

- aktualnie wykonywana sieć połączeń autobusowych w komunikacji regularnej w przewozach wojewódzkich i powiatowych i likwidacja ewentualnych tzw. miejsc wykluczonych komunikacyjnie,
- skomunikowanie wszystkich gmin z siedzibą Powiatu za pomocą różnych, alternatywnych tras przejazdu,
- skomunikowanie miejscowości w gminach, z siedzibą gminy, w obszarze której się znajdują,
- projektowanie różnych tras przejazdu z siedziby Powiatu do Gmin w celu spełnienia podstawowych potrzeb mieszkańców, takich jak zapewnienie dojazdu wszystkim uczniom do szkół szczebla podstawowego i średniego oraz zapewnienie dojazdu do zakładów pracy zlokalizowanych na terenie Powiatu Gdańskiego.

W obszarze Powiatu Gdańskiego zaplanowano **13 powiatowych** linii o charakterze użyteczności publicznej.

Dwie spośród planowanych do uruchomienia linii komunikacyjnych utworzono na podstawie **Porozumienia z dnia 22 grudnia 2022 roku pomiędzy Miastem Gdańsk a Powiatem Gdańskim w sprawie powierzenia Powiatowi Gdańskiemu organizacji przewozów pasażerskich w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich**. Na tej podstawie Powiat Gdański został uprawniony do organizowania komunikacji z Miasta Gdańska do obszaru Powiatu Gdańskiego w ramach dwóch linii komunikacyjnych: 851 Gdańsk – Pruszcz Gdański – Steblewo oraz 859 Gdańsk – Pruszcz Gdański – Trzepowo. Zgodnie z § 3. niniejszego Porozumienia wszelkie koszty związane z wykonywaniem tej komunikacji ponosi Powiat Gdański. Miasto Gdańsk nie jest zobowiązane do dopłaty z własnego budżetu na rzecz Powiatu Gdańskiego z tytułu wykonywania niniejszego Porozumienia. Porozumienie zakłada także, za zgodą obu stron, możliwość rozszerzenia ilości wykonywanych linii komunikacyjnych.

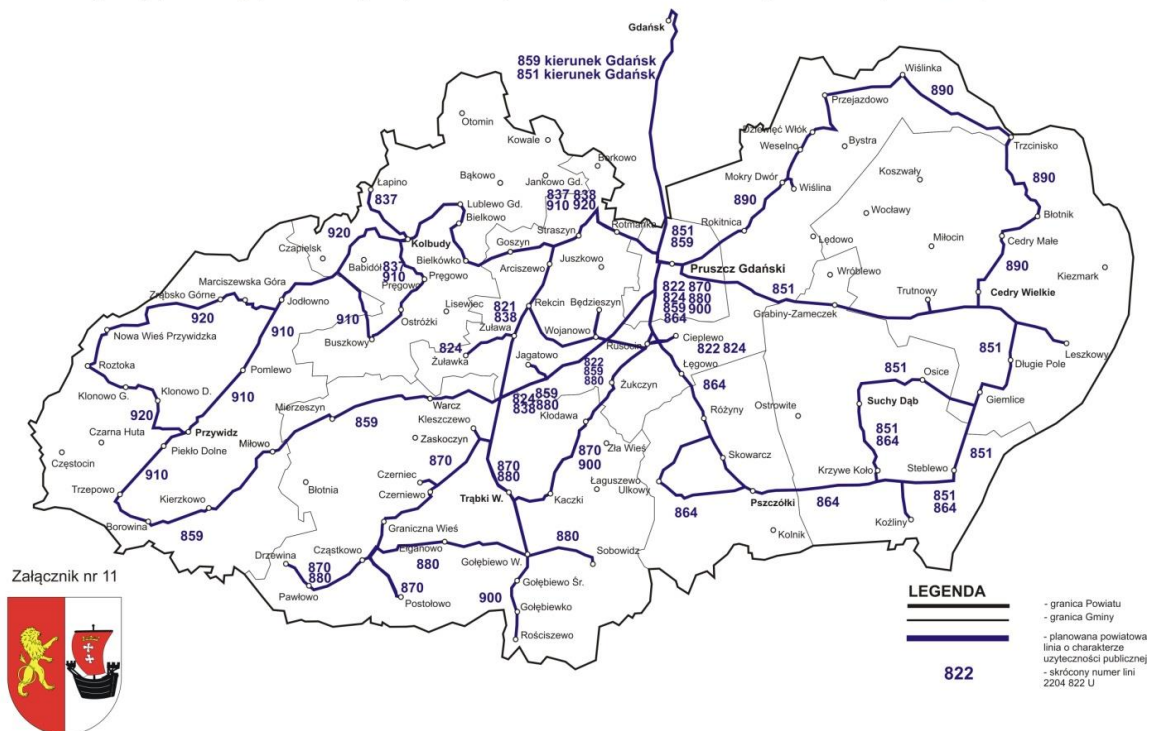
Planowana do uruchomienia komunikacja powiatowa może być uruchamiana sukcesywnie a wykaz planowanych linii stanowi wariant maksymalny i docelowy, który będzie realizowany w zależności od potrzeb przewozowych mieszkańców. Decyzja o tym które linie powinny być uruchomione i w jakim zakresie, będzie należała do Starosty Gdańskiego. W przypadku objęcia Porozumieniem kolejnych linii komunikacyjnych w planowanych powiatowych przewozach o charakterze użyteczności publicznej, możliwe będzie wydłużenie przebiegu takich linii komunikacyjnych do Gdańska. Decyzja o wydłużeniu linii będzie należała do Organizatora, tj. do Starosty Gdańskiego w uzgodnieniu z Prezydentem Miasta Gdańska.

Wykaz linii zilustrowano w tabeli oraz na mapie poniżej a także na mapie w formacie A3, stanowiącej **załącznik nr 11** do niniejszego opracowania. W celu zapewnienia większej przejrzystości opracowano także mapy z zaznaczonym przebiegiem poszczególnych linii komunikacyjnych, osobno dla każdej linii – stanowią one **załączniki nr 13 do 25** do niniejszego opracowania.

Lp.	Nr linii	Relacja	Dł. Linii
1	2204 822 U	Pruszcz Gdański - Łęgowo - Cieplewo - Rusocin - Wojanowo - Będzieszyn - Wojanowo - Jagatowo	15,5
2	2204 824 U	Pruszcz Gdański - Łęgowo - Cieplewo - Rusocin – Wojanowo – Będzieszyn – Wojanowo - Żuława - Żuławka - Jagatowo	27,0
3	2204 837 U	Pruszcz Gdański - Straszyn - Bielkówek - Kolbudy - Łapino - Pręgowo	25,0
4	2204 838 U	Pruszcz Gdański - Straszyn - Żuława - Jagatowo	21,0
5	2204 851 U	Gdańsk - Pruszcz Gdański - Cedry Wielkie - Leszkowy -Giemlice - Osice - Suchy Dąb - Krzywe Koło - Steblewo	53,1
6	2204 859 U	Gdańsk - Pruszcz Gdański - Mierzeszyn - Trzepowo	46,1
7	2204 864 U	Pruszcz Gdański - Łęgowo - Różyny - Ulkowy - Pszczółki - Krzywe Koło - Suchy Dąb - Kozłiny - Steblewo	45,9
8	2204 870 U	Pruszcz Gdański - Rusocin - Trąbki Wielkie - Czerniewo - Postołowo - Cząstkowo - Drzewina	35,5
9	2204 880 U	Pruszcz Gdański - Jagatowo - Sobowidz - Ełganowo - Postołowo	39,0
10	2204 890 U	Pruszcz Gdański - Rokitnica - Wiślina - Przejazdowo - Trzcinisko - Błotnik - Cedry Wielkie	39,5
11	2204 900 U	Pruszcz Gdański - Rusocin - Trąbki Wielkie - Gołębiewo - Rościszewo	21,6
12	2204 910 U	Pruszcz Gdański - Bielkowo - Lublewo Gd. - Kolbudy - Pręgowo - Buszkowcy - Przywidz - Trzepowo	51,7
13	2204 920 U	Pruszcz Gdański - Kolbudy - Nowa Wieś Przywidzka - Rozтока - Klonowo Dolne - Przywidz	52,6
			473,5

Tabela 54. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej

Schematyczny przebieg planowanych powiatowych linii o charakterze użyteczności publicznej



Mapa 19. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej
**nr 2204 822 U Pruszcz Gdański - Łęgowo - Ciepłewo -
 Rusocin - Wojanowo - Będzieszyn - Wojanowo - Jagatowo**



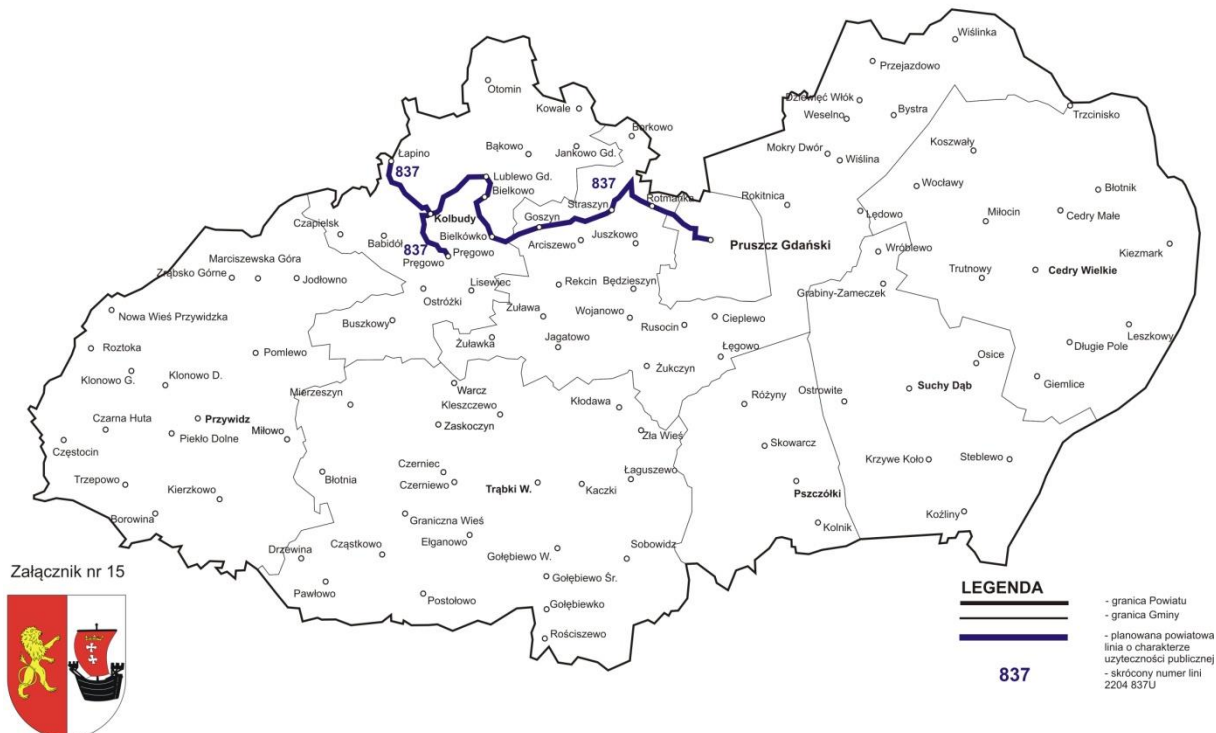
Mapa 20. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 822 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej
**nr 2204 824 Pruszcz Gdański - Łęgowo - Ciepłewo - Rusocin - Wojanowo -
 Będzieszyn - Wojanowo - Żuława - Żuławka - Jagatowo**



