

PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATÓW WEJHEROWSKIEGO I PUCKIEGO

Wersja do konsultacji społecznych – z dnia 27 października 2015 r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
1.4. Konsultacje społeczne.....	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim.....	16
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiatach wejherowskim i puckim.....	20
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatów wejherowskiego i puckiego.....	21
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem.....	29
2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu.....	37
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	42
2.8. Oświata i czynniki społeczne.....	51
2.9. Czynniki gospodarcze.....	55
2.10. Ochrona środowiska naturalnego.....	58
2.11. Źródła ruchu.....	61
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	64
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	73
3.1. Struktura podróży.....	73
3.2. Prognoza popytu.....	75
3.3. Prognoza podaży.....	80
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	98
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	98
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	99
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe.....	109
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	114
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	122

7. Organizacja rynku przewozów	125
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji	125
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	128
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	130
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	134
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania	138
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	143
Załącznik nr 1. Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim	146
Spis tabel	147
Spis rysunków.....	149

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego), jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego został przygotowany zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju transportu, której fundamentem jest uznanie istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i dążenie do ograniczenia negatywnych następstw rozwoju motoryzacji indywidualnej.

W ramach przyjętej w niniejszym planie strategii zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do zapewnienia racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju oraz z miejscowymi planami rozwoju przestrzennego;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko;
- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Przyjęta w niniejszym planie strategia zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego jest zgodna z dokumentami strategicznymi Unii Europejskiej, Polski, województwa pomorskiego oraz powiatów wejherowskiego i puckiego. Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

1.1. Wizja transportu publicznego

Wizją transportu publicznego na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego, jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem ministra infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. powiat, 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 obszarze¹. Powiat wejherowski przyjął do wykonania zadania powiatu puckiego w zakresie publicznego transportu zbiorowego na podstawie porozumienia z dnia 3 lipca 2015 r.², stąd plan opracowywany jest wspólnie dla obydwu tych jednostek samorządu terytorialnego.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu wejherowskiego i puckiego, natomiast przedmiotowo:

- metodologię tworzenia planu publicznego transportu zbiorowego;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w transporcie publicznym – wraz z docelowym schematem funkcjonalnym publicznego transportu zbiorowego;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom niepełnosprawnym oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;

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

² Porozumienie nr 21/2015 o realizacji zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego z dnia 3 lipca 2015 r. zawarte w wykonaniu uchwały nr V/VIII/90/15 Rady Powiatu Wejherowskiego z dnia 19 czerwca 2015 r. i uchwały nr VIII/54/2015 Rady Powiatu Puckiego z dnia 29 czerwca 2015 r.

- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, a także ustanawiające przepisy ogólne dotyczące: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego, jak również uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006;
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym;
- Rozporządzenie (WE) nr 1073/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r., w sprawie wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych;
- Rozporządzenie (WE) nr 181/2011 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 lutego 2011 r., dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI));
- Ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- Ustawę z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2012 poz. 1138 z późn. zm.);

- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. 2013 poz. 1414 z późn. zm.);
 - Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2013 poz. 1594 z późn. zm.);
 - Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. 2012 poz. 1173 z późn. zm.)
- oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”;
- „Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”;
 - „Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”;
 - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze”;
 - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”;
 - „Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2011-2020”;
 - „Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);

- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

W planie przywołano niektóre z wymienionych dokumentów źródłowych, wskazując na zgodność planu transportowego z ich wytycznymi.

1.3. Definicje i określenia

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

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **komunikacja miejska** – gminne przewozy pasażerskie wykonywane w granicach administracyjnych miasta albo: miasta i gminy, miast, albo miast i gmin sąsiadujących, jeżeli zostało zawarte porozumienie lub został utworzony związek międzygminny w celu wspólnej realizacji publicznego transportu zbiorowego;
- **organizator publicznego transportu zbiorowego** – właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **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;

- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **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 (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **komunikacja regionalna** – przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym wykonywane na regularnych liniach zwykłych o zasięgu do 100 km, niebędące komunikacją miejską; komunikacja regionalna może być gminnymi przewozami pasażerskimi, powiatowymi przewozami pasażerskimi, wojewódzkimi przewozami pasażerskimi, międzywojewódzkimi przewozami pasażerskimi lub – od 1 stycznia 2016 r. – także gminno-powiatowymi przewozami pasażerskimi.

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie konsultacjom społecznym³. Ich celem będzie poinformowanie społeczności powiatów wejherowskiego i puckiego o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego, prezentacja planowanych rozwiązań inwestycyjnych i organizacyjnych w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz stworzenie im możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Przeprowadzenie konsultacji zaplanowano zgodnie z zasadami określonymi w art. 10 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Informacja o przygotowanym projekcie planu transportowego dla powiatów wejherowskiego i puckiego, zostanie opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynach Informacji Publicznej Powiatu Wejherowskiego i Powiatu Puckiego. Informacja ta przesłana zostanie również gminom z terenu powiatów oraz lokalnym mediom. Tekst planu wyłożony

³ Podstawą do przeprowadzenia konsultacji społecznych są:

- Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r.;
- Ustawa o samorządzie gminnym z dnia 8 marca 1990 r.;
- Ustawa o samorządzie powiatowym z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 r.;
- Ustawa o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie z dnia 24 kwietnia 2003 r.

zostanie również do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Starostw Powiatowych w Wejherowie i Pucku.

2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego

2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce

Mobilność uznaje się za ważny czynnik sprzyjający wzrostowi i spadkowi bezrobocia, o ogromnym wpływie na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności realizowany poprzez motoryzację indywidualną skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, związanych przede wszystkim z niedostateczną przepustowością infrastruktury służącej temu transportowi i zanieczyszczeniem środowiska. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do prywatnego samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Transport publiczny powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku) i inne cechy. Zasada równego dostępu jest fundamentem dla tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z przewagą stosowania produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO₂ i tlenków azotu. Dzięki rozwiązaniom prawnym UE, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), udało się w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu⁴. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. W Unii Europejskiej stale popierane są wszelkie formy rozwoju transportu elektrycznego, szczególnie torowego, niepowodującego emisji zanieczyszczeń w granicach miasta.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie systemów ITS (ang. *Intelligent Transportation Systems*), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości

⁴ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.

rozbudowy dróg na obszarach miejskich są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne. ITS mógłby znaleźć zastosowanie przede wszystkim w zarządzaniu sprawnymi połączeniami pomiędzy poszczególnymi sieciami komunikacyjnymi, łączącymi strefy miejskie z podmiejskimi.

Aktualnie opracowywane założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2014-2020, określa dla wszystkich funduszy (EFSD – tzw. europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne), że wszelkie cele osiągnięte będą w sposób zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju oraz unijnym wspieraniem celu zachowania, ochrony i poprawy jakości środowiska naturalnego. Wśród celów tematycznych oraz wspólnych ram strategicznych wymienione zostały w rozporządzeniu m.in. promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej oraz promowanie włączenia społecznego, walka z ubóstwem i wszelką dyskryminacją.

W ramach celu tematycznego promowania zrównoważonego rozwoju transportu wymieniono priorytet inwestycyjny: rozwój i usprawnianie przyjaznych środowisku (w tym o obniżonej emisji hałasu i niskoemisyjnych) systemów transportu – w celu promowania zrównoważonej mobilności regionalnej i lokalnej oraz zwiększenie mobilności – poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Warunkiem wsparcia jest opracowanie kompleksowego planu w zakresie inwestycji transportowych – zgodnie z instytucyjną strukturą państw członkowskich, z uwzględnieniem transportu publicznego na szczeblu regionalnym i lokalnym. Planowane inwestycje powinny wspierać rozwój infrastruktury oraz poprawiać łączność z kompleksową i bazową siecią TEN-T.

W ramach celu tematycznego promowania włączenia społecznego, walki z ubóstwem i wszelką dyskryminacją, wymieniono priorytet inwestycyjny: promowanie włączenia społecznego – poprzez lepszy dostęp do usług społecznych, kulturalnych i rekreacyjnych oraz wsparcie rewitalizacji fizycznej, gospodarczej i społecznej ubogich społeczności na obszarach miejskich i wiejskich.

Rozporządzenie ustala, że umowa partnerstwa dla danego kraju członkowskiego zawierać będzie całe wsparcie z Europejskiego Funduszu Inwestycji Strategicznych (EFIS). Umowa partnerstwa określa zintegrowane podejście do rozwoju terytorialnego wspieranego z EFIS oraz przedstawia główne obszary priorytetowe i stosowane strategie makroregionalne. Środki wsparcia finansowego przyznawane dla poszczególnych regionów będą przekazywane w ramach realizacji krajowych programów operacyjnych, które wyznaczą m.in. osie priorytetowe, priorytety inwestycyjne i cele szczegółowe, oczekiwane rezultaty i instytucję zarządzającą.

Podpisana przez Polskę i Unię Europejską Umowa Partnerstwa⁵ określa strategię interwencji funduszy europejskich w latach 2014-2020, zgodną ze Strategią Europa 2000. Fundusze europejskie, zgodnie z tą umową, będą wspierały realizację celów zdefiniowanych w Strategii Rozwoju Kraju 2020, w tym w szczególności zwiększanie spójności terytorialnej. W umowie przedstawiono szczegółową diagnozę aktualnej sytuacji w kraju dla identyfikacji podstawowych problemów, dla których przewidywana jest interwencja funduszy europejskich, wspomagająca ich rozwiązanie. Jednym z takich problemów jest niewystarczająca spójność społeczna i terytorialna, a w tym niewystarczająca dostępność transportowa w układzie krajowym i regionalnym.

Jako barierę rozwojową w skali województw zdefiniowano niską dostępność komunikacyjną do miast wojewódzkich oraz do miast subregionalnych, pełniących ważne funkcje w lokalnych rynkach pracy i usług. Efektem niewystarczającego rozwoju infrastruktury transportowej oraz niedostatecznej oferty systemu transportowego (w tym niedoboru w zakresie publicznego transportu zbiorowego) są utrudnienia w rozwoju terytorialnym miast i ich obszarów funkcjonalnych, jak również obszarów wiejskich – o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług. W ramach celów tematycznych wskazanych w umowie, w celu nr 7 proponuje się promowanie zrównoważonego transportu oraz zwiększenie mobilności regionalnej – w celu zwiększenia dostępności mniejszych ośrodków miejskich i obszarów ich otaczających.

W ramach promowania zrównoważonego transportu, za ważny element uznaje się zapewnienie dostępności komunikacyjnej do najważniejszych ośrodków miejskich i ukierunkowanie wsparcia na zwiększenie udziału transportu publicznego. Jako priorytet wskazuje się integrację obszarów funkcjonalnych miast – poprzez wprowadzenie usprawnień z zakresu multimodalnego transportu zbiorowego (kolej, tramwaj, metro i inny transport publiczny, lotniska, systemy kierowania ruchem, obiekty „parkuj i jedź”).

⁵ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji, jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od standardu występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu transportu publicznego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego – i ich integracji – coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju do 2030 r. definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej – poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu sprzyjającej spójności policentrycznej struktury systemu osadniczego.
2. Poprawę spójności wewnętrznej kraju – poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów. Plan nawiązuje do tego celu Koncepcji – poprzez określenie działań prowadzących do integracji regionalnej, aktywizacji terenów wiejskich i specjalizacji poszczególnych obszarów.
3. Poprawę dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Plan odnosi się w tym zakresie do powiązań transportowych w ramach powiatów wejherowskiego i puckiego oraz z innymi ośrodkami w ich sąsiedztwie.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁶ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. W ramach tej strategii funkcjonuje system kontraktów terytorialnych, koordynujących działania regionów w skali kraju, w tym działań zmierzających do zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej i teleinformatycznej – w celu wspierania konkurencyjności spójności terytorialnej.

Strategia definiuje, jako strategiczny cel szczegółowy nr 1, wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów, a w ramach tego celu – działanie 1.2.1.: zwiększanie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionów, a w nim – zwiększenie mobilności wahadłowej. W ramach

⁶ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.

celu szczegółowego nr 2 – budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie marginalizacji – zdefiniowano działanie 2.2.: wspieranie obszarów wiejskich o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług warunkujących możliwości rozwojowe, w którym pod poz. 2.2.2. wymieniono usługi transportowe.

Wskazany kierunek działań jest m.in. budowa warunków dla rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych na obszary położone poza funkcjonalnymi obszarami ośrodków wojewódzkich – na miejskie ośrodki subregionalne i lokalne oraz na obszary wiejskie położone w ich pobliżu. Planuje się wzmacnianie zdolności absorpcyjnych w miastach subregionalnych i powiatowych oraz w obszarach przyległych. Dla skutecznej realizacji celów, jako niezbędną określa się poprawę dostępności transportowej do ośrodków wojewódzkich i głównych ośrodków miejskich oraz pomiędzy tymi ośrodkami. Planuje się pełniejsze wykorzystanie potencjału rozwojowego ośrodków subregionalnych.

W „Krajowej Strategii...” przewiduje się, że obok rozbudowy infrastruktury kolejowej i drogowej, podjęte zostaną działania zmierzające do wdrażania zintegrowanych rozwiązań transportu multimodalnego oraz systemów transportu zbiorowego, obejmujących ośrodki subregionalne i lokalne, a także – w jak największym stopniu – obszary wiejskie. Duże znaczenie strategia przywiązuje do uruchamiania stałych połączeń komunikacji publicznej (w tym szczególnie kolejowych) w obrębie regionu, zakładających skrócenie czasu dojazdu oraz wpływających na poprawę bezpieczeństwa i komfortu podróżowania – dla stymulowania i rozprzestrzeniania procesów rozwojowych.

Zwiększanie dostępności transportowej dla obszarów wiejskich, o najniższym poziomie dostępu mieszkańców do dóbr i usług, zostanie osiągnięte poprzez odwrócenie trendów polegających na rezygnacji z transportu zbiorowego na rzecz indywidualnego i poprzez poprawę lokalnych systemów transportu zbiorowego (kolejowego i drogowego). Przyczyni się to do poprawy dostępu do edukacji oraz zwiększania opłacalności podejmowania pracy w ośrodkach subregionalnych i regionalnych przez mieszkańców obszarów peryferyjnych.

W Krajowej Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)⁷, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;

⁷ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.

- integracji różnych gałęzi transportu, poprzez wdrażanie systemów intermodalnych (węzły przesiadkowe, systemy „parkuj i jedź”, itp.), wspólnych rozkładów jazdy, jednolitych systemów taryfowych i biletu ważnego na wszystkie środki transportu u wszystkich przewoźników – w skali regionów;
- zwiększenia możliwości przewozów środkami transportu szynowego na obszarach aglomeracji;
- promowania innowacyjnych rozwiązań technicznych, np. poprzez rozwijanie systemów ITS, zapewniających priorytet w ruchu drogowym środkom transportu publicznego;
- promocji transportu najmniej zanieczyszczającego środowisko i efektywnego energetycznie (napęd elektryczny, gazowy, hybrydowy, ogniwa paliwowe itp.).

Podjęte działania będą zmierzały do zmniejszania kongestii transportowej – poprzez:

- zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób;
- zintegrowanie transportu w miastach (łącznie z dojazdami podmiejskimi);
- optymalizację i integrację przewozów miejskich oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego;
- wydzielanie w miastach stref o niskiej emisji spalin.

2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim

W skali wojewódzkiej opracowano kilka dokumentów wyznaczających kierunki rozwoju i ramy do realizacji różnych projektów, w tym transportowych. Pierwszym z nich jest **„Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego”**⁸. Stwierdza on, że zapewnienie spójności rozwoju i planowania przestrzennego województwa z polityką transportową państwa oznacza potrzebę m.in. ukierunkowania modernizacji infrastruktury transportowej na eliminowanie „wąskich gardeł” i poprawę bezpieczeństwa, zapewnienia wysokiego poziomu usług transportowych ukierunkowanych na usprawnienie i lepsze wykorzystanie transportu publicznego, w tym miejskiego oraz poprawy konkurencyjności transportu kolejowego i alternatywnych form transportu. Zwraca również uwagę na wzmocnienie roli ochrony środowiska w regionalnej polityce transportowej.

Diagnoza systemu transportowego w skali województwa pokazuje, że integracja wewnątrzgałęziowa tego systemu jest na bardzo niskim poziomie. Brakuje koordynacji miejskiego

⁸ uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

i regionalnego transportu autobusowego z transportem kolejowym oraz transportowych węzłów integracyjnych, zarówno o znaczeniu metropolitalnym i regionalnym, jak i lokalnym.

Wśród zadań polityki przestrzennej wyznaczone zostało zadanie: „Poprawa wewnętrznej spójności i efektywności regionalnego systemu transportowego, zapewnienie dobrej dostępności do ważnych ośrodków i obszarów aktywności gospodarczej oraz sprawnych powiązań z sąsiednimi województwami, polskimi aglomeracjami miejskimi i stolicą.”

Dokument określa zasady zagospodarowania przestrzennego, a wśród nich m.in.:

- rozwój infrastruktury transportu – stwarzający warunki dla skutecznego podnoszenia konkurencyjności transportu zbiorowego i zaspokajania potrzeb transportowych ludności niezmotoryzowanej i atrakcyjnej alternatywy dla ludności zmotoryzowanej – zwłaszcza w podróżach do miejsc pracy i usług;
- planowanie rozwoju transportu w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- dokonywanie analiz wykorzystania transportu zbiorowego i infrastruktury rowerowej w dokumentach planistycznych gmin w odniesieniu do nowych obszarów rozwojowych;
- rozwój regionalnego transportu autobusowego w relacjach zamiejskich, służący uzyskiwaniu bezpośrednich powiązań z obszarem metropolitalnym i powiązań lokalnych oraz wzmocnieniu funkcji dowozowej do linii kolejowych;
- rozwijanie transportowych węzłów integracyjnych.

W dokumencie wskazano kierunki zagospodarowania przestrzennego, w których w zakresie regionalnego transportu zbiorowego wyznaczono dwa cele. Pierwszym z nich jest rozwój kolejowego transportu zbiorowego, obejmującego kolej metropolitalną (na obszarze objętym niniejszym planem transportowym wskazano trasy: Gdańsk – Rumia i Gdynia – Wejherowo) oraz regionalną (modernizacja lub rewitalizacja linii kolejowych łączących obszar aglomeracji Trójmiasta z ośrodkami regionalnymi, m.in. ze Słupskiem, a także linii stanowiących dojazdy do miejscowości nadmorskich, m.in. Helu). W ramach działań na obszarze objętym planem przewidziano rewitalizację linii Reda – Hel (już zrealizowaną). Drugim celem jest integracja systemu transportu zbiorowego, która ma funkcjonować w oparciu o dworce kolejowe w dziesięciu miastach węzłowych o regionalnym lub metropolitalnym znaczeniu dla obsługi pasażerskiej (wśród tych miast wymieniono Wejherowo).

„Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020”⁹ wyznacza cel operacyjny „Sprawny system transportowy”. Za oczekiwane efekty realizacji tego celu uznano:

- rozwinęty transport zbiorowy cechujący się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silną pozycją konkurencyjną względem indywidualnego transportu samochodowego;
- nowoczesna, sprawna węzłowa i liniowa (głównie szynowa) infrastruktura transportu zbiorowego, wiążąca miasta powiatowe z Trójmiastem.

Na tej podstawie ustalono, że interwencja władz publicznych powinna następować w kierunku rozwoju systemów transportu zbiorowego, a w szczególności – modernizacji infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu. Przyjęto także, że warunkiem sukcesu jest uzgodniona i skoordynowana realizacja planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach w województwie.

„Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w Województwie Pomorskim na lata 2007-2020”¹⁰ jest strategią szczegółową, odnoszącą się do obszaru transportu. Wyznaczono w niej cele cząstkowe służące do realizacji celu strategicznego, którym jest stworzenie zrównoważonego, zintegrowanego i przyjaznego dla środowiska systemu infrastruktury transportu, a mianowicie:

- poprawa dostępności transportowej;
- poprawa jakości systemu transportowego (w tym podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz węzły przesiadkowe);
- zmniejszenie zatłoczenia dróg (w tym modernizacja taboru transportu miejskiego i podniesienie efektywności i sprawności jego wykorzystania oraz tworzenie transportowych węzłów krajowych, regionalnych i lokalnych);
- integracja systemu transportu;
- poprawa bezpieczeństwa;
- ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko.

Wśród priorytetowych kierunków działań wymienia się: rozbudowę transportu miejskiego ulicznego w ośrodkach miejskich w województwie, podniesienie jakości usług przewozowych transportu publicznego miejskiego i regionalnego oraz usprawnienie form zarządzania transportem w województwie.

⁹ uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.

¹⁰ uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.

W podsystemie transportu miejskiego i regionalnego wyznaczono następujące cele strategiczne:

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

W dalszej części dokumentu przyjęto założenia związane z wyznaczeniem racjonalnej sfery substytucji i komplementarności transportu zbiorowego i indywidualnego. Ustalono, że w horyzoncie 2020 r. podział zadań pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym poza aglomeracją trójmiejską powinien kształtować się w proporcjach 50:50 dla miast o liczbie mieszkańców powyżej 35 tys. oraz 25:75 – dla pozostałego obszaru.

Obowiązuje również drugi strategiczny dokument transportowy, którym jest **„Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu: Mobilne Pomorze”**¹¹. Stwierdza się w nim, że wśród najważniejszych wyzwań stojących przed województwem pomorskim do 2020 r. w obszarze transportu są:

- zrównoważenie struktury podróży (mobilności) – poprzez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem;
- zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży – poprzez: kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną, informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług.

¹¹ uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.

Na tej podstawie wyznaczono cel główny strategii, którym jest sprawny system transportowy, a także cel szczegółowy – rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego. Wśród priorytetów działań wskazano:

- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego;
- wysoką jakość usług transportu zbiorowego i jego promocję.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiatach wejherowskim i puckim

„Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2011-2020” wyznaczyła w ramach priorytetu III pn. „Wzmacnianie infrastruktury komunikacyjnej, ochrona środowiska naturalnego oraz walorów przyrodniczo-krajobrazowych” cel strategiczny nr 1, którym jest „rozbudowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej”. Wśród zaproponowanych kierunków działań znalazły się:

- tworzenie nowoczesnych układów komunikacyjnych;
- utrzymanie na wysokim poziomie technicznym sieci komunikacyjnej;
- wspieranie różnorodnych form komunikacji publicznej i zbiorowej;
- wspieranie budowy Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej;
- wspieranie reaktywacji połączeń kolejowych na terenie powiatu wejherowskiego.

„Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej”, ostatnio aktualizowana w 2006 r., określa Priorytet IV pn. „Rozwój infrastruktury technicznej” jako jeden z zasadniczych obszarów problemowych. Wyznaczono w nim m.in. cel strategiczny „bezpieczny system transportowy”, do którego realizacji zaproponowano trzy działania:

- poprawę dostępności transportowej – poprzez modernizację infrastruktury drogowej;
- poprawę dostępności transportowej – poprzez rozwój alternatywnych połączeń komunikacyjnych (np. wodne, kolejowe, lotnicze);
- budowę i modernizację infrastruktury portowej.

Pierwsze z tych działań nie obejmuje transportu publicznego, gdyż zakłada wyłącznie modernizację i poprawę przepustowości połączeń drogowych. Autobusy kursujące po tych drogach skorzystają z lepszej infrastruktury, jednak działania te nie spowodują zmniejszenia ruchu samochodowego. W ramach drugiego z działań wskazane zostało, że linia kolejowa umożliwia bezpieczne i szybkie dotarcie do kurortów nadmorskich, dlatego celem samorządów Ziemi Puckiej ma być wspieranie modernizacji linii kolejowej Gdynia – Hel. Oprócz tego określono, że priorytetowym działaniem jest uruchomienie połączeń morskich (tramwaju wodnego) pomiędzy Trójmiastem i Półwyspem Helskim.

W „Strategii rozwoju Wejherowa na lata 2012-2022” wskazano, że słabą stroną miasta jest niedostateczna komunikacja wewnętrzna oraz brak bezkolizyjnych połączeń w relacji północ-południe. W dokumencie nie wskazano jednak żadnych działań związanych z transportem publicznym.

„Strategia Rozwoju Miasta Reda do 2020 roku” wśród atutów miasta wymienia rozległą izochronę dojazdu w ciągu 1 godziny do centrum miasta. W ramach badań ankietowych wykonanych na potrzeby tej strategii, aż 49% respondentów uznało „dogodne połączenia komunikacji zbiorowej” za jeden z największych atutów miasta. Liczbę i częstotliwość połączeń komunikacji zbiorowej oceniono na 3,39 – w skali pięciostopniowej od 1 do 5.

W ramach celów operacyjnych sfery przestrzenno-środowiskowej wskazano m.in. zwiększenie spójności komunikacyjnej i transportowej na terenie miasta oraz usprawnienie połączeń z aglomeracją trójmiejską oraz Wejherowem i Rumią.

„Strategia Rozwoju Miasta Rumi” wymienia priorytet 2 pn. „Rozwój infrastruktury technicznej” i w ramach celu „Sprawny i przyjazny system komunikacyjny” wskazuje kierunki działań – m.in. zmniejszenie udziału transportu indywidualnego w podróżach, usprawnianie transportu autobusowego oraz wprowadzenie komunikacji trolejbusowej.

Pozostałe dokumenty gminne, w tym również „Lokalna Grupa Działania „Małe Morze” – Lokalna strategia rozwoju kaszubskich gmin wiejskich położonych nad Zatoką Pucką na lata 2009-2015”, nie odnoszą się w żaden sposób do działań związanych z publicznym transportem zbiorowym.

Zarówno powiat wejherowski, jak i pucki, do tej pory nie organizowały transportu publicznego. Zadania realizowane przez powiat w zakresie transportu ograniczały się do budowy i modernizacji dróg przez niego zarządzanych oraz do wydawania zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych – zgodnie z ustawą o transporcie drogowym.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatów wejherowskiego i puckiego

Zagospodarowanie przestrzenne jest podstawową determinantą kształtowania się potrzeb przewozowych. Lokalizacja funkcji gospodarczych, społecznych, naukowych oraz miejsc zamieszkania, kultury i rekreacji, decyduje o liczbie i kierunkach przewozów występujących w transporcie pasażerskim.

Niezależnie od specyfiki poszczególnych obszarów zurbanizowanych, można wskazać na pewne prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego oraz funkcjonowania i rozwoju transportu publicznego:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej odległości podróży, jeżeli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią odległością podróży;
- atrakcyjne miejsca (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia liczby podróży jego mieszkańców;
- odległość podróży można określić jako skorelowaną z odległością do lokalnego centrum;
- polityka zagospodarowania terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstotliwość podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obszaru zurbanizowanego;
- mieszanie funkcji, jako sposób zagospodarowania obszarów lokalnych, skraca odległość podróży – ma więc pozytywny wpływ na wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerowych.

Oddziaływanie zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)

Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zaludnienia	Odległość podróży	Wysoka gęstość zaludnienia w połączeniu z mieszanym zagospodarowaniem terenu prowadzi do krótszych podróży; wpływ ten jednak jest znacznie słabszy, jeżeli doliczy się różnice kosztów podróży
	Częstotliwość podróży	Nieznaczny wpływ lub brak wpływu
	Wybór środka transportu	Gęstość zaludnienia powiązana jest wprost proporcjonalnie z wykorzystaniem transportu zbiorowego i ujemnie skorelowana z wykorzystaniem samochodu osobowego
Gęstość zatrudnienia	Odległość podróży	Równowaga między liczbą mieszkańców a liczbą miejsc pracy prowadzi do skrócenia czasu podróży; występuje zależność między istnieniem dzielnic jednofunkcyjnych (centra zatrudnienia, sypialnie) a dłuższymi podróżami
Gęstość zatrudnienia	Częstotliwość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego

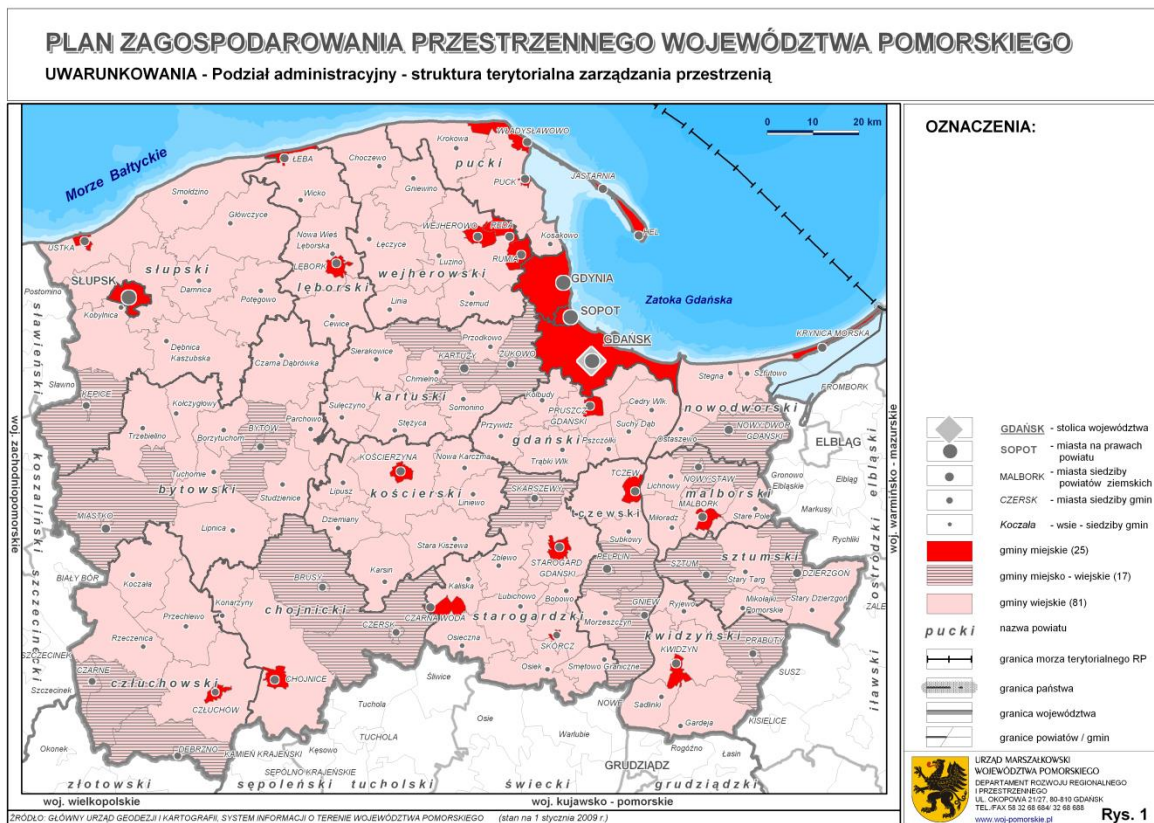
Czynnik	Obserwowany wpływ na:	Rezultaty
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Długość podróży	Dzielnice „tradycyjne” charakteryzują się krótszymi podróżami niż dzielnice podmiejskie, zorientowane na wykorzystanie samochodu osobowego
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
Gęstość zagospodarowania przestrzennego	Wybór środka transportu	„Tradycyjne” dzielnice charakteryzują się wyższym udziałem transportu zbiorowego, rowerowego i pieszego; czynniki urbanistyczne mają jednak mniejsze znaczenie niż cechy społeczno-ekonomiczne danej populacji
Lokalizacja	Długość podróży	Odległość do najważniejszego miejsca pracy jest ważnym czynnikiem determinującym odległość podróży
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Silny wpływ na wykorzystanie transportu zbiorowego ma odległość dojścia do i z przystanków
Wielkość miasta	Długość podróży	Średnie odległości podróży są najniższe na dużych terenach miejskich i najwyższe w osadach wiejskich
	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Korzystanie z transportu zbiorowego jest najwyższe na dużych terenach miejskich i najniższe w osadach wiejskich

Źródło: *Transport a zagospodarowanie przestrzenne*. European Commission 2003, s. 16-19, www.eu-portal.net, dostęp: 31.07.2015 r.

