

Rozwój transportu miejskiego w Kościerzynie i jego wpływ na zdrowie mieszkańców. Stan obecny i perspektywy

Piotr Lizakowski, Dariusz Skalski, Adam Szeleziński

Słowa kluczowe: transport miejski, organizator transportu, zdrowie mieszkańców, bezpłatna komunikacja miejska

Streszczenie

W artykule przedstawiono miejską komunikację autobusową w Kościerzynie. Jej funkcjonowanie i znaczenie dla miasta na przestrzeni lat 1998 – 2016, perspektywy jej rozwoju oraz jej wpływ na możliwości integracji komunikacji z przemieszczaniem się na terenie miasta.

Wstęp

Komunikacja miejska to gminne przewozy pasażerskie realizowane w granicach administracyjnych miasta. Komunikacja miejska jest bardzo ważna dla funkcjonowania i rozwoju miasta. Jest ona realizowana i finansowana przez miasto powinna więc spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach [1]. Pierwsze autobusy miejskie w Kościerzynie rozpoczęły kursować od pierwszego października 1998 roku. Bodźcem do uruchomienia komunikacji miejskiej w 23 000 tysięcznym mieście było otwarcie piętnastego czerwca 1998 roku Szpitala Specjalistycznego w Kościerzynie, którego pacjentami są mieszkańcy całego obszaru województwa pomorskiego w wielu przypadkach docierający do Kościerzyny pociągiem lub autobusem. Trasa autobusu przebiegała między dworcem PKP na ulicy Dworcowej, dworcem autobusowym na ulicy Wojska Polskiego a Szpitalem Specjalistycznym na ulicy A. Piechowskiego [2]. Pierwsza trasa miejskiej komunikacji autobusowej w Kościerzynie prowadziła następującymi ulicami: Dworzec PKP – ul. Dworcowa – ul. Szopińskiego – ul. Kartuska – ul. Heykego – ul. Sikorskiego – ul. Skłodowskiej – ul. Piechowskiego – Szpital – ul. Piechowskiego – ul. Skłodowskiej – ul. Staszica – ul. 8 marca – ul. Wojska Polskiego – ul. Kapliczna – ul. Skarszewska - ul. Dworcowa - Dworzec PKP. Komunikacja miejska w tak małym mieście jak Kościerzyna była ewenementem w skali województwa w momencie jej powstania (do dnia dzisiejszego w sąsiednich miejscowościach – Kartuzach i Bytowie nie zdecydowano się na wprowadzenie komunikacji miejskiej). W 1998 roku Kościerzyna była najmniejszym miastem w województwie gdańskim z komunikacją miejską. Od początku istnienia autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie jej operatorem jest PKS Starogard Gdański. Początkowo tabor autobusowej komunikacji