Mapa 21. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 824 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 837 U Pruszcz Gdański - Straszyn - Bielkówek - Kolbudy - Łapino - Pręgowo



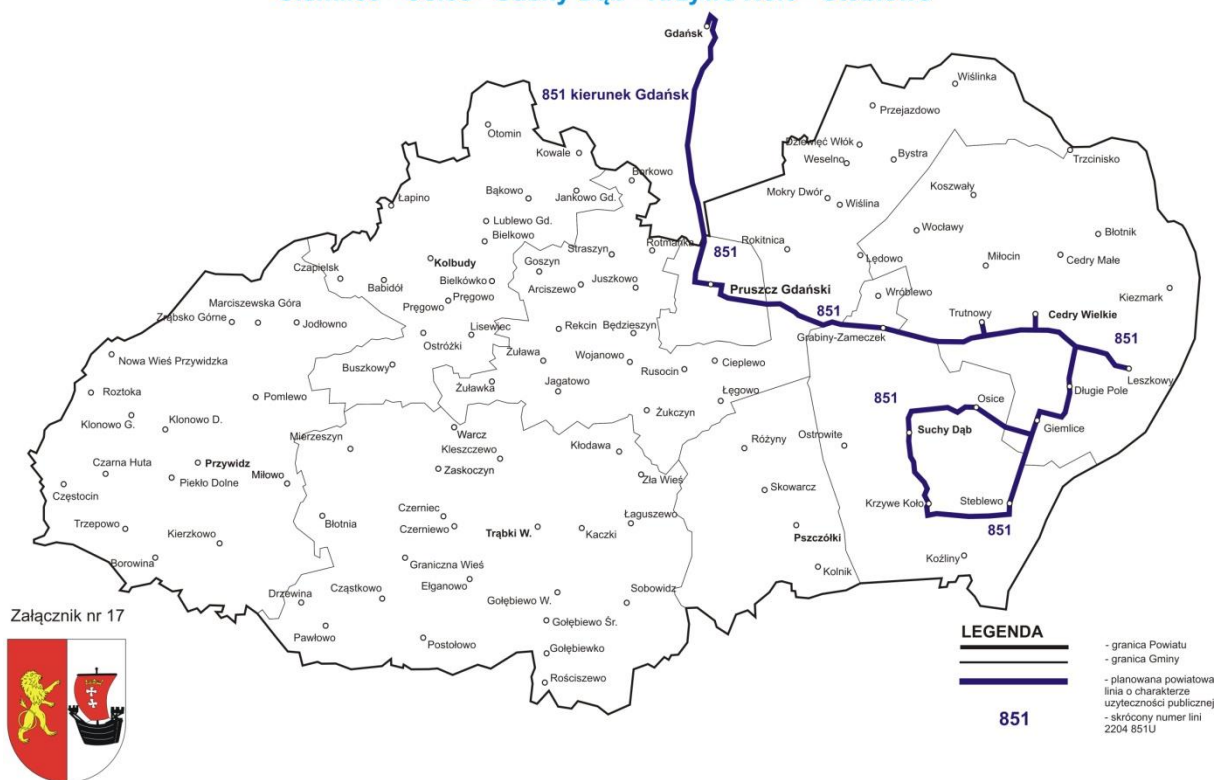
Mapa 22. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 837 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 838 U Pruszcz Gdański - Straszyn - Żuława - Jagatowo



Mapa 23. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 838 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej
**nr 2204 851 U Gdańsk - Pruszcz Gdański - Cedry Wielkie - Leszkowy -
 Giemlice - Osice - Suchy Dąb - Krzywe Koło - Steblewo**



Mapa 24. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 851 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej
nr 2204 859 U Gdańsk - Pruszcz Gdański - Mierzeszyn - Trzepowo

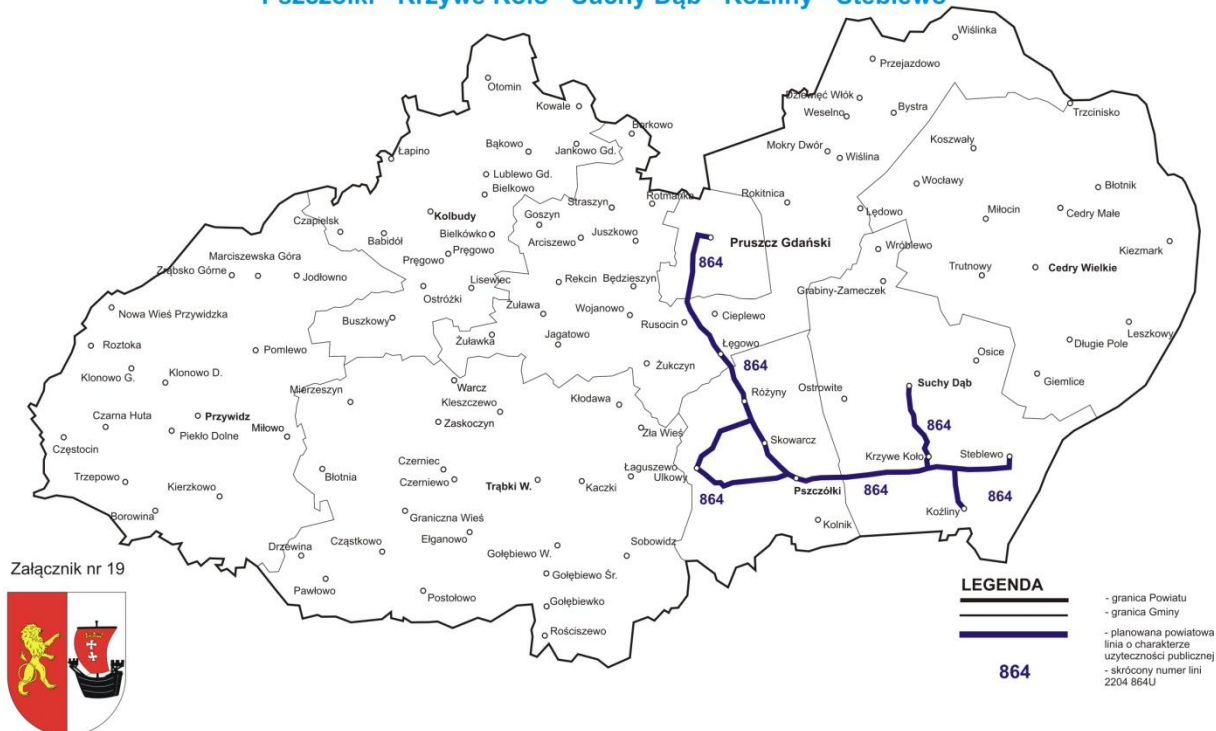


Mapa 25. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 859 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej

nr 2204 864 U

**Pruszcz Gdański - Łęgowo - Różyny - Ulkowy -
Pszczółki - Krzywe Koło - Suchy Dąb - Koźliny - Steblewo**



Mapa 26. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 864 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej

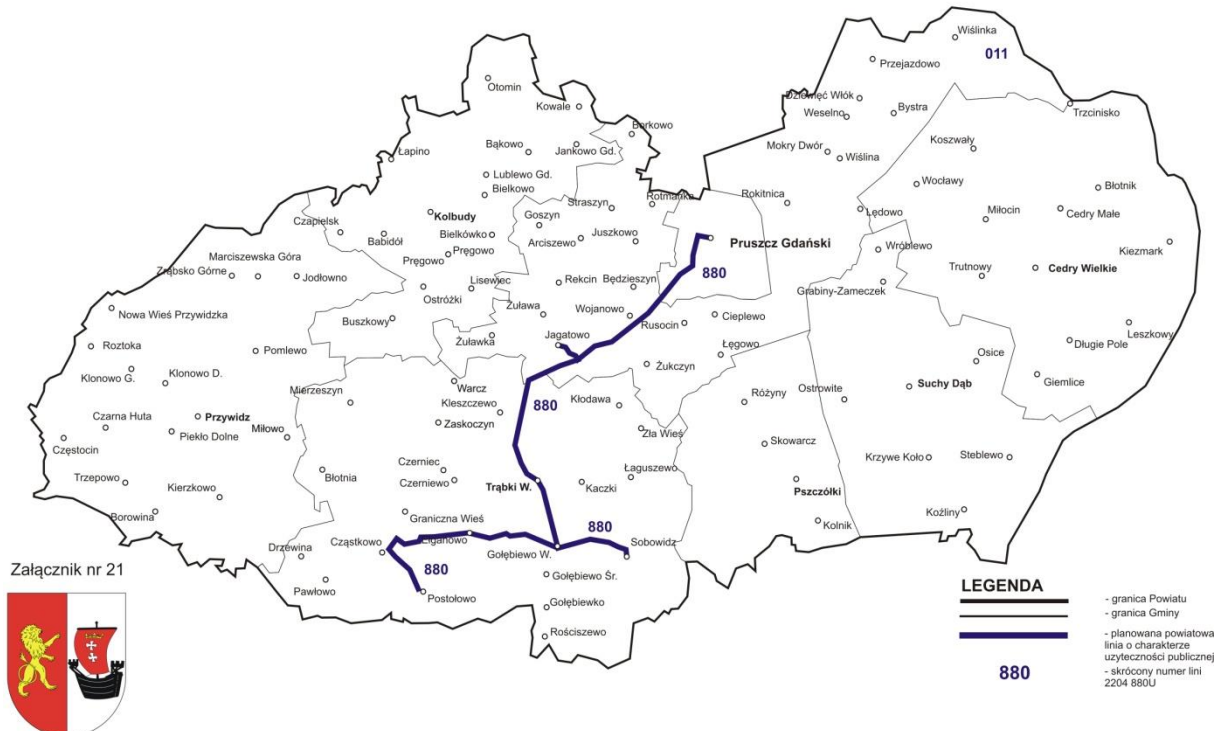
nr 2204 870 U

Pruszcz Gdański - Rusocin - Trąbki Wielkie - Czerniewo - Postołowo - Cząstkowo - Drzewina