Na rysunku 1 zaprezentowano podział administracyjny województwa pomorskiego, uwzględniający poszczególne powiaty i gminy.

Powiat wejherowski (kasz. *Wejrowsczi kréz*) zajmuje powierzchnię 1 280 km² i jest piątym pod względem wielkości powiatem województwa pomorskiego – stanowi 7% jego powierzchni. Powiat pucki (kasz. *Pùcczi kréz*) zajmuje powierzchnię 578 km², co stanowi 3% powierzchni województwa. Łącznie, obszar objęty planem transportowym, to 1 858 km².

Powiaty wejherowski (z siedzibą władz w Wejherowie) i pucki (z siedzibą władz w Pucku) znajdują się w północnej części województwa pomorskiego. W granicach powiatu puckiego położony jest najbardziej wysunięty na północ punkt Polski – przylądek Rozewie. Od zachodu obszar objęty planem graniczy z powiatem lęborskim, od południa – z powiatem kartuskim, a od południowego wschodu – z miastem Gdynią (miastem na prawach powiatu). Od wschodu i północy granicą obszaru planu jest wybrzeże Morza Bałtyckiego (w tym Zatoka Pucka).



Rys. 1. Podział administracyjny województwa pomorskiego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Obydwa powiaty leżą na Kaszubach. Wejherowo jest jednym z głównych miast Kaszub. Ze względu na liczną ludność kaszubską, w niektórych gminach (Linia i Luzino) wprowadzono kaszubski jako język pomocniczy, w tym kaszubskie nazewnictwo miejscowości. Na całym obszarze język ten jest obecny w przestrzeni publicznej, nawet w nazwach przystanków autobusowych.

Obszar powiatów wejherowskiego i puckiego leży w trzech makroregionach: północną część zajmuje Pobrzeże Koszalińskie (mezoregiony: Wybrzeże Słowińskie, Wysoczyzna Żarnowiecka i Pradolina Redy-Łeby), wschodnią – Pobrzeże Gdańskie (mezoregiony: Pobrzeże Kaszubskie i Mierzeja Helska), a południową – Pojezierze Wschodniopomorskie (mezoregion: Pojezierze Kaszubskie).

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, obszar powiatów wejherowskiego i puckiego częściowo zaliczony został do aglomeracji Trójmiasta. Miasta i gminy: Rumia, Reda, Wejherowo, Szemud i Kosakowo zaliczono bezpośrednio do aglomeracji funkcjonalnej, a miasta i gminy: Puck, Władysławowo, Jastarnia, Hel i Luzino – do otoczenia aglomeracji. Pozostałe gminy (Krokowa, Choczewo, Gniewino, Łęczycy

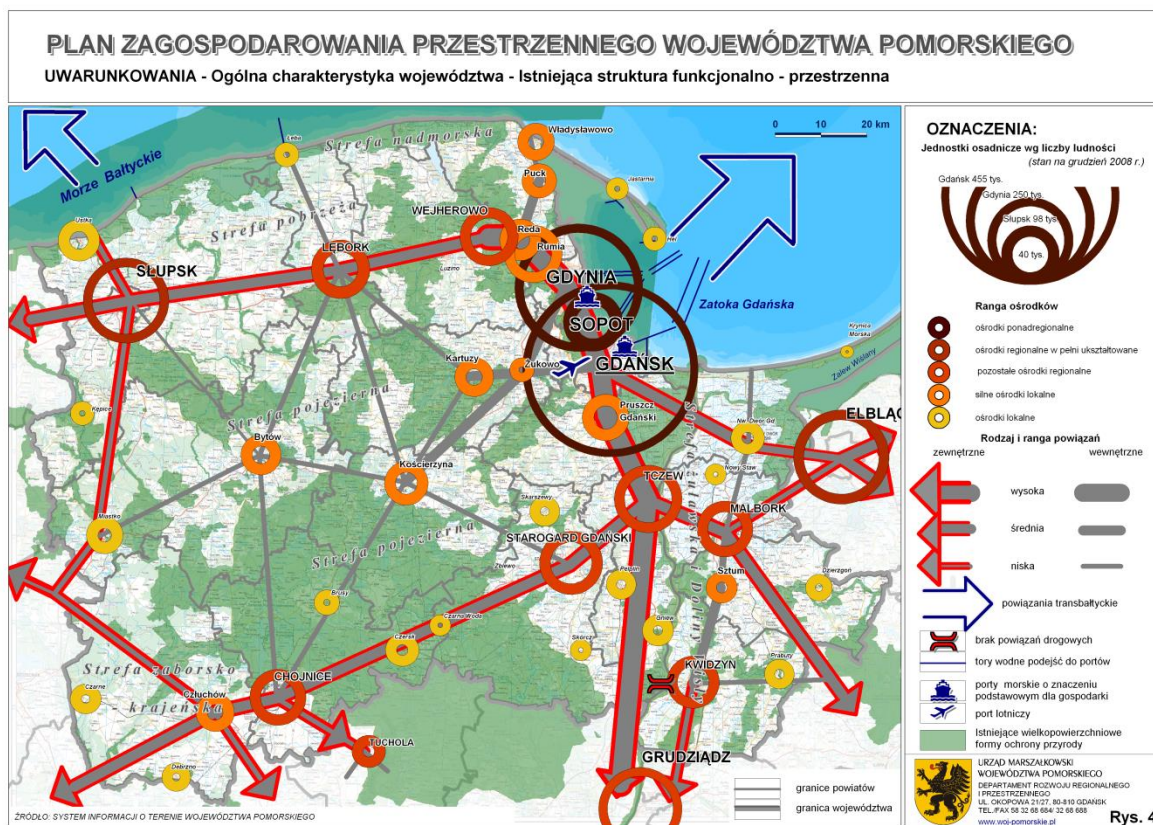
Zdelimitowany obszar aglomeracji

	granica obszaru aglomeracji		otoczenie aglomeracji		granice powiatów
	centrum aglomeracji		obszar analiz delimitacji		granica województwa
	aglomeracja funkcjonalna		pozostała strefa potencjalnego obszaru aglomeracji		

Rys. 2. Delimitacja obszaru aglomeracji Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Istniejącą strukturę funkcjonalno-przestrzenną województwa pomorskiego przedstawiono na rysunku 3.



Rys. 3. Miejsce powiatów wejherowskiego i puckiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

W skład powiatu wejherowskiego wchodzi dziesięć podstawowych jednostek administracji samorządowej:

- trzy gminy miejskie: Wejherowo, Reda i Rumia;
- siedem gmin wiejskich: Wejherowo, Choczewo, Gniewino, Lina, Luzino, Łęczyce i Szemud.

W skład powiatu puckiego wchodzi natomiast siedem podstawowych jednostek samorządu terytorialnego:

- trzy gminy miejskie: Puck, Hel i Jastarnia;
- jedna gmina miejsko-wiejska: Władysławowo;
- trzy gminy wiejskie: Puck, Kosakowo, Krokowa.

Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., liczba mieszkańców obydwu powiatów wynosiła 290 tys., co oznacza gęstość zaludnienia równą 115 mieszkańców na km². Jest to gęstość niższa od średniej w województwie (126 mieszkańców/km²). Najmniej zaludnioną gminą jest Choczewo (tylko 31 osób/km²). Na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 48%. Lasy zajmują ok. 41% powierzchni.

Powierzchnie miast i gmin powiatów wejherowskiego i puckiego – wraz z liczbą ludności i gęstością zaludnienia – przedstawiono w tabeli 2. Kolorem zielonym wyróżniono gminy o najwyższej wartości danego wskaźnika, a kolorem czerwonym – o najniższej w każdym z powiatów.

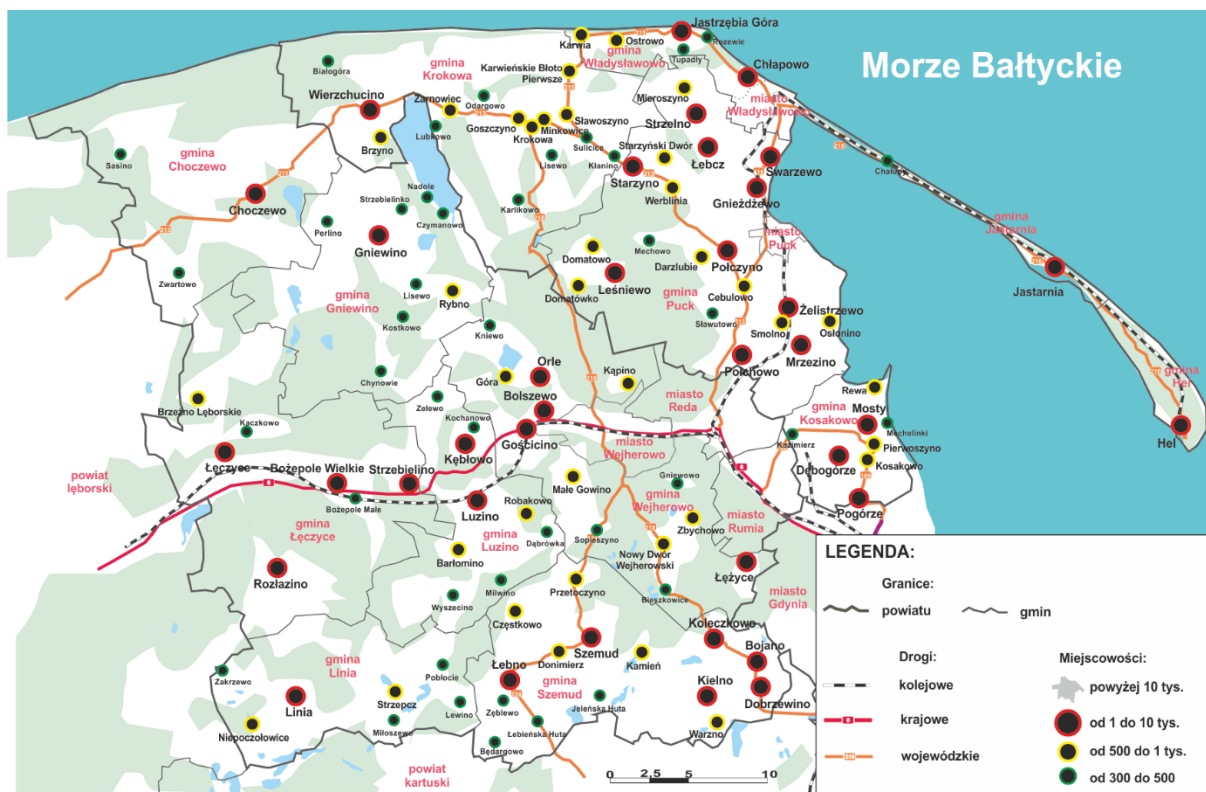
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowości/sołectw
1.	m. Reda	33	23 565	714	1/1
2.	m. Rumia	30	47 602	1 587	1/1
3.	m. Wejherowo	27	50 292	1 863	1/1
4.	Choczewo	183	5 635	31	26/14
5.	Gniewino	176	7 384	42	20/12
6.	Linia	120	6 147	51	16/13
7.	Luzino	111	15 137	136	12/12
8.	Łęczyce	233	11 935	51	24/18
9.	Szemud	177	16 406	93	20/22
10.	Wejherowo	194	23 573	122	18/16
Razem powiat wejherowski		1285	207 676	162	139/112
1.	m. Hel	22	3 594	163	1/1
2.	m. Jastarnia	8	3 866	483	1/1
3.	m. Puck	5	11 321	2 264	1/1
4.	Władysławowo	39	15 456	396	7/8
5.	Kosakowo	50	12 342	247	10/10
6.	Krokowa	211	10 652	50	24/26
7.	Puck	237	25 183	106	34/27
Razem powiat pucki		1 230	82 414	83	78/70

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Powiaty wejherowski i pucki, dzięki położeniu w bezpośrednim sąsiedztwie aglomeracji Trójmiasta, charakteryzują się dobrą dostępnością komunikacyjną do tego ośrodka wojewódzkiego – Gdańska – oraz do drugiego z centrów aglomeracji – Gdyni.

Na rysunku 4 przedstawiono mapę powiatów wejherowskiego i puckiego z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich.



Rys. 4. Największe miejscowości powiatów wejherowskiego i puckiego

Źródło: opracowanie własne.

2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem

Poszczególne gminy posiadają zróżnicowaną strukturę przestrzenną. Zestawienie podstawowych wskaźników charakteryzujących gminy przedstawiono w tabeli 3. Kolorem czerwonym wyróżniono gminy o największym udziale danej powierzchni.

Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 31 grudnia 2014 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Udział wg kierunków wykorzystania [%]			
			użytki rolne	lasy	tereny zurbanizowane	inne (w tym wody i nieużytki)
1.	m. Reda	33	38,7	44,4	15,6	1,3%
2.	m. Rumia	30	26,4	43,9	29,0	0,8%
3.	m. Wejherowo	27	16,3	51,3	30,8	1,6%
4.	Choczewo	183	48,5	45,1	3,3	3,2%
5.	Gniewino	176	41,3	43,0	3,9	11,8%
6.	Linia	120	52,0	38,5	4,1	5,3%
7.	Luzino	111	50,3	42,6	5,1	2,0%
8.	Łęczycze	233	40,7	53,8	3,5	2,0%
9.	Szemud	177	65,6	23,3	6,5	4,6%
10.	Wejherowo	194	31,0	60,9	5,6	2,5%
Powiat wejherowski		1 285	44,9%	45,0	5,9	4,2
11.	m. Hel	22	0,4	75,3	12,0	12,3%
12.	m. Jastarnia	8	19,6	35,6	24,2	20,5%
13.	m. Puck	5	39,7	0,6	57,8	1,9%
14.	Władysławowo	39	48,7	22,4	19,3	9,6%
15.	Kosakowo	50	50,8	16,8	15,3	17,1%
16.	Krokowa	211	55,8	35,1	5,2	4,0%
17.	Puck	237	60,4	31,9	5,1	2,6%
Powiat pucki		572	54,0%	32,5	8,0	5,5
Razem		1857	47,7%	41,2	6,6	4,6

Źródło: Bank Danych Lokalnych Głównego Urzędu Statystycznego, dostęp: 31.07.2015 r.

Miasto Wejherowo

Wejherowo (kasz. *Wejrowò*) jest położone nad rzeką Redą, na pograniczu Pojezierza Kaszubskiego i Pradoliny Redy-Łaby. Wejherowo, razem z Redą i Rumią, tworzy tzw. Małe Trójmiasto Kaszubskie. Miasto zajmuje powierzchnię 27 km², a zamieszkiwane jest przez 50 tys. osób. Jest siedzibą władz powiatowych, miejskich, a także gminy wiejskiej.

W Wejherowie znajduje się wiele zabytków – m.in. Kalwaria Wejherowska (składająca się z 26 kaplic), Pałac Keyserlingków i Przebendowskich (obecnie siedziba Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej), kościół św. Anny i klasztor Franciszkanów oraz Park Miejski im. Aleksandra Majkowskiego. Wejherowo to ważny ośrodek kultu religijnego. Połowę powierzchni miasta zajmują lasy.

Wejherowo zostało uznane za stolicę Kaszub przez wydany w 1880 roku „Słownik geograficzny Królestwa Polskiego”.

W mieście są cztery zwyczajowe dzielnice: Śródmieście, Nanice, Śmiechowo i Dzielnica Zachodnia oraz 15 osiedli.

Miasto Reda

Reda (kasz. *Réda*) to miasto w południowej części powiatu wejherowskiego, nad rzeką Redą, w Pradolinie Redy-Łaby. Wchodzi w skład Małego Trójmiasta Kaszubskiego (razem z Wejherowem i Rumią). Stanowi samodzielną gminę miejską. Odległość drogowa Redy od Wejherowa wynosi ok. 8 km. Redę zamieszkuje 23,5 tys. mieszkańców, a powierzchnia miasta wynosi 33 km². Blisko 45% powierzchni Redy stanowią lasy. Południowo-zachodnie części miasta wchodzi w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

Reda dzieli się na zwyczajowe dzielnice: Betlejem, Centrum, Ciechocino, Marianowo, Moście Błota, Osiedle Przy Młynie, Pieleszewo i Rekowo Dolne.

Reda jest obszarem intensywnego rozwoju wielorodzinnej (w tym wysokiej) zabudowy mieszkaniowej. W Redzie realizowana jest unikatowa inwestycja – Zespół Basenów Rekreacyjnych AquaSfera – kompleks, na który składa się m.in. pełnowymiarowy basen sportowy, baseny rekreacyjne z rozbudowaną strefą dla dzieci, świat saun z centrum Spa&Wellness, centrum fitness i korty do squasha oraz pub z bowlingiem, a ponadto także oceanarium i całoroczny ogród zimowy ze ścieżkami edukacyjnymi. Najbardziej rozpoznawalną atrakcją, która jest zarazem realizacją pasji i wieloletnich doświadczeń inwestora w zakresie akwarystyki morskiej, będzie jedyna w tej części Europy zjeżdżalnia przez akwarium z rekinami. Inwestorem kompleksu jest Semeko Grupa Inwestycyjna sp. z o.o., a budowa finansowana jest m.in. ze środków europejskiego funduszu rozwoju regionalnego w ramach inicjatywy Jessica.

Miasto Rumia

Rumia (kasz. *Rëmiô*) to miasto położone nad rzeką Zagórska Struga, w południowej części powiatu wejherowskiego. Graniczy bezpośrednio z Gdynią. Od północnej strony Rumia otoczona jest kanałem Redy i terenami bagiennymi (Mostowe Błota). Ponad 40% obszaru Rumi stanowią tereny leśne. Razem z Redą i Wejherowem tworzy Małe Trójmiasto Kaszubskie. Rumia to największe miasto w Polsce, które nie jest siedzibą powiatu – zamieszkuje tu ponad 47 tys. osób. co przy powierzchni miasta równej 30 km², daje gęstość zaludnienia na poziomie 1,5 tys. osób/km². Na obszarze objętym planem wyższa gęstość występuje tylko w Wejherowie i Pucku.

Przez miasto przechodzi magistrala kolejowa Gdańsk-Szczecin oraz poprowadzona równolegle do torów droga krajowa nr 6.

W Rumi funkcjonuje kilka fabryk m.in. Fabryka Urządzeń Okrętowych „Rumia”, Fabryka Kotłów „FAKO” S.A. oraz Fabryka Nici Amanda. Ponadto, w mieście znajduje się Wytwórnia Wędlin „Kummer” (zatrudnienie znajduje tu ok. 300 osób) i Palarnia Kawy „Darboven Poland”.

W mieście wyróżnia się zwyczajowo dzielnice: Biała Rzeka, Janowo, Lotnisko, Stara Piła, Stara Rumia, Szmelta i Zagórze. Administracyjnie nie ma jednak wydzielonych jednostek pomocniczych.

Gmina Choczewo

Gmina Choczewo (kasz. *Chòczewò*) położona jest w północnej części powiatu wejherowskiego, nad Morzem Bałtyckim. Od wschodu graniczy z powiatem puckim (gmina Krokowa), a od zachodu – z powiatem lęborskim (miasto i gmina Łeba). Gmina zajmuje 183 km², a zamieszkuje ją 5 635 osób. Gęstość zaludnienia to zaledwie 31 osób/km² – najmniej na obszarze objętym planem. Prawie 49% obszaru gminy stanowią tereny rolne, a 45% to tereny leśne.

W skład gminy Choczewo wchodzi 14 sołectw: Borkowo Lęborskie, Choczewko, Choczewo, Ciekocino, Gościęcino, Jackowo, Kierzkowo, Kopalino, Łętowo, Sasino, Słajkowo, Słajszewo, Starbienino, Zwartówko. Największą miejscowością jest Choczewo, a najmniejszą Łętówko.

Na terenie gminy znajdują się trzy rezerваты przyrody: Borkowskie Wąwozy, Choczewskie Cisy i Mierzeja Sarbska.

Gmina Gniewino

Gmina Gniewino (kasz. *Gniéwino*) zlokalizowana jest w północnej części powiatu wejherowskiego, nad jeziorem Żarnowieckim. Obejmuje obszar 176 km² i zamieszkiwana jest przez 7 384 osoby. W skład gminy wchodzi 12 sołectw: Bychowo, Chynowie, Czymanowo, Gniewino,

Kostkowo, Lisewo, Mierzynko, Mierzyno, Nadole, Perlino, Rybno i Tadzino. Największą miejscowością jest siedziba gminy – Gniewino, a najmniejszą – wieś Gniewinko.

Na terenie gminy znajduje się m.in. zakład przetwórstwa rybnego „King Oscar” (wytwarzający 35% krajowej produkcji konserw rybnych) oraz część Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

W Gniewinie działa kompleks turystyczno-rekreacyjny „Kaszubskie Oko” wybudowany na kształt oka. Wieża widokowa (wysoka na 44 m) stanowi źrenicę, kopiec na którym stoi wieża i rabaty kwiatowe wokół symbolizują tęczówkę, a drewniane pergole dookoła, to rzęsy.

W miejscowości Czymanowo nad Jeziorem Żarnowieckim znajduje się Elektrownia Wodna Żarnowiec, o mocy 716 MW – największa w Polsce elektrownia szczytowo-pompowa.

W celu wykorzystania wietrznego klimatu gminy, w okolicy miejscowości Lisewo zbudowano 21 elektrowni wiatrowych.

Gmina Linia

Gmina Linia (kas. *Lëniô*) położona jest ok. 35 km na południowy zachód od Wejherowa, w południowo-zachodniej części powiatu wejherowskiego. Zajmuje powierzchnię 120 km² i zamieszkuje ją 6 147 osób.

Ponad połowę (52%) terenu gminy stanowią użytki rolne, dominują drobne gospodarstwa rolne. Na terenie gminy Linia znajduje się duża część Kaszubskiego Parku Krajobrazowego. Łącznie, pod ochroną znajduje się aż 60% powierzchni gminy.

W skład gminy wchodzi 13 sołectw: Kętrzyno, Kobylasz-Potęgowo, Lewinko, Lewino, Linia, Miłoszewo, Niepoczołowice, Osiek, Pobłocie, Smażyno, Strzepcz, Tłuczewo i Zakrzewo. Największą miejscowością jest wieś gminna Linia, a najmniejszą Potęgowo. Od 23 kwietnia 2012 r. gmina Linia jest gminą dwujęzyczną – wprowadzono wówczas język kaszubski jako pomocniczy. Posługuje się nim 35% mieszkańców (wg danych z 2002 r.).

W Lewinie w 2012 r. otwarto szlak dydaktyczny wzdłuż odkrytych w 2002 r. średniowiecznych kurhanów.

Gmina Luzino

Gmina Luzino (kas. *Lëžëno*) obejmuje 111 km² i zamieszkiwana jest przez 15 tys. osób. Położona jest w centralnej części powiatu wejherowskiego, na zachód od miasta Wejherowo. W jej skład wchodzi 10 sołectw: Barłomino, Dąbrówka, Kębłowo, Kochanowo, Luzino, Milwino, Robakowo, Sychowo, Tępcz, Wyszecino, Zelewo i Zielnowo. Największą miejscowością w gminie jest Luzino, a najmniejszą – Zielnowo.

Podobnie jak Linia, gmina Luzino jest dwujęzyczna – z językiem kaszubskim jako pomocniczym (od 2014 r.).

W gminie znajdują się liczne pomniki przyrody. Do najciekawszych należy zaliczyć kilkusetletnie drzewa (dęby, buki i lipy) w Kębłowie i głązy narzutowe w miejscowości Tępcz.

Gmina Łęczyce

Gmina Łęczyce (kasz. *Łãczëce*) jest największą powierzchniowo gminą w powiecie wejherowskim – zajmuje 233 km². Zamieszkiwana jest przez blisko 12 tys. osób. W jej skład wchodzi 18 sołectw i są to: Bożepole Małe, Bożepole Wielkie, Brzeźno Lęborskie, Chmieleniec, Chrzanowo, Dzieścielec, Kaczkowo, Kisewo, Łęczyce, Łęczyn Górny, Łówcz, Nawcz, Rozłazino, Strzebielino, Strzebielino-Osiedle, Strzelęcino, Świetlino i Wysokie. Największą miejscowością w gminie jest Strzebielino, a najmniejszą – Paraszyno. Gmina położona jest w zachodniej części powiatu i graniczy z powiatem lęborskim.

Na terenie gminy znajduje się pięć rezerwatów przyrody: Pużyckie Łęgi, Wielistowskie Łęgi, Wielistowskie Źródłiska, Paraszyńskie Wąwozy i Długosz Królewski. Ponad połowa (54%) powierzchni gminy to lasy, a użytki rolne zajmują 41% powierzchni.

Gmina Szemud

Gminę Szemud (kasz. *Szëmôłd*), na terenie 177 km² zamieszkuje blisko 16,5 tys. osób. Gmina położona jest w południowej części powiatu wejherowskiego i graniczy od południa z powiatem kartuskim. Składa się z 22 sołectw: Będargowo, Bojano, Częstkowo, Dobrzewino, Donimierz, Głazica, Grabowiec, Jeleńska Huta, Kamień, Kieleńska Huta, Kielno, Koleczkowo, Kowalewo, Leśno, Łebieńska Huta, Łebno, Przetoczyno, Rębiska, Szemud, Szemudzka Huta, Warzno i Zęblewo. Największą miejscowością jest Bojano, a najmniejszą – wieś Kowalewo.

Szemud jest gminą dwujęzyczną z językiem kaszubskim jako pomocniczym – 26,3% ludności gminy posługuje się językiem kaszubskim (wg danych z 2002 r.). Brak tutaj wielkiego przemysłu, przez co gmina jest atrakcyjnym miejscem turystycznym i wypoczynkowym. W gminie powstaje coraz więcej zabudowy mieszkaniowej osób pracujących w Trójmieście.

Gmina Wejherowo

Gmina Wejherowo (kasz. *Wejrowò*) obejmuje tereny wiejskie otaczające miasto Wejherowo, które nie wchodzi w skład gminy (stanowi odrębną gminę miejską). Zajmuje powierzchnię 194 km² i liczy 23,5 tys. mieszkańców.

W skład gminy wchodzi 16 sołectw: Bieszkowice, Bolszewo, Gniewowo, Gościcino, Gowino, Góra, Kapino, Kniewo, Łężyce, Nowy Dwór Wejherowski, Orle, Reszki, Sopieszyno, Ustarbowo, Warszkowo i Zbychowo. Do największych należą Bolszewo i Gościcino, a najmniejszą wsią są Reszki.

Na terenie gminy znajdują się rezerваты przyrody (Gałęźna Góra, Lewice, Łąki nad Jeziorem Orle). Ponadto, część obszaru gminy Wejherowo obejmuje Trójmiejski Park Krajobrazowy (60% powierzchni gminy to lasy). Gospodarczo gmina ma charakter mieszkalno-usługowy, z rozwijającym się sektorem usług.

Miasto Puck

Puck (kas. *Pùck* lub *Pùckò*) jest miastem położonym nad Zatoką Pucką. Ma powierzchnię 5 km² i jest zamieszkiwany przez 11,3 tys. mieszkańców. Z gęstością zaludnienia na poziomie 2,2 tys. osób/km² jest najgęściej zaludnioną gminą na obszarze objętym planem. Jest siedzibą władz powiatowych, miejskich i gminy wiejskiej.