miejskiej w Kościerzynie stanowiły dwa nowe autobusy Autosan H6 – 200 (zakupione w 1998 roku) oraz Jelcz L11 [3]. Pierwszego kwietnia 2015 roku wprowadzono bezpłatną autobusową komunikację miejską w Kościerzynie (jest to pierwsza bezpłatna komunikacja miejska w województwie pomorskim). W Polsce bezpłatna miejska komunikacja autobusowa funkcjonuje między innymi: w Żorach, Gostyniu, Lubinie. Przyniosło to w powyższych miastach spodziewane efekty: w Żorach szacuje się wzrost liczby pasażerów autobusów miejskich o około 80%, zaś w Nysie zauważalnie spadła liczba parkujących samochodów w centrum miasta [4]. Czynniki, które zdecydowały o wprowadzeniu bezpłatnej autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie są: zachęcenie do korzystania z niej młodych mieszkańców, zmniejszenie natężenia ruchu samochodowego w mieście, zmniejszenie emisji szkodliwych dla zdrowia spalin samochodowych. Do pierwszego kwietnia 2015 roku w autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie obowiązywały ulgi określone uchwałą Rady Miasta Kościerzyna. Ulga w wysokości 100% przysługiwała dzieciom niepełnosprawnym wraz z opiekunami, osobom niewidomym wraz z przewodnikami, dzieciom do lat 4, honorowym dawcom krwi I stopnia oraz osobom powyżej 65 roku życia. Ulga gminna w wysokości 50% przysługiwała młodzieży uczącej się do 24 roku życia. Obowiązywały również ulgi określone ustawami w wysokości 100% dla posłów i senatorów, osób niewidomych i uznanych za niezdolnych do samodzielnej egzystencji, inwalidów wojennych i wojskowych oraz ich przewodnikom, a także w wysokości 50% dla studentów, słuchaczy kolegiów nauczycielskich języków obcych, kombatanów i weteranów. Ponadto w ramach Kościerskiej Karty Dużej Rodziny obowiązywały ulgi w wysokości 60% dla członków rodzin wielodzietnych (czyli rodziców z co najmniej z trójką dzieci zameldowanych w Kościerzynie, w tym rodziców zastępczych). W 2014 roku w autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie bilety jednorazowe normalne stanowiły jedynie 29 % sprzedanych biletów, bilety jednorazowe z ulgą 100% aż 58% całkowitej liczby sprzedanych biletów. Bilety z ulgą 50% stanowiły 10,2 % liczby sprzedanych biletów. Z autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie korzystały w większości osoby starsze oraz inne grupy społeczne uprawnione

do darmowej komunikacji. Bilety jednorazowe autobusowej komunikacji miejskiej pasażerowie mogli nabyć w autobusach, a miesięczne w kasie biletowej dworca PKS w Kościerzynie. Określonym przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem kościerskiej komunikacji miejskiej jest Burmistrz Miasta Kościerzyna. Formalnym, instytucjonalnym organizatorem transportu miejskiego w Kościerzynie jest Wydział Infrastruktury i Środowiska Urzędu Miast Kościerzyna. Koszty funkcjonowania autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie na przestrzeni lat 2013 – 2015 wynosiły: 2013: 214 896,63 zł brutto, 2014: 230 461, 20 zł brutto, 2015: 303 290,76 zł brutto (wynikające z faktur od przewoźnika). Sprzedaż biletów na przestrzeni ostatnich trzech lat przedstawiała się następująco: 2013: 116 626 biletów, 2014: 121 723, 2015: 29 644 bilety (do dnia 31.04.2015). Zestawienie cen biletów w okresie 2013 – 2015 autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie przedstawia tabela 1 [5].

Tabela 1. Zestawienie cen biletów autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie w latach 2013 – 2015 [5]

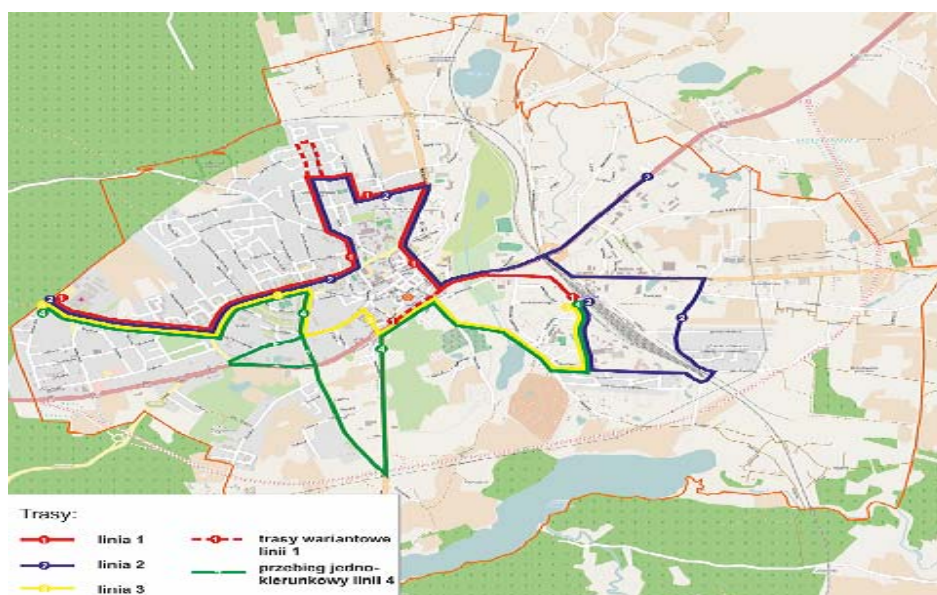
Rodzaj biletu	2013 rok	2014 rok	2015 rok
Jednorazowy normalny	2,20 zł	2,20 zł	2,20 zł
Jednorazowy ulgowy	1,10 zł	1,10 zł	1,10 zł
Jednorazowy z Kartą Dużej Rodziny	Brak danych	0,88 zł	0,88 zł
Miesięczny	60 zł	60 zł	60 zł
Miesięczny ulgowy	Brak danych	30 zł	30 zł
Miesięczny z Kartą Dużej Rodziny	Brak danych	24 zł	24 zł
Bagażowy	1,10 zł	1,10 zł	1,10 zł