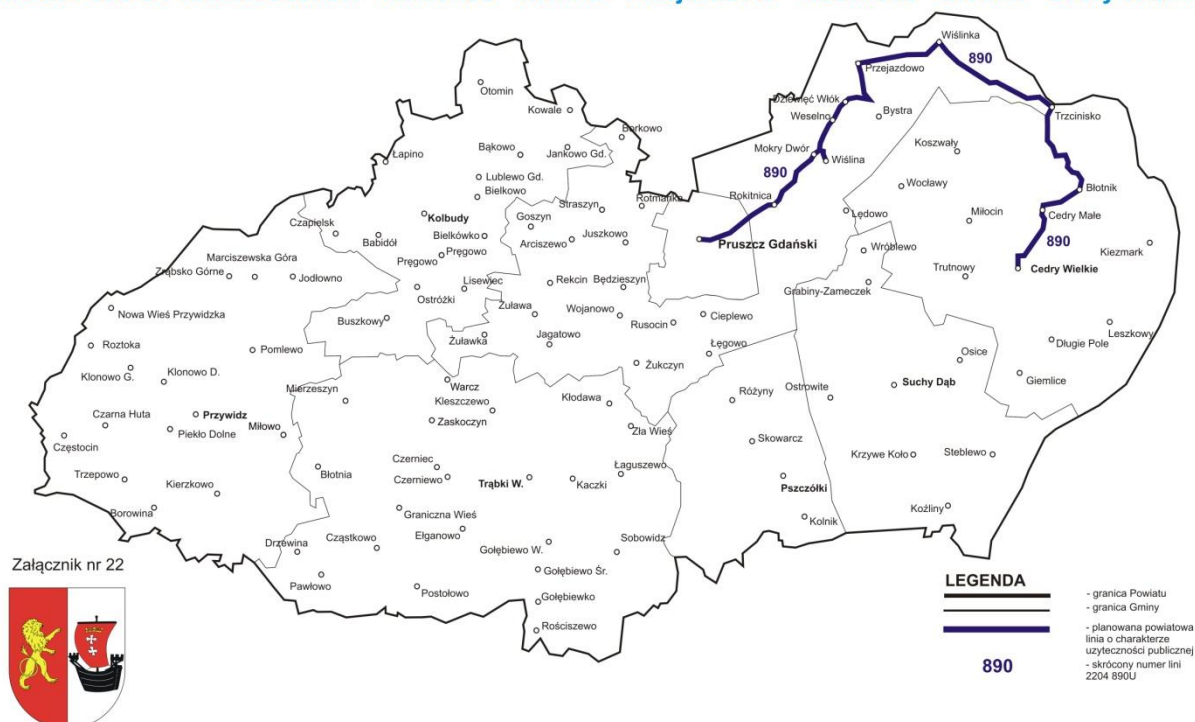
Mapa 27. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 870 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 880 U Pruszcz Gdański - Jagatowo - Sobowidz - Elganowo - Postołowo



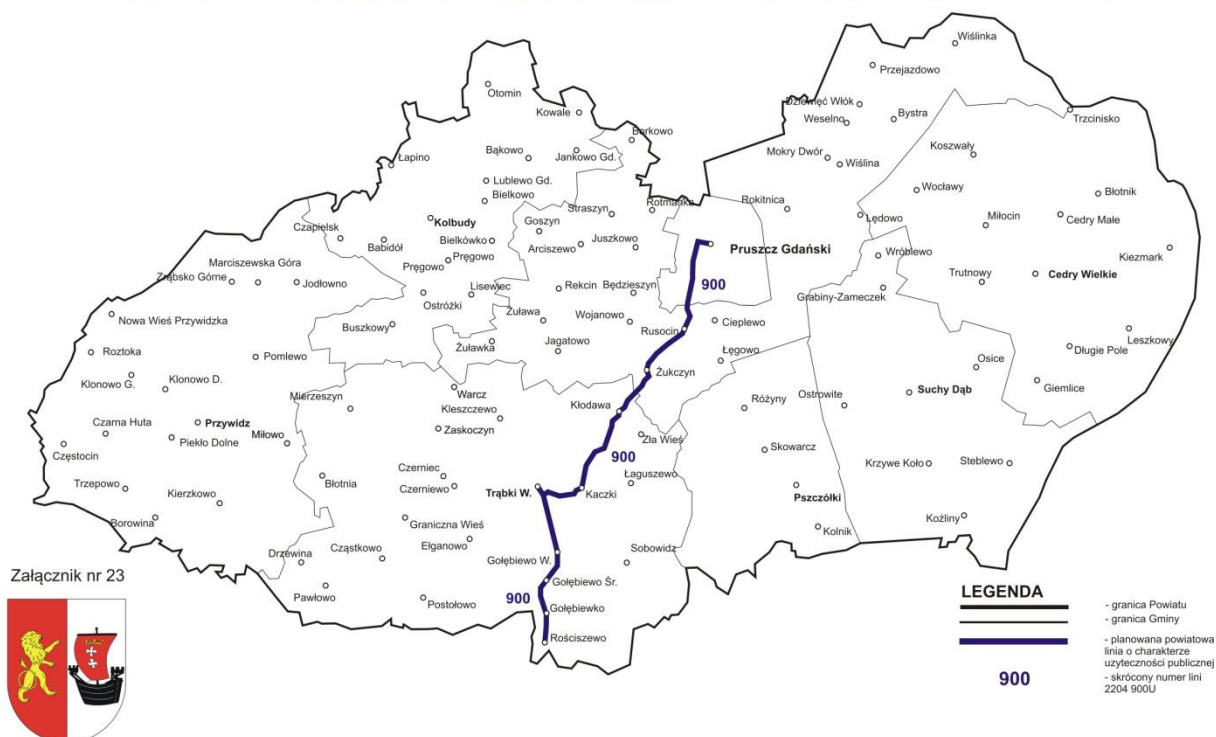
Mapa 28. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 880 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 890 U Pruszcz Gdański - Rokitnica - Wiślina - Przejazdowo - Trzcinsko - Błotnik - Cedry Wielkie



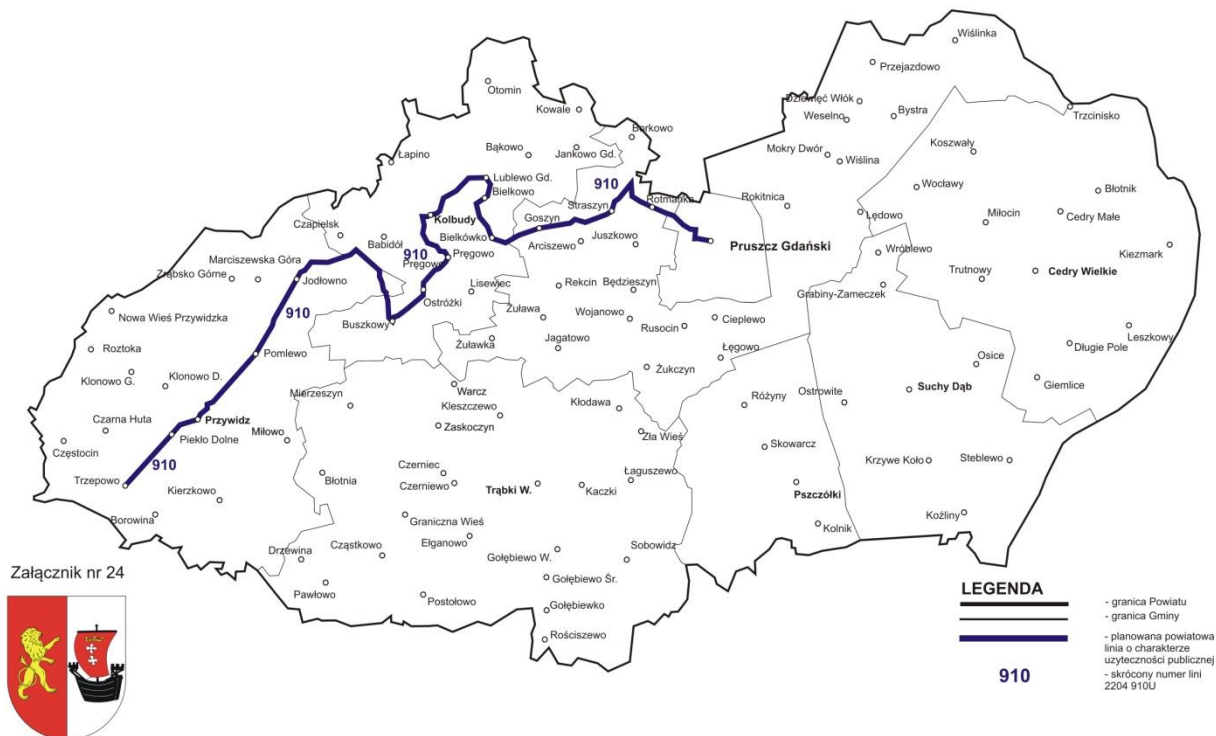
Mapa 29. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 890 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 900 U **Pruszcz Gdański - Rusocin - Trąbki Wielkie - Gołębiewko - Rościszewo**



Mapa 30. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 900 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 910 U **Pruszcz Gdański - Bielkowo - Lublewo Gd. - Kolbudy - Pręgowo - Buszkowy - Przywidz - Trzepowo**



Mapa 31. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 910 U

Schematyczny przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej
nr 2204 920 U **Pruszcz Gdański - Kolbudy - Nowa Wieś Przywidzka -
Roztoka - Klonowo Dolne - Przywidz**



Mapa 32. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 920 U

5.2.3. Częstotliwość kursowania autobusów w planowanej komunikacji powiatowej

Częstotliwość kursowania autobusów zaplanowano w następujące dni:

- kursuje w dni od poniedziałku do piątku oprócz świąt – (oznaczenie **D** - 251 dni) lub
- kursuje w dni nauki szkolnej (oznaczenie **S** – 186 dni), lub
- kursuje w soboty oprócz świąt (oznaczenie **6** – 52 dni), lub
- kursuje w niedziele i święta (oznaczenie **+** – 61 dni).