W mieście wyróżnia się części: Centrum (Stare Miasto), Grodzisko, Rozgard i Zamkowa oraz sześć osiedli. Obecnie miasto jest ośrodkiem sportów wodnych – funkcjonuje port jachtowy, organizowane są zawody żeglarskie i windsurfingowe klasy światowej.

Miasto jest lokalnym centrum administracyjnym i edukacyjnym (w zakresie wszystkich rodzajów szkół, również dla osób niepełnosprawnych) oraz usługowym (ochrona zdrowia, obsługa mieszkańców i przedsiębiorców, banki) dla gmin powiatu puckiego. Znajdują się tu również jednostki zapewniające bezpieczeństwo publiczne (policja, straż pożarna, szpital).

Miasto Hel

Hel (kas. *Hél*) usytuowany jest na cyplu Mierzei Helskiej, nad Morzem Bałtyckim. Z trzech stron otacza go morze, jedynie od zachodu graniczy z miastem Jastarnia. Ma powierzchnię 22 km² i jest zamieszkiwany na stałe przez 3,5 tys. mieszkańców. Aż 75% powierzchni miasta zajmują lasy.

Miasto jest ważnym ośrodkiem turystycznym i kąpieliskiem nadmorskim. Funkcjonuje tu ośrodek rybołówstwa, a także garnizon Marynarki Wojennej z portem wojennym. Port morski Hel ma przystań rybacką, jachtową oraz żeglugi pasażerskiej.

Miasto Jastarnia

Jastarnia (kas. *Jastarniô*) jest kurortem nadmorskim położonym na Mierzei Helskiej – pomiędzy Helem, a Władysławowem. Powierzchnia miasta wynosi 8 km², z czego 35% stanowią lasy. Jastarnię zamieszkuje na stałe 3,9 tys. osób. W skład Jastarni wchodzi części miasta: Kuźnica i Jurata.

Na terenie miasta jest sześć zorganizowanych kąpielisk morskich, pięć przystani morskich i port nad Zatoką Pucką.

Miasto i gmina Władysławowo

Władysławowo (kasz. Wiôlgô Wies) jest miastem położonym w północnej części powiatu puckiego, nad Morzem Bałtyckim i Zatoką Pucką, u nasady i częściowo na Mierzei Helskiej. Ma powierzchnię 39 km² i 15,5 tys. mieszkańców.

Podobnie jak Hel i Jastarnia, również Władysławowo jest jednym z głównych wczasowisk na Wybrzeżu, posiada kompleksy wczasowo-wypoczynkowe, port rybacki i jachtowy oraz morską przystań pasażerską.

Z dniem 1 stycznia 2015 r. zmieniono status Władysławowa z gminy miejskiej na gminę miejsko-wiejską. Obszar wiejski utworzono z odłączonych od miasta miejscowości Chałupy, Chłapowo, Jastrzębia Góra, Karwia, Rozewie, Tupadły i Ostrowo, które stały się wsiami. Od tej pory status miasta posiada tylko miejscowość Władysławowo (12,5 km² i 10 tys. mieszkańców), które dzieli się na pięć dzielnic: Cetniewo, Hallerowo, Śródmieście, Szotland i Żwirowa.

Spośród pozostałych miejscowości w gminie większość położona jest w jej zachodniej części, z wyjątkiem Chałup, które usytuowane są na Mierzei Helskiej i oddzielają miasto od Jastarni. Jest to miejscowość znana z plaży nudystów (naturystów), sportretowanej w muzyce rozrywkowej („Chałupy welcome to” Zbigniewa Wodeckiego). Z kolei w Rozewiu znajduje się przylądek o tej samej nazwie, który uważany jest za najbardziej na północ wysunięty obszar Polski. W rzeczywistości ten punkt linii brzegowej znajduje się nieco dalej, we wsi Jastrzębia Góra. W Rozewiu znajduje się latarnia morska.

Gmina Kosakowo

Kosakowo (kasz. Kòsôkòwò) jest gminą położoną w południowej części powiatu puckiego, na Kępie Oksywskiej. Graniczy od południa bezpośrednio z Gdynią, a od zachodu – z Rumią. Z racji położenia, gmina stanowi obecnie obszar intensywnego osiedlania się mieszkańców Trójmiasta (postępująca suburbanizacja). Posiada bardzo ściśle powiązania z Gdynią i Rumią, w tym dużą liczbę połączeń komunikacji miejskiej.

Gminę zamieszkuje 12,3 tys. mieszkańców, a jej powierzchnia wynosi 50 km². W jej skład wchodzi 10 sołectw: Pogórze, Kazimierz, Dębogórze-Wybudowanie, Rewa, Mosty, Kosakowo, Dębogórze, Suchy Dwór, Mechelinki i Pierwoszyno. Największą miejscowością jest Pogórze, a najmniejszą – Mechelinki. W tej ostatniej miejscowości, a także w Rewie, koncentrują się funkcje rekreacyjne i wypoczynkowe. Funkcje mieszkaniowe rozwijają się głównie w miejscowościach Pogórze i Suchy Dwór.

W północnej części gminy znajdują się podmokłe łąki z gęstą siatką rowów melioracyjnych (tzw. Moście Błota) i są to tereny wyłączone z inwestycji. W południowo-wschodniej części gminy zlokalizowane są natomiast tereny wojskowe. Część z nich przebudowywana jest na lotnisko pasażerskie Gdynia-Babie Doły („Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo”). Ze względu

na problemy z dotacją dla spółki budującej lotnisko (zakwestionowana przez Komisję Europejską jako niedozwolona pomoc publiczna), nie uruchomiono dotąd funkcjonowania lotniska, a spółka zarządzająca nim została postawiona w stan upadłości. Na terenie lotniska odbywa się jeden z największych festiwali muzycznych w Polsce – Open'er Festival.

Gmina Krokowa

Krokowa (kasz. Krokòwa) jest gminą położoną w północnej części powiatu puckiego. Graniczy z Morzem Bałtyckim (długość linii brzegowej 17,1 km), a od południa przez Jezioro Żarnowieckie (długość linii brzegowej 15 km) z gminą Gniewino. Od zachodu graniczy z gminą Choczewo, a od wschodu i południa – z gminami Władysławowo, Puck i Wejherowo. Gmina ma powierzchnię 211 km² i liczy 10,6 tys. mieszkańców.

W skład gminy wchodzi aż 26 sołectw: Białogóra, Brzytno, Dębki, Goszczyno, Jeldzino, Karlikowo, Karwieńskie Błoto Drugie, Karwieńskie Błoto Pierwsze, Kłanino, Krokowa, Lisewo, Lubkowo, Lubocino, Minkowice, Odargowo, Parszczyce, Połchówko, Prusewo, Sławoszytno, Słuchowo, Sobieńczyce, Sulicice, Świecino, Tyłowo, Wierzchucino i Żarnowiec. Największą miejscowością jest Wierzchucino, a najmniejszą – wieś Parszkowo.

Podstawowa funkcja gminy jaką jest rolnictwo (55% powierzchni to użytki rolne) staje się w ostatnich latach funkcją towarzyszącą, a rozwijają się funkcje turystyczna i rekreacyjna. Miejscowości Białogóra, Dębki i Karwieńskie Błota stanowią wsie letniskowe, znajdują się tam plaże nadmorskie. Oprócz tego tereny rekreacyjne zlokalizowane są w sąsiedztwie Jeziora Żarnowieckiego. Wśród obiektów dziedzictwa kulturowego wyróżniają się zamek w Krokowej i zespół klasztorny w Żarnowcu. Na terenie gminy znajduje się podstrefa Żarnowiec Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

Gmina Puck

Podobnie jak w przypadku Wejherowa, również w Pucku miasto stanowi odrębną gminę miejską, a otaczające je wsie są skupione w gminie wiejskiej z siedzibą władz w mieście Pucku.

Gmina wiejska Puck (kasz. *Pùck* lub *Pùckò*) obejmuje 27 sołectw: Bładzinkowo, Brudzewo, Celbowo, Darzłubie, Domatowo, Domatówko, Gnieżdżewo, Leśniewo, Łebcz, Mechowo, Mieroszyno, Mrzezino, Osłonino, Połchowo, Połczytno, Radoszewo, Rekowo Górne, Rzućewo, Sławutowo, Smolno, Starzyno, Starzyński Dwór, Strzelno, Swarzewo, Werblinia, Zdrada i Żelistrzewo. Największe z sołectw to Żelistrzewo, a najmniejszym jest Zdrada.

Gmina zajmuje powierzchnię 237 km² (to największa gmina na obszarze objętym planem) i jest zamieszkiwana przez 25 tys. osób. Jest to najludniejsza gmina w powiecie puckim, a na całym obszarze planu ustępuje tylko miastom Wejherowo i Rumia. Gmina ma charakter rolniczy.

2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez obszar powiatów wejherowskiego i puckiego prowadzi kilka linii kolejowych, z czego na trzech prowadzony jest ruch pasażerski. Dwie linie mają znaczenie państwowe. Linia nr 202 Gdańsk Główny – Rumia – Reda – Wejherowo – Lębork – Stargard Szczeciński jest linią pierwszorzędą, dwutorową (na odcinku od Wejherowa do Lęborka – jednotorową) i zelektryfikowaną. Linia nr 213 Reda – Władysławowo – Hel jest linią drugorzędą, jednotorową i nieelektryfikowaną. Linie te zarządzane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oprócz nich istotne znaczenie w ruchu pasażerskim ma linia nr 250 Gdańsk Śródmieście – Rumia. To linia pierwszorzędna, dwutorowa i zelektryfikowana, a zarządzana jest przez PKP Szybka Kolej Miejską Sp. z o.o. Prowadzony jest na nich ruch kolei aglomeracyjnej Trójmiasta.

Ponadto, na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego zlokalizowana są linie kolejowe – linia nr 228 Rumia – Gdynia Port Oksywie (wykorzystywana w ruchu towarowym) i linia nr 230 Wejherowo – Lublewo – Garczegorze (obecnie nieczynna i nieprzejezdna). Obszar powiatu wejherowskiego obejmuje także fragmentarycznie linia nr 229 Pruszcz Gdański – Kartuzy – Lębork – Łeba, o znaczeniu miejscowym, jednotorowa i nieelektryfikowana, ale w powiecie wejherowskim nie jest na niej prowadzony ruch pasażerski. Dla linii 230 w trakcie opracowywane jest prestudium rewitalizacji linii na odcinku Wejherowo – Rybno.

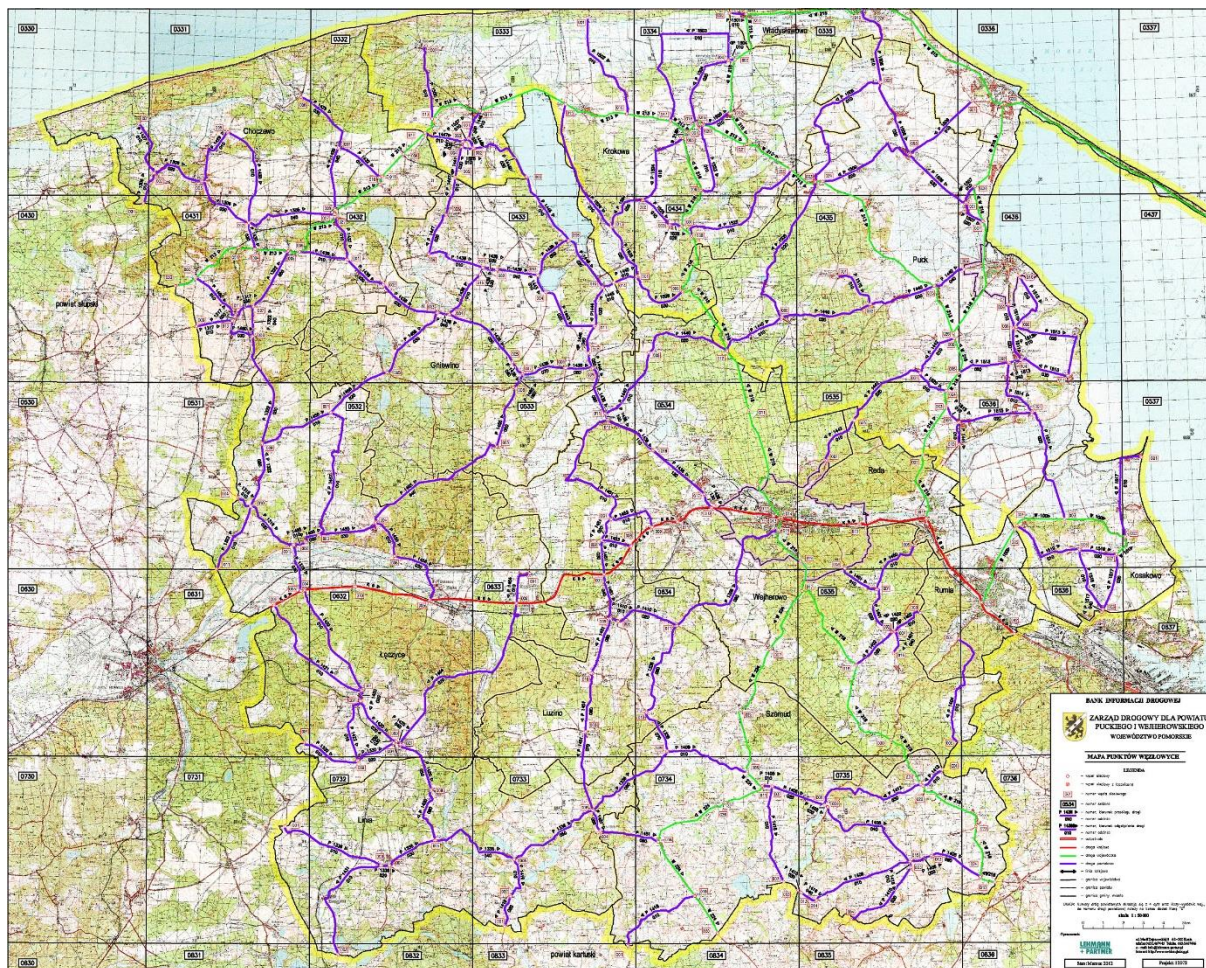
Na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego funkcjonują następujące stacje i przystanki kolejowe:

- na linii nr 202: Rumia, Reda, Reda Pieleszewo, Wejherowo Śmiechowo, Wejherowo Nanice, Wejherowo, Gościcino Wejherowskie, Luzino, Strzebielino Morskie, Bożepole Wielkie i Godętowo;
- na linii nr 213: Reda, Reda Rekowo, Mrzezino, Żelistrzewo, Puck, Swarzewo, Władysławowo, Władysławowo Port, Chałupy, Kuźnica (Hel), Jastarnia Wczasy, Jastarnia, Jurata i Hel;
- na linii nr 250: Rumia Janowo i Rumia.

Łącznie, w ruchu pasażerskim użytkowanych jest 25 stacji i przystanków kolejowych, jednak odjeżdża z nich zróżnicowana liczba pociągów – najczęściej na odcinku Wejherowo – Gdynia, obsługiwanym przede wszystkim przez SKM.

Przez powiaty wejherowski i pucki przebiega tylko jedna droga krajowa – nr 6 (granica państwa – Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Płoty – Koszalin – Słupsk – Lębork – Wejherowo – Reda – Rumia – Gdynia – Gdańsk – Straszyn – Łęgowo). Jest ona główną osią układu drogowego tych powiatów.

Przebieg dróg krajowych (kolor czerwony), wojewódzkich (kolor zielony) i powiatowych (kolor fioletowy) w powiatach wejherowskim i puckim przedstawiono na rysunku 5.



Rys. 5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w powiatach wejherowskim i puckim

Źródło: Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego.

Obszar powiatów wejherowskiego i puckiego obejmują również drogi wojewódzkie:

- 100: Rumia – Kazimierz – Kosakowo;
- 101: Kosakowo – Pierwoszyño;
- 213: Słupsk – Wicko – Żelazno – Sulicice – Celbowo;
- 215: Władysławowo – Sulicice;
- 216: Reda – Władysławowo – Hel;
- 218: Gdańsk – Chwaszczyno – Wejherowo – Krokowa;
- 224: Sopieszyno – Łebno – Przodkowo – Kartusy – Nowa Karczma – Skarszewy – Godziszewo – Tczew – droga krajowa nr 91.

Łączna długość tych dróg – zarządzanych przez Rejon Dróg Wojewódzkich w Pucku – wynosi 209,647 km.

Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego, z siedzibą w Wejherowie, zarządza siecią 616,958 km dróg powiatowych, z czego 411,801 km stanowią drogi w powiecie wejherowskim (w tym 45,585 km na terenie miast), a 205,157 km – drogi w powiecie puckim (w tym 20,974 km na terenie miast).

W granicach administracyjnych powiatów wejherowskiego i puckiego znajduje się 1 380 przystanków autobusowych. Największą liczbą – 809 przystanków zarządzanych w obu powiatach – dysponuje samorząd powiatowy (575 przystanków w powiecie wejherowskim i 234 przystanki w powiecie puckim). Przy drogach wojewódzkich znajduje się 241 przystanków, a 80 przystanków zlokalizowanych jest przy drogach krajowych. Oprócz tego funkcjonuje 250 przystanków przy drogach gminnych.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zasklepienia oraz często – przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania.

Na obszarze objętym planem znajduje się kilka dworców autobusowych: w Rumi, Wejherowie, Pucku, Władysławowie, natomiast w Jastrzębiej Górze, Krokowej i Choczewie znajdują się większe przystanki pełniące funkcję małych dworców. Dworce w Wejherowie, Pucku i Władysławowie zarządzane są przez przewoźnika – Pomorską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni.

W Wejherowie funkcjonuje całoroczna strefa płatnego parkowania. Obejmuje ona następujące obszary:

- parking na części działki przy ul. Kościuszki;
- parking na działkach przy skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Św. Jacka;
- pl. Piłsudskiego (rejon dworca PKP);
- ciąg ul. 12 Marca – od skrzyżowania z ul. Judyckiego do skrzyżowania z drogą bez nazwy nr 6;
- ciąg ul. Sobieskiego – od skrzyżowania z ul. 3 Maja do skrzyżowania z ul. Wałową;
- ciąg ul. Puckiej od skrzyżowania z ul. Św. Jana do skrzyżowania z ul. Dąbrowskiego;
- ciąg ul. Puckiej od skrzyżowania z ul. Rzeźnicką do torów kolejowych;

- ciąg ul. Klasztornej od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Parkową.¹²

Wysokość opłat ustalono w sposób następujący:

- opłata minimalna za parkowanie do 15 min wynosi 0,50 zł;
- opłatę za dłuższy czas parkowania stanowi opłata wyliczona przez urządzenie proporcjonalnie do wrzuconej kwoty – przy uwzględnieniu obowiązującej stawki minimalnej jako iloczynu stawki 0,50 zł i ilości kolejnych rozpoczętych kwadransów parkowania (tj. do 30 min – 1 zł, do 45 min – 1,50 zł, do 1 godz. – 2,00 zł, itd.).

Na parkingach zlokalizowanych w pasie drogowym wprowadzono opłaty abonamentowe uprawniające do parkowania pojazdów samochodowych:

- miesięczne – w wysokości 60 zł od jednego pojazdu;
- całodniowe – w wysokości 8 zł od jednego pojazdu.

Opłaty te pobiera się za parkowanie na wyznaczonych niestrzeżonych, ogólnodostępnych miejscach płatnego parkowania – w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach 9-17. Za parkowanie w soboty, niedziele i dni świąteczne opłat nie pobiera się. W marcu 2015 r. Rada Miasta Wejherowa zdecydowała o ograniczeniu płatnego parkowania wyłącznie do dni powszednich (bez sobót).

Na terenie powiatu puckiego funkcjonują strefy płatnego parkowania. Są one sezonowe, tzn. opłaty pobierane są tylko w okresie letnim:

- w Helu: od 1 lipca do 31 sierpnia, od poniedziałku do soboty w godz. 8-20, a pierwsza godzina postoju kosztuje 3 zł¹³,
- w Jastarni (również w Kuźnicy i Juracie): od 1 lipca do 31 sierpnia, od poniedziałku do soboty w godz. 9-20, a pierwsza godzina postoju kosztuje 3 zł (pół godziny: 1 zł)¹⁴,
- w gminie Kosakowo (miejscowości Rewa i Mechelinki): od 1 czerwca do 30 września, od poniedziałku do soboty w godz. 8-18, a pierwsza godzina postoju kosztuje 1,80 zł (pół godziny: 0,80 zł)¹⁵,
- we Władysławowie (również w Jastrzębiej Górze i Karwi): od 15 czerwca do 31 sierpnia, od poniedziałku do soboty w godz. 9-20, a pierwsza godzina postoju kosztuje 3,00 zł (pół godziny: 1,00 zł)¹⁶.

¹² uchwały Rady Miasta Wejherowa nr: Vk/XXXII/347/2009 z dnia 17 marca 2009 r., VIk/XXIV/304/2012 z dnia 13 listopada 2012 r., VIk/XXXI/361/2013 z dnia 9 kwietnia 2013 r. oraz VIIk/VI/64/2015 z dnia 27 marca 2015 r.

¹³ uchwała nr XVIII/98/12 Rady Miasta Helu z dnia 27 kwietnia 2012 r. (z późn. zm.).

¹⁴ uchwała nr XXXIV/260/2013 Rady Miasta Jastarni z dnia 11 maja 2013 r.

¹⁵ uchwała nr XXXIX/8/2013 Rady Gminy Kosakowo z dnia 28 lutego 2013 r.

¹⁶ uchwała nr VII/69/2015 Rady Miejskiej Władysławowa z dnia 29 kwietnia 2015 r.

W mieście Pucku część parkingów oddawana jest w dzierżawę podmiotom prywatnym, które tworzą tam parkingi płatne czynne w sezonie letnim.

We Władysławowie, oprócz strefy płatnego parkowania czynnej w sezonie letnim, obowiązują całoroczne opłaty za parkowanie na ul. Hryniewieckiego (od ul. Morskiej w kierunku portu), Kolejowej i Towarowej. Opłaty pobierane są od poniedziałku do soboty w godzinach 9-20 (za wyjątkiem ul. Towarowej, gdzie w okresie od 1 września do 15 czerwca strefa jest czynna w godz. 9-17), a opłaty są takie same jak w sezonie letnim: pierwsze pół godziny parkowania kosztuje 1,00 zł, a jedna godzina 3,00 zł. Każda kolejna rozpoczęta godzina również kosztuje 3,00 zł.

Na obszarze objętym planem funkcjonują dwie sieci komunikacji miejskiej – gdyńska i wejherowska. Na mocy porozumień międzygminnych, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni organizuje przewozy w komunikacji miejskiej na:

- wszystkich liniach w gminie Kosakowo;
- wszystkich liniach w Rumi, z wyjątkiem linii 9;
- linii J z Rumi przez Redę do Wejherowa;
- liniach 88 z Rumi do gminy Wejherowo (obecnie nie funkcjonuje) i 288 – z Rumi przez gminę Wejherowo do Gdyni;
- linii 191 z Gdyni przez gminę Szemud wzdłuż granicy z gminą Wejherowo ponownie do Gdyni.

Z kolei Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o., działając w imieniu miasta Wejherowa, realizuje przewozy w komunikacji miejskiej na:

- obszarze miasta Wejherowa;
- wszystkich liniach w gminie Wejherowo, z wyjątkiem linii 88 i 288;
- liniach: 8, 9, 17, 18, i 19 w Redzie;
- linii 9 w Rumi;
- linii 10 w gminie Luzino.

Oznacza to, że w obecnym stanie prawnym, wszelkie nowe linie komunikacji miejskiej na obszarze Rumi i gminy Kosakowo organizowane będą przez ZKM w Gdyni, natomiast na obszarze gminy Wejherowo – przez MZK Wejherowo.

Ponadto, miasto Lębork planuje podpisanie porozumienia międzygminnego z gminą Łęczyce, umożliwiającego uruchomienie linii lęborskiej komunikacji miejskiej z Lęborka poprzez miejscowości gminy Nowa Wieś Lęborska do gminy Łęczyce.

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., powiaty wejherowski i pucki zamieszkałe były łącznie przez około 290 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminach powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 4.

Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2009-2014 – dane GUS

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
miasto Wejherowo	47 188	49 870	50 145	50 375	50 340	50 292	108,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,7	5,4	4,1	4,0	3,4	2,4	-
– saldo migracji na pobyt stały	426	337	68	13	-169	-176	-
miasto Reda	20 181	21 475	22 030	22 479	23 135	23 565	116,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	8,8	9,4	9,9	9,7	9,2	8,3	-
– saldo migracji na pobyt stały	395	415	339	275	456	249	-
miasto Rumia	45 679	46 584	46 940	47 304	47 374	47 602	104,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,4	5,7	4,0	4,1	3,3	4,5	-
– saldo migracji na pobyt stały	333	165	170	239	-51	51	-
gmina Wejherowo	20 950	21 300	21 941	22 471	23 039	23 573	112,5
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	12,7	10,6	10,3	7,9	8,0	8,5	-
– saldo migracji na pobyt stały	351	482	419	358	417	388	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
gmina Choczewo	5 595	5 704	5 707	5 685	5 647	5 635	100,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,8	3,5	4,0	5,1	3,9	4,4	-
– saldo migracji na pobyt stały	-47	-29	-20	-32	-54	-47	-
gmina Gniewino	7 076	7 134	7 223	7 268	7 329	7 384	104,4
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	8,5	4,9	10,6	5,1	6,6	7,2	-
– saldo migracji na pobyt stały	30	-17	13	10	0	11	-
gmina Linia	5 893	5 976	5 999	6 053	6 111	6 147	104,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,4	9,1	5,9	7,8	7,9	6,5	-
– saldo migracji na pobyt stały	-4	-7	-12	23	10	11	-
gmina Luzino	13 885	14 205	14 464	14 678	14 953	15 137	109,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	9,5	10,6	9,7	9,5	9,7	8,6	-
– saldo migracji na pobyt stały	147	82	120	93	98	67	-
gmina Łęczyce	11 559	11 742	11 795	11 831	11 888	11 935	103,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	8,7	8,9	9,8	6,9	8,4	8,2	-
– saldo migracji na pobyt stały	61	-13	-62	-31	-28	-36	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
gmina Szemud	14 343	15 015	15 386	15 718	16 076	16 406	114,4
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	11,3	9,9	10,0	8,5	10,1	9,0	-
– saldo migracji na pobyt stały	338	232	219	216	198	184	-
Razem powiat wejherowski	192 349	199 005	201 630	203 862	205 892	207 676	108,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,2	7,4	6,8	6,1	6,1	5,9	-
– saldo migracji na po- byt stały	2 030	1 647	1 254	1 164	877	702	-
miasto Puck	11 307	11 547	11 562	11 520	11 396	11 321	100,1
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,2	1,0	2,6	0,8	-0,6	-2,6	-
– saldo migracji na pobyt stały	-26	-70	-15	-43	-73	-18	-
miasto Hel	3 743	3 945	3 860	3 737	3 668	3 594	96,0
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,0	5,0	4,4	1,6	0,3	-1,9	-
– saldo migracji na pobyt stały	-44	-43	-102	-84	-81	-105	-
miasto Jastarnia	3 925	3 974	3 947	3 905	3 874	3 866	98,5
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	1,3	2,0	8,3	-2,3	5,9	-2,6	-
– saldo migracji na pobyt stały	-21	-22	-60	-26	-34	-7	-

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
gmina Puck	23 485	23 843	24 232	24 575	24 850	25 183	107,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,8	6,6	5,9	7,8	4,9	6,4	-
– saldo migracji na pobyt stały	313	324	247	180	149	117	-
m.gm. Władysławowo	15 059	15 303	15 328	15 382	15 400	15 456	102,6
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,8	5,0	5,0	3,5	1,6	1,4	-
– saldo migracji na pobyt stały	-35	-24	-52	-13	-45	28	-
gmina Kosakowo	9 367	10 092	10 634	11 023	11 751	12 342	131,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,5	4,9	9,1	7,0	7,3	6,3	-
– saldo migracji na pobyt stały	228	295	448	368	580	460	-
gmina Krokowa	10 352	10 469	10 543	10 596	10 658	10 652	102,9
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	4,6	8,5	8,2	4,6	3,7	4,9	-
– saldo migracji na pobyt stały	-18	6	-12	-7	17	-52	-
Razem powiat pucki	77 238	79 173	80 106	80 738	81 597	8 2414	106,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,2	5,2	6,0	4,7	3,5	3,2	-
– saldo migracji na po- byt stały	397	466	454	375	513	423	-
Razem powiaty wejherowski i pucki	269 587	278 178	281 736	284 600	287 489	290 090	107,6

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują znaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano w gminie Kosakowo. Najgorsze tendencje demograficzne wystąpiły w miastach Hel i Jastarnia, w których miała miejsce zarówno ujemna średnia stopa przyrostu naturalnego, jak i ujemne saldo migracji. Rosnąca liczba mieszkańców w gminach wiejskich, szczególnie tych zlokalizowanych bliżej centrum aglomeracji Trójmiejskiej (jak Kosakowo), wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 5. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

W powiatach wejherowskim i puckim w latach 2009-2014 zwiększyła się liczba mieszkańców we wszystkich grupach ekonomicznych, jednak w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym – w o wiele mniejszym stopniu (odpowiednio o: 2,9% i 5,7%) niż w wieku poprodukcyjnym (aż o 26,7%). Podobna tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, natomiast wzrost udziału osób starszych, które często nie używają, albo nie mogą używać samochodu osobowego do realizacji codziennych potrzeb przemieszczania się. W rezultacie, wzrasta więc zapotrzebowanie na realizację transportem publicznym przewozów o charakterze socjalnym.