Obecnie autobusowa komunikacja miejska w Kościerzynie kursuje całorocznie, codziennie na czterech liniach (oznaczonych numerami 1,2,3,4) ich przebieg przedstawiono w tabeli 2. Łączy wszystkie Kościerskie osiedla z dworcem PKP i Szpitalem. Linie komunikacji miejskiej obejmują większość rejonów miasta tak zwanej zabudowy mieszkaniowej, natomiast tylko wybrane kursy przebiegają przez obszary drobnego przemysłu (po wschodniej stronie torów kolejowych).

Znaczna część kursów obejmuje rejon dworca autobusowego łącząc w ten sposób punkty odpraw pasażerów regionalnej komunikacji autobusowej i komunikacji kolejowej. Sieć kościerskiej miejskiej komunikacji autobusowej obsługuje obszar zamieszkały przez około 23 700 osób. Specyficzną cechą kościerskiej miejskiej komunikacji autobusowej jest łączenie ważnych elementów infrastruktury zdrowotnej oraz brak obsługi obszaru podmiejskiego [4].

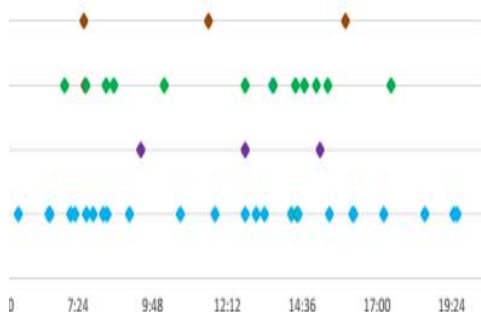
Tabela 2. Trasy linii Kościerskiej miejskiej komunikacji autobusowej w 2015 roku [5]

Linia nr 1	Długość 8 km	19 przystanków
Galeria Wybickiego – Dworcowa (PKO) – Dworcowa (Sklep) – Dworzec PKP – Dworcowa (Sklep) – Dworcowa (PKO) – Szopińskiego – Kartuska – Heykego – Szkolna – Marchewicza (2) – Marchewicza (1) – Rogali – Sikorskiego – Skłodowskiej (Nadleśnictwo) – Skłodowskiej (Biedronka) – Skłodowskiej (S.M.) – Piechowskiego – Piechowskiego (Szpital)		
Linia nr 2	Długość 13 km	22 przystanki
Dworzec PKP – Dworcowa (Kaszub) – Matejki – Wita Stwosza (Tatarkiewiczza) – Wita Stwosza (Michałowicza) – Wita Stwosza (STW) – Przemysłowa – Drogowców (PKS) – Drogowców (Pełta) – Drogowców (PKS) – Szopińskiego – Kartuska – Heykego – Szkolna – Marchewicza (2) – Marchewicza (1) – Rogali – Sikorskiego – Skłodowskiej (Nadleśnictwo) – Skłodowskiej (Biedronka) – Skłodowskiej (S.M.) – Piechowskiego – Piechowskiego (Szpital)		
Linia nr 3	Długość 7 km	12 przystanków
Galeria Wybickiego – Dworcowa (PKO) – Dworcowa (Sklep) – Dworzec PKP – Dworcowa (Kaszub) – Matejki (skrzy. Skarszewska) – Skarszewska – Kapliczna – Wojska Polskiego – 8 Marca – Staszica – Skłodowskiej (Biedronka) – Skłodowskiej (S.M.) – Piechowskiego – Piechowskiego (Szpital)		
Linia nr 4	Długość	Tam 9 km Powrót 10 km
Dworzec PKP – Dworcowa (Kaszub) – Matejki (Skarszewska) – Skarszewska – Kapliczna – Wojska Polskiego – Klasztorna (Roltex) – Klasztorna (Targ) – Wierzyso – Chojnicka (2) – Chojnicka (1) – [Kościuszki – tylko powrót] – Staszica – Skłodowskiej (Biedronka) – Skłodowskiej (S.M.) – Piechowskiego – Piechowskiego (Szpital)		