Planowane kursy w dni nauki szkolnej oraz w dni od poniedziałku do piątku oprócz świąt, mają przede wszystkim zapewnić obsługę dowozową młodzieży szkolnej do jednostek edukacyjnych zlokalizowanych w obszarze Powiatu. Oprócz młodzieży szkolnej, z przejazdów w takich kursach będą mogli także skorzystać pozostali mieszkańcy Powiatu w celu spełnienia swoich podstawowych potrzeb przewozowych.

Do decyzji Starosty Gdańskiego będzie określenie w jakim zakresie, tj. jaka ilość kursów powinna być uruchomiona. Decyzja o ewentualnym rozszerzeniu wykonywanej komunikacji bądź jej ograniczeniu będzie podejmowana na bieżąco.

Organizator komunikacji o charakterze użyteczności publicznej będzie mógł zmienić częstotliwości kursowania poszczególnych połączeń wprowadzając swoje oznaczenia dni kursowania (wyłącznie takie, które są zgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 202), w celu dalszej optymalizacji wykonywanej komunikacji i dopasowania dni kursowania do potrzeb przewoźnych mieszkańców. Decyzja o zmianie częstotliwości kursowania będzie należała do Starosty Gdańskiego.

5.2.4. Praca przewoźowa w planowanej komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej

Dla planowanej powiatowej sieci linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej obliczono pracę przewoźową jaka będzie realizowana w ciągu roku zakładając optymalną liczbę kursów. W tabeli poniżej podano informację dotyczące długości poszczególnych linii komunikacyjnych, ilości wykonywanych kursów oraz planowaną roczną pracę przewoźową. Informacja dotycząca pracy przewoźowej z wyszczególnieniem poszczególnych połączeń stanowi **załącznik nr 12** do niniejszego opracowania.

Lp.	Nr linii	Relacja	Dł. Linii	Ilość kursów	Przebieg roczny [wozokilometry]
1	2204 822 U	Pruszcz Gdański - Łęgowo - Ciepłowo - Rusocin - Wojanowo - Będzieszyn - Wojanowo - Jagatowo	15,5	48	116 240,0
2	2204 824 U	Pruszcz Gdański - Łęgowo - Ciepłowo - Rusocin - Wojanowo - Będzieszyn - Wojanowo - Żuławka - Żuławka - Jagatowo	27,0	28	98 180,0
3	2204 837 U	Pruszcz Gdański - Straszyn - Bielkówko - Kolbudy - Łapino - Pręgowo	25,0	104	314 774,0
4	2204 838 U	Pruszcz Gdański - Straszyn - Żuławka - Jagatowo	21,0	28	114 492,0
5	2204 851 U	Gdańsk - Pruszcz Gdański - Cedry Wielkie - Leszkowy - Giemlice - Osice - Suchy Dąb - Krzywe Koło - Steblewo	53,1	48	359 471,4
6	2204 859 U	Gdańsk - Pruszcz Gdański - Mierzyszyn - Trzepowo	46,1	6	51 078,8
7	2204 864 U	Pruszcz Gdański - Łęgowo - Różyny - Ulkowy - Pszczółki - Krzywe Koło - Suchy Dąb - Koźliny - Steblewo	45,9	28	178 062,6
8	2204 870 U	Pruszcz Gdański - Rusocin - Trąbki Wielkie - Czerniewo - Postołowo - Cząstkowo - Drzewina	35,5	10	56 871,0
9	2204 880 U	Pruszcz Gdański - Jagatowo - Sobowidz - Ełganowo - Postołowo	39,0	10	67 548,0
10	2204 890 U	Pruszcz Gdański - Rokitnica - Wiślina - Przejazdowo - Trzcínisko - Błotnik - Cedry Wielkie	39,5	18	132 325,0
11	2204 900 U	Pruszcz Gdański - Rusocin - Trąbki Wielkie - Gołębiewko - Rościszewo	21,6	16	61 516,8
12	2204 910 U	Pruszcz Gdański - Bielkowo - Lublewo Gd. - Kolbudy - Pręgowo - Buszkowy - Przywidz - Trzepowo	51,7	32	232 681,6
13	2204 920 U	Pruszcz Gdański - Kolbudy - Nowa Wieś Przywidzka - Roztoka - Klonowo Dolne - Przywidz	52,6	8	57 860,0
		RAZEM	473,5	384	1 841 101,2

Tabela 55. Praca przewoźowa linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Gdańskiego

Planowana roczna praca przewozowa na terenie Powiatu Gdańskiego wynosić będzie **1.841.101,20 km rocznie**. Aktualnie na terenie Powiatu realizowanych jest 5.260.427,40 km rocznie, z czego w komunikacji regularnej 3.983.121,50 km a w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 1.127.305,90 km rocznie. Na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego, czyli w komunikacji powiatowej realizowanych jest 1.117.756,90 km rocznie w komunikacji regularnej.

Dwie spośród planowanych do uruchomienia linii komunikacyjnych zaplanowano w komunikacji międzypowiatowej na podstawie Porozumienia z Miastem Gdańsk. Z zaplanowanych do realizacji ogółem 384 kursów, 54 kursy będą realizowane w komunikacji na podstawie tego Porozumienia.

Planowany roczny przebieg w komunikacji wyłącznie w granicach Powiatu Gdańskiego będzie wynosił 1.755.121,20 km, co oznacza, iż 85.980 wozokilometrów rocznie wykonywanych będzie w granicach Miasta Gdańska. W przypadku linii:

- 2204 851 U oznacza, iż 284.571,40 wozokilometrów będzie realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego a 74.900 wozokilometrów rocznie będzie realizowanych w obszarze Miasta Gdańska,
- 2204 859 U oznacza, iż 39.998,80 wozokilometrów będzie realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego a 11.080 wozokilometrów będzie realizowanych w obszarze Miasta Gdańska.

Zgodnie z § 3. przytoczonego wyżej Porozumienia, Miasto Gdańsk nie będzie uczestniczyło w kosztach realizacji powyższych linii, co oznacza, iż nie będzie pokrywać ewentualnych dopłat do obsługi tych linii.

Dane dotyczące przebiegu planowanej komunikacji ilustruje poniższa tabela, która stanowi ponadto **załącznik nr 26** do niniejszego opracowania.

Lp.	Wyszczególnienie	Roczny przebieg [km]	% udział w komunikacji
1	Aktualna praca przewozowa wykonywana na podstawie zezwoleń/zaświadczeń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego, Prezydenta Miasta Gdańska oraz Starostę Gdańskiego a także Wójtów i Burmistrzów Gmin w tym:	5 260 427,40	100,00%
2	<i>w przewozach regularnych</i>	3 983 121,50	75,72%
3	<i>w przewozach regularnych specjalnych</i>	150 000,00	2,85%
4	<i>w przewozach o charakterze użyteczności publicznej</i>	1 127 305,90	21,43%
5	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego	1 746 934,50	43,86%
6	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez	85 262,00	2,14%

Marszałka Województwa Warmińsko - Mazurskiego			
7	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska	1 025 541,40	25,75%
8	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Gdańskiego	1 117 756,90	28,06%
9	Aktualna praca przewozowa w przewozach regularnych wykonywana na podstawie w zezwoleń wydanych przez Wójtów i Burmistrzów Gmin	7 627,00	0,19%
10	RAZEM (od 5 do 10)	3 983 121,80	100,00%
11	Planowana praca przewozowa powiatowych projektowanych linii o charakterze użyteczności publicznej	1 841 101,20	
12	Wyłącznie w obszarze Powiatu Gdańskiego	1 751 711,20	
13	% wzrost udziału do ilości obecnej powiatowej komunikacji regularnej		
14	164,71%		
15	157,02%		

Tabela 56. Aktualna i planowana praca przewozowa w komunikacji autobusowej na terenie Powiatu Gdańskiego

Proponowana do uruchomienia, w ramach linii użyteczności publicznej wielkość pracy przewozowej, będzie więc około półtora razy większa od ilości wozokilometrów wykonywanych aktualnie w komunikacji regularnej w obszarze Powiatu Gdańskiego.

5.2.5. Zasadność uruchamiania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej

Planowana do uruchomienia komunikacja o charakterze użyteczności publicznej zaplanowana została przede wszystkim na podstawie komunikacji regularnej realizowanej w analizowanym obszarze, zarówno w przewozach wojewódzkich jak i powiatowych, ale także gminnych.

Sieć komunikacji o charakterze użyteczności publicznej obejmuje 13 linii o łącznej długości 473,50 km, w których zaplanowano wykonywanie 384 kursów w relacji docelowej oraz odcinkowej, o łącznym rocznym przebiegu wynoszącym 1.841.101,20 wozokilometrów. Mając na uwadze dotychczas wykonywaną na tym obszarze komunikacją powiatową, jest to znaczny wzrost.

Projektując komunikację powiatową należało przyjąć, iż od 1 stycznia 2024 roku komercyjna komunikacja regularna na terenie Powiatu Gdańskiego nie będzie mogła być już wykonywana na dotychczasowych zasadach. Dotyczy to zarówno komunikacji powiatowej, ale także komunikacji wojewódzkiej i gminnej. Ponieważ w Planie Transportowym Województwa Pomorskiego przewidziano do uruchomienia zaledwie kilka linii, których przebieg byłby związany z Powiatem Gdańskim, istnieje duże niebezpieczeństwo, iż od roku 2024 komunikacja wojewódzka będzie istniała jedynie w bardzo szczątkowym kształcie lub nie będzie prowadzona w ogóle. Przewoźnicy komercyjni będą wykonywać linie jedynie o dużej frekwencji, gdzie liczba sprzedanych biletów będzie rekompensowała ponoszone koszty. W przewozach takich nazywanych „na własne ryzyko” nie będą obowiązywały żadne

rekompensaty z tytułu honorowani ulg ustawowych do cen biletów oraz nie będzie możliwe otrzymanie żadnej dotacji, np. z rządowego programu Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych (*wg aktualnego stanu prawnego*). Podobnie sytuacja wygląda z komunikacją gminną, ponieważ analiza informacji przekazywanych przez Gminy nie wskazuje na to, aby Gminy z Powiatu Gdańskiego przygotowywały się do uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Fakt ten miał bardzo duże znaczenie przy planowaniu wielkości przyszłych przewozów powiatowych i dlatego komunikacja powiatowa w przewozach o charakterze użyteczności publicznej objęła w pewnym zakresie część kursów, które do tej pory wykonywane były w ramach regularnych przewozów wojewódzkich.