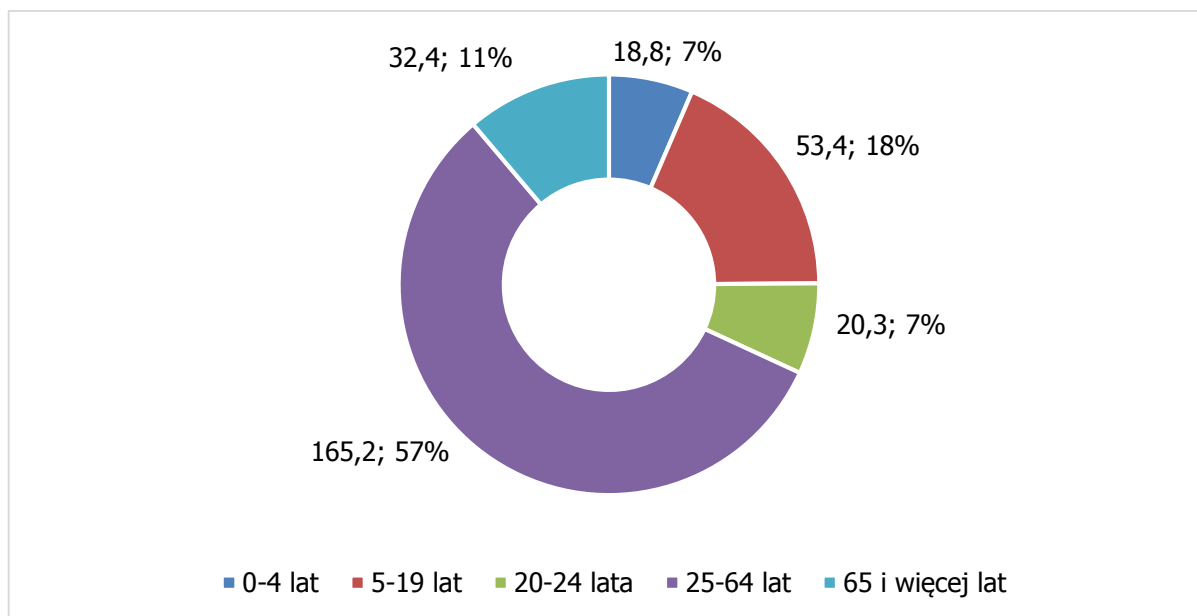
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2012-2014

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
gminy miejskie (Wejherowo, Reda, Rumia, Puck, Hel i Jastarnia)			
– przedprodukcyjnym	27 181	27 988	103,0
– produkcyjnym	86 450	88 872	102,8
– poprodukcyjnym	18 392	23 380	127,1
Pozostałe gminy objęte planem			
– przedprodukcyjnym	36 033	37 050	102,8
– produkcyjnym	87 287	94 831	108,6
– poprodukcyjnym	14 244	17 969	126,2
Razem powiat wejherowski			
– przedprodukcyjnym	45 209	46 845	103,6
– produkcyjnym	123 977	131 397	106,0
– poprodukcyjnym	23 163	29 434	127,1

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2014	
Razem powiat pucki			
– przedprodukcyjnym	18 005	18 193	101,0
– produkcyjnym	49 760	52 306	105,1
– poprodukcyjnym	9 473	11 915	125,8
Razem powiaty wejherowski i pucki			
– przedprodukcyjnym	63 214	65 038	102,9
– produkcyjnym	173737	183703	105,7
– poprodukcyjnym	32636	41349	126,7

Źródło: dane GUS.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., prawie 45% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym w komunikacji miejskiej przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Większość osób w wieku do 19 lat, z uwagi na pobieranie nauki, posiada również uprawnienia do przejazdów ulgowych autobusami komunikacji regionalnej – uprawnienia te przysługują jednak wyłącznie przy zakupie biletów miesięcznych.



Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego [tys. osób i %] – stan na 31 grudnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatów wejherowskiego i puckiego, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabelach 6 i 7, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.

Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat wejherowski

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w mieście					
0-6	10 811	9 824	9 575	90,9	88,6
7-18	14 894	17 186	18 118	115,4	121,6
19-24	9 264	7 580	7 589	81,8	81,9
25-64	72 557	73 871	73 635	101,8	101,5
65+	14 548	20 781	24 767	142,8	170,2
Razem	120 849	127 962	132 026	105,9	109,2
Ludność wiejska					
0-6	9 017	8 736	8 895	96,9	98,6
7-18	14 459	15 712	16 417	108,7	113,5
19-24	8 440	7 395	7 347	87,6	87,0
25-64	47 111	52 392	54 575	111,2	115,8
65+	7 277	10 304	13 049	141,6	179,3
Razem	85 043	93 278	98 856	109,7	116,2
Ludność ogółem					
0-6	19 828	18 560	18 470	93,6	93,2
7-18	29 353	32 898	34 535	112,1	117,7
19-24	17 704	14 975	14 936	84,6	84,4
25-64	119 668	126 263	128 210	105,5	107,1
65+	21 825	31 085	37 816	142,4	173,3
Razem	205 892	221 240	230 882	107,5	112,1

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

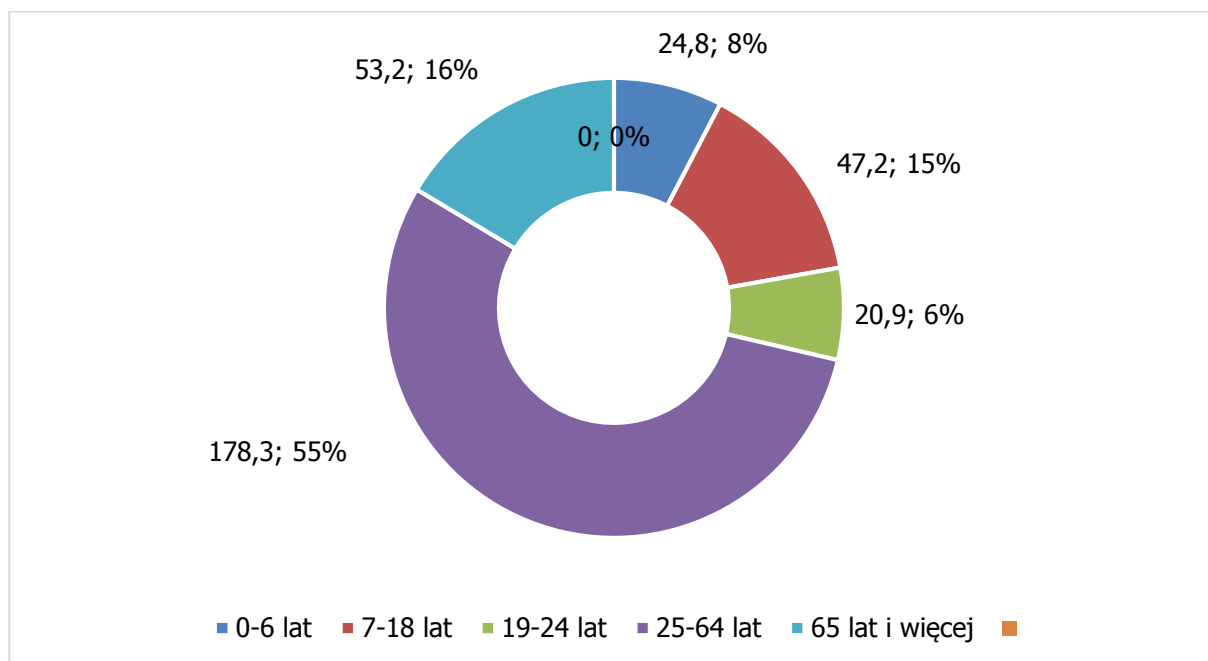
Tab. 7. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat pucki

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
Ludność w mieście					
0-6	2 737	2 115	1 953	77,3	71,4
7-18	4 328	4 318	3 997	99,8	92,4
19-24	2 647	2 067	1 978	78,1	74,7
25-64	20 406	19 048	17 679	93,3	86,6
65+	4 596	6 300	7 375	137,1	160,5
Razem	34 338	33 511	32 636	97,6	95,0
Ludność wiejska					
0-6	4 585	4 235	4 410	92,4	96,2
7-18	7 621	8 381	8 627	110,0	113,2
19-24	4 207	4 024	4 030	95,7	95,8
25-64	27 188	30 576	32 374	112,5	119,1
65+	4 280	6 284	7 995	146,8	186,8
Razem	47 259	52 837	56 642	111,8	119,9
Ludność ogółem					
0-6	7 322	6 350	6 363	86,7	86,9
7-18	11 949	12 699	12 624	106,3	105,6
19-24	6 854	6 091	6 008	88,9	87,7
25-64	47 594	49 624	50 053	104,3	105,2
65+	8 876	12 584	15 370	141,8	173,2
Razem	81 597	86 348	89 278	105,8	109,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Liczba ludności obydwu powiatów – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie rosła i w 2025 r. wyniesie łącznie 320 160 osób (wobec 287 489 w 2013 r., co oznacza wzrost o 11,4%). Jednocześnie zmieni się struktura ludności miast i gmin objętych planem. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – w obu powiatach ich liczba wzrośnie – i to aż o 73%.

Na rysunku 7 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin powiatów wejherowskiego i puckiego w 2025 r.



Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego w 2025 r. [tys. osób i %]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. W 2013 r. wg Głównego Urzędu Statystycznego, zarejestrowanych było w powiecie wejherowskim 88,8 tys. samochodów osobowych, a w powiecie puckim – 40,4 tys. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 431 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców w powiecie wejherowskim oraz aż 496 – w powiecie puckim. Dla porównania, w 2009 r. wskaźnik ten wynosił 363 dla powiatu wejherowskiego i 432 dla powiatu puckiego. Oznacza to wzrost o 15-18% w ciągu pięciu lat, aczkolwiek są to i tak wartości niższe od przeciętnej w województwie pomorskim, dla którego w 2013 r. wskaźnik motoryzacji wyniósł 501 samochodów na 1 000 mieszkańców (w 2009 r. – 434). Prognozy zakładają wzrost tych wartości, nawet o kilkanaście procent w perspektywie najbliższych kilkunastu lat.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2013/2014 w powiatach wejherowskim i puckim działało łącznie 370 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało ponad 38 tys. uczniów i blisko 11 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabelach 8 i 9.

Tab. 8. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie wejherowskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2013/2014

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Reda	m. Rumia	m. Wejherowo	Choczewo	Gniewino	Linia	Luzino	Łęczycze	Szemud	Wejherowo	Razem
Przedszkola	14	21	30	7	5	10	9	8	12	14	130
Oddziały przedszkolne	56	79	93	9	12	13	26	24	39	39	390
Razem przedszkolaków	1044	1852	1983	174	259	201	439	440	751	841	7984
Szkoła podstawowa											
– liczba jednostek	6	7	10	2	2	7	5	5	10	6	60
– liczba uczniów	1572	3035	3516	378	549	516	1373	965	1353	1848	15105
Gimnazjum											
– liczba jednostek	2	5	8	1	2	2	1	3	4	1	29
– liczba uczniów	689	1461	1712	195	327	286	680	427	597	802	7176
Liceum, technikum											
– liczba jednostek	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	16
– liczba uczniów	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	4268
Szkoła zasadnicza zawodowa											
– liczba jednostek	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	8
– liczba uczniów	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1200

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Reda	m. Rumia	m. Wejherowo	Choczewo	Gniewino	Linia	Luzino	Łęczycze	Szemud	Wejherowo	Razem
Szkoła policealna											
– liczba jednostek	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	6
– liczba uczniów	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	380
Razem uczniów	1871	997	1073	2483	706	838	1380	397	1246	1246	10 991

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Spośród szkół wyższych w Wejherowie ma swoją siedzibę Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa, która prowadzi studia I stopnia na kierunkach: zarządzanie, socjologia, pielęgniarstwo i ochrona środowiska. Bardzo dużymi ośrodkami akademickimi są położone w sąsiedztwie powiatu wejherowskiego Gdynia, Sopot i Gdańsk.

Tab. 9. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie puckim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2013/2014

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Hel	m. Jastarnia	m. Puck	Władysławowo	Kosakowo	Krokowa	Puck	Razem
Przedszkola	1	2	5	9	9	9	25	60
Oddziały przedszkolne	5	5	25	19	20	21	47	142
Razem przedszkolaków	110	106	573	422	389	372	829	2801
Szkoła podstawowa								
– liczba jednostek	1	1	3	5	3	5	16	34
– liczba uczniów	208	227	801	979	783	776	1881	5655

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Hel	m. Jastarnia	m. Puck	Władysławowo	Kosakowo	Krokowa	Puck	Razem
Gimnazjum								
– liczba jednostek	1	1	4	1	1	2	4	14
– liczba uczniów	95	130	430	420	153	426	931	2585
Liceum, technikum								
– liczba jednostek	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	9
– liczba uczniów	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	1496
Szkoła zasadnicza zawodowa								
– liczba jednostek	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	2
– liczba uczniów	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	352
Szkoła policealna								
– liczba jednostek	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	2
– liczba uczniów	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	93
Razem uczniów	1871	997	1073	2483	706	838	1380	10 991

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Stopa bezrobocia, wg stanu na 31 sierpnia 2015 r., wynosiła 12,1% (dla powiatu wejherowskiego) i 10,2% (dla powiatu puckiego) – przy 9,3% w województwie pomorskim, była więc wyraźnie wyższa od przeciętnej, jednak niższa od średniej krajowej (11,7% w I kwartale 2015 r.).

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiatach wejherowskim i puckim, przedstawiono w tabeli 10.

Tab. 10. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 sierpnia 2015 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]*
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
woj. pomorskie	519 593	96 752	9,3	3 847
powiat wejherowski	29 566	8 391	12,1	3 194
m. Reda	2 058	914	-	-
m. Rumia	6 774	1 455	-	-
m. Wejherowo	9 817	2 246	-	-
Choczewo	450	366	-	-
Gniewino	1 423	327	-	-
Linia	333	259	-	-
Luzino	1 595	719	-	-
Łęczyce	1 231	579	-	-
Szemud	1 811	487	-	-
Wejherowo	4 074	1 039	-	-
powiat pucki	12 806	3 415	10,2	3 361 zł
m. Hel	483	151	-	-
m. Jastarnia	461	234	-	-
m. Puck	2 871	494	-	-
Władysławowo	2 490	721	-	-
Kosakowo	1 584	364	-	-
Krokowa	2 174	460	-	-
Puck	2 743	991	-	-

* – dane z 2013 r.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.9. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (81% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 98%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywało miasto Rumia.

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 11.

Tab. 11. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
m. Reda	2 678	25	2 653	2 201	202	44
m. Rumia	5 726	67	5 659	4 627	426	102
m. Wejherowo	5 644	192	5 451	4 224	386	158
Choczewo	494	14	480	394	27	22
Gniewino	477	18	459	348	36	27
Linia	387	16	371	329	12	12
Luzino	1 279	13	1 266	1 104	67	22
Łęczyce	905	23	882	759	47	23
Szemud	1 761	24	1 737	1 428	186	37
Wejherowo	2 488	11	2 477	2 110	166	45
Powiat wejherowski	21 839	403	21 435	17 524	1 555	492
m. Hel	633	58	575	490	12	14
m. Jastarnia	1 143	15	1 128	989	21	16
m. Puck	1 403	72	1 331	990	86	67
Władysławowo	3 719	27	3 692	3 197	133	58
Kosakowo	1 748	14	1 734	1 462	137	24
Krokowa	1 004	29	975	774	87	48
Puck	1 983	34	1 949	1 674	107	49
Powiat pucki	11 633	249	11 384	9 576	583	276
Razem	33 472	652	32 819	27 100	2 138	768

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Najwięcej podmiotów gospodarczych prowadziło działalność w zakresie handlu, transportu i usług – 70% oraz przemysłu i budownictwa – 28%. W tabeli 12 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 12. Struktura podmiotów gospodarczych w powiatach wejherowskim i puckim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Transport, handel i usługi
m. Reda	11	911	1 756
m. Rumia	23	1 621	4 082
m. Wejherowo	20	1 676	3 948
Choczewo	26	182	286
Gniewino	17	169	291
Linia	4	215	168
Luzino	15	556	708
Łęczyce	34	441	430
Szemud	39	579	1 143
Wejherowo	36	968	1 484
Powiat wejherowski	225	7 318	14 296
m. Hel	31	50	552
m. Jastarnia	104	49	990
m. Puck	5	285	1 113
Władysławowo	68	313	3 338
Kosakowo	23	465	1 260
Krokowa	41	287	676
Puck	54	733	1 196
Powiat pucki	326	2 182	9 125
Razem	551	9 500	23 421

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W tabeli 13 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., około 97% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,6% całkowitej liczby firm.

W Kartoszyńcu – w gminach Krokowa (powiat pucki) i Gniewino (powiat wejherowski) – zlokalizowana jest podstrefa Żarnowiec Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, o powierzchni 105,33 ha.

Tab. 13. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 grudnia 2014 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
m. Reda	2 678	2 586	83	9	0
m. Rumia	5 726	5 563	128	34	1
m. Wejherowo	5 644	5 404	190	47	3
Choczewo	494	474	18	2	0
Gniewino	477	449	20	7	1
Linia	387	372	13	2	0
Luzino	1 279	1 243	27	9	0
Łęczyce	905	873	28	4	0
Szemud	1 761	1 697	53	11	0
Wejherowo	2 488	2 407	60	18	3
Powiat wejherowski	21 839	21 068	620	143	8
m. Hel	633	619	12	2	0
m. Jastarnia	1 143	1 131	11	1	0
m. Puck	1 403	1 325	63	15	0
Władysławowo	3 719	3 666	40	11	2
Kosakowo	1 748	1 708	34	6	0
Krokowa	1 004	949	46	9	0
Puck	1 983	1 908	60	13	2
Powiat pucki	11 633	11 306	266	57	4
Razem	33 472	32 374	886	200	12

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

2.10. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

Obszary chronionego krajobrazu to tereny wyróżniające się krajobrazowo, o zróżnicowanych ekosystemach, wartościowe w szczególności ze względu na możliwość zaspokajania potrzeb związanych z masową turystyką i wypoczynkiem lub istniejące – albo odtwarzane – korytarze ekologiczne. Na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego zlokalizowane są różne formy ochrony przyrody.

Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 14. Mapę obszarów chronionych w powiatach wejherowskim i puckim przedstawiono na rysunku 8.

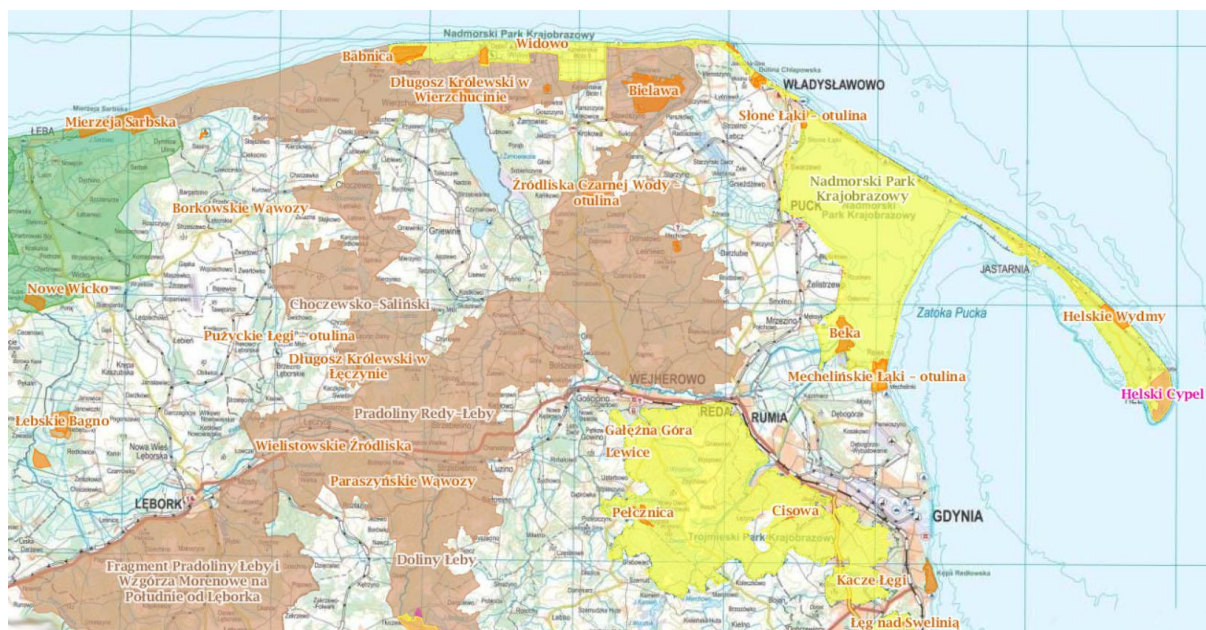
Tab. 14. Obszary ochrony Natura 2000 w powiatach wejherowski i puckim

Lp.	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
1	Bezlist koło Gniewowa	Wejherowo	19,7
2	Biała	Wejherowo, m. Wejherowo	418,83
3	Białe Błoto	Linia, Cewice	43,42
4	Białogóra	Krokowa, Choczewo	1 132,80
5	Dolina Górnej Łeby	Łęczycy, Chmielno, Linia, Luzino, Kartuzy	2 550,07
6	Jeziora Choczewskie	Łęczycy, Gniewino, Choczewo	1 120,03
7	Kurze Grzędy	Sierakowice, Linia, Kartuzy	1 586,59
8	Lasy Lęborskie	Łęczycy, Gniewino, Luzino, Choczewo	8 565,33
9	Lasy Mirachowskie	Sierakowice, Chmielno, Linia, Kartuzy	8 232,38
10	Mechowiska Zęblewskie	Szemud	107,86
11	Mierzeja Sarbska	Łeba, Choczewo, Wicko	1 882,90
12	Opalińskie Buczyny	Gniewino	355,67
13	Orle	Wejherowo	269,92
14	Pelcznica	Szemud, Wejherowo	253,06
15	Przybrzeżne wody Bałtyku	Postomino, Smołdzino, Łeba, Władysławowo, Mielno, Krokowa, Choczewo, Ustka, m. Ustka, Darłowo, m. Darłowo	194 626,73
16	Puszcza Darżłubska	Reda, Wejherowo, m. Wejherowo, Puck	6 452,63
17	Wejherowo	m. Wejherowo	0,16
18	Bielawa i Bory Bażynowe	Władysławowo, Krokowa, Puck	1 341,51

Lp.	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
19	Kaszubskie Klify	Władysławowo	227,61
20	Piaśnickie Łąki	Krokowa	1 084,99
21	Trzy Młyny	Krokowa	765,88
22	Widowo	Krokowa	99,14
23	Zatoka Pucka	Gdynia, Sopot, Kosakowo, Władysławowo, Gdańsk, Jastarnia, Hel, Puck, m. Puck	62 430,43
24	Zatoka Pucka i Półwysep Helski	Gdynia, Kosakowo, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Puck, m. Puck	26 566,43

Źródło: natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 31.08.2015 r.

Wśród parków krajobrazowych, dwa zlokalizowane są na terenie powiatu wejherowskiego: Trójmiejski Park Krajobrazowy (12 576 ha) i Kaszubski Park Krajobrazowy (1 652 ha), a jeden na terenie powiatu puckiego – Nadmorski Park Krajobrazowy.



Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 31.08.2015 r.

Na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego występują także obszary chronionego krajobrazu:

- Nadmorski;
- Choczewsko-Saliński;

- Puszczy Darżlubskiej;
- Pradoliny Redy-Łeby;
- Doliny Łeby.

Do obszarów objętych ochroną przyrody w powiecie wejherowskim należy 11 rezerwatów – o łącznej powierzchni 418,17 ha: Choczewskie Cisy, Mierzeja Sarbska, Długosz Królewski w Łęczynie, Lewice, Gałęźna Góra, Pełcznica, Cisowa, Paraszyńskie Wąwozy, Pużyckie Łęgi, Wielistowskie Łęgi i Wielistowskie Źródłiska.

W powiecie puckim znajdują się następujące rezerваты przyrody: Mechelińskie Łąki, Beka, Darżlubskie Buki, Źródłiska Czarnej Wody, Zielone, Długosz Królewski w Wierzhucinie, Babnica, Białogóra, Piaśnickie Łąki, Widowo, Bielawa, Przylądek Rozewski, Dolina Chłapowska, Słone Łąki i Helskie Wydmy. Helski Cypel stanowi natomiast zespół przyrodniczo-krajobrazowy.

Ochrona środowiska

Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Gdańsku przeprowadza cykliczny monitoring stanu zanieczyszczenia powietrza i dokonuje klasyfikacji poszczególnych obszarów województwa pod względem poziomu zanieczyszczeń. W województwie pomorskim wyróżnia się dwie strefy, w ramach których prowadzona jest ocena stanu środowiska. Pierwsza strefa obejmuje tylko aglomerację trójmiejską, a druga (do której zalicza się powiat wejherowski i pucki) – całą resztę województwa (tzw. strefa pomorska).

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM10 i PM2,5 oraz bezo(α)pirenu – strefę zaliczono do klasy C. Klasyfikacja pod kątem ochrony roślin okazała się korzystna – przyznano klasę A. Natomiast poziomy zanieczyszczeń powietrza dla celu długoterminowego przekroczone zostały dla ozonu w przypadku ochrony zdrowia i ochrony roślin (klasa D2)¹⁷.

Monitoring jakości wód rzek w 2014 r. wykazał, że stan wód na terenie województwa został zakwalifikowany jako dobry pod względem stanu i potencjału ekologicznego oraz elementów biologicznych. Stan wód przejściowych i przybrzeżnych określono jako zły.

Zanieczyszczenie środowiska powodowane przez publiczny transport zbiorowy

Z punktu widzenia ochrony środowiska, właściwym rozwiązaniem jest takie planowanie alokacji taboru, które w możliwie największym stopniu ogranicza emisję zanieczyszczeń wytwarzaną przez środki transportu publicznego. W tym zakresie pozytywne rezultaty można

¹⁷ Informacja o stanie środowiska województwa pomorskiego w 2014 r., WIOŚ w Gdańsku.

osiągnąć planując zakup autobusów wyposażonych w silniki o najwyższej czystości spalin – całotygodniowo alokując je na zadania przewozowe o największej liczbie wozokilometrów i kierując je na linie, obejmujące w największym stopniu obszary miejskie.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 14 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatów Wejherowskiego i Puckiego nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko oraz na obszary Natura 2000 (art. 46, ust. 2 i 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

2.11. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w powiatach wejherowskim i puckim można podzielić na:

- realizowane w granicach jednej gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu wejherowskiego i puckiego;
- wykonywane do miejscowości położonych w innych powiatach i województwach oraz po drodze poza granicę Polski.

Niezależnie od zasięgu przejazdów realizowanych przez pasażerów, przewozy pasażerskie w ramach publicznego transportu zbiorowego klasyfikowane są na:

- gminne – wykonywane w granicach gminy (lub związku gmin) lub gminy i gmin sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- powiatowe – wykonywane w granicach co najmniej dwóch gmin i jednocześnie w granicach powiatu (lub związku powiatów) lub powiatu i powiatów sąsiadujących, które podpisały porozumienie o wspólnej organizacji transportu zbiorowego;
- wojewódzkie – wykonywane w granicach co najmniej dwóch powiatów i jednocześnie w granicach województwa (wyjątkiem są przewozy kolejowe, które mogą odbywać się

do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, na której możliwe są przesiadki lub techniczne odwrócenie biegu pociągu);

- międzywojewódzkie – jeśli przekraczana jest granica województwa;
- międzynarodowe – jeśli przekraczana jest granica Polski (z wyjątkiem przewozów transgranicznych).

Po wejściu w życie od 1 stycznia 2016 r. modyfikacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, możliwe będzie również zorganizowanie przewozów jako gminno-powiatowych – przez związek gmin (gminy) i powiatu (powiatów).

Przejazdy na obszarze powiatu wejherowskiego i puckiego, wykraczające poza obszar gmin, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących wojewódzkie, a nawet międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, w szczególności w przewozach kolejowych. Część przewozów realizowana jest w ramach sieci komunikacji miejskiej – wejherowskiej i gdyńskiej.