Rys. 1. Mapa przebiegu komunikacji miejskiej w Kościerzynie [5]

Rysunek 1 przedstawia przebieg linii miejskiej komunikacji autobusowej w Kościerzynie. Kościerską autobusową komunikacją miejską cechuje nierównomierność podaży dla poszczególnych linii. W okresie szczytu porannego i popołudniowego występuje jej silny wzrost oraz znaczny spadek w okresie między szczytowym i pozaszczytowym. Jedynie jedna linia Kościerskiej miejskiej komunikacji autobusowej charakteryzuje się znaczną częstotliwością kursowania. Oferta przewozowa w dniach wolnych od pracy (soboty, niedziele i święta) jest bardzo ograniczona i stanowi jedynie około 8 % dni powszednich. Niektóre z kursów porannych wykonywane są jako łączone dla linii: 1 i 3 oraz 2 i 3. Kościerska autobusowa komunikacja miejska wykonuje 26 kursów w dni powszednie w soboty i niedziele jedynie 9 kursów. Liczba kursów realizowanych w soboty i niedziele stanowi 34,6 % liczby kursów w dni powszednie. Rysunek 2 przedstawia częstotliwość odjazdów kościerskiej autobusowej komunikacji miejskiej z przystanku przy dworcu PKP. Autobusowa komunikacja miejska w Kościerzynie integruje dwa węzły przesiadkowe kolejowy i autobusowy.



Rys. 2. Częstotliwość odjazdów autobusów Kościerskiej komunikacji miejskiej z dworca PKP w dniu powszednim

Tabela 3 przedstawia porównanie parametrów kościerskiej autobusowej komunikacji miejskiej z analogicznymi parametrami komunikacji miejskich innych wybranych miast w Polsce w 2013 roku.

Do realizacji przewozów w Kościerskiej komunikacji miejskiej PKS w Starogardzie Gdański S.A. wykorzystuje w 2015 roku 4 autobusy (trzy Autosan H6 z 1998 roku oraz Autosan H9 – 21 z 1999 roku). Tabor eksploatowany w miejskiej Kościerskiej komunikacji autobusowej to pojazdy o znacznym stopniu eksploatacji, średni wiek autobusów wynosi 18 lat.

Duży wpływ na rozwój autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie będzie miała planowana w okresie 2016 – 2020: BUDOWA WĘZŁA INTEGRACYJNEGO W KOŚCIERZYNIE Z REWITALIZACJĄ I ADAPTACJĄ DWORCA KOLEJOWEGO ORAZ UTWORZENIEM KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ. Ma to być projekt współfinansowany z środków europejskich i jego realizacja wiąże się z realizacją strategii transportowej UE [5]. Jest on uwzględniony w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie transportu *Mobilne Pomorze*. Źródłem finansowania tego projektu ma być oś. Priorytetowa 9. mobilność. Przewidywany koszt realizacji tego projektu ma wynosić 32 mln złotych (z czego maksymalne dofinansowanie będzie mogło wynieść 18,3 mln zł). Celem tej ogromnej inwestycji jest rozwój systemu transportu zbiorowego i stworzenie węzła