W tabeli stanowiącej **załącznik nr 26** zaprezentowano porównanie komunikacji aktualnie wykonywanej z planowaną do uruchomienia.

5.2.6. Wytyczne do projektowania rozkładów jazdy w planowanej komunikacji powiatowej

Dla każdej linii o charakterze użyteczności publicznej Organizator powinien przygotować przykładowe rozkłady jazdy autobusów. Wszystkie rozkłady jazdy powinny zostać przygotowane w oparciu o aktualne przepisy prawne w transporcie drogowym, tj. w szczególności:

- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 2201),
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 1343),
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. o treści rozkładów jazdy (tj. Dz.U. z 2018 r. poz. 202),
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 988),
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (tj. Dz.U. z 2022 r. poz. 1473).

Ponadto do sporządzenia rozkładów powinny zostać przyjęte następujące wytyczne, które będą miały na celu przygotowanie rozkładów jazdy tak aby były czytelne dla przewoźnika i podróżnych:

- wszystkie rozkłady jazdy (oprócz linii realizowanych na podstawie Porozumienia z Miastem Gdańsk) rozpoczynają i kończą swój bieg w Pruszczu Gdańskim, podróżni rozpoczynają podróż na przystanku przy dworcu kolejowym przy ulicy Dworcowej oraz korzystają z innych przystanków zlokalizowanych na terenie Miasta Pruszcz Gdański tak, aby zmniejszyć odległość do przystanków z miejsc użyteczności publicznej na terenie Pruszcz Gdańskiego,
- numer linii autobusowej utworzono zgodnie z numeracją określoną w rozporządzeniu o treści rozkładów jazdy: prefiks numeru linii stanowi numeracja zgodna z numerem

powiatu wg. GUS, tj. 2204; kolejne trzy cyfry stanowią unikalny numer linii autobusowej zwanej skróconym numerem linii.

5.2.7. Etapy uruchamiania przewozów o charakterze użyteczności publicznej

Zaplanowana sieć komunikacji o charakterze użyteczności publicznej oraz wykazana dla niej planowana praca przewozowa to tzw. wariant optymalny dla którego w dalszej części niniejszego opracowania zostaną wskazane zasady finansowania.

Jednakże należy zaznaczyć, że komunikacja o charakterze użyteczności publicznej uruchamiana może być etapami, tj. poszczególne linie mogą być uruchamiane w zależności od aktualnego zapotrzebowania na przewozy. Powyższe dotyczyć będzie także ilości uruchamianych kursów, tj. ilości połączeń jaka będzie wykonywana zarówno w ciągu jednego dnia jak i w ciągu całego roku kalendarzowego. Aktualnie występujące zapotrzebowanie na przewozy oraz inne czynniki społeczne i gospodarcze a także finansowe będą miały wpływ na liczbę uruchamianych połączeń. Dopuszczalnym więc będzie sukcesywne zwiększanie ilości połączeń lub ich zmniejszanie.

Ponadto przewiduje się, że Organizator przewozów o charakterze użyteczności publicznej może dokonywać zmian w przebiegu proponowanych linii. Zmiany będą mogły dotyczyć np. modyfikacji trasy przebiegu w związku z uruchamianiem przejazdu przez dodatkowe miejscowości lub zastąpieniu obsługi jednej miejscowości inną miejscowością. Dopuszczalna będzie także modyfikacja liczby przystanków w ramach poszczególnych linii komunikacyjnych.

Zmiany mogą dotyczyć także modyfikacji przebiegu linii przez poszczególne miejscowości położone wzdłuż trasy przejazdu, o których mowa powyżej, nie powinny być jednak zbyt duże i nie powinny tak modyfikować trasy przejazdu, aby zmieniana linia miała zupełnie inny charakter przebiegu.

Zmiany, o których mowa powyżej, jeżeli nie będą zbyt duże, to nie będzie wymagana zmiana Planu Transportowego. Takie ponowne uchwalenie planu transportowego powinno mieć miejsce wtedy, gdy zmieniana linia będzie miała zupełnie inny przebieg na całej swojej długości.

5.2.8. System taryfowy i ceny biletów

Przyjęcie przez Powiat funkcji organizatora może wymagać opracowania i uchwalenia przez Radę Powiatu cennika biletów na usługi publicznego transportu zbiorowego, o którym mowa w art. 15 ust. 1 pkt. 10 oraz art. 50a ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, jeżeli wybrany operator otrzymywać będzie rekompensatę z tytułu ponoszenia wyższych kosztów niż uzyskane przychody w realizowanych przewozach o charakterze użyteczności publicznej. Przy ustaleniu w umowie z operatorem, że to on uzyskuje wpływy z biletów, to operator może opracować własny cennik i taryfę, który następnie zaakceptuje Rada Powiatu. Powiat będzie miał wpływ na poziom cen poprzez prawo do uzgodnienia ewentualnych

podwyżek proponowanych przez operatora. W przypadku wyboru dwóch lub więcej operatorów: taryfę, cennik opłat i regulamin przewozu pasażerów musi ustalić Rada Powiatu.

Taryfa powinna określać rodzaje biletów, jakie będą oferowane przez operatora podróżnym, odległości taryfowe, stanowiące podstawę ustalenia ceny biletu, zasady stosowania ulg ewentualnie uchwalonych przez Powiat (innych niż ulgi ustawowe, określone w stosownych ustawach) oraz ceny biletów zawierających ulgi ustawowe.

Cenniki stosowane przez operatora muszą zawierać ceny biletów z ulgami, jakie określa ustawa o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego.

Wg opracowujących plan, liczba przedziałów taryfowych powinna ograniczać się do 2 – 3. Ułatwić to może ustalanie cen, a także stworzyć możliwość w przyszłości do powstania jakiegoś regionalnego systemu wspólnego biletu, który umożliwiłaby pasażerom komunikacji publicznej o charakterze użyteczności publicznej, korzystanie z przejazdu autobusami różnych operatorów funkcjonujących na rynku przewozowym.

5.2.9. Obowiązujące uprawnienia do przejazdów ulgowych

Obywatele, którym Państwo w drodze odpowiednich ustaw przyznało ulgi upoważniające do nabycia biletów w niższej cenie, będą mogli to prawo realizować na pewno w środkach transportu publicznego wykonujących przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Obecnie obowiązujące przepisy prawa przewidują, że od 1 stycznia 2024 r. ulgi ustawowe nie będą obowiązywały w przewozach komercyjnych na tzw. „zgłoszenie przewozu”, więc pasażerowie korzystający z takiej komunikacji zostaną pozbawieni prawa do nabycia biletów ulgowych. Oznacza to, że na terenie Powiatu Gdańskiego uprawnienia takie będą przysługiwały wyłącznie w kursach wykonywanych przez operatorów, którym Powiat udzielił stosownego zamówienia, a kursy te przebiegać będą przez teren Powiatu. Osoby posiadające uprawnienia do ulg, szczególnie młodzież szkolna będzie je mogła realizować wyłącznie w takiej komunikacji o charakterze użyteczności publicznej. Powinno to spowodować, że osoby te będą korzystały głównie z przewozów realizowanych przez operatora. Należy jednak obserwować przyszłe rozwiązania prawne, ponieważ Minister Infrastruktury wielokrotnie zapowiadał zmianę tych zasad prawnych.

5.3. Zasady oznakowania środków transportu autobusowego

Środki transportu realizujące przewozy o charakterze użyteczności publicznej organizowanej przez Powiat Gdański, powinny niezależnie od oznaczenia linii komunikacyjnej na tablicy kierunkowej, posiadać oznaczenie Powiatu, np. herb i informację „Przewozy powiatowe”.

Jeżeli zamówienie dotyczyłoby przewozów realizowanych w długim okresie – kilku lat, to wskazane byłoby, aby tabor autobusowy wykorzystywany przez operatora do realizacji tych przewozów, miał jednakowy sposób malowania. Odróżniałoby to pojazdy operatorów od autobusów przewoźników lub autobusów innych Organizatorów (np. Marszałka Województwa), które mogłyby wykonywać przewozy w obszarze Powiatu. Oznakowania autobusów będzie miało szczególnie istotne znaczenie dla pasażerów po dniu 1 stycznia 2024 roku. Pasażerom będzie wtedy łatwiej ustalić w jakich autobusach mają prawo do posiadanych ulg ustawowych.

6. Określenie pożądanego standardu usług przewozowych

6.1. Kryteria określania standardu usług przewozowych

Potrzeby komunikacyjne mieszkańców Powiatu Gdańskiego należy ocenić przede wszystkim na podstawie analizy stanu aktualnej sytuacji społecznej i gospodarczej ze szczególnym uwzględnieniem czynników demograficznych i prognoz rozwoju edukacji na tym obszarze oraz rozwoju gospodarczego we wszystkich elementach gospodarki takich jak rolnictwo i przemysł. Analiza potrzeb komunikacyjnych powinna być także oceniana na podstawie danych dotyczących aktualnie wykonywanego na terenie Powiatu transportu publicznego zarówno w przewozach drogowych jak i kolejowych. Dzięki tym analizom możliwe jest określenie pożądanego standardu usług w taki sposób, aby odpowiadał on zapotrzebowaniu oraz aby transport publiczny stawał się coraz bardziej konkurencyjny względem transportu indywidualnego.

Analiza przedstawiona w pierwszych rozdziałach niniejszego opracowania dowodzi, że obecna siatka połączeń realizowana na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Powiatu Gdańskiego odpowiada potrzebom komunikacyjnym mieszkańców. Wskazuje na to przede wszystkim łączna praca przewozowa na liniach regularnych, która wynosi ponad 1 mln km rocznie, co jest wartością relatywnie wysoką.

Rozwój Powiatu Gdańskiego należy zatem powiązać z jednoczesnym rozwojem układu linii komunikacyjnych, ponieważ jest to jeden z najważniejszych czynników, które decydują o poczuciu niezawodności komunikacji publicznej wśród jej pasażerów. Wszelkie decyzje dotyczące zmian w funkcjonowaniu siatki połączeń muszą wynikać z analizy potrzeb przewozowych oraz być ściśle związane z dostępnością środków finansowych w budżecie Powiatu.

Jednym ze sposobów kontroli potrzeb przewozowych jest stała obserwacja potoków pasażerskich (liczby osób podróżujących środkami komunikacji publicznej). Regularne prowadzenie pomiarów oraz uzyskiwanie bieżących informacji od operatorów, pozwoli

dostosować ilość kursów oraz ich przebieg do zmieniających się potrzeb przewozowych czy popytu na komunikację ze strony mieszkańców.