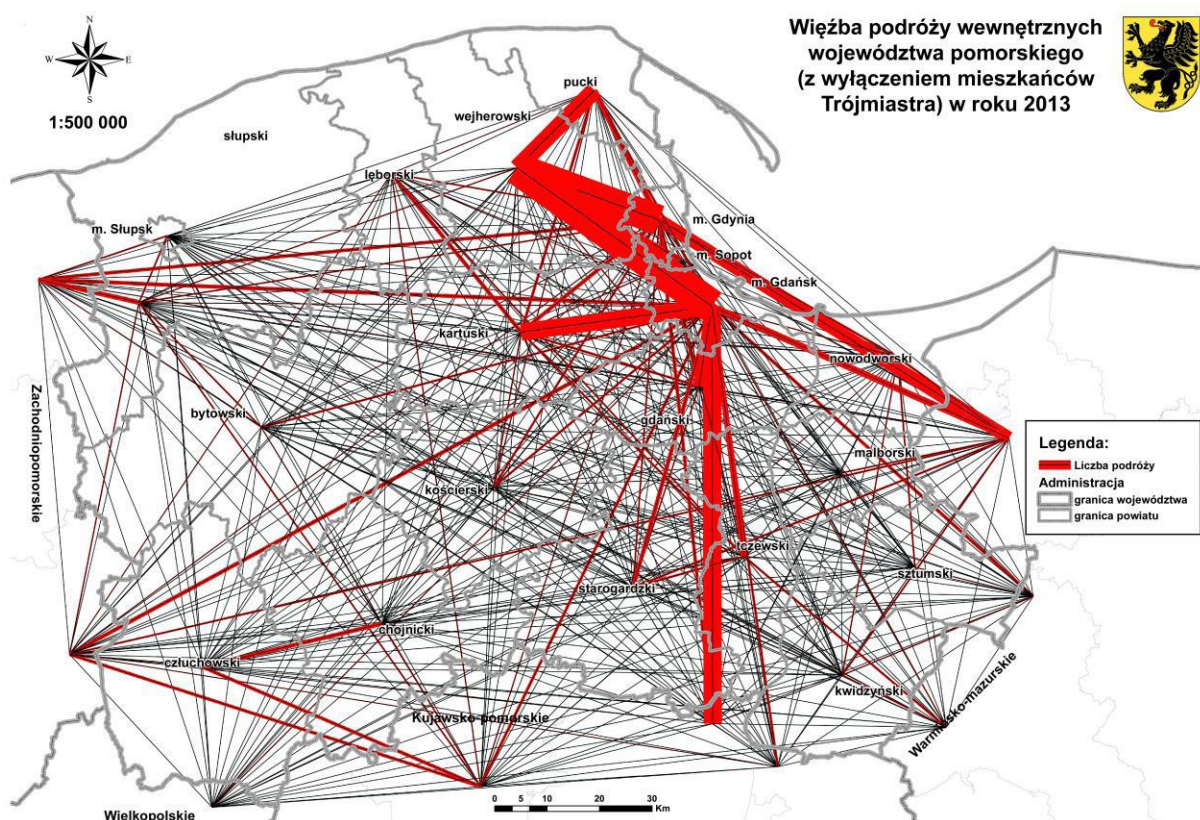
Źródłami ruchu w powiatowych przewozach pasażerskich w powiatach wejherowskim i puckim będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu ponadgminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły o zasięgu ponadgminnym, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

Przewozy pasażerskie w ramach powiatów wejherowskiego i puckiego służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie powiatu i poza nim.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w powiatach wejherowskim i puckim realizowany jest w transporcie drogowym głównie drogą krajową nr 6, a w transporcie kolejowym linią nr 202. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągu komunikacyjnym łączącym Trójmiasto (Gdańsk, Sopot, Gdynia) z Lęborkiem, Słupskiem i dalej w kierunku Szczecina.

Ruch zewnętrzny do i z powiatów wejherowskiego i puckiego koncentruje się na ciągach głównych dróg krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Gdyni. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także sąsiednie powiaty – kartuski i lęborski. Więźbę ruchu w podróżach ponadpowiatowych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 9. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc

nauki oraz pracy. W powiatach wejherowskim i puckim duże znaczenie ma także ruch turystyczny. Ze względu na zlokalizowanie w północnej części obszaru wielu ośrodków wypoczynkowych (wybrzeże Morza Bałtyckiego i Zatoki Puckiej), w sezonie letnim z przejazdów publicznym transportem zbiorowym korzysta większa liczba pasażerów.



Rys. 9. Wieżba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”, s. 21.

Placówki oświatowe ponadgimnazjalne i zakłady pracy, są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego z gmin objętych planem. W ruchu wewnętrznym w gminach bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. Największe placówki oświatowe w powiecie wejherowskim i puckim zlokalizowane są w Wejherowie i w Pucku, a także w Rumi i w Redzie.

Wśród ważniejszych obiektów i urzędów, stanowiących generatory przewozów o znaczeniu powiatowym, które znajdują się na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego, należy wymienić:

- Starostwo Powiatowe w Wejherowie, ul. 3 Maja 4;

- Starostwo Powiatowe w Pucku, ul. Orzeszkowej 5;
- Szpital Specjalistyczny im. F. Ceynowy Sp. z o.o. w Wejherowie, ul. Jagalskiego 10;
- Szpital Pucki Sp. z o.o. w Pucku, ul. 1 Maja 13a;
- Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego w Wejherowie, ul. Pucka 11;
- Komenda Powiatowa Policji w Wejherowie, ul. Dworcowa 14;
- Komenda Powiatowa Policji w Pucku, ul. Dworcowa 5;
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Wejherowie, ul. 3 Maja 2;
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Pucku, ul. Mestwina 11;
- Powiatowy Urząd Pracy w Wejherowie, ul. I Brygady Pancерnej Wojska Polskiego 32;
- Powiatowy Urząd Pracy w Pucku, ul. Orzeszkowej 7;
- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Wejherowie, ul. Obrońców Helu 3;
- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Pucku, ul. I Armii Wojska Polskiego 16;
- Powiatowy Inspektorat Weterynaryjny w Wejherowie, ul. Chopina 11;
- Powiatowy Inspektorat Weterynaryjny w Pucku, ul. Wejherowska 38;
- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Wejherowie, ul. Transportowa 1;
- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Pucku, ul. Sambora 16;
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Wejherowie, ul. Sobieskiego 294;
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Pucku, ul. Orzeszkowej 3;
- Urząd Skarbowy w Wejherowie, ul. Sobieskiego 346
- Urząd Skarbowy w Pucku, ul. Szystowskiego 18
- Szkuner sp. z o.o. (Port Rybacki) we Władysławowie, ul. Portowa 22;
- Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Wejherowie, ul. Dworcowa 7.

W najbliższym czasie nie przewiduje się zmian w lokalizacji obiektów będących generatorami przewozów i mających istotny wpływ na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”¹⁸, zwany dalej planem krajowym;

¹⁸ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 9.10.2012 r., Dz. U. z 2012 r., poz. 1151.

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”¹⁹, zwany dalej planem wojewódzkim.

Zgodnie z planem krajowym, przewiduje się, że najbardziej prawdopodobne zapotrzebowanie na przewozy kolejowe międzywojewódzkie w 2020 r. wyniesie 55 mln pasażerów i 36,4 mln pociągokm na rok. Oznacza to prognozowany wzrost przewozów w stosunku do 2010 r. odpowiednio o 9,34 i 3,40%. Praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich, objętych dofinansowaniem z budżetu państwa, wzrośnie do 40,907 mln pociągokm w 2020 r. (wzrost w stosunku do 2012 r. o 23,56%).

W planie krajowym ujęto połączenia kolejowe prowadzące przez obszar powiatów wejherowskiego i puckiego (por. rysunek 10): Słupsk – Wejherowo – Gdynia Główna oraz Gdynia Główna – Puck – Władysławowo – Hel. Stacje Wejherowo i Hel zostały wskazane jako punkty handlowe, które mogą pełnić funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych, a stacja Reda jako „inna istotna stacja i posterunek ruchu”.

Plan transportowy określa możliwe trzy warianty rozwoju przewozów kolejowych: minimalny, maksymalny i najbardziej prawdopodobny.

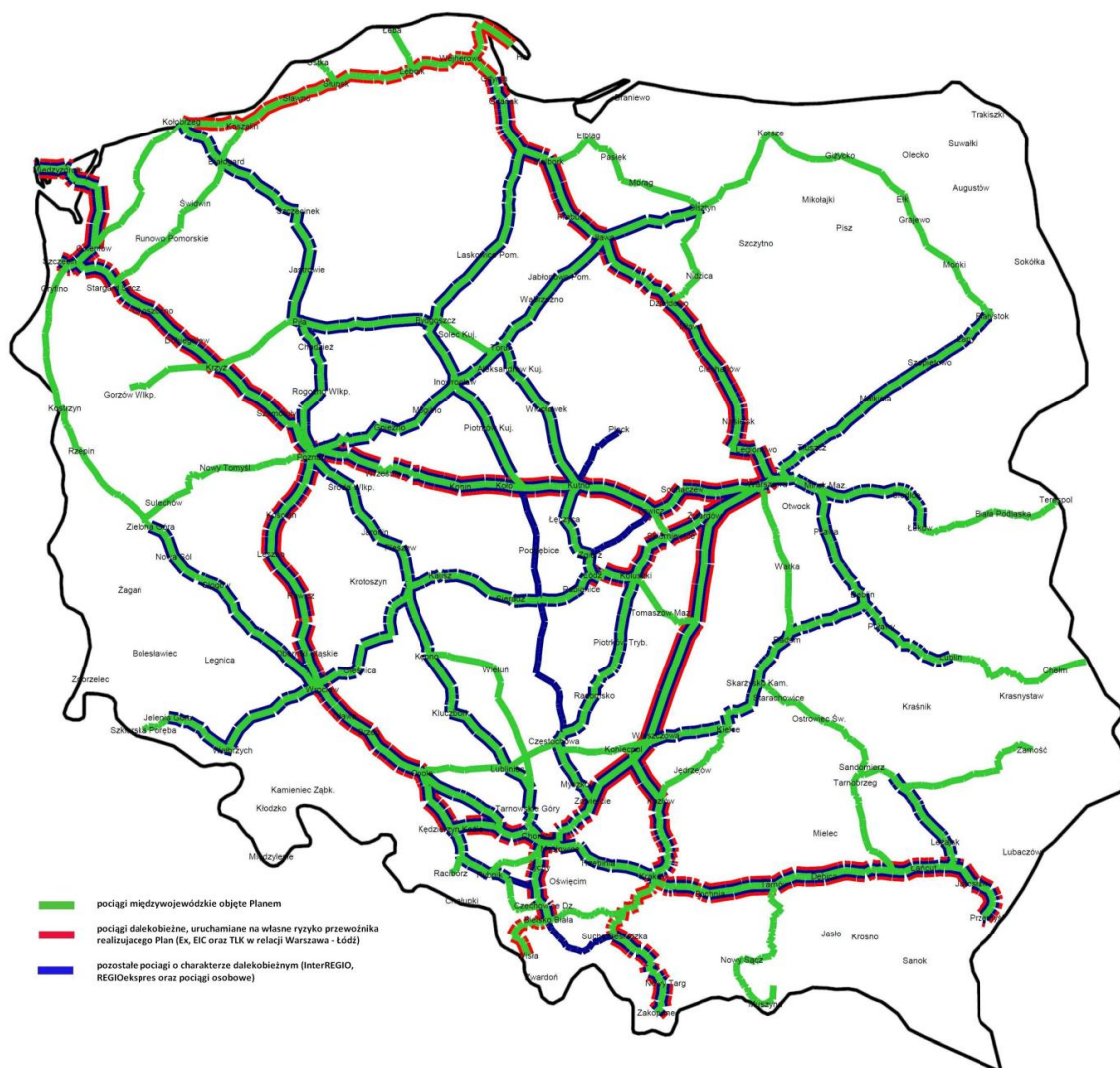
W wariantcie minimalnym, plan zakłada utrzymanie obecnej oferty przewozowej, bez dalszego jej ograniczania. W wariantcie najbardziej prawdopodobnym i maksymalnym, oferta w przewozach krajowych do 2015 r. zostanie rozszerzona o nowe połączenia, ale na obszarze objętym planem nie są one przewidywane.

W planie krajowym przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy Warszawą i miastami wojewódzkimi;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 2 pary na dobę) pomiędzy największą liczbą miast wojewódzkich;
- dążenie do zapewnienia bezpośrednich pociągów (co najmniej 1 para na dobę w sezonie i poza sezonem – w wybrane dni tygodnia) – w połączeniach z miastami uzdrowiskowymi i rekreacyjnymi;
- w przewozach międzynarodowych – zapewnienie co najmniej 1 pary pociągów na dobę pomiędzy Warszawą a stolicami państw sąsiednich;
- dążenie do zapewnienia połączeń pomiędzy stolicami województw przygranicznych a stolicami państw sąsiednich – poprzez system skomunikowań.

¹⁹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dnia 24.02.2014 r.

W planie przyjęto, że dla usprawnienia połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi i miastami powyżej 100 tys. mieszkańców, pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego powinni uwzględniać wymienione w tym dokumencie relacje.



Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, 22 maja 2012, s. 15.

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

W planie wojewódzkim dokonano analizy czynników kształtujących potrzeby przewozowe. Za Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego w sieci osadniczej wyróżniono jako ośrodki ponadregionalne: Wejherowo – wśród ośrodków uzupełniających obszar aglomeracji oraz Rumie i Redę – jako ośrodki krystalizujące sieć osadniczą na obszarach ciągłego zainwestowania. Hel, Jastarnia, Puck i Władysławowo wymienione zostały jako ośrodki ponadgminne.

W analizie transportu kolejowego zwrócono uwagę na dość dobry stan linii kolejowej nr 202 Gdańsk – Gdynia – Wejherowo – Słupsk. W planie wojewódzkim zauważono również, że żegluga przybrzeżna i śródlądowa nie stanowi obecnie znaczącego elementu systemu publicznego transportu zbiorowego, a jej potencjał służy głównie do obsługi ruchu turystycznego pomiędzy miastami aglomeracji trójmiejskiej i Półwyspem Helskim.

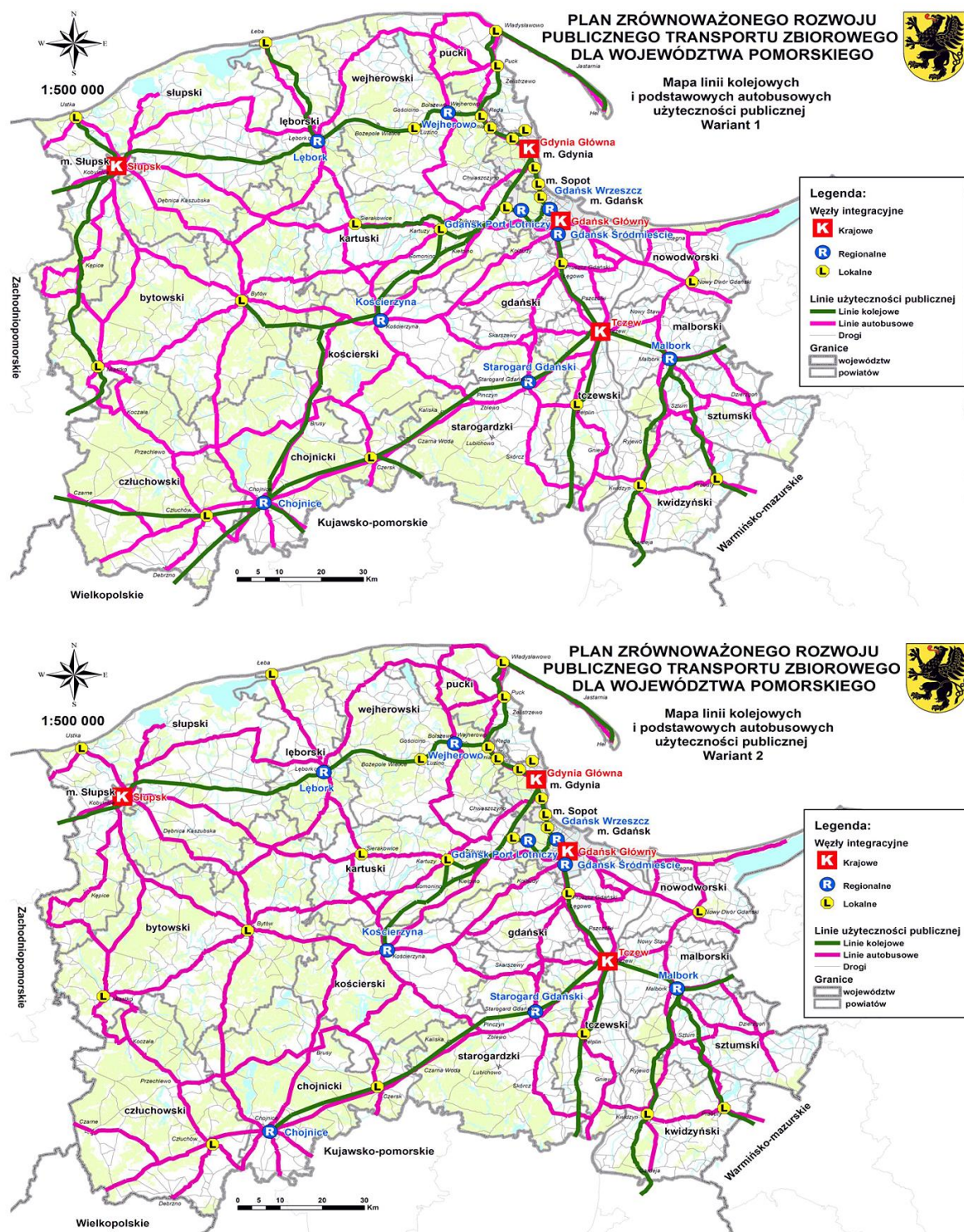
Określając sieć połączeń użyteczności publicznej w planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty rozwoju sieci. Wariant 1 potraktowano jako docelowy – uwzględniono w nim uwarunkowania demograficzne, ekonomiczne, transportowe i techniczne przewidywane w 2025 r., natomiast wariant 2 uznano za bazowy, uwzględniający uwarunkowania w chwili opracowywania dokumentu (2013 r.). Zgodnie z przyjętymi założeniami, szkieletem systemu transportu zbiorowego w województwie pomorskim jest układ linii kolejowych oraz układ węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych zlokalizowanych na tych liniach.

W wyniku analizy linii kolejowych (relacji), przydzielono poszczególne linie do klas związanych z poziomem akceptacji – jako linii użyteczności publicznej. Do klasy A, czyli akceptowanej bez zastrzeżeń, zaliczono linie: Tczew – Gdańsk – Gdynia – Rumia – Reda – Wejherowo oraz Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia. Stanowią one jednocześnie linie szkieletowe.

Linia Hel – Władysławowo – Reda – Gdynia uzyskała klasę B, tzn. że jest akceptowalna, ale wymaga monitorowania i została zakwalifikowana do linii dowozowych. Linia Wejherowo – Góra Pomorska – Rybno uzyskała klasę D1, tzn. że nie jest akceptowalna czasowo (w przypadku zmian popytu należy przeprowadzić ponowną analizę).

Wariant 1 planu wojewódzkiego obejmuje wszystkie linie klas A, B, C i traktowany jest jako wariant docelowy, do którego należy zmierzać. Wariant 2 obejmuje tylko linie akceptowalne klas A i B i jest to wariant bazowy.

Na rysunku 11 przedstawiono ujęte w planie wojewódzkim korytarze transportowe wojewódzkich przewozów pasażerskich. Kolorem zielonym zaznaczono trasy linii kolejowych, a różowym – trasy linii autobusowych.



Rys. 11. Mapy linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1 i 2

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.

Plan wojewódzki określa sieć połączeń autobusowych użyteczności publicznej. Podobnie jak w przypadku kolei, również tutaj dokonano podziału linii na szkieletowe (łącznie ważniejsze ośrodki regionalne I i II rzędu z centralnym ośrodkiem metropolitalnym i między sobą, a także jako uzupełnienie linii kolejowych – tam gdzie ich nie ma lub tam gdzie jest niska częstotliwość kursowania), dojazdowe (łącznie ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające realizację podróży międzypowiatowych) i uzupełniające (łącznie ważniejsze generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi oraz linie sezonowe).

Na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego przyjęto następujące linie autobusowe w wojewódzkich przewozach pasażerskich:

- Wejherowo – Puck (dowozowa);
- Karwia – Puck – Reda/Gdynia (dowozowa);
- Lębork – Krokowa – Puck (dowozowa);
- Wejherowo – Karwia (dowozowa);
- Wejherowo – Kartuzy (dowozowa);
- Władysławowo/Puck – Reda (uzupełniająca);
- Reda – Władysławowo – Hel (uzupełniająca interwencyjna).

Interwencyjna linia autobusowa może być prowadzona równolegle do wybranej linii kolejowej w przypadku wystąpienia ograniczonych możliwości technicznych uruchomienia wymaganej liczby pociągów w niektórych okresach doby oraz w okresach w których maksymalne zapełnienie pociągu nie będzie większe niż 50 osób.

W dniu 16 września 2015 r. Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku opublikował ogłoszenie o zamiarze udzielenia zamówienia w trybie art. 19 ust. 1 pkt 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym na wykonywanie przewozów w drogowych przewozach pasażerskich na 48 liniach komunikacyjnych leżących na terenie województwa pomorskiego, określonych w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” jako linie o charakterze użyteczności publicznej. Dla obszaru powiatów wejherowskiego i puckiego wskazano następujące linie:

- szkieletowe – nie dotyczy obszaru planu;
- dowozowe:
 - nr 14: Sierakowice – Lębork – Łeba;
 - nr 15: Wejherowo – Puck;
 - nr 16: Karwia – Puck – Reda/Gdynia;
 - nr 18: Lębork – Krokowa – Puck;
 - nr 19: Wejherowo – Karwia;

- nr 22: Wejherowo – Kartuzy;
- uzupełniające – nr 32: Władysławowo/Puck – Reda.

Termin składania wniosków dotyczących uzyskania dokumentów lub dostępu do dokumentów wyznaczono na 30 września 2016 r.

Na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego określono w planie wojewódzkim lokalizację kilku węzłów integracyjnych:

- węzeł klasy R (regionalny) – w Wejherowie;
- węzły klasy L (lokalne) – w Luzinie, Redzie, Pucku, Władysławowie i Rumi, a także w Kosakowie (jako przewidziany do urządzenia w przypadku rewitalizacji, przebudowy lub budowy związanej z tym węzłem linii kolejowej);
- przystanki zintegrowane (PZ) w Strzebielinie, Bożympolu Wielkim, Godętowie, Gościcinie, Mrzeżynie, Helu i Jastarni.

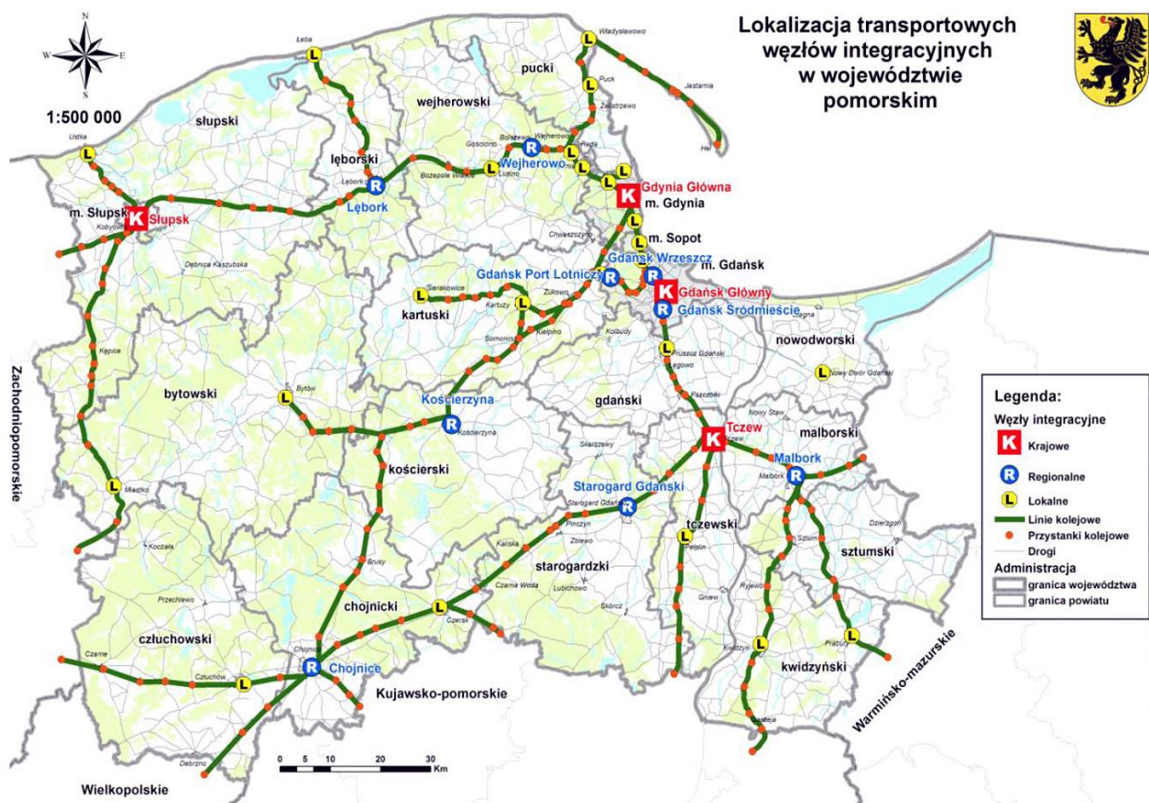
Węzeł regionalny obejmuje swoim zasięgiem kilka powiatów i umożliwia integrację w zakresie transportu kolejowego, autobusowego regionalnego, miejskiego i indywidualnego. Infrastrukturę takiego węzła powinny stanowić: dworzec kolejowy, regionalny dworzec autobusowy w bezpośrednim sąsiedztwie, przystanki transportu miejskiego, odpowiedniej wielkości (minimum 50 miejsc) parkingi P+R, B+R i K+R oraz poczekalnia z funkcjami gastronomicznymi.

W lokalnym węźle integracyjnym, który obejmuje swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy – umożliwiając integrację transportu kolejowego z autobusowym i indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z indywidualnym – powinny się znaleźć dworzec albo przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R, K+R).

Przystanek zintegrowany to wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne. Jego infrastrukturę powinny stanowić przystanek kolejowy lub autobusowy oraz parkingi samochodowe i rowerowe (P+R, B+R).

Za takim podejściem do planowania systemu transportowego przemawia założenie, że cała struktura sieciowa systemu transportowego województwa opiera się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych.

Na rysunku 12 przedstawiono lokalizację istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.



Rys. 12. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim

Źródło: *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.*

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

Obszar powiatów wejherowskiego i puckiego obejmują także dwa plany transportowe dotyczące sieci komunikacji miejskiej:

- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014-2025” – przyjęty uchwałą nr XL/815/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 lutego 2014 r.;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Wejherowa i Gmin objętych porozumieniem komunalnym na lata 2013-2025”, przyjęty uchwałą nr VIK/XXXVI/428/2013 Rady Miasta Wejherowa z dnia 5 listopada 2013 r.

Obydwa wymienione plany są dokumentami dla komunikacji miejskiej, w której – z racji braku możliwości uzyskiwania refundacji strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych (w odniesieniu do wyszczególnionych w planie transportowym linii) – sieci komunikacyjne określono bardzo ogólnikowo, nie precyzując konkretnych linii.

Zgodnie z § 5 ust. 4 Rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego z dnia 25 maja 2011 r., wydanego na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r., w przewozach o charakterze użyteczności publicznej wykonywanych w komunikacji miejskiej można odstąpić od sporządzenia części graficznej planu transportowego. Ze względu na specyfikę funkcjonowania komunikacji miejskiej, z często występującą koniecznością wprowadzania bieżących zmian w trasach linii, w celu zapewnienia odpowiedniej elastyczności sieci komunikacyjnej, szybko reagującej na zmieniający się popyt i zmieniające się specyficzne wymagania pasażerów, z reguły odstępuje się również od szczegółowego określenia tras linii, na których mają się odbywać przewozy o charakterze użyteczności publicznej. W planie transportowym określony zostaje jedynie obszar, na którym w okresie planowania będzie funkcjonowała dana sieć komunikacji miejskiej. Takie rozwiązanie zastosowano w obydwu wymienionych planach transportowych – dla sieci gdyńskiej i wejherowskiej komunikacji miejskiej. W związku z powyższym, przyjmuje się założenie, że zakres merytoryczny przewozów regulowanych niniejszym planem będzie rozłączny z zakresem przewozów w ramach gdyńskiej i wejherowskiej komunikacji miejskiej – na obszarach określonych odpowiednimi planami transportowymi.

3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

3.1. Struktura podróży

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

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

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

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

W planie wojewódzkim ocenę i prognozę potrzeb przewozowych przeanalizowano dla różnych scenariuszy i wariantów. Założono trzy scenariusze – pesymistyczny, umiarkowany (realistyczny) i optymistyczny. Przyjęto jednocześnie trzy warianty modelowania: wariant stagnacji (braku aktywności w rozwoju i usprawnianiu sieci transportowej), który służy jako bazowy do porównań oraz warianty 1 i 2 – różniące się zasięgiem sieci kolejowej i autobusowej. Analizę przeprowadzono dla czterech okresów (lat): 2012 (stan istniejący w chwili opracowania planu wojewódzkiego), 2015 (okres przejściowy), 2020 (pierwszy okres funkcjonowania planu wojewódzkiego) i 2025 (okres końcowy).

Zawarte w planie wojewódzkim prognozy dotyczą wprowadzie podróży międzypowiatowych, jednak model ten można przenieść również na sieć przewozów powiatowych, ponieważ czynniki demograficzne, gospodarcze czy związane z motoryzacją indywidualną, są – jako determinanty podejmowanych decyzji – zbliżone dla obydwu tych rodzajów przewozów.

Udział podróży transportem zbiorowym w okresie bazowym określono na poziomie 27,1%. W horyzoncie roku 2025 – przy założeniu scenariusza umiarkowanego – udział ten może wzrosnąć do 28,4% (wariant 1) lub 27,7% (wariant 2). W przypadku braku działań (wariant stagnacji) – spadnie natomiast do 22,3%. W scenariuszu optymistycznym udział

transportu zbiorowego może wynieść nawet 29,9% (wariant 1) lub 28,5% (wariant 2), a w scenariuszu pesymistycznym – 25,8% (wariant 1) lub 24,2% (wariant 2).