integrującego podsystemy transportu zbiorowego w obszarze funkcjonalnym Kościerzyny. Realizację tego projektu pozytywnie wpłynie na zrównoważony rozwój transportu na poziomie regionalnym [6]. Planowany zakres tej inwestycji to: przeniesienie dworca PKS z zabytkowego centrum miasta Kościerzyna (granice dworca PKP), rewitalizacja zabytkowego dworca PKP, budowa kładki pieszko – ruchowej nad torami w celu poprawy bezpieczeństwa, budowa parkingu typu Park&Ride przy dworcu dla samochodów, rowerów, motocykli, budowę linii transportu rowerowego oraz budowę punktów typu Park&Ride w miejscowościach jej przebiegu (Wielki Klincz, Łubiana, Kaliska Kościerskie), zakup ekologicznego taboru komunikacji miejskiej – 10 autobusów gazowych. W sposób bezpośredni wpłynie na proekologiczne i prozdrowotne kierunki rozwoju rozwiązań transportowych [7]. Projekt ten wpłynie na zdecydowane zwiększenie konkurencyjności transportu publicznego, będzie też miał pozytywne skutki dla bezpieczeństwa zdrowotnego mieszkańców. Zakup w ramach projektu nowego taboru dla miejskiej Kościerskiej komunikacji autobusowej spowoduje jej ogromne unowocześnienie, ułatwienie korzystania z niej osobą niepełnosprawnym oraz seniorom, zdecydowane zmniejszenie emisji spali generowanych przez komunikację miejską [8].

Tabela 3. Parametry Kościerskiej komunikacji miejskiej z innymi miastami o podobnej wielkości w Polsce w 2013 roku [4]

Miasto	Ludność [tys.]	Liczba			Dł. linii [km]
		autobusów w ruchu	linii	obsługiwanych gmin	
Wągrowiec	25,3	7	8	2	140
Szczytno	25	6	3	2	46
Białogard	24,8	6	3	1	37
Kościerzyna	23,7	4	4	1	35
Ostrów Mazowiecki	23	3	5	1	789

Węzły integracyjne w województwie Pomorskim oprócz Kościerzyny będą powstawać również w Kartuzach, Żukowie, gminach Stężycza, Somonino i Sierakowice. Budowa węzłów integracyjnych ma doprowadzić do zmniejszenia ruchu samochodowego w miejscowościach, w których mają one powstać, być bodźcem do przekonania kierowców do zmiany środka lokomocji na komunikację zbiorową oraz umożliwić mieszkańcom i turystom szybkie podróżowanie. Węzły integracyjne będą łączyć w jednym miejscu różne środki transportu (samochodowy – kolejowy – autobusowy – rowerowy). Będą one finansowane w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (forma współpracy samorządów współfinansowana ze środków Funduszy Europejskich – miasta i otaczające je gminy oraz władze województwa wspólnie ustalają cele i wskazują inwestycje niezbędne do ich realizacji). Jest to wspólnie realizowany projekt wychodzący poza granice administracyjne samorządów w nim uczestniczących [7].

Wnioski

Wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej w Kościerzynie 1 kwietnia 2015 roku wpłynęło na ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta i w dłuższej perspektywie

czasu pozytywnie wpłynie na stan zdrowia mieszkańców. Wpisalo się ono również w realizację ogólnej strategii miasta w zakresie zrównoważonego zużycia energii której hasłem przewodnim jest: „Miasto Kościerzyna – miasto efektywne energetycznie, o czystym powietrzu i znacznym wykorzystaniu odnawialnych źródeł energii. Miasto o zmodernizowanej infrastrukturze energetyczno – ciepłej i transporcie przyjaznym dla środowiska”. Przewidywany długoterminowy efekt wprowadzenia bezpłatnej autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie to odpowiedź na istniejące potrzeby transportowe oraz zmiana nawyków transportowych mieszkańców [11]. Główne przyczyny wprowadzenia darowej autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie to: zmniejszenie natężenia ruchu samochodów oraz emisji ilości spalin do atmosfery poprzez ograniczenie przez mieszkańców przemieszczania się w granicach miasta samochodami na rzecz komunikacji miejskiej. Wraz z rozwojem infrastruktury drogowej (budowa obwodnicy) operator przewiduje wzrost zainteresowania mieszkańców osiedli Plebanka i Za Lasem wydłużeniem linii autobusowej komunikacji miejskiej.