Prognozy demograficzne dla obszaru Powiatu Gdańskiego wydają się być optymistyczne w perspektywie najbliższych kilku lat a w szczególności analiza danych liczby ludności czy liczby uczniów wskazują, że liczba ludności Powiatu będzie się zwiększała. Analizy demograficzne danej społeczności stanowią więc poważne wyzwanie dla organizatorów transportu publicznego.

Z jednej strony, niezbędne będzie dostosowanie transportu publicznego do zwiększającej się liczby ludności, w tym liczby osób w wieku szkolnym. Prawidłowo funkcjonująca komunikacja publiczna to przede wszystkim komunikacja o charakterze powtarzalnym, regularnym oraz stabilnym i dopasowanym rozkładem jazdy. Tak funkcjonujący transport świadczy o jego niezawodności. Częste zmiany częstotliwości kursowania oraz trasy powodują natomiast decyzje o rezygnacji z podróży danym środkiem transportu.

Kolejnym kryterium poziomu usług komunikacyjnych na danym obszarze, w kontekście dopasowania do konkretnej grupy społecznej o niższej mobilności to stan taboru. Tabor dostępny w obszarze Powiatu powinien być dostosowany do potrzeb osób starszych oraz osób o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Podobnie jak infrastruktura przystankowa.

Z drugiej strony, należy podejmować działania, które będą zachęcały do podróży transportem publicznym jak największą liczbę osób w wieku produkcyjnym. Im większy udział tych osób w podróżach tym większa stabilność finansowa operatora, ponieważ kupują oni bilety pełnopłatne. Dla oceny całego systemu transportu publicznego jest bardzo ważne, by przyjęty standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, skutkowało rozwiązaniami, w wyniku których cały system zostanie uznany przez użytkowników za system transportu publicznego przyjazny dla pasażerów.

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien zatem w optymalnym stopniu uwzględniać oczekiwania użytkowników i organizatora transportu publicznego, biorąc pod uwagę zarówno aktualny stan świadczenia tych usług jak i możliwości inwestycyjne, wynikające z wysokości środków dostępnych na finansowanie rozwoju systemu transportu publicznego i czasu przewidzianego na osiągnięcie założonego standardu.

Wśród możliwych kryteriów określenia standardu usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej można wymienić m.in.:

- stopień pokrycia usługami przewozowymi obszaru objętego planem transportowym czyli ilość miejscowości objętych dostępem do komunikacji autobusowej,
- dostępność komunikacyjną do obiektów użyteczności publicznej i innych obiektów ważnych z punktu widzenia użytkownika lub organizatora transportu publicznego,

- dostępność infrastruktury komunikacyjnej do sieci transportu publicznego poprzez rozmieszczenie przystanków w odległości nieprzekraczającej maksymalnej odległości dojścia do przystanku przyjętej w danej strefie obszaru objętego planem transportowym,
- standard napełnienia pojazdów wykonujących usługi przewozowe w transporcie publicznym,
- optymalna częstotliwość kursowania autobusów w danej linii komunikacyjnej oraz ich punktualność,
- możliwość zapewnienia optymalnych rozwiązań ekologicznych dla danego systemu transportu publicznego,
- komfort jazdy pasażerów,
- odpowiednią liczbę nowoczesnych autobusów z dostępem dla osób niepełnosprawnych i osób starszych,
- wygodne punkty przesiadkowe w ramach sieci komunikacyjnej oraz zintegrowane węzły przesiadkowe intermodalne (między różnymi środkami transportu),
- czytelny i łatwo dostępny system informacji dla pasażera zarówno na przystankach jak i w pojeździe, ale także w domu poprzez internetowy dostęp do rozkładu jazdy i możliwości zakupu biletów.

Standard usług przewozowych powinien uwzględniać również przewóz osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Dostosowanie transportu publicznego do potrzeb wszystkich użytkowników ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej mobilności wymaga przede wszystkim:

- posiadania taboru o odpowiednim standardzie wyposażonym w windy dla osób na wózkach inwalidzkich, ale także wózków dziecięcych oraz systemów informacji dźwiękowej i wzrokowej,
- usuwania barier architektonicznych występujących w infrastrukturze komunikacji publicznej (wysokie krawężniki, wysokie perony),
- lokalizacji przystanków bliżej miejsc użyteczności publicznej, dodatkowo wyposażonych w wiaty i systemy informacji dla pasażera,
- stosowania systemu ulg w opłatach za korzystanie z komunikacji publicznej.

6.2. Dostępność podróży do infrastruktury przystankowej

Dostępność pasażerów do systemu komunikacji publicznej zapewnia sieć przystanków autobusowych na wyznaczonych liniach komunikacyjnych, obsługiwanych przez operatorów komunikacji publicznej zgodnie z przyjętym rozkładem jazdy. Organizator transportu publicznego powinien mieć na uwadze, żeby sieć przystanków zapewniała pasażerom możliwość dogodnego i bezpiecznego korzystania z przystanków autobusowych. Powiat powinien dążyć do określenia w formie standardu, promienia dojścia mieszkańca do

przystanku zapewniającego przewozy o charakterze użyteczności publicznej. **Odległość dostępu do przystanku nie powinna być dłuższa niż 2 – 3 km.**

Wszystkie zinwentaryzowane przystanki przedstawiono **w załączniku nr 6.**

6.3. Określenie wymagań dla taboru autobusowego jakim operatorzy powinni świadczyć usługi przewozowe

Autobusy powinny posiadać odpowiednią liczbę miejsc siedzących i stojących, aby zapewnić pasażerom bezpieczny i wygodny przejazd. Wymogi parametrów eksploatacyjnych pojazdów przeznaczonych do wykonywania linii powiatowych będą ustalane na podstawie aktualnie obowiązujących przepisów, przy jednoczesnym założeniu, iż Powiat powinien dążyć do systematycznego odmładzania taboru realizującego przewozy powiatowe, celem uatrakcyjnienia oferty przewozowej dla mieszkańców oraz dostosowania do przepisów dotyczących ochrony środowiska naturalnego.

W pierwszym okresie, nie powinno się stawiać wyższych wymagań względem autobusów, ponieważ spowodowałyby to wysokie koszty amortyzacji przypadające na 1 km przebiegu. Takie wymagania można będzie stawiać operatorom, jeżeli okres na który udzielane będzie zamówienie publiczne będzie wynosił co najmniej 6 lat.

Przy ustalaniu warunków jakim powinien odpowiadać tabor autobusowy obsługujący powiatowe trasy komunikacyjne należy wziąć pod uwagę jaki tabor jest w posiadaniu przewoźników, którzy aktualnie wykonują komunikację na terenie Powiatu Gdańskiego. Zbyt wygórowane wymagania mogą wyeliminować przewoźników mających siedzibę w Powiecie Gdańskim lub w powiatach sąsiednich, co może doprowadzić do zwiększenia kosztów funkcjonowania komunikacji publicznej. Przewoźnicy z zewnątrz będą na pewno mieć większe koszty funkcjonowania, co znajdzie odzwierciedlenie w wyższej cenie za 1 wozokilometr.

Wśród wymagań stawianych przewoźnikom w kontekście posiadanego przez nich taboru powinno się przeanalizować, które czynniki są najważniejsze. Oprócz wieku taboru, który ma wpływ na ekologię oraz koszty eksploatacji powinno być wzięte pod uwagę wyposażenie autobusów w elektroniczne tablice kierunkowe oraz urządzenia pozwalające na monitorowanie jakości świadczonych usług przewozowych oraz umożliwiające dokonanie automatycznie pomiarów ilości pasażerów korzystających z przejazdu komunikacją publiczną.

6.4. Ochrona środowiska naturalnego

Plan transportowy ma na celu racjonalizację połączeń komunikacji publicznej, lepsze zarządzanie połączeniami, a przejazdy autobusów przez obszary chronione nie powodują powstawania ww. zagrożeń. Połączenia przewidywane w planie realizowane będą po już istniejących drogach.

Emisja gazów cieplarnianych emitowanych przez pojazdy samochodowe stanowi znaczący udział w ogólnej emisji gazów. Efektem realizacji Planu transportowego powinien być pozytywny wpływ na ograniczanie ilości emisji gazów cieplarnianych. Zapewnienie komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej będzie w pewnym stopniu zachęcać mieszkańców do ograniczania potrzeb korzystania z własnych pojazdów samochodowych przy załatwianiu spraw w siedzibie Powiatu, lub w dojeździe do pracy. Zmniejszenie emisji gazów wydzielanych przez indywidualne pojazdy samochodowe, którymi dotychczas przemieszczają się mieszkańcy Powiatu, jeżeli uzyskają możliwość korzystania z publicznych przewozów autobusami, powinno przełożyć się na zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza.

Realizacja komunikacji publicznej określonej w planie transportowym nie stwarza negatywnego oddziaływania na gleby oraz zasoby wodne. Tabor autobusowy tylko w niewielkim stopniu przyczynia się do przedostawania się do gleby czy wód gruntowych szkodliwych substancji powstających przy spalaniu paliwa, czy np. przy ścieraniu się opon. O ile niepodważalnym jest fakt, że komunikacja autobusowa to przede wszystkim pojazdy spalinowe, których użytkowanie ma wpływ na środowisko naturalne, o tyle zastąpienie przejazdów indywidualnych, przejazdem zbiorowym, obniża ilość przedostających się do środowiska substancji szkodliwych.

Organizator transportu powinien dążyć do pozyskiwania środków umożliwiających Operatorowi zakup pojazdów niskoemisyjnych lub zeroemisyjnych. Proces taki jest jednakże możliwy jedynie w perspektywie wieloletniej i powinien być prowadzony stopniowo. Nie należy stawiać operatorom zbyt wygórowanych wymagań co do ekologii taboru w pierwszym okresie funkcjonowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej, z uwagi na zbyt duże koszty wymiany czy zakupu takiego taboru, które to z pewnością zostałyby przerzucane na koszt obsługi jednego wozokilometra.

7. Sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

7.1. System informacji dla pasażera

Organizator publicznego transportu zbiorowego zobowiązany jest do zorganizowania systemu informacji dla pasażera. System ten dotyczy komunikacji realizowanej przez operatorów oraz przez „przewoźników”.

Prawo zobowiązuje przewoźnika do przekazania rozkładu jazdy organizatorowi publicznego transportu zbiorowego, na którego obszarze przewoźnik wykonuje przewozy, celem podania do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera a także do przekazania rozkładu jazdy oraz informacji dotyczącej rozkładu jazdy właścicielowi albo zarządzającemu przystankiem komunikacyjnym lub dworcem, celem

zamieszczenia informacji dotyczącej rozkładu jazdy na danym obiekcie – w transporcie drogowym oraz innym szynowym.