Przewiduje się w związku z tym, że nastąpi wzrost pracy przewozowej (drogi przebytej transportem zbiorowym przez podróżnych) nawet o 26,6% – do wartości 1,62 mld paskm, a liczba podróży wyniesie 57,1 mln (wzrost o 26% w stosunku do wariantu bazowego).

W rezultacie, uzyskane zostanie zmniejszenie natężenia ruchu na trasach dojazdowych do Trójmiasta i do ośrodków regionalnych. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (wg szacunków, liczba wypadków może zmniejszyć się o 2% – co spowoduje oszczędności rzędu 150 mln zł rocznie). Zmniejszenie emisji spalin może wynieść ok. 3,5%.

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

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

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

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy komunikacją zbiorową w powiatach wejherowskim i puckim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości i gmin objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- ruchliwości komunikacyjnej mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, zwłaszcza częstotliwości i godzin kursowania;
- wielkości oferty przewozowej, przede wszystkim w zakresie dostępności połączeń;
- dostępności parkingów i wysokości ewentualnych opłat za parkowanie samochodów osobowych.

Z uwagi na stale rosnące wykorzystanie w podróżach samochodów osobowych, oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia przez organizatorów transportu publicznego odpowiednich działań – zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

W ujęciu funkcjonalnym, podejmowane działania w zakresie kształtowania oferty przewozowej powinny obejmować dostosowanie do potrzeb mieszkańców jej poszczególnych elementów, identyfikowanych jako postulaty przewozowe. Jak wynika z przeprowadzonych badań marketingowych, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji zbiorowej ponadgminnej realizowanej w granicach powiatów wejherowskiego i puckiego zalicza się: zwiększenie częstotliwości (liczby połączeń), przy dogodnych dla mieszkańców godzinach kursowania (obejmujących możliwie szeroki zakres godzinowy).

W ujęciu marketingowym, oferta przewozowa komunikacji powiatowej powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, informacji i reklamy, gwarantujących jej odpowiednie dostosowanie do potrzeb pasażerów.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, zwłaszcza stwarzająca coraz lepsze warunki do podróżowania samochodem osobowym, zawsze powoduje zmniejszenie popytu w pasażerskim transporcie zbiorowym. W interesie organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30%

transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę powiatu, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi transportu publicznego w powiatach wejherowskim i puckim, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – wzrost liczby mieszkańców obu powiatów (o około 11% do 2025 r.). Prognozy GUS przewidują spadek liczby mieszkańców w miastach powiatu puckiego, przy jednoczesnym wzroście liczby mieszkańców w pozostałych gminach wiejskich. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych pomiędzy miastami i gminami.

Liczba osób uczących się wzrośnie (o 15% w mieście i o 13% na wsi). Liczba osób w wieku produkcyjnym zmaleje w miastach o 2%, a w gminach wiejskich wzrośnie o 17%, skutkując w obu powiatach wzrostem o 7%. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – na całym obszarze obu powiatów ich liczba wzrośnie, aż o 73%, a charakteryzują się oni najniższą ruchliwością komunikacyjną.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miast na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatów na poziomie 1,8, w tabeli 15 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2020 r. i 2025 r.

Założono, m.in. na podstawie badań zachowań komunikacyjnych wykonanych na potrzeby wojewódzkiego planu transportowego, że 34% podróży odbywa się w granicach gminy. Spośród pozostałych – 41% odbywa się w granicach powiatu, a 25% poza powiat.

W szacunkach przyjęto również, że z wykorzystaniem powiatowych przewozów pasażerskich, odbywać się będzie 10% podróży ponadpowiatowych (będą to dojazdy do miejsc przesiadkowych).

Założono także, że udział komunikacji autobusowej w podróżach wyniesie 12% liczby wszystkich podróży ponadgminnych, ale z tego 5% realizowane będzie za pomocą komunikacji miejskiej (pozostałe podróże realizowane będą samochodem osobowym, koleją, motocyklem, rowerem, pieszo, itp.).

Tab. 15. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Gminy wiejskie		Razem powiaty	
	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.	2020 r.	2025 r.
Podróże ogółem	117,88	120,20	96,00	102,16	213,87	222,37
– w tym poza gminę	77,80	79,33	63,36	67,43	141,16	146,76
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	39,68	40,46	32,31	34,39	71,99	74,85
– w tym komunikacją autobusową	2,78	2,83	2,26	2,41	5,04	5,24

Źródło: opracowanie własne.

Ponadgminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, wojewódzkimi przewozami autobusowymi, komunikacją miejską (w zakresie pozamiejskim) oraz powiatową komunikacją autobusową – organizowaną przez powiat.

Niekorzystny wpływ na popyt na usługi transportu zbiorowego będzie mieć prognozowany rozwój motoryzacji indywidualnej. Ewentualne nieuruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich na obszarze powiatów wejherowskim i puckim, przy ciągłym wzroście udziału przewozów indywidualnych, będzie skutkowało silnym ograniczaniem zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej.

Od 1 stycznia 2017 r. zmienia się system refundacji ulg ustawowych z tytułu utraty przychodów, spowodowanej stosowaniem uprawnień pasażerów do ulg określonych ustawami.

Rekompensata z tytułu utracenia przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych jest co do zasady pokrywana z budżetu państwa. Aktualnie, rekompensatę może otrzymywać przewoźnik drogowy, świadczący legalnie (na podstawie otrzymanego zezwolenia) regularne usługi przewozowe – po spełnieniu określonych warunków formalnych i podpisaniu umowy z urzędem marszałkowskim.

Od 1 stycznia 2017 r. przewóz osób w zakresie publicznego transportu zbiorowego nie będzie wymagać uzyskania zezwolenia. Drogowy przewóz osób, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej, przedsiębiorca będzie mógł wykonywać już po zgłoszeniu o zamiarze wykonywania takiego przewozu do organizatora (jednostki samorządu terytorialnego) – właściwego ze względu na obszar lub zasięg przewozów – i wydaniu przez tego organizatora potwierdzenia zgłoszenia przewozu. Transport drogowy osób w Polsce ulegnie więc liberalizacji.

Przewoźnik, świadczący usługi na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu, nie będzie mógł uzyskiwać rekompensaty udzielanych ulg ustawowych.

W nowych uregulowaniach prawnych rekompensatę otrzymywać będzie nie przewoźnik, ale organizator, który następnie wypłaci ją operatorowi publicznego transportu zbiorowego, czyli podmiotowi, który na jego zlecenie, zgodnie z umową zawartą w trybie przewidzianym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, świadczyć będzie usługi przewozowe. Przewozy te muszą być ogólnodostępne (otwarte dla mieszkańców).

Wprowadzana z dniem 1 stycznia 2017 r. zmiana warunków otrzymywania rekompensaty z tytułu stosowania ulg ustawowych, jest znacząca. Aby dotychczasowy przewoźnik otrzymał taką rekompensatę, musi stać się operatorem – mieć podpisaną umowę na realizację przewozów z organizatorem. Z kolei umowa taka może obejmować tylko linie komunikacyjne lub sieć komunikacyjną, które są zamieszczone w planie transportowym, w tym w jego załączniku graficznym.

Zmiana w sposobie przyznawania rekompensaty spowoduje znaczące zmiany w funkcjonowaniu transportu publicznego. Dla obsługiwanych przez przewoźników linii komunikacyjnych ze znacznym udziałem pasażerów posiadających prawo do ulg ustawowych, np. linii, z których korzysta młodzież dojeżdżająca do szkół, udział rekompensaty z tytułu utraconych przychodów jest istotny. Aktualnie, w skali kraju udział ten stanowi – w zależności od regionu – od około jednej trzeciej do jednej czwartej całości przychodów przewoźników świadczących usługi na liniach komunikacji zwykłej.

W przewozach, które stanowią dedykowane gminne dowozy dzieci do szkół, ogólnodostępne tylko w celu pozyskania rekompensaty, jej udział w przychodach sięga 49%, wynikając z wymiaru ulgi przysługującej przy zakupie biletów miesięcznych uczniom do ukończenia gimnazjum lub szkoły ponadpodstawowej lub ponadgimnazjalnej (publicznej) – nie dłużej niż do ukończenia 24. roku życia. W uproszczeniu można więc stwierdzić, że w tych przewozach budżet państwa w połowie pokrywa ich koszt.

Wg danych przewoźników, przeciętnie w skali kraju linie lokalne obsługiwane dostosowanym do potrzeb osób niepełnosprawnych nowoczesnym taborem niskopodłogowym lub niskowejściowym, o znacznie niższej od przeciętnej w branży średniej wieku taboru, wykazują już w obecnych uwarunkowaniach deficytowość.

Nieznaczną rentowność (co najwyżej kilkuprocentową) wykazują natomiast linie lokalne obsługiwane autobusami zdecydowanie mniej komfortowymi – przeważnie wyeksploatowanymi już autosanami H9-21 – lub kilkudziesięcioletnimi autobusami importowanymi z Europy Zachodniej.

W lepszej sytuacji są też przewoźnicy eksploatujący mniej kosztowne w utrzymaniu „busy” – pojazdy o mniejszej pojemności pasażerskiej i niższym komforcie podróży, wynikającym z samej konstrukcji pojazdu – zaadoptowanego przez producenta do przewozu osób samochodu dostawczego lub ciężarowego.

Hipotetyczny brak refundacji ulg ustawowych spowodowałby sytuację, w której w skali kraju większość linii lokalnych charakteryzowałaby się znaczącym deficytem (szacowanym na około 30% kosztów świadczonych usług).

Organizator powiatowych lub wojewódzkich przewozów pasażerskich może odpowiednio zareagować, włączając takie linie do sieci, na której planuje zorganizowanie przewozów, czyli umieścić je w planie transportowym i w załączniku graficznym do planu. Wówczas, po 1 stycznia 2017 r., wybrany przez niego operator będzie mógł wystąpić o rekompensatę. Możliwości takiej nie będzie miał organizator komunikacji miejskiej.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym w powiatach wejherowskim i puckim – w wymiarze nie mniejszym niż o dalsze 15% w okresie planistycznym w stosunku do stanu obecnego.

Wyniki badań marketingowych wskazują na korelację wzrostu dostępności i częstotliwości kursowania pojazdów transportu zbiorowego z wielkością popytu. Wzrost dostępności (nowe trasy, większa gęstość przystanków) skutkuje najczęściej określonym wzrostem popytu. Wskaźniki elastyczności wskazują, że np. zmniejszenie odległości do przystanku charakteryzuje się stopą elastyczności na poziomie -0,5, co oznacza, że skrócenie odległości dojścia do miejsca świadczenia usług komunikacji zbiorowej o 10% może spowodować wzrost popytu o 5%²⁰. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w powiatach wejherowskim i puckim, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

²⁰ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

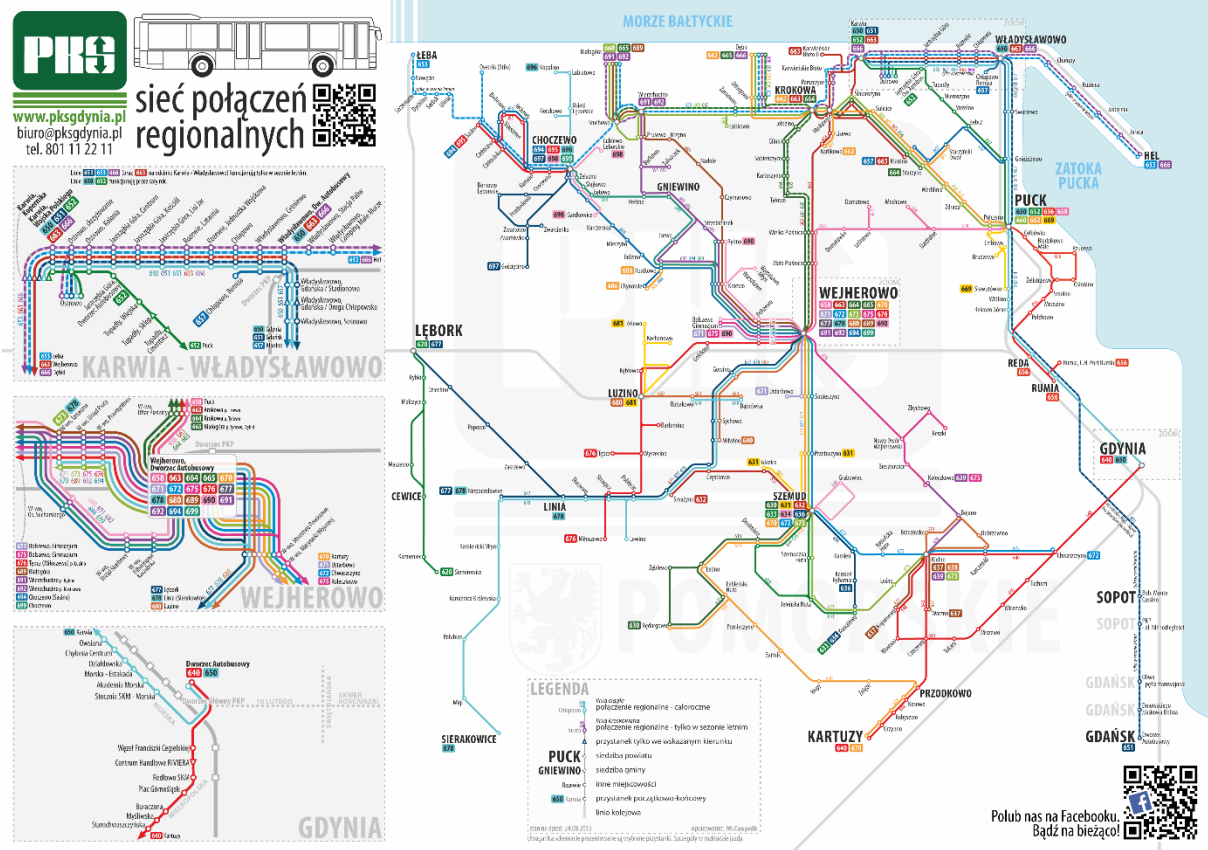
3.3. Prognoza podaży

Na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym.

Najwięcej linii funkcjonuje w ramach sieci komunikacyjnej Pomorskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. Linie te obejmują obszar powiatów wejherowskiego i puckiego, a pojedyncze z nich obsługują również połączenia z sąsiednimi miastami i powiatami (Gdynia, Sopot, Gdańsk, Kartusy, Sierakowice, Lębork i Łeba). Zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydają różne organy – gminy, powiaty i województwo. Linie PKS Sp. z o.o. w Gdyni mają oznaczenia handlowe w postaci trzycyfrowej numeracji rozpoczynającej się cyfrą „6”. Przebieg tych linii w formie graficznej przedstawiono na rysunku 13, a ich zestawienie – wraz z liczbą kursów – w tabeli 16.

Charakterystyczną cechą oferty przewozowej PKS Sp. z o.o. w Gdyni jest oznakowanie handlowe poszczególnych linii. Oznakowanie handlowe linii komunikacji regionalnej (numeryczne, literowe lub hasłem promocyjnym), jest w Polsce – w przeciwieństwie do większości innych krajów europejskich – dość rzadko praktykowane. Podstawową funkcją oznakowania linii jest identyfikacja usługi w świadomości konsumentów, mająca przede wszystkim na celu utrwalenie pozytywnych jej właściwości, ale także ułatwiająca dokonanie wyboru przez konsumenta najwłaściwszej dla niego usługi na rynku konkurencyjnym. Liczne doświadczenia przewoźników w zakresie oznakowywania linii komunikacji regionalnej, zarówno krajowe, jak i zagraniczne, jednoznacznie dowodzą, że konsekwentne stosowanie ułatwiającego identyfikację usługi przewozowej oznakowania liniowego zwiększa jej efektywność ekonomiczną.

Wybór sposobu oznakowania linii pozostaje wyłącznie w gestii jej organizatora, gdyż obecnie obowiązujące w Polsce regulacje prawne w zakresie wydawania zezwoleń na wykonywanie drogowych przewozów osób nie nakładają na ubiegających się o zezwolenie przewoźników obowiązku sprecyzowania oznakowania handlowego, z jakim na danej linii realizowane będą przewozy. Stosowane przez organy wydające zezwolenia i przewoźników regionalnych programy komputerowe nadają wprawdzie poszczególnym połączeniom wielocyfrowe numery linii, ale numery te mają służyć wyłącznie identyfikacji poszczególnych rekordów w bazach danych, a nie stanowić rozpoznawalne logo danego segmentu podaży usług przewozowych.



**Rys. 13. Schemat połączeń komunikacyjnych
Pomorskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Gdyni**

Źródło: www.pksgdynia.pl, dostęp: 15.09.2015 r.

**Tab. 16. Połączenia wykonywane w ramach sieci PKS Sp. z o.o. w Gdyni
na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 15 września 2015 r.**

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
630	Szemud – Donimierz – Łebno – Zęb-lewo – Łebno – Łebieńska Huta – Będargowo – Zęb- lewo	PKS Gdynia	14	-	-
631	Szemud – Głazica – Częstkowo – Głazica – Szemud – Przetoczyno	PKS Gdynia	8	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
632	Szemud – Głazica – Częstkowo – Szeperia – Częstkowo – Smażyno	PKS Gdynia	9	-	-
633	Szemud – Donimierz – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Jeleńska Huta – Kowalewo – Leśno – Kowalewo – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Szemud	PKS Gdynia	5	-	-
634	Szemud – Grabowiec – Szemud	PKS Gdynia	5	-	-
636	Szemud – Kamień – Kowalewo	PKS Gdynia	9	-	-
637	Kielno – Warzno – Rębiska – Leśno	PKS Gdynia	10	-	-
638	Kielno – Dobrzewino – Karczemki – Dobrzewino – Bojano – Kielno	PKS Gdynia	3	-	-
639	Koleczkowo – Bojano – Kielno – Kieleńska Huta – Kamień – Szemud	PKS Gdynia	4	-	-
640	Kartuzy – Grzybno – Kobysewo – Kosowo – Przodkowo – Kawle – Tokary – Czeczewo – Tokary – Czeczewo – Kłosowo – Kłosówko – Leśno – Rębiska – Warzno – Kielno – Dobrzewino – Karczemki – Chwaszczyno – Gdynia	PKS Gdynia	16	6	-
650	Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo – Swarzewo – Gnieźdźewo – Puck – Celbowo – Brudzewo – Sławutówko – Widlino – Rekowo – Reda – Rumia – Gdynia	PKS Gdynia	58	36	22
651	Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo – Swarzewo – Puck – Sopot – Gdańsk	PKS Gdynia	kursy tylko w sezonie letnim		
652	Puck – Gnieźdźewo – Łebcz – Strzelno – Mieroszyno – Czarny Młyn – Tupadły – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia	PKS Gdynia	31	14	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
653	Hel – Jurata – Jastarnia – Kuźnica – Chałupy – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia – Karwieńskie Błoto – Krokowa – Odargowo – Dębki – Żarnowiec – Wierzchucino – Białogóra – Choczewo – Sasino – Osetnik – Sarbsk – Łeba	PKS Gdynia	kursy tylko w sezonie letnim		
656	Puck – Celbówko – Bładzikowo Małe – Rzućewo – Osłonino – Żelistrzewo – Smolno – Mrzezino – Połchowo – Rekowo – Reda – Rumia	PKS Gdynia	26	12	-
657	Chłapowo – Władysławowo – Swarzewo – Gnieźdźewo – Łebcz – Starzyński Dwór – Starzyno – Kłanino	PKS Gdynia	4	-	-
658	Wejherowo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Domatówko – Leśniewo – Domatowo – Leśniewo – Darzłubie – Mechowo – Darzłubie – Połczyno – Puck	PKS Gdynia	27	14	8
660	Puck – Połczyno – Zdrada – Werblinia – Starzyno – Kłanino – Sulicice – Sławoszyno – Minkowice – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki – Odargowo – Żarnowiec – Lubkowo – Wierzchucino – Prusewo – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	18	12	-
662	Puck – Połczyno – Zdrada – Werblinia – Starzyński Dwór – Starzyno – Kłanino – Sulicice – Sławoszyno – Minkowice – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki	PKS Gdynia	7	-	-
663	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Karlikowo – Lisewo – Minkowice – Krokowa – Sulicice – Kłanino – Sławoszyno – Karwieńskie Błoto – Karwia	PKS Gdynia	17	7	6

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
664	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Kartoszyno – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa	PKS Gdynia	10	6	-
665	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Kartoszyno – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki – Odargowo – Żarnowiec – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	kursy tylko w sezonie letnim		
666	Hel – Jurata – Jastarnia – Kuźnica – Chałupy – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia – Karwieńskie Błoto – Parszczyce – Minkowice – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki	PKS Gdynia	kursy tylko w sezonie letnim		
669	Sławutówko – Brudzewo – Celbowo – Połczyń – Puck	PKS Gdynia	-	-	4
670	Wejherowo – Biała – Sopieszyno – Przetoczyno – Szemud – Donimierz – Łebno – Łebieńska Huta – Będargowo – Łebieńska Huta – Pomieczyno – Barwik – Hopy – Załęże – Przodkowo – Kosowo – Kobysewo – Grzybno – Kartuzy	PKS Gdynia	28	16	6
671	Ustarbowo – Sopieszyno – Biała – Wejherowo – Bolszewo	PKS Gdynia	4	-	-
672	Chwaszczyno – Karczemki – Dobrzewino – Kielno – Kieleńska Huta – Kamień – Szemud	PKS Gdynia	24	10	8
673	Kielno – Leśno – Kowalewo – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Szemud	PKS Gdynia	11	-	-
675	Bolszewo – Wejherowo – Nowy Dwór Wejherowski – Zbychowo – Reszki – Zbychowo – Nowy Dwór Wejherowski – Bieszkowice – Cierznia – Piekiełko – Koleczkowo	PKS Gdynia	17	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
676	Wejherowo – Bolszewo – Gościcino – Nowe Kębłowo – Kębłowo – Luzino – Barłomino – Wyszecino – Tępcz – Wyszecino – Zajączkowo – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Miłoszewo	PKS Gdynia	21	10	-
677	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Sychowo – Milwińska Huta – Milwino – Częstkowo – Smażyno – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Tłuczewo – Linia – Niepoczołowice – Zakrzewo – Popowo – Dziechno – Lębork	PKS Gdynia	14	6	-
678	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Robakowo – Sychowo – Milwińska Huta – Milwino – Częstkowo – Smażyno – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Tłuczewo – Linia – Niepoczołowice – Kamienica – Pałubice – Migi – Sierakowice	PKS Gdynia	18	10	8
680	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Robakowo – Luzino – Robakowo – Dąbrówka – Sychowo – Milwińska Huta – Milwino	PKS Gdynia	11	-	-
681	Zełewo – Kochanowo – Kębłowo – Nowe Kębłowo – Luzino	PKS Gdynia	19	-	-
686	Chynowie – Młót – Kostkowo	PKS Gdynia	11	-	-
689	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Opalino – Czymanowo – Nadole – Brzytno – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	4	-	-
690	Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Warszkowski Młyn – Warszkowo – Kniewo – Rybno	PKS Gdynia	6	-	-
691	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Gniewino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	13	7	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
692	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	13	5	-
694	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Kniewo – Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Młót – Chynowie – Kostkowo – Tadzino – Mierzyno – Gardkowie – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo	PKS Gdynia	28	14	-
694	Sasino – Ciekocino – Ciekocinko – Kurowo – Choczewko – Choczewo	PKS Gdynia	17	-	-
695	Sasino – Ciekocino – Słajszewo – Biebrowo – Jackowo – Kurowo – Choczewko – Choczewo	PKS Gdynia	15	10	8
696	Choczewo – Kierzkowo – Osieki Lęborskie – Lubiatowo – Kopalino	PKS Gdynia	18	-	-
697	Choczewo – Żelazno – Zwartowo – Zwartienko – Gościęcino – Zwartówko – Zwartowo – Borowo Lęborskie – Przebendowo – Żelazno – Choczewo	PKS Gdynia	8	-	-
698	Gardkowie – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo – Lublewko – Choczewo – Żelazno – Słajkowo – Łętowo – Gardkowie	PKS Gdynia	9	-	-
699	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo	PKS Gdynia	-	-	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Oprócz sieci linii PKS Sp. z o.o. w Gdyni, obszar powiatów wejherowskiego i puckiego obsługują również linie innych przewoźników – najczęściej bez oznakowania handlowego w postaci numeru linii udostępnionego pasażerom. Zestawienie tych linii, z podziałem na organy wydające zezwolenia, przedstawiono odpowiednio w tabelach 17, 18 i 19.

Tab. 17. Powiatowe przewozy pasażerskie na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 15 września 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
-	Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Boszke	kursy tylko w sezonie letnim		
4	Krokowa – Minkowice – Sławoszyno – Sulicice – Kłanino – Starzyno – Radoszewo – Parszkowo – Radoszewo – Starzyno – Kłanino – Połchówko – Czechy – Świecino – Krokowa	Kosiróg	7	-	-
R2211-020	Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Celbowo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Lewandowski	kursy tylko w sezonie letnim		
R2211-023	Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Olimpic	kursy tylko w sezonie letnim		
R2211-022	Puck – Połczyno – Zdrada – Werblinia – Starzyno – Kłanino – Sulicice – Sławoszyno – Minkowice – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Żarnowiec – Lubkowo – Wierzchucino – Prusowo – Brzyno	RL Trans	14	-	-
R2211-005	Karwieńskie Błoto Drugie – Karwieńskie Błoto Pierwsze – Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo	RL Trans	kursy tylko w sezonie letnim		
R2211-019	Puck – Gnieźdźewo – Łebcz – Strzelno – Mieroszyno – Tupadły – Jastrzębia Góra	Rott	7	-	-
R2211-017	Puck – Gnieźdźewo – Swarzewo – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia	Rott	12	6	-
R2211-018	Puck – Błądzikowo Małe – Rzucewo – Osłonino – Żelistrzewo – Smolno – Mrzezino – Połchowo	Rott	6	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
-	Choczewo – Żelazno – Słajkowo – Łętowo – Gardkowiec – Karczemka – Mierzyno – Gniewino – Lisewo – Tadzino – Kostkowo – Rybienko – Rybno – Zamostne – Bolszewo – Wejherowo	Fetta	14	6	-
-	Kopalino – Lubiatowo – Osieki – Lublewko – Choczewo – Żelazna – Słajkowo – Łętowo – Karczemka – Mierzyno – Tadzino – Kostkowo – Rybienko – Zamostne – Bolszewo – Wejherowo	Karczmarczyk-Fetta	16	14	4
R2215-001	Sasino – Ciekocino – Ciekocinko – Słajszewo – Biebrowo – Jackowo – Kurowo – Choczewko – Choczewo – Żelazna – Słajkowo – Łętowo – Karczemka – Mierzyno – Tadzino – Kostkowo – Rybienko – Zamostne – Bolszewo – Wejherowo	Karczmarczyk-Fetta	10	6	-
IV	Łęczyce – Kisewo – Pużyce – Brzeźno Lęborskie – Łęczyce – Dzieścielec – Rozłazino – Godętowo – Wielistowo – Bożepole Wielkie – Bożepole Małe – Strzebielino – Kębłowo – Gościcino – Wejherowo	Turzyński	2	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 18. Gminne przewozy pasażerskie na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 30 sierpnia 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
1	Krokowa – Lisewo – Karlikowo – Lubocino – Karlikowo – Tyłowo – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa	Kosiróg	8	-	-
2	Krokowa – Łętowice – Szary Dwór – Karwieńskie Błoto – Parszczyce – Krokowa	Kosiróg	11	-	-
3	Krokowa – Lisewo – Krokowa	Kosiróg	3	-	-
5	Dębki – Odargowo – Lubkowo – Żarnowiec – Krokowa	Kosiróg	10	-	-
6	Białogóra – Słuchowo – Wierzchucino – Prusowo – Brzyno – Wierzchucino	Kosiróg	13	-	-
GD 03	Kętrzyno – Osiek – Tłuczewo – Strzecz – Polygon – Linia – Niepoczołowice – Linia – Folwark – Zakrzewo	Balcerak	17	1	1
GD 04	Smażyno – Lewino – Lewinko – Pobłocie – Strzecz – Miłoszewo – Głodnica	Balcerak	8	-	-
I	Łęczyce – Witków – Chrzanowo – Wysokie – Dąbrowa Brzezińska – Kaczkowo – Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce	Turzyński	7	-	-
II	Łęczyce – Brzeźno Lęborskie – Świchowo – Puzyce – Brzeźno Lęborskie – Kisewo – Strzelecino – Kisewo – Łęczyce	Turzyński	5	-	-
III	Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce – Wielistowo – Węgoria – Dąbrówka Wielka – Godętowo – Łęczyce	Turzyński	5	-	-
V	Wielistowo – Bożepole Wielkie – Bożepole Małe – Bożepole Wielkie – Chmieleniec – Bożepole Wielkie	Turzyński	1	-	-
VI	Bożepole Wielkie – Łówcz Górny – Paraszyno – Strzebielino – Bożepole Małe – Bożepole Wielkie – Wielistowo	Turzyński	4	-	-
-	Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo	Lewicki	7	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
-	Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Tupadły – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo	Lewicki	9	-	-
03/2014	Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia	Rott	kursy tylko w sezonie letnim		