Wzrost kosztów przeznaczonych z budżetu miejskiego ma funkcjonowanie autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie po decyzji o bezpłatności wzrósł jedynie o około 70 000 zł do ponad 250 000 zł, które już wydawana na nią [5]. Niedopatrzeniem organizatora autobusowej komunikacji miejskiej w Kościerzynie jest całkowity brak synchronizacji godziny odjazdów autobusów z dworca PKP z godzinami przyjazdów i odjazdów pociągów PKP SKM w Trójmieście na trasie Gdynia Główna – Kościerzyna. Do żadnego z 10 - ciu przyjeżdżających na tej trasie do Kościerzyny pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej (według rozkładu obowiązującego w okresie 13.12.2015 – 12.03.2016) nie jest dostosowana godzina odjazdu autobusy miejskiego. Średnie różnice czasowe pomiędzy przyjazdem pociągu SKM a odjazdem autobusu miejskiego wynoszą około 30 minut. Bez wątpienia godziny odjazdów komunikacji miejskiej w Kościerzynie powinny być zsynchronizowane z przyjazdami do miasta z zewnątrz.

Bibliografia

1. Rześny-Cieplińska J., Organizatorzy transportu. Rynki – operacje – strategie, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 30-33
2. Jażdżewski K., Karczewski B., Lipski T., Sadkowski T., Słomiński R., Szulist W. Kościerskie Zeszyty Muzealne nr 8, Wydawca Muzeum Ziemi Kościerskiej im. dra Jerzego Knyby w Kościerzynie, Kościerzyna 2014.
3. Adam Mehring, Historia komunikacji autobusowej w Kościerzynie, "Zurbanizowani", 30.01.2015 [dostęp: 16.04.2016], <<http://zurbanizowani.blogspot.com/2015/01/historia-komunikacji-autobusowej-w.html>>

4. Jakub Dybalski, Kościerzyna też z bezpłatną komunikacją miejską, "TransportPubliczny", 27.04.2015 [dostęp: 16.04.2016], <<http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/koscierzyna-tez-z-bezplatna-komunikacja-miejska-48924.html>>
5. Grzelakowski A. S., Matczak M., Przybyłowski A., Polityka transportowa Unii europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008, s. 208-210.
6. Przybyłowski A., Inwestycje transportowe jako czynnik zrównoważonego rozwoju regionów w Polsce, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia, 2013, s. 93-94.
7. Grzywacz W., Wojewódzka-Król K, Rydzkowski W., Polityka transportowa, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2005, s.112-114.
8. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015 – 2025 dla powiatu kościerskiego.
9. Materiały otrzymane z UM Kościerzyna (Wydziału Infrastruktury i Środowiska)
10. Materiały z seminarium: Gospodarka niskoemisyjna gmina miejska Kościerzyna 21.04.2015
11. Truskolaski T., Transport a dynamika wzrostu gospodarczego w południowo-wschodnich krajach bałtyckich, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2006, s. 73-75.

Autorzy:

Dr **Piotr Lizakowski** – Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni im. Bohaterów Westerplatte
 Dr **Dariusz Skalski** - Akademia Wychowania Fizycznego i Sportu im. Jędrzeja Śniadeckiego w Gdańsku
 Mgr inż. **Adam Szeleziński** – Akademia Morska w Gdyni

The development of public transport in Kościerzyna and its influence on health of residents. Current state and perspectives

The article is devoted to the public bus-transport in Kościerzyna, its function and importance for the city during the 1998-2016, its perspectives and influence on ability of integrate of communication with the movement in the city.

Key words: public transport, organizer of transport, health of residents, free public transport