Jednocześnie zostały wskazane wytyczne na temat informacji dotyczących rozkładu jazdy z wyszczególnieniem wymaganych elementów, które informacja, czyli tzw. tabliczka przystankowa musi zawierać. Głównymi elementami muszą być: nazwa podmiotu zamieszczającego informację wraz z adresem i telefonem, nazwa przystanku komunikacyjnego lub dworca, miejscowość docelowa oraz minimum jedna pośrednia, dzień rozpoczęcia obowiązywania informacji o rozkładzie jazdy, główne dane przewoźnika, godziny przyjazdu i odjazdu autobusów, objaśnienia symboli użytych w informacji oraz numer linii komunikacyjnej.

System powinien zawierać także informacje elektroniczne zamieszczone na stronach organizatora oraz operatora. Z uwagi na niewielki zakres informacji dotyczącej komunikacji realizowanej na obszarze Powiatu Gdańskiego, uważamy za celowe nabycie takiej usługi w firmie zajmującej się informacją dla pasażera i na stronie internetowej organizatora zamieszczenia linku pozwalającego na uzyskiwanie pasażerom informacji o komunikacji powiatowej.

8. Finansowanie usług przewozowych

8.1. Źródła finansowania działalności przewozowej

Zasady finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej regulują przepisy ustawy o publicznym transporcie zbiorowym – rozdział 6 „Finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej”.

Ustawodawca określa tylko trzy sposoby finansowania tych przewozów, są nimi:

- 1) Opłaty pobierane w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- 2) Rekompensaty z trzech tytułów,
- 3) Udostępnianie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wskazuje także trzy źródła środków na sfinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, są to:

- 1) wpływy ze sprzedaży biletów oraz wpływy z opłat dodatkowych pobieranych od pasażerów, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe,
- 2) środki finansowe własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem,
- 3) środki finansowe z budżetu państwa,

4) środki finansowe z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej mogą być finansowane z powyższych źródeł w sposób określony w ustawie.

Podstawowym źródłem przychodów powinny być opłaty pasażerów, którzy korzystać będą z organizowanych przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Jak wynika z aktualnej analizy przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorców korzystających z przewozów regularnych, będą to bilety jednorazowe oraz bilety miesięczne szkolne. Wpływy z tych tytułów powinny zapewnić ok. 25 – 30% przychodów uzyskiwanych przez operatora. Środki uzyskiwane z budżetu państwa z tytułu rekompensaty za stosowania ulg ustawowych powinny zapewnić kolejne 20-25% przychodów. Reszta musi być pokryta przez Powiat, ewentualnie ze wsparciem środkami z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych.

Zmiany prawne, dotyczące podmiotów zobowiązanych do honorowania uprawnień Obywateli do ulg ustawowych, powinny spowodować znaczne zmniejszenie oferty przewozowej, w której będzie możliwe korzystanie z tych ulg. Powinno to generować w autobusach operatorów zwiększoną sprzedaż biletów ulgowych, a tym samym zwiększoną wartość przysługujących dopłat w porównaniu do wielkości uzyskiwanych obecnie w przeciętnych kursach komunikacji regularnej.

Źródłem finansowania komunikacji publicznej powinny być także określone w budżecie Powiatu środki na sfinansowanie różnicy pomiędzy uzyskiwanymi przychodami a ponoszonymi kosztami przy wykonywaniu kursów.

W okresie do roku 2028, istotnym źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinny być dopłaty z „Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych”. Jest to program rządowych dopłat do przewozów lokalnych w celu likwidacji lub ograniczania tzw. białych plam komunikacyjnych. Przygotowane przez autorów niniejszego opracowania założenia do opracowania rozkładów jazdy oraz przygotowane schematy połączeń komunikacyjnych, stanowią ważny element wniosku jaki Organizator może złożyć, za pośrednictwem właściwego wojewody, w celu uzyskania takich środków. Pozyskanie takiego dofinansowania do przewozów ma szczególnie duże znaczenie w przypadku linii o niewielkiej rentowności lub balansujących na granicy takiej rentowności i pozwoli na utrzymanie komunikacji w obszarach o niewielkim zaludnieniu i niższych potokach pasażerskich.

Uzyskanie dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych wymaga złożenia wniosku o jego przyznanie do Urzędu Wojewódzkiego. Przewozy gminne i powiatowe mają wyższy priorytet dostępu do tego Funduszu, przed przewozami wojewódzkimi.

Powiat powinien sfinansować także niezbędną infrastrukturę dla pasażerów np. zakup automatów do sprzedaży biletów, utrzymanie systemu informacji dla pasażerów, systemu nadzoru nad realizacją komunikacji publicznej.

Kolejnym źródłem finansowania komunikacji o charakterze użyteczności publicznej mogą być odpowiednie fundusze publiczne na finansowanie zakupu taboru czy też budowę infrastruktury, jakie mogą zostać uruchomione w programach Unii Europejskiej lub Rządu.

Środki finansowe na sfinansowanie tej komunikacji mogą pochodzić także od Gmin, jako rekompensata finansowa za wykonywanie przez Powiat komunikacji na obszarach Gminy, jeżeli dany rodzaj przewozu będzie miał także za zadanie zapewnienie dojazdu mieszkańcom Gminy do jej siedziby i będzie zlecany przez tą jednostkę operatorowi realizującemu przewozy powiatowe. Takie rozwiązanie jest bardzo często realizowane na obszarach aglomeracyjnych w komunikacji miejskiej.

8.2. Koszty działalności przewozowej

Na koszty komunikacji powiatowej składać się będą głównie koszty eksploatacyjne operatora. Będą to koszty eksploatacyjne, amortyzacja oraz koszty zarządu i nadzoru. Największą grupę kosztów stanowić będą koszty eksploatacyjne obejmujące koszty płac, paliwa i ogumienia, koszty techniczne związane z zapewnieniem utrzymania taboru autobusowego w należyтым stanie technicznym, podatki i daniny publiczne oraz koszty innych materiałów związanych z eksploatacją pojazdów.

Kolejną grupę kosztów stanowić będą koszty amortyzacji pojazdów lub opłat leasingowych. Wysokość tych opłat może być różna w zależności od postawionych operatorowi wymogów wobec autobusów, jakimi ma realizować zleconą usługę.

Dlatego szczególnie w pierwszym okresie, kiedy udzielane zamówienia dotyczyć będą niewielkiej liczby kursów, a czas umowy będzie krótki, to wymagania do taboru nie powinny być zbyt wysokie, z uwagi na poziom kosztów.

Trzecią grupę kosztów stanowią koszty zarządu operatora i koszty nadzoru organizatora. Te koszty powinny być ograniczane i nie przekraczać ustalonej w umowie o udzielenie zamówienia publicznego – wysokości.

Szacunkowa wartość zaplanowanych w planie transportowym przewozów o charakterze użyteczności publicznej, na obszarze Powiatu Gdańskiego, wyniesie 9.573.726,24 zł (wg. średnich kosztów realizacji publicznego transportu zbiorowego w kraju w roku 2023 wynoszących średnio 5,20 zł/km).

Szacowany na ok. 50% brak pokrycia tych kosztów przychodami z biletów jednorazowych i miesięcznych oraz dopłat z budżetu państwa do biletów ulgowych będzie kształtował się w okolicach 4.786.863,12 w skali roku.

Takiej wysokości dodatkowe środki finansowe powinien zabezpieczyć Powiat Gdański.

8.3. Finansowanie inwestycji

Inwestycje taborowe i związane z zapleczem technicznym powinny być ponoszone przez operatora. W przypadku uruchomienia możliwości współfinansowania przez środki UE lub budżetu państwa albo województw, zakupu środków taborowych przez jednostki samorządu terytorialnego, Powiat powinien rozważyć możliwość takiego zakupu. W takim przypadku zakupiony przez Powiat tabor, w drodze umowy, powinien zostać przekazany operatorowi do wykonywania przewozów powiatowych, a jego wartość powinna być rozliczona jako rodzaj udzielanej rekompensaty.

9. Prognozy i możliwe kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

9.1. Monitorowanie i weryfikacja Planu transportowego

Plan transportowy zgodnie z zapisami Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, będzie poddany w razie zapotrzebowania aktualizacji.

Po wdrożeniu planu transportowego, należy przewidzieć zastosowanie metod monitorowania i oceny przebiegu jego realizacji. Weryfikacja wyników realizacji Planu transportowego następować będzie przez cykliczne badania potoków pasażerskich. Ocenie powinny podlegać także niektóre wskaźniki uzyskiwane przez operatorów w realizacji komunikacji publicznej, takie jak: oferowana praca przewozowa, zrealizowana praca przewozowa, uzyskiwana sprzedaż na jeden wozokilometr, ilości przewożonych pasażerów oraz uzyskiwany wskaźnik rentowności na poszczególnych liniach, kursach oraz na całym obszarze Powiatu.

Badania mogą także obejmować oceny i opinie mieszkańców na temat funkcjonowania komunikacji publicznej. W pierwszym okresie tego typu badania i analizy szczególnie ilości pasażerów, oraz efektywności ekonomicznej powinny być przeprowadzone co roku. Później intensywność tych badań może być mniejsza. Ocena badań powinna zawierać także analizę zmiany sytuacji w poszczególnych okresach badawczych poprzez porównywanie tych danych.

Powinna odbywać się także analiza systemu biletowego i jego oddziaływanie na motywację mieszkańców powiatu na korzystanie lub nieskorzystanie z komunikacji publicznej.

Dokonywana analiza powinna dotyczyć także innej komunikacji publicznej realizowanej na obszarze Powiatu Gdańskiego przez innych przedsiębiorców.

Korekty rozkładów jazdy lub nowe projekty rozkładów na nowe linie komunikacyjne, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania oraz dostosowanie pojemności pasażerskiej pojazdów, powinny zostać opracowywane w oparciu o wyniki badań potrzeb przewozowych, podaży usług komunikacyjnych realizowanych przez innych operatorów oraz przez przewoźników w przewozach komercyjnych, preferencji komunikacyjnych mieszkańców a także badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.

Każdorazowa aktualizacja Planu Transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia przez Radę Powiatu, uchwały zmieniającej ten dokument.

10. Załączniki

Załącznik nr 1	Tabela	Zestawienie publicznych szkół podstawowych i średnich na terenie Powiatu Gdańskiego
Załącznik nr 2	Tabela	Zestawienie niepublicznych szkół podstawowych i średnich na terenie Powiatu Gdańskiego
Załącznik nr 3	Tabela	Miejsca użyteczności publicznej na terenie Powiatu Gdańskiego
Załącznik nr 4	Mapa	Linie regularnej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego
Załącznik nr 5	Mapa	Linie regularnej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego oraz Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego
Załącznik nr 6	Mapa	Linie regularnej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska
Załącznik nr 7	Mapa	Linie regularnej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego
Załącznik nr 8	Tabela	Praca przewozowa w obszarze Powiatu Gdańskiego
Załącznik nr 9	Tabela	Tablica dworcowa - Pruszcz Gdański, Dworcowa d.k.
Załącznik nr 10	Tabela	Wykaz przystanków autobusowych w komunikacji pasażerskiej w obszarze Powiatu Gdańskiego
Załącznik nr 11	Mapa	Planowane do uruchomienia przez Starostę Gdańskiego linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej
Załącznik nr 12	Tabela	Przebiegi, kursy i częstotliwość kursowania w planowanych powiatowych liniach o charakterze użyteczności publicznej
Załącznik nr 13	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 822 U
Załącznik nr 14	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 824 U
Załącznik nr 15	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 837 U
Załącznik nr 16	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 838 U
Załącznik nr 17	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 851 U
Załącznik nr 18	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 859 U
Załącznik nr 19	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 864 U
Załącznik nr 20	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 870 U
Załącznik nr 21	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 880 U
Załącznik nr 22	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 890 U
Załącznik nr 23	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 900 U
Załącznik nr 24	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 910 U
Załącznik nr 25	Mapa	Przebieg planowanej do uruchomienia linii autobusowej charakterze użyteczności publicznej nr 2204 920 U
Załącznik nr 26	Tabela	Zestawienie planowanej pracy przewozowej w komunikacji o charakterze użyteczności publicznej z pracą przewozową w komunikacji regularnej w obszarze Powiatu Gdańskiego

Spis tabel

Tabela 1. Podstawowe dane dotyczące gmin Powiatu Gdańskiego	13
Tabela 2. Liczba ludności Powiatu Gdańskiego w latach 2012 - 2021	14
Tabela 3. Struktura wiekowa ludności Powiatu Gdańskiego w latach 2012 - 2021	15
Tabela 4. Przyrost naturalny w Powiecie Gdańskim w latach 2012 – 2021.....	15
Tabela 5. Stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim w latach 2010-2021	17
Tabela 6. Stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim oraz Województwie Pomorskim w latach 2010 – 2021	18
Tabela 7. Stopa bezrobocia w powiatach Województwa Pomorskiego	19
Tabela 8. Liczba podmiotów gospodarczych Powiatu Gdańskim w latach 2010 - 2021.....	21
Tabela 9. Ilość podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców w gminach Powiatu Gdańskiego	22
Tabela 10. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Gdańskiego w zależności od wielkości zatrudnienia	23
Tabela 11. Podmioty gospodarcze w gminach Powiatu Gdańskiego w zależności od formy własności	23
Tabela 12. Liczba uczniów oraz szkół na terenie Powiatu Gdańskiego – dane Starostwa Powiatowego.....	24
Tabela 13. Liczba uczniów oraz szkół w poszczególnych gminach na terenie Powiatu Gdańskiego – dane Starostwa Powiatowego	24
Tabela 14. Liczba uczniów na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2010 – 2021 (GUS).....	25
Tabela 15. Lokalizacja publicznych jednostek edukacyjnych w obszarze Powiatu Gdańskiego wymagających dowozu uczniów z innych miejscowości	28
Tabela 16. Lokalizacja niepublicznych jednostek edukacyjnych w obszarze Powiatu Gdańskiego wymagających dowozu uczniów z innych miejscowości	29
Tabela 17. Struktura dróg publicznych Powiatu Gdańskiego	31
Tabela 18. Ilość samochodów osobowych na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2010 - 2021.....	35
Tabela 19. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń na wykonywanie regularnych przewozów osób wydanych przez Starostę Gdańskiego	39
Tabela 20. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu na podstawie zezwoleń udzielonych przez Starostę Gdańskiego	40
Tabela 21. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego	42
Tabela 22. Linie regularne realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Pomorskiego	42
Tabela 23. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Warmińsko – Mazurskiego	43
Tabela 24. Przewoźnicy wykonujący regularną komunikację autobusową na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska	44
Tabela 25. Linie regularnej komunikacji autobusowej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska	45
Tabela 26. Przewoźnicy oraz linie regularnej specjalnej komunikacji autobusowej na terenie Powiatu Gdańskiego	47
Tabela 27. Linie o charakterze użyteczności publicznej realizowane na terenie Powiatu Gdańskiego	48
Tabela 28. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Gdańskiego	49
Tabela 29. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Gdańskiego z uwzględnieniem komunikacji o charakterze użyteczności publicznej.....	49
Tabela 30. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Gdańskiego wg. organów wydających zezwolenia	51
Tabela 31. Praca przewozowa na terenie Powiatu Gdańskiego wg. przewoźników	52
Tabela 32. Liczba autobusów w Powiecie Gdańskim w latach 2010 - 2021	54
Tabela 33. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (komunikacja w okresie roku kalendarzowego)	58
Tabela 34. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele)	59

Tabela 35. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie Starosty Gdańskiego)	60
Tabela 36. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (zestawienie zbiorcze)	61
Tabela 37. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami	63
Tabela 38. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele)	64
Tabela 39. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcz Gdański – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (ogółem).....	65
Tabela 40. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcz Gdański – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (soboty, niedziele)	66
Tabela 41. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Cedry Wielkie – miejscowości w Gminie	68
Tabela 42. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Kolbudy – miejscowości w Gminie	68
Tabela 43. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Przywidz – miejscowości w Gminie	68
Tabela 44. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Pszczółki – miejscowości w Gminie	69
Tabela 45. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Suchy Dąb – miejscowości w Gminie	69
Tabela 46. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji siedziba Gminy Trąbki Wielkie – miejscowości w Gminie	69
Tabela 47. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Gdańskiego	71
Tabela 48. Ilość przystanków Powiatu Gdańskiego w zależności od kategorii drogi.....	72
Tabela 49. Ilość przystanków i miejscowości w Gminach Powiatu Gdańskiego	73
Tabela 50. Miejscowości Powiatu Gdańskiego objęte komunikacją regularną	75
Tabela 51. Miejscowości Powiatu Gdańskiego objęte komunikacją regularną i komunikacją o charakterze użyteczności publicznej.....	75
Tabela 52. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji kolejowej.....	87
Tabela 53. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej ..	89
Tabela 54. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej.....	91
Tabela 55. Praca przewozowa linii o charakterze użyteczności publicznej na terenie Powiatu Gdańskiego	99
Tabela 56. Aktualna i planowana praca przewozowa w komunikacji autobusowej na terenie Powiatu Gdańskiego	101

Spis map

Mapa 1. Podział administracyjny Powiatu Gdańskiego	12
Mapa 2. Stopa bezrobocia w Województwie Pomorskim	20
Mapa 3. Mapa sieci dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze Powiatu Gdańskiego	33
Mapa 4. Mapa sieci kolejowej na obszarze Powiatu Gdańskiego	34
Mapa 5. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji powiatowej na obszarze Powiatu Gdańskiego	41
Mapa 6. Przebieg regularnych linii autobusowych w komunikacji wojewódzkiej na obszarze Powiatu Gdańskiego	44
Mapa 7. Przebieg regularnych linii autobusowych na obszarze Powiatu Gdańskiego w komunikacji realizowanej na podstawie zezwoleń wydanych przez Prezydenta Miasta Gdańska	46
Mapa 8. Przebieg wszystkich regularnych linii autobusowych realizowanych w obszarze Powiatu Gdańskiego ..	50

Mapa 9. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin	59
Mapa 10. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (soboty, niedziele)	60
Mapa 11. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w relacji: siedziba Powiatu – siedziby Gmin (tylko linie powiatowe).....	61
Mapa 12. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami	63
Mapa 13. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w połączeniach pomiędzy poszczególnymi gminami (soboty, niedziele)	64
Mapa 14. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcz Gdański – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (ogółem).....	66
Mapa 15. Ilość bezpośrednich połączeń komunikacyjnych w komunikacji Pruszcz Gdański – siedziby innych powiatów Województwa Pomorskiego (soboty, niedziele)	67
Mapa 16. Miejscowości Powiatu Gdańskiego objęte komunikacją regularną i komunikacją o charakterze użyteczności publicznej.....	76
Mapa 17. Planowane wojewódzkie linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji kolejowej	88
Mapa 18. Planowana komunikacja o charakterze użyteczności publicznej w przewozach wojewódzkich	89
Mapa 19. Planowane powiatowe linie o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji autobusowej	91
Mapa 20. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 822 U.....	92
Mapa 21. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 824 U.....	92
Mapa 22. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 837 U.....	93
Mapa 23. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 838 U.....	93
Mapa 24. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 851 U.....	94
Mapa 25. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 859 U.....	94
Mapa 26. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 864 U.....	95
Mapa 27. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 870 U.....	95
Mapa 28. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 880 U.....	96
Mapa 29. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 890 U.....	96
Mapa 30. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 900 U.....	97
Mapa 31. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 910 U.....	97
Mapa 32. Przebieg planowanej powiatowej linii o charakterze użyteczności publicznej nr 2204 920 U.....	98

Spis wykresów

Wykres 1. Liczba ludności Powiatu Gdańskiego w latach 2012 - 2021.....	14
Wykres 2. Przyrost naturalny w Powiecie Gdańskim w latach 2012 - 2021	16
Wykres 3. Stopa bezrobocia w Powiecie Gdańskim oraz Województwie Pomorskim w latach 2010 – 2021	18
Wykres 4. Struktura dróg publicznych Powiatu Gdańskiego	32
Wykres 5. Ilość samochodów osobowych na terenie Powiatu Gdańskiego w latach 2010 - 2021	36
Wykres 6. Linie wykonywane w obszarze Powiatu Gdańskiego	49
Wykres 7. Praca przewozowa w obszarze Powiatu Gdańskiego wg. organów wydających zezwolenia	52
Wykres 8. Liczba autobusów w Powiecie Gdańskim w latach 2010 - 2021.....	54
Wykres 9. Ilość przystanków w Gminach Powiatu Gdańskiego.....	72
Wykres 10. Ilość przystanków Powiatu Gdańskiego w zależności od kategorii drogi	73