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tab. 19. Wojewódzkie przewozy pasażerskie na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 15 września 2015 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
-	Lębork – Dziechno – Popowo – Zakrzewo – Linia – Niepoczołowice	Andrzejczak	10	4	-
22658	Lębork – Dziechno – Popowo – Zakrzewo – Linia – Niepoczołowice – Kamienicki Młyn – Kamienica Królewska – Pałubice – Migi – Sierakowice	Andrzejczak	2	-	-
22661	Lębork – Godętowo – Łęczyce – Godętowo – Rozłazino – Nawcz	Balcerak	7	3	1
22660	Lębork – Dzieścielec – Kętrzyno – Nawcz – Rozłazino	Balcerak	6	4	3
22642	Lębork – Nowa Wieś – Kębłowo – Kisewo – Brzeźno – Świechowo – Świechówko – Zwartówko – Zwartowo – Żelazna – Choczewo	Boguś-Bus	14	6	4
22279	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Wildlino – Sławutówko – Brudzewo – Celbowo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Boszke	13	12	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
-	Łeba – Charbrowo – Wicko – Choczewo – Wejherowo – Gdynia (przyspieszona)	Frankowski	kursy tylko w sezonie letnim		
22267	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Celbowo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra	Janiuk	12	6	6
22262	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Lamorska	6	6	6
22263	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Celbowo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Lewandowski	8	6	6
22268	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Celbowo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra	Lewandowski	9	6	6
22282	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Milewczyk	12	12	12
-	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra	Milewczyk	8	-	-
22281	Gdynia – Rumia – Reda – Rekowo Górne – Widlino – Sławutówko – Brudzewo – Puck – Swarzewo – Władysławowo – Chałupy – Kuźnica – Jastarnia – Jurata – Hel	Olimpic	14	-	-
22645	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Kębłowo – Kisewo – Strzelecino – Kisewo – Rekowo Lęborskie – Brzeźno Lęborskie – Karlikowo Lęborskie – Tawęcino – Bąsewice	PKS Słupsk	1	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22653	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Garczegorze – Łebień – Kopaniewo – Zdrzewno – Maszewko – Wojciechowo – Strzeszewo – Borkowo Lęborskie – Przebendowo – Żelazno – Choczewo	PKS Słupsk	3	-	-
22643	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Garczegorze – Łebień – Kopaniewo – Zdrzewno – Maszewko – Strzeszewo – Borkowo Lęborskie – Wojciechowo – Maszewko – Roszczyce – Bargędzino – Ulinia – Sasino – Ciekocino – Ciekocinko – Kurówo – Choczewko – Choczewo	PKS Słupsk	1	-	-
22644	Lębork – Lubowidz – Godętowo – Łęczyce – Kaczkowo – Dąbrowa Brzezińska – Wysokie – Chrzanowo – Puzyce – Brzeźno Lęborskie – Rekowo Lęborskie – Kisewo – Strzelęcino – Kisewo – Kębłowo – Nowa Wieś Lęborska – Lębork	PKS Słupsk	1	-	-
22656	Lębork – Dzieścielec – Dziechno – Popowo – Okalice – Popowo – Zakrzewo – Linia – Niepoczłowice	PKS Słupsk	6	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

W tabelach 17-19, w celu zachowania wymaganej czytelności treści, zastosowano skrócone nazwy poszczególnych przewoźników. Pełne nazwy i dane adresowe przewoźników są następujące:

- **Andrzejczak** – „Boguś-Bus” Przewóz Osób Bogusław Andrzejczak, ul. Słoneczna 6, 84-300 Lębork;
- **Balcerak** – Przewozy Autobusowe J. Balcerak & B. Balcerak, ul. Leśna 1, 84-219 Rozłazino;
- **Boguś-Bus** – Boguś-Bus Sp. z o.o., ul. Krzywoustego 30/45, 84-300 Lębork
- **Boszke** – Firma Handlowo-Usługowa „Boszke” Jan Boszke, ul. Wiejska 101/1, 84-150 Hel;
- **Fetta** – „Fetbus” Marek Fetta, ul. Pucka 14b/10, 84-210 Choczewo;
- **Frankowski** – Przedsiębiorstwo Transportowo-Usługowo-Handlowe „Bosman” Ryszard Frankowski, ul. Szkolna 9, 84-360 Łeba;
- **Janiuk** – Przewozy Osób Jan Janiuk, ul. Reymonta 30, 84-120 Władysławowo;

- **Kosiróg** – Kosiróg Ireneusz Usługi Autokar Sprzedaż Detal, ul. Morska 16, 84-110 Odargowo;
- **Lamorska** – „Busek” Przewóz osób i towarów import-export Mirosława Lamorska, ul. Łubinowa 21, 84-240 Reda;
- **Lewandowski** – Przewóz Osób Stanisław Lewandowski, ul. Gdańska 31/13, 84-232 Rumia;
- **Lewicki** – Usługi Transportowe Robert Lewicki, ul. Trzy Gracki 8, 84-107 Starzyno;
- **Milewczyk** – Usługi Transportowe Olimpic Zenon Milewczyk, ul. Kwiatowa 71, 84-240 Reda;
- **Olimpic** – Olimpic Sp. z o.o., ul. Kwiatowa 71, 84-240 Reda;
- **PKS Gdynia** – Pomorska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o., ul. Hryniewickiego 6c/43, 81-340 Gdynia;
- **PKS Słupsk** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku SA, ul. Bohaterów Warszawy 30, 76-214 Smołdzino;
- **RL Trans** – „R&L Trans” Jacek Lachs i Janusz Rudziński Sp. J., ul. 12 Marca 36, 84-105 Karwia;
- **Rott** – „Pegaz” Piotr Rott, ul. Kasztanowa 58, 84-100 Puck;
- **Turzyński** – „Eurotrans” Przewozy Autobusowe Mirosław Turzyński, ul. Rzeczna 3, 84-218 Łęczyce.

Na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego funkcjonuje także komunikacja miejska organizowana przez dwa podmioty: miasto Wejherowo (w jego imieniu przez operatora – Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. Wejherowo) oraz przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – jednostkę budżetową miasta Gdynia.

Na podstawie porozumień komunalnych z miastem Gdynią, na obszarze miast Rumia, Reda i Wejherowo oraz gmin Kosakowo i Wejherowo funkcjonują linie gdyńskiej komunikacji miejskiej, których trasy przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Linie komunikacji miejskiej na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego organizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – stan na 15 września 2015 r.

Nr linii	Relacja	Gminy objęte trasą	Uwagi
85	Rumia, Partyzantów – Rumia, Szmelta	Rumia	-
86	Rumia, Dworzec PKP – Dębogórze-Wybudowanie, Leśna / Dębogórze – Słonecznikowa	Rumia, Kosakowo	-
87	Rumia, Centrum Handlowe „Port Rumia” – Rumia, Janowo SKM	Rumia	-
105	Gdynia, Redłowo Szpital – Mechelinki, Przy- stań	Gdynia, Kosakowo	-
146	Gdynia, Plac Kaszubski – Rewa, Bursztynowa	Gdynia, Kosakowo	-
165	Gdynia, Obłuze Maciejewicza – Rewa, Bursz- tynowa / Dębogórze-Wybudowanie, Leśna	Gdynia, Kosakowo	-
173	Gdynia, Plac Kaszubski – Kosakowo – Rumia – Gdynia, Chylonia Dworzec PKP	Gdynia, Kosakowo, Rumia	-
191	Gdynia, Karwiny Tesco – Koleczkowo, Poczta / Gdynia, Chylonia Dworzec PKP	Gdynia, Żukowo, Szemud, gm. Wejherowo	-
193	Gdynia, Karwiny Tesco – Szemud, Remiza	Gdynia, Żukowo, Szemud	-
265	Gdynia, Obłuze Maciejewicza – Kosakowo, Urząd Gminy	Gdynia, Kosakowo	-
288	Rumia, Dworzec PKP – Łężyce – Gdynia, Chylonia Dworzec PKP	Gdynia, Rumia, gm. Wejherowo	-
365	Gdynia, Obłuze Centrum – Rewa, Burszty- nowa	Gdynia, Kosakowo	kursy tylko w sezonie letnim
383	Rumia, Cmentarz Komunalny – Partyzantów – Rumia, Cmentarz Komunalny	Rumia	kursy tylko od maja do października – w soboty i niedziele
J	Rumia, Partyzantów – Reda – Wejherowo, Szpital	Rumia, Reda, m. Wejherowo	-
M	Rumia, Dworzec PKP – Rewa, Bursztynowa	Rumia, Kosakowo	kursy tylko w sezonie letnim
R	Gdynia, Kacze Buki – Rumia, Dworzec PKP	Gdynia, Rumia	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Sieć linii wejherowskiej komunikacji miejskiej w całości zawiera się na obszarze powiatu wejherowskiego obejmując miasta Wejherowo, Reda i Rumia oraz gminy Wejherowo i Luzino. Trasy tych linii przedstawiono w tabeli 21.

Tab. 21. Linie komunikacji miejskiej na terenie powiatu wejherowskiego organizowane przez Urząd Miasta Wejherowo – stan na 15 września 2015 r.

Nr linii	Relacja	Gminy
1	Wejherowo, Śmiechowo Os. Fenikowskiego – Góra, Szkolna – Gościcino, Robakowska	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
2	Wejherowo, Szpital – Wejherowo, Dworzec PKP	m. Wejherowo
3	Wejherowo, Odrębna – Gościcino, Robakowska	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
4	Wejherowo, Strzelecka – Orle, Szkoła	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
5	Wejherowo, Szpital – Orle, Szkoła	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
7	Wejherowo, Cegielnia – Gościcino, Południowa	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
8	Wejherowo, Szpital – Reda, Dworzec PKP	m. Wejherowo, Reda
9	Rumia, Dworzec PKP – Reda, Rekowo	Rumia, Reda
10	Wejherowo, Pomorska – Kębłowo, Kościół	m. Wejherowo, Luzino, gm. Wejherowo
11	Gniewowo, Pętla – Kąpino	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
12	Gowino, Brzozowa – Bolszewo, Gimnazjum	gm. Wejherowo
13	Bolszewo, Gimnazjum – Gościcino, Południowa	gm. Wejherowo
14	Bolszewo, Gimnazjum – Orle, Szkoła	gm. Wejherowo
16	Wejherowo, Transportowa – Wejherowo, Os. Sikorskiego	m. Wejherowo
17	Reda, Dworzec PKP – Reda, Cmentarz	Reda
18	Reda, Pieleszewo Karłowicza – Reda, Dworzec PKP	Reda
19	Reda, Dworzec PKP – Reda, Rekowo Lipowa	Reda
A	Wejherowo, Dworzec PKP – Cmentarz (kursuje tylko w dniu 1 listopada)	m. Wejherowo
C	Wejherowo, Os. Kaszubskie – Cmentarz (kursuje tylko w dniu 1 listopada)	m. Wejherowo
D	Wejherowo, Os. Przemysłowa – Cmentarz (kursuje tylko w dniu 1 listopada)	m. Wejherowo

Nr linii	Relacja	Gminy
-	Wejherowo – Piaśnica, Cmentarz – Wejherowo (kursuje tylko w pierwszą niedzielę października)	m. Wejherowo, gm. Wejherowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy i danych MZK Wejherowo.

Linie komunikacji miejskiej zapewniają połączenia w relacjach wewnątrzgminnych i połączenia miejscowości podmiejskich z centrami miast, ale także i w relacjach ponadgminnych – przede wszystkim na ciągu komunikacyjnym z Gdyni, przed Rumie i Redę do Wejherowa. Ciąg ten obsługują również pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej.

Wymienione linie komunikacji miejskiej obsługiwane są przez operatorów zakontraktowanych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni (linie gdyńskie) oraz przez Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo sp. z o.o. (linie wejherowskie).

Siedem gmin z powiatów wejherowskiego i puckiego: Kosakowo, Luzino, Reda, Rumia, Szemud oraz gmina Wejherowo i miasto Wejherowo, należy do Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej z siedzibą w Gdańsku. Do zadań Związku należy wspólne kształtowanie polityki komunikacyjnej oraz zarządzanie lokalnym transportem zbiorowym na terenie gmin członkowskich. W chwili obecnej Związek oferuje zintegrowaną taryfę w postaci bogatej oferty biletów metropolitalnych, ważnych w różnych sieciach komunikacyjnych na swoim obszarze (ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, MZK Wejherowo Sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o.). Zintegrowana oferta taryfowo-biletowa obejmuje jednak tylko komunikację miejską i wybrane połączenia kolejowe.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje przede wszystkim poza obszarem obsługiwanym obydwoma sieciami komunikacji miejskiej i w odniesieniu do połączeń ośrodków gminnych na terenie powiatu, a także dla zapewnienia możliwości dojazdu transportem publicznym pomiędzy mniejszymi miejscowościami, które nie są położone przy trasach przelotowych. Połączenia takie powinny być organizowane m.in. w celu zapewnienia możliwości dojazdu dzieci i młodzieży do szkół.

Przy wyznaczaniu tras linii organizowanych przez powiat, konieczna jest współpraca powiatu z gminami, przez które trasy te mają prowadzić, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w stopniu, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

Powiaty wejherowski i pucki zawarły porozumienie o wspólnej realizacji zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego²¹, na mocy którego to powiat wejherowski przejął te zadania od powiatu puckiego. Powiat pucki zobowiązał się do udziału w kosztach tych zadań.

Mając na uwadze nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.²², można wziąć pod uwagę możliwość utworzenia związku powiatowo-gminnego przez powiaty wejherowski i pucki oraz zainteresowane gminy z terenu powiatu. Umożliwiłoby to współdziałanie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji sieci połączeń użyteczności publicznej. W przypadku powołania takiego związku, niniejszy plan transportowy, obejmujący powiaty wejherowski i pucki, stanie się wówczas planem transportowym dla obszaru utworzonego związku.

²¹ porozumienie nr 21/2015 o realizacji zadań w zakresie lokalnego transportu zbiorowego z dnia 3 lipca 2015 r.

²² ustawa z dnia 25 czerwca 2015 r. o zmianie ustawy o samorządzie gminnym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z dnia 28 lipca 2015 r., poz. 1045).

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego w powiatach wejherowskim i puckim, to:

- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji lokalnej, regionalnej i ponadregionalnej komercyjnej;
- sieci komunikacji miejskiej – gdyńska i wejherowska.

Podstawą finansowania przewozów kolejowych w województwie pomorskim są umowy o świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich osób, zawarte przez przewoźników z Urzędem Marszałkowskim oraz dopłaty do biletów ulgowych ustawowych. Przewoźnikami kolejowymi realizującymi przewozy osób na obszarze powiatu są: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Z punktu widzenia połączeń powiatowych istotne są dwie relacje kolejowe: Gdynia – Hel oraz Gdynia – Wejherowo – Lębork. Na tych trasach bowiem odbywają się także podróże wewnątrzpowiatowe. W relacji z Gdyni do Helu i z powrotem kursuje obecnie (rozkład jazdy ważny od 1 września 2015 r.) 12 par pociągów. Na odcinku od Wejherowa do Lęborka uruchamianych jest 19 par pociągów (niektóre wydłużone do Słupska). Od Wejherowa w kierunku Gdyni realizowanych jest znacznie więcej połączeń, w ramach kolei aglomeracyjnej Trójmiasta. Pociągi kursują tu z częstotliwością 15-minutową w godzinach szczytów przewozowych oraz z częstotliwością 30-minutową poza tymi szczytami. Wszystkie wymienione połączenia kolejowe zapewniają skomunikowanie miejscowości zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowych z Trójmiastem (Gdynia, Sopot, Gdańsk), a także umożliwiają podróż wewnątrz powiatu – na niewielkie odległości.

Głównym przewoźnikiem, świadczącym usługi na liniach transportu drogowego w powiatach wejherowskim i puckim, jest Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni.

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze powiatu linii autobusowych ma charakter przewozów powiatowych lub międzypowiatowych, a funkcję przewozów wojewódzkich pełnią tylko niektóre połączenia. Pozostałe połączenia (linie gminne) mają charakter uzupełniający i służą głównie dowozom dzieci do szkół podstawowych i gimnazjalnych w poszczególnych miejscowościach.

Spośród funkcjonujących na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego przystanków autobusowych oraz przystanków i stacji kolejowych, w Wejherowie, Redzie i Rumi funkcjonują

zintegrowane węzły przesiadkowe. Dworce autobusowe zlokalizowane są także w Pucku i Władysławowie, a w Jastrzębiej Górze, Krokowej i Choczewie funkcją kilkustanowiskowe przystanki pełniące funkcję małych dworców.

Rolę przystanków integrujących różne rodzaje transportu w powiecie, w szczególności transport indywidualny samochodowy i rowerowy z publicznym transportem zbiorowym, mogą pełnić także przystanki autobusowe w większych miejscowościach i wszędzie tam, gdzie częstotliwość kursów transportu publicznego jest znaczna.

Istotnym elementem w realizacji podróży i determinantą wyboru środka transportu, jest czas, który należy na tę podróż przeznaczyć. Czas dojazdu samochodem osobowym jest zdecydowanie krótszy niż komunikacją zbiorową. Niska częstotliwość kursów w komunikacji publicznej w większości relacji decyduje o wyborze dojazdu samochodem osobowym – o największym stopniu dostępności w danym momencie czasowym.

Na liniach komunikacyjnych w powiecie wejherowskim i puckim (poza sieciami komunikacji miejskiej) eksploatowanych jest aktualnie około 100 autobusów. Analizie poddano tabor zgłoszony do wykonywania krajowego transportu drogowego przez największego przewoźnika, obsługującego zdecydowaną większość linii na terenie obydwu powiatów, czyli Pomorską Komunikację Samochodową Sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni. Przewoźnik ten zgłosił do wykonywania przewozów regionalnych 83 autobusy. Przeciętny autobus eksploatowany na obszarze powiatu ma 21,2 roku oraz 98 miejsc. Wśród zgłoszonych pojazdów jest: 17 autobusów niskopodłogowych (20,5%) i 6 autobusów wyposażonych w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej (7%). Elektroniczne wyświetlacze mają 42 pojazdy, a 17 wyposażonych jest w system monitoringu. W 8 autobusach można skorzystać z bezprzewodowego dostępu do Internetu.

Eksploatowany tabor nie jest najmłodszy – dominują autobusy w dość zaawansowanym wieku (6 z nich ma 25 lub nawet więcej lat), ale utrzymywany w dobrym stanie technicznym i estetycznym (jednolita, jasnozielono-biała malatura), przez co oferuje względnie wysoki komfort podróży dla pasażerów. Co piąty autobus jest niskopodłogowy, co jest bardzo dobrym wynikiem na tle wielu innych krajowych przewoźników regionalnych.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien zapewniać również dojazd do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowe przewozy pasażerskie były zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone w taki sposób, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla

większych miejscowości położonych pomiędzy ośrodkiem gminnym i miastem powiatowym oraz aby zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. W przypadku powiatów wejherowskiego i puckiego, znaczna część podróży realizowana jest w kierunku Trójmiasta, stąd istotne jest, aby pasażerowie mieli możliwość dotarcia do węzłów przesiadkowych umożliwiającą kontynuację podróży w tym kierunku.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej uruchomienie przewozów powiatowych konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią określonej oferty. Przewozy powiatowe będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest także koniecznością uzupełnienia sieci połączeń międzywojewódzkich, wojewódzkich i komercyjnych (w tym kolejowych) o kursy umożliwiające skomunikowanie niektórych miejscowości, a także ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych i występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz istniejące i perspektywicznie funkcjonujące połączenia o charakterze komercyjnym.

Przyjmuje się, że przewozy powiatowe o charakterze użyteczności publicznej powinny być zorganizowane wszędzie tam, gdzie przewozy wojewódzkie kolejowe i autobusowe, przewozy organizowane samodzielnie przez gminy oraz przewozy realizowane w ramach działalności komercyjnej, nie zapewniają dojazdu do określonych miejsc, w szczególności w zakresie dojazdu uczniów do szkół.

Uruchomienie wojewódzkich połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizowanych przez samorząd województwa pomorskiego, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych gmin. Uruchomienie powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku niezrealizowania zamiarów samorządu województwa oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Przewozy powiatowe mogą być również uruchomione w zastępstwie przewozów wojewódzkich – w celu zachowania zintegrowanej oferty taryfowo-biletowej na całym obszarze obydwu powiatów objętych planem transportowym. W takim przypadku, konieczne będzie wystąpienie do organizatora przewozów wojewódzkich z wnioskiem o zaniechanie ich organizacji

– w odniesieniu do linii, które zorganizowane zostaną przez powiat wejherowski (także w imieniu powiatu puckiego) jako powiatowe.

Począwszy od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnianiem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów powiatowych uniemożliwi przewoźnikom pozyskiwanie rekompensat dla wyrównania tych strat, zmuszając ich albo do podwyższenia cen biletów albo też do rezygnacji z obsługi linii. Wzrost cen biletów ograniczy konkurencyjność transportu zbiorowego w porównaniu do podróży samochodem osobowym, spowoduje więc zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji publicznej.

Dotychczasowa praktyka wskazuje na to, że nastąpi raczej postępująca likwidacja nierentownych połączeń autobusowych – zwłaszcza do mniejszych miejscowości – oraz skracanie długości tras linii. Pozostaną tylko takie połączenia, w których pomimo braku refundacji ulg, duże potoki pasażerskie umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. W rezultacie, nastąpi znaczne pogorszenie dostępności miasta powiatowego dla mieszkańców poszczególnych gmin, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drogach krajowych). Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadających samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz dostępność usług ponadgminnych.

Powiaty wejherowski i pucki powinny zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – powiatu wejherowskiego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

Biorąc pod uwagę istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze powiatowym (wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatu wejherowskiego lub puckiego), siatka połączeń w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabelach 22-26. Każde uruchomienie połączenia w ramach powiatowych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami.

Linie uruchamiane w ramach powiatowych przewozów pasażerskich powinny zapewniać realizację zgłaszanych potrzeb pasażerów. Komunikacja uruchamiana przez powiat powinna być skoordynowana z komunikacją miejską, umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży.

Proponuje się pozostawienie istniejącej numeracji linii (oznaczeń handlowych) nadawanych przez przewoźników i rozszerzenie jej o linie na których dotychczas nie jest ona stosowana. Oznaczenia takie ułatwiają bowiem orientację pasażerom.

Tab. 22. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie wejherowskim

Nr linii	Trasa
632	Szemud – Głazica – Częstkowo – Szeperia – Częstkowo – Smażyno
671	Ustarbowo – Sopieszyno – Biała – Wejherowo – Bolszewo
673	Kielno – Leśno – Kowalewo – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Szemud – Przetoczyno – Sopieszyno – Wejherowo
675	Bolszewo – Wejherowo – Nowy Dwór Wejherowski – Zbychowo – Reszki – Zbychowo – Nowy Dwór Wejherowski – Bieszkowice – Koleczkowo – Bojano – Kielno – Warzno – Rębiska – Leśno
676	Wejherowo – Bolszewo – Gościcino – Nowe Kębłowo – Kębłowo – Luzino – Barłomino – Wyszecino – Tępcz – Wyszecino – Zajączkowo – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Miłoszewo
678	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Robakowo – Sychowo – Milwińska Huta – Milwino – Częstkowo – Smażyno – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Tłuczewo – Linia – Niepoczołowice
680	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Milwino – Sychowo – Dąbrówka – Robakowo – Luzino – Kębłowo – Kochanowo – Zelewo
682	Wejherowo – Bolszewo – Gościcino – Kochanowo – Kębłowo – Luzino
690	Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Warszkowski Młyn – Warszkowo – Kniewo – Rybno
693	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Kniewo – Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Młót – Chynowie – Kostkowo – Tadzino – Mierzyno – Gardkowice – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo
694	Sasino – Ciekocino – Ciekocinko – Słajszewo – Biebrowo – Jackowo – Kurowo – Choczewko – Choczewo – Żelazna – Słajkowo – Łętowo – Karczemka – Mierzyno – Tadzino – Kostkowo – Rybienio – Zamostne – Bolszewo – Wejherowo

Nr linii	Trasa
696	Kopalino – Lubiatowo – Osieki – Kierzkowo – Lublewko – Choczewo – Żelazno – Słajkowo – Łętowo – Karczemka – Mierzyno – Tadzino – Kostkowo – Rybienko – Zamostne – Bolszewo – Wejherowo
699	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 23. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie puckim

Nr linii	Trasa
649	Władysławowo – Swarzewo – Gnieźdźewo – Łebcz – Strzelno – Mieroszyno – Tupadły – Jastrzębia Góra
652	Puck – Gnieźdźewo – Łebcz – Strzelno – Mieroszyno – Czarny Młyn – Tupadły – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia
653	Puck – Brudzewo – Celbowo – Sławutówko – Sławutowo – Widlino – Rekowo Górne – Połchowo – Mrzezino – Smolno – Żelistrzewo – Osłonino – Rzucewo – Puck
657	Chłapowo – Władysławowo – Swarzewo – Gnieźdźewo – Łebcz – Starzyński Dwór – Starzyno – Kłanino – Sulicice – Sławoszyno – Minkowice – Krokowa
662	Puck – Połczyno – Zdrada – Werblinia – Starzyński Dwór – Starzyno – Kłanino – Sulicice – Sławoszyno – Minkowice – Krokowa – Odargowo – Dębki
666	Hel – Jurata – Jastarnia – Kuźnica – Chałupy – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia – Karwieńskie Błoto – Parszczyce – Minkowice – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki
669	Sławutówko – Brudzewo – Celbowo – Połczyno – Połczyno Bis – Puck

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 24. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej łączące powiat wejherowski i pucki

Nr linii	Trasa
656	Puck – Celbówko – Bładzikowo Małe – Rzucewo – Osłonino – Żelistrzewo – Smolno – Mrzezino – Połchowo – Rekowo – Reda – Rumia

Nr linii	Trasa
658	Wejherowo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Domatówko – Leśniewo – Domatowo – Leśniewo – Darzłubie – Mechowo – Darzłubie – Połczyno – Puck – Gnieźdźewo – Swarzewo – Władysławowo
660	Puck – Połczyno – Zdrada – Werblinia – Starzyno – Kłanino – Sulicice – Sławoszyno – Minkowice – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki – Odargowo – Żarnowiec – Lubkowo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra – Górczyn – Słuchowo – Lublewko – Lublewko – Choczewo
663	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Karlikowo – Lisewo – Minkowice – Krokowa – Parszycze – Sulicice – Kłanino – Sławoszyno – Karwieńskie Błoto – Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo
664	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Kartoszyno – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa
665	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Kartoszyno – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki – Odargowo – Żarnowiec – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra
689	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Opalino – Czymanowo – Nadole – Brzyno – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra
691	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Gniewino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra
692	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 25. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie wejherowskim i puckim – organizowane na podstawie umów z gminami

Nr linii	Gmina objęta trasą	Trasa
695	Choczewo	Sasino – Ciekocino – Słajszewo – Biebrowo – Jackowo – Kurowo – Choczewko – Choczewo
697	Choczewo	Choczewo – Żelazno – Zwartowo – Zwarcienko – Gościęcino – Zwartówko – Zwartowo – Borkowo Lęborskie – Przebendowo – Żelazno – Choczewo

Nr linii	Gmina objęta trasą	Trasa
698	Choczewo	Gardkowice – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo – Lublewko – Lublewko
659	Krokowa	Dębki – Odargowo – Lubkowo – Żarnowiec – Krokowa
661	Krokowa	Białogóra – Słuchowo – Wierzchucino – Prusewo – Brzyno – Wierzchucino
667	Krokowa	Krokowa – Lisewo – Karlikowo – Lubocino – Karlikowo – Tyłowo – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa
668	Krokowa	Krokowa – Łętowice – Szary Dwór – Karwieńskie Błota – Parszczyce – Krokowa
601	Linia	Kętrzyno – Osiek – Tłuczewo – Strzepcz – Poligon – Linia – Niepoczołowice – Linia – Folwark – Zakrzewo
602	Linia	Smażyno – Lewino – Lewinko – Pobłocie – Strzepcz – Miłoszewo – Głodnica
603	Linia	Smażyno – Lewino – Lewinko – Strzepcz – Miłoszewo – Kobylasz – Głodnica – Tłuczewo – Lipki – Linia
604	Linia	Linia – Niepoczołowice – Dąbrówka – Zakrzewo – Potęgowo – Lipki – Linia
605	Linia	Linia – Osiek – Kętrzyno – Tłuczewo – Lipki – Potęgowo – Kobylasz – Linia
606	Linia	Smażyno – Lewino – Lewinko – Pobłocie – Strzepcz – Miłoszewo – Kobylasz – Głodnica – Smażyno
681	Luzino	Zełewo – Kochanowo – Kębłowo – Nowe Kębłowo – Luzino
641	Łęczyce	Łęczyce – Witków – Chrzanowo – Wysokie – Dąbrowa Brzezińska – Kackowo – Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce
642	Łęczyce	Łęczyce – Brzeźno Lęborskie – Świchowo – Puzyce – Brzeźno Lęborskie – Kisewo – Strzelecino – Kisewo – Łęczyce
643	Łęczyce	Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce – Wielistowo – Węgornia – Dąbrowka Wielka – Godętowo – Łęczyce
644	Łęczyce	Wielistowo – Bożepole Wielkie – Bożepole Małe – Bożepole Wielkie – Chmieleniec – Bożepole Wielkie
645	Łęczyce	Bożepole Wielkie – Łowcz Górny – Paraszyno – Strzebielino – Bożepole Małe – Bożepole Wielkie – Wielistowo
630	Szemud	Szemud – Donimierz – Łebno – Zęblewo – Będargowo
631	Szemud	Szemud – Głazica – Częstkowo – Głazica – Szemud – Przetoczyno

Nr linii	Gmina objęta trasą	Trasa
633	Szemud	Szemud – Donimierz – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Jeleńska Huta – Kowalewo – Leśno – Kowalewo – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Szemud
634	Szemud	Szemud – Grabowiec – Szemud
636	Szemud	Szemud – Kamień – Kowalewo – Jeleńska Huta – Łebno – Łebieńska Huta – Będargowo
637	Szemud	Kielno – Warzno – Rębiska – Leśno
638	Szemud	Kielno – Dobrzewino – Karczemki – Dobrzewino – Bojano – Kielno
639	Szemud	Koleczkowo – Bojano – Kielno – Kieleńska Huta – Kamień – Szemud

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 26. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim oraz innych – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Trasa
635	m. Gdynia, wejherowski	Będargowo – Łebieńska Huta – Łebno – Donimierz – Szemud – Kamień – Kielno – Bojano – Koleczkowo – Łężyce – Gdynia
640	kartuski, wejherowski, m. Gdynia	Kartuzy – Grzybno – Kobysewo – Kosowo – Przodkowo – Kawle – Tokary – Czeczewo – (Tokary – Czeczewo – Kłosowo – Kłosówko – Leśno – Rębiska) / (Miszewo – Tuchom) – Warzno – Kielno – Dobrzewino – Karczemki – Chwaszczyno – Gdynia
646	kartuski, wejherowski, m. Gdańsk	Mirachowo – Stryśza Buda – Staniszewo – Sianowo – Kolonia – Będargowo – Łebieńska Huta – Łebno – Donimierz – Szemud – Kamień – Kielno – Karczemki – Chwaszczyno – Gdańsk, Osowa
650	m. Gdynia, wejherowski, pucki	Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo – Swarzewo – Gnieźdźewo – Puck – Celbowo – Sławutówko – Widlino – Rekowo – Reda – Rumia – Gdynia
651	m. Gdynia, pucki	Puck – Celbówko – Błądzikowo Małe – Rzucewo – Osłonino – Żelistrzewo – Smolno – Mrzezino – Pierwoszyń – Kosakowo – Pogórze – Gdynia
654	m. Gdynia, pucki	Hel – Jurata – Jastarnia – Kuźnica – Władysławowo – Swarzewo – Puck – Celbowo – Sławutówko – Widlino – Rekowo Górne – Reda – Rumia – Gdynia

Nr linii	Powiaty objęte trasą	Trasa
655	m. Gdynia, pucki	Jastrzębia Góra – Tupadły – Mieroszyno – Strzelno – Łebcz – Gnieźdźzewo – Puck – Żelistrzewo – Mrzezino – Połchowo – Reda – Rumia – Gdynia
670	kartuski, wejherowski	Wejherowo – Biała – Sopieszyno – Przetoczyno – Szemud – Donimierz – Łebno – Zęblewo – Łebno – Łebieńska Huta – Będargowo – Łebieńska Huta – Pomieczyno – Barwik – Hopy – Załęże – Przodkowo – Kosowo – Kobysewo – Grzybno – Kartuzy
672	kartuski, wejherowski	Wejherowo – Biała – Sopieszyno – Przetoczyno – Szemud – Kamień – Kielno – Warzno – Chwaszczyno
622	łęborski, wejherowski	Łębork – Nowa Wieś Łęborska – Kębłowo – Kisewo – Strzelęcino – Kisewo – Rekowo Łęborskie – Brzeźno Łęborskie – Karlikowo Łęborskie – Tawęcino – Bąsewice
623	łęborski, wejherowski	Łębork – Dzieńcielec – Kętrzyno – Nawcz – Rozłazino
624	łęborski, wejherowski	Łębork – Godętowo – Łęczyce – Godętowo – Rozłazino – Nawcz
625	łęborski, wejherowski	Łębork – Nowa Wieś – Kębłowo – Kisewo – Brzeźno – Świechowo – Świechówko – Gościęcino – Zwartówko – Zwartowo – Żelazna – Choczewo
626	łęborski, wejherowski	Łębork – Nowa Wieś Łęborska – Garczegorze – Łebień – Kopaniewo – Zdrzewno – Maszewko – Wojciechowo – Strzeszewo – Borkowo Łęborskie – Przebendowo – Żelazno – Choczewo
628	łęborski, wejherowski	Łębork – Lubowidz – Godętowo – Łęczyce – Kaczkowo – Dąbrowa Brzezieńska – Wysokie – Chrzanowo – Pużyce – Brzeźno Łęborskie – Rekowo Łęborskie – Kisewo – Strzelęcino – Kisewo – Kębłowo – Nowa Wieś Łęborska – Łębork
677	łęborski, wejherowski	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Sychowo – Milwińska Huta – Milwino – Częstkowo – Smażyno – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Tłuczewo – Linia – Niepoczołowice – Zakrzewo – Popowo – Dziechno – Łębork

Źródło: opracowanie własne.

Linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej wyznaczane będą z uwzględnieniem wymienionych wyżej tras. Poszczególne kursy mogą uwzględniać cały odcinek, jego część lub łączyć kilka odcinków. W ramach jednej linii mogą być uruchamiane kursy na skróconej trasie, np. w porozumieniu z zainteresowaną gminą. Obszar na którym uruchamiane

będą takie linie, to obszar powiatów wejherowskiego i puckiego oraz ewentualnie innych powiatów, z którymi zawarte zostaną odpowiednie porozumienia.

Dążyć się będzie do zawarcia porozumień, na mocy których powiat wejherowski przyjmie do wykonywania zadania samorządu powiatowego w zakresie publicznego transportu zbiorowego od następujących powiatów:

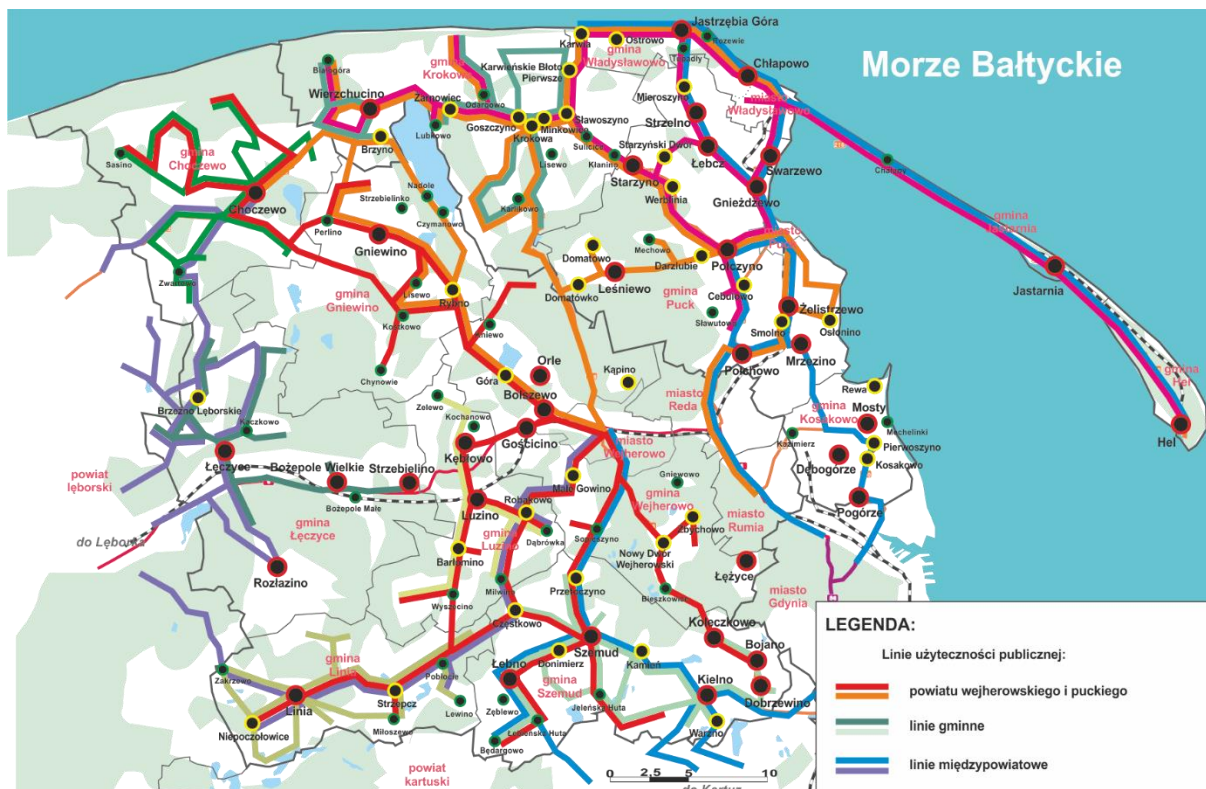
- lęborskiego – w zakresie linii: 623 (Lębork – Rozłazino), 624 (Lębork – Nawcz), 625 i 626 (Lębork – Choczewo), 628 (Lębork – Łęczyce – Brzeźno Lęborskie – Lębork) i 677 (Wejherowo – Lębork);
- miasta Gdyni (miasta na prawach powiatu) – w zakresie linii: 640 (Kartuzy – Gdynia), 650 (Karwia – Gdynia), 654 (Hel – Gdynia) i 655 (Jastrzębia Góra – Gdynia) i 672 (Wejherowo – Szemud – Gdynia);
- kartuskiego – w zakresie linii: 640 (Kartuzy – Gdynia), 670 (Wejherowo – Szemud – Kartuzy) i 672 (Wejherowo – Szemud – Gdynia).

W przypadku zawarcia takich porozumień, zakłada się wystąpienie do organizatora przewozów wojewódzkich z wnioskiem o zaniechanie ich organizacji na przewidzianych do zakontraktowania liniach wojewódzkich:

- nr 15: Wejherowo – Puck;
- nr 16: Karwia – Puck – Reda/Gdynia;
- nr 19: Wejherowo – Karwia;
- nr 22: Wejherowo – Kartuzy;
- nr 32: Władysławowo/Puck – Reda,

ponieważ znajdują się one na obszarze objętym przewozami powiatowymi, organizowanymi przez powiat wejherowski w imieniu kilku samorządów.

Na rysunku 14 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego. Na zaprezentowanych trasach mogą być uruchamiane linie powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.



Rys. 14. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim

Źródło: opracowanie własne.

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

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

W tabeli 27 przedstawiono węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planie transportowym dla województwa pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatów wejherowskiego i puckiego.

Tab. 27. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R* / B&R* / K&R	możliwość zakupu biletu
Wejherowo	węzeł klasy „R” (regionalny)	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	4%/ 3%/ 4 miejsca	tak
Luzino	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Reda	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Puck	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Władysławowo	węzeł klasy „L” (lokalny)	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Rumia	węzeł klasy „L” (lokalny)	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R* / B&R* / K&R	możliwość zakupu biletu
Rumia Janowo	węzeł klasy „L” (lokalny)	powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Wejherowo Śmiechowo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Strzebielino	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Bożepole Wielkie	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Godętowo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Gościcino	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komunikacja miejska indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Mrzezino	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie
Hel	Przystanek zintegrowany „PZ”	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak
Jastarnia	Przystanek zintegrowany „PZ”	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R* / B&R* / K&R	możliwość zakupu biletu
Żelistrzewo	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6 %/ 6 %/ 3 miejsca	tak/nie

* – podano procentowo liczbę miejsc w stosunku do liczby wsiadających pasażerów.

Źródło: opracowanie własne, z uwzględnieniem wytycznych „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” – tablica 5.6.

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

Podstawowe wymogi odnośnie standardów wyposażenia węzłów i przystanków przesiadkowych, zgodne z planem wojewódzkim, są następujące:

- wiatra lub zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu;
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu;
- zatoka przystankowa, umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów jednocześnie – jeśli natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m z każdej strony i szerokości 1,5 m – z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (LED lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;

- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki, regularnie opróżniany.

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

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzony zintegrowany węzeł przesiadkowy posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R²³ o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

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

²³ P&R (Park&Ride): parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym; B&R (Bike&Ride): parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym; K&R (Kiss&Ride): system podróży polegający na podwożeniu samochodem osoby, która udaje się w dalszą podróż transportem zbiorowym.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Art. 1 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym określa zasady finansowania regularnego przewozu (o charakterze użyteczności publicznej) osób w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora transportu, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12 ust. 1 pkt. 3 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych odbywa się poprzez wydatkowanie środków z budżetu jednostek. Środki te pokrywają wydatki bieżące na:

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

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

Obecnie powiaty wejherowski i pucki, jako jednostki samorządu terytorialnego, nie finansują publicznego transportu zbiorowego. Usługi przewozu osób w powiatowych przewozach pasażerskich realizowane są przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Do dnia 31 grudnia 2016 r. przewoźnicy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, uzyskują za pośrednictwem Urzędu Marszałkowskiego refundację z budżetu państwa z tytułu udzielanych ulg ustawowych.

Przewóz osób na obszarze powiatu odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażerskich – w formie komunikacji miejskiej w Rumi, Redzie i m. Wejherowie oraz w gminach Kosakowo, Luzino i Wejherowo, a także w innych gminach – głównie jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne do tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, mogą w rezultacie przestać być obsługiwane komunikacją komercyjną albo być obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność trans-

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

W takich sytuacjach konieczne stają się, dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. Realizacja tego celu wymaga, aby:

- utrzymywać połączenia nierentowne – transport publiczny powinien zapewniać możliwość przejazdów także na trasach i w porach doby, które nie zapewniają przewoźnikom efektywności ekonomicznej prowadzonej działalności;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorzady prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych.

Finansowanie organizowanego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów unijnych.

Miasta i gminy w których funkcjonuje komunikacja miejska, zmuszone są przeznaczать środki z innych dochodów gmin na funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Wyłoniony w wyniku przetargu publiczny operator otrzymuje dotację, która stanowi różnicę pomiędzy iloczynem liczby wykonanych wozokilometrów i stawki za wozokilometr zaproponowanej w przetargu, a sumą wpływów z biletów (finansowanie netto – w Wejherowie) lub też otrzymuje wynagrodzenie za wykonaną pracę eksploatacyjną, a wpływy z biletów stanowią przychód organizatora przewozów (finansowanie brutto – w Gdyni).

Jak wynika z planów transportowych dla komunikacji miejskiej, gminy powiatów wejherowskiego i puckiego w 2014 r. dopłaciły do przewozów realizowanych w jej ramach następujące kwoty:

- m. Wejherowo: 3,7 mln zł;
- gm. Wejherowo: 2,4 mln zł;
- gm. Luzino: 83 tys. zł (dane za 2012 r.);
- m. Reda: 1,9 mln zł;
- m. Rumia: 2,2 mln zł;
- gm. Kosakowo: 2,3 mln zł (dane za 2013 r.);
- gm. Szemud: 0,7 mln zł.

Współczynnik odpłatności (czyli pokrycie kosztów realizacji przewozów wpływami z biletów) dla sieci komunikacji miejskiej ZKM w Gdyni wynosił w 2013 r. od 67,3% (w Rumi) do zaledwie 22,4% (w gminie Wejherowo), podczas gdy dla całej sieci ZKM w Gdyni wyniósł 43,5%. Różnice wynikają z różnego udziału pasażerów korzystających z przejazdów bezpłatnych i ulgowych oraz od struktury linii na danym obszarze. Prognozuje się, że wskaźnik ten będzie maleł i dla sieci ZKM w 2025 r. szacuje się, że wyniesie 37,5%. Dla gmin objętych niniejszym planem wyniesie od 55% (Rumia) do 25% (gminy Wejherowo, Szemud i Kosakowo)²⁴.

W przypadku sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej, w 2012 r. współczynnik odpłatności wyniósł 51,3%. W planie transportowym prognozuje się, że w 2025 r. spadnie on do poziomu 40%²⁵.

Na rzecz Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej gminy wnoszą składki członkowskie obliczone jako iloczyn liczby mieszkańców i stawki wynoszącej 4,14 zł. W tej stawce uwzględnione są koszty funkcjonowania Biura Związku (1,50 zł) i koszty związane z zapłatą za usługi umożliwiające realizację podróży na podstawie biletów metropolitalnych (2,64 zł). Łącznie dla gmin powiatów wejherowskiego i puckiego będących członkami tego Związku składki te wyniosły w 2014 roku²⁶:

- gm. Kosakowo: 45 635,22 zł;
- gm. Luzino: 60 766,92 zł;
- m. Reda: 93 063,06 zł;
- m. Rumia: 195 838,56 zł;
- gm. Szemud: 65 072,52 zł.
- gm. Wejherowo: 93 029,94 zł;
- m. Wejherowo: 208 552,50 zł.

Począwszy od dnia 1 stycznia 2017 r. zmianie ulega system refundacji z budżetu państwa strat przychodów przewoźników związanych ze stosowaniem przez nich ulg ustawowych. Od tego dnia o taką refundację będzie mógł się ubiegać wyłącznie operator, za pośrednictwem organizatora. To organizator będzie stroną występującą w imieniu operatora o refundację strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych do Urzędu Marszałkowskiego. Prawo do wystę-

²⁴ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014-2025”.

²⁵ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Wejherowa i gmin objętych porozumieniem komunalnym na lata 2013-2025”

²⁶ „Objaśnienia do budżetu (planu finansowego) Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej na 2014 r., bip.mzkg.org, dostęp: 30.09.2015 r.

powania o taką rekompensatę straci natomiast przewoźnik. Nie dotyczy to komunikacji miejskiej, w której – podobnie jak obecnie – refundacja udzielanych ulg ustawowych nie będzie obowiązywać.

Brak uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej przez powiaty wejherowski i pucki spowoduje, że na liniach autobusowych o trasach zawierających się na obszarze tych powiatów, żaden z przewoźników nie będzie otrzymywał refundacji udzielanych ulg, co oznaczać będzie albo wzrost cen biletów, albo ograniczenie, aż do likwidacji włącznie, intensyfikacji obsługi poszczególnych połączeń.

Starosta Wejherowski powinien zatem podjąć się uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich – celem zapewnienia minimalnych potrzeb transportowych i dla utrzymania co najmniej obecnego zakresu drogowych przewozów pasażerskich w powiecie.

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Starosta, po określeniu linii, na których wykonywane będą powiatowe przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Organizator może dokonać wyboru operatora w trybie:

- ustawy Prawo zamówień publicznych;
- ustawy o koncesji na roboty budowlane lub usługi;
- bezpośrednio, gdy:
 - średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług dotyczy wymiaru mniejszego niż 300 000 kilometrów rocznie (w przypadku małych przewoźników progi te ulegają podwojeniu);
 - świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny.

Przed rozpoczęciem procedury wyboru niezbędne jest wcześniejsze ogłoszenie zamiaru zawarcia umowy z operatorem, o którym mowa w art. 23 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Organizator może podjąć decyzję o organizowaniu przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych powiatu i gmin. Powiat wejherowski, wspólnie z powiatem puckim oraz innymi powiatami, które zdecyduje się na zawarcie porozumienia w sprawie organizacji przewozów powiatowych, a także z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z ewentualnym zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiatach wejherowskim i puckim będzie polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu powiatu (lub powiatów i gmin) z tytułu utraconych przychodów związanych ze stosowaniem ulg wprowadzonych uchwałą samorządu, o ile takie zostaną ustanowione;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty z tytułu wykonywania zleconych przewozów generujących dochody wraz z powyższą rekompensatą niższe niż ponoszone koszty;
- pobieraniu od pasażerów opłat ze sprzedaży biletów za wykonane przewozy, bezpośrednio lub pośrednio poprzez operatora;
- udostępnianiu operatorowi środków transportu do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej, o ile takie środki zostaną zakupione.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe samorządów powiatowych, środki budżetowe gmin, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

Rekompensata przysługuje operatorowi, jeżeli ten wykaże, że poniósł stratę i złoży wniosek o rekompensatę w trybie określonym w umowie o świadczenie usług. Rekompensata w części stanowiącej zwrot utraconych przychodów z tytułu stosowania ustawowych uprawnień do przejazdów ulgowych przekazywana jest przez marszałka województwa na wniosek właściwego organizatora. Jest to dotacja pokrywana z budżetu państwa, z wyłączeniem uprawnień do ulgowych przejazdów w komunikacji miejskiej. Do 31 grudnia 2016 r. obowiązują jednak dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych (na podstawie umowy z Urzędem Marszałkowskim). Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych, określa się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Wysokość rekompensaty zależy od charakteru linii, jej długości, liczby pasażerów, zakresu uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych, rozkładu jazdy (godzin odjazdów) i funkcjonowania ewentualnych innych linii komunikacyjnych (substytucyjnych i komplementarnych). Zależy również od jakości i pojemności taboru. Oszacowanie kosztów takiej rekompensaty możliwe będzie po podjęciu decyzji o ewentualnym uruchomieniu linii o charakterze

użyteczności publicznej. Dofinansowanie ze strony organizatora publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć całej linii, jej odcinka lub tylko wybranych kursów – istotnych z punktu widzenia interesu społecznego.

Obecnie, przewoźnicy wykonujący krajowe regularne przewozy drogowe osób mogą się starać o dopłaty do biletów ulgowych o których mowa w art. 8a ustawy z dnia 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Dopłaty przekazywane są przez samorząd wojewódzki na podstawie zawartej umowy i taki stan utrzymywać się będzie do końca 2016 r.

W 2014 r. przewoźnicy wykonujący przewozy w powiatach wejherowskim i puckim otrzymali 5 556 399,70 zł dopłaty (najwięcej – ponad 5 mln zł – otrzymała Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o.).

Należy się spodziewać, że po 2017 r. podobna kwota dopłat będzie konieczna, aby utrzymać obowiązywanie ulg taryfowych na wszystkich liniach funkcjonujących na obszarze planu.

Na niektórych liniach przewoźnicy otrzymują dodatkowo środki finansowe ze stron gmin za realizację przewozów na ich terenie. Dopłaty te obejmują zakup usług przewozowych albo też zakup biletów (lub zwrot kosztów biletów zakupionych przez rodziców dla dzieci szkolnych), przede wszystkim dla uczniów szkół podstawowych i gimnazjalnych.

W 2014 r. wydatkowano 1,743 mln zł, z czego na budżety poszczególnych gmin przypadło:

- Choczewo – 443 tys. zł;
- Krokowa – 438 tys. zł;
- Linia – 368 tys. zł;
- Łęczyce – 259 tys. zł;
- Szemud – 235 tys. zł.

W przypadku podjęcia przez powiat organizacji przewozów również na liniach gminnych – zainteresowane gminy będą dofinansowywać te przewozy na podstawie umów z powiatem, pokrywając koszty ich uruchomienia.

Umowa z operatorem powinna być zawarta w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Zakłada się, że ryzyko prowadzonej działalności przewozowej ponosić będzie operator. Za pośrednictwem organizatora operator będzie otrzymywał dopłaty z budżetu państwa, z tytułu zmniejszenia jego przychodów w związku z honorowaniem ulg ustawowych.

Aspekt finansowy powinien być również brany pod uwagę przy konstruowaniu taryfy opłat. System taryfowy jest czynnikiem decydującym o atrakcyjności transportu publicznego, dlatego wynikające z niego rodzaje biletów i ich ceny, powinny być utrzymywane na poziomie

niższym, niż zapewniającym pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd (w komunikacji miejskiej lub gminnej) albo pokrywają koszt przejazdu tylko w pewnym stopniu. Ceny te powinny być również atrakcyjne w porównaniu z kosztami użytkowania pojazdów indywidualnych. Taka polityka taryfowa oznacza, że ponoszone przez operatorów koszty eksploatacyjne, zwykle przewyższają wysokość wpływów ze sprzedaży biletów. Wysokość opłat na określonych odcinkach tras może być ustalana w specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora, w drodze uchwały Rady Powiatu.

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

Ważne dla funkcjonowania komunikacji zbiorowej, zarówno o charakterze użyteczności publicznej, jak i komercyjnej, są węzły i punkty przesiadkowe, integrujące różne środki transportu i różnych przewoźników. Zakłada się, że w okresie planowania węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe będą modernizowane i wyposażane zgodnie z przyjętymi standardami.

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w tablice do zamieszczania rozkładów jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku widoczną z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu. W miejscach, w których obsługiwana liczba pasażerów jest znacząca, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia.

W celu zapewnienia pełnej funkcjonalności autobusu (w tym niskopodłogowego), niezbędne jest odpowiednie ukształtowanie przystanków. Aby umożliwić zatrzymywanie się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, należy instalować w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniu karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, montowane będą płyty z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

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

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

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatu powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w powiecie pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2017 r. rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, będzie obsługa całego obszaru powiatu – z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

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

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna na obszarze powiatu, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności powiatu. Dodatkowym problemem jest brak koordynacji komunikacji organizowanej przez poszczególnych organizatorów i przewoźników.

Duże znaczenie w formułowaniu oceny komunikacji zbiorowej przez pasażerów ma skuteczna polityka informacyjna. Często spotykane oszczędności w tym zakresie skutkują szybko pogarszającymi się opiniami nie tylko o transporcie publicznym, czy sposobie zarządzania nim,

ale także pogarszają opinie o całym powiecie i poszczególnych gminach. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę poszczególnych gmin i powiatu dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.

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

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.8 planu, będzie systematycznie rósł. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób niepełnosprawnych w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

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

Uwzględniając potrzeby osób niepełnosprawnych w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji powiatowej, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską (w formie wyświetlaczy elektronicznych) – w pojazdach fabrycznie nowych wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej z dostępem z poziomu niskiej podłogi;
- w pojazdach fabrycznie nowych – platformę ułatwiającą wjazd osobom niepełnosprawnym, odchylaną ręcznie lub uruchamianą przez kierowcę;

- odpowiednie miejsce na wózek inwalidzki/wózek dziecięcy z właściwym wyposażeniem wewnątrz pojazdu;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz;
- monitoring przestrzeni pasażerskiej wraz z rejestracją obrazu.

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

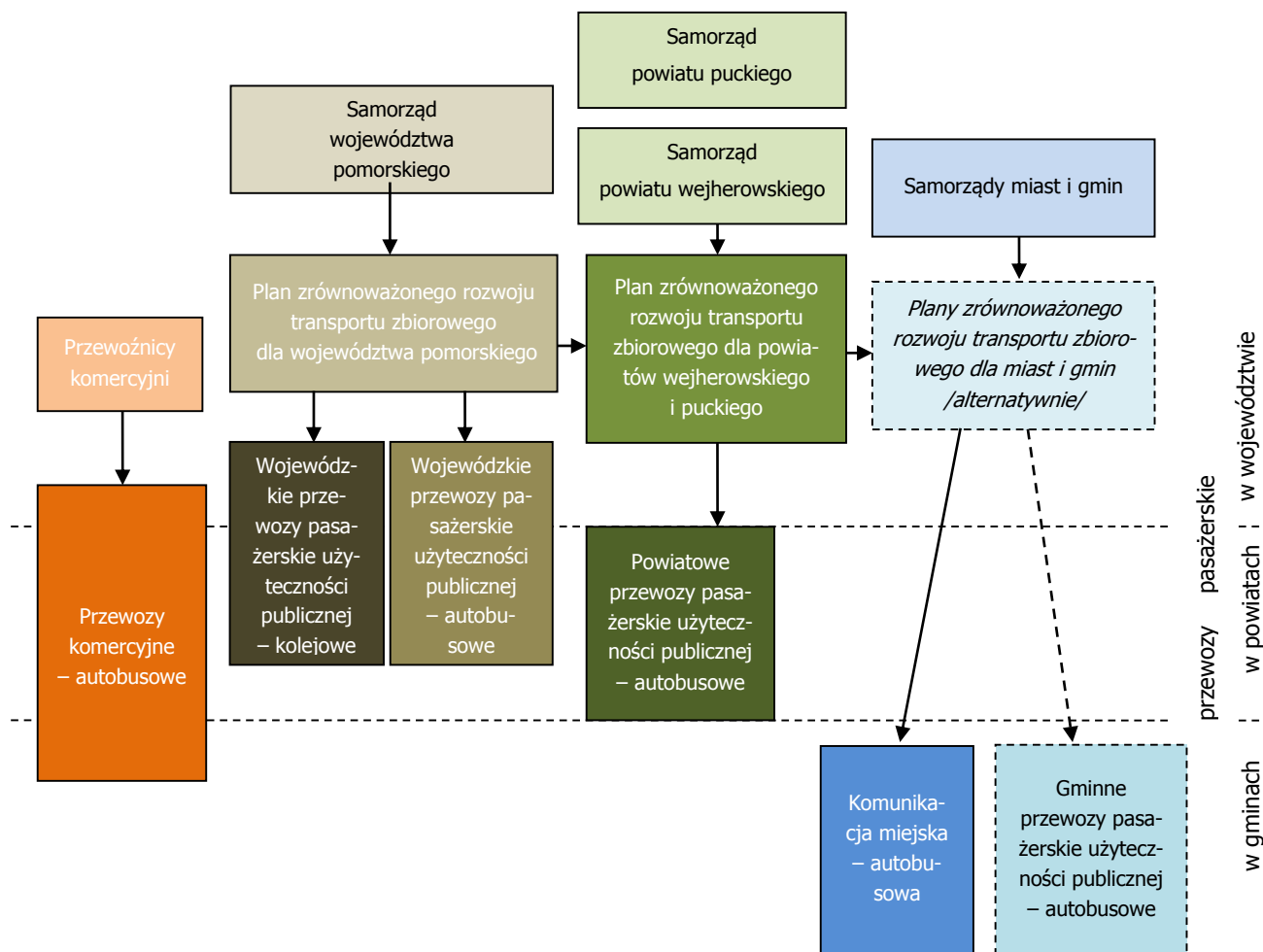
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje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

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

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 15.



Rys. 15. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiatach wejherowskim i puckim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, powiat wejherowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie wejherowskim, a także w powiecie puckim (na podstawie porozumienia zawartego z tym

powiatem). Powiatowe przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i nie wykraczający poza granice powiatów, które zawarły porozumienie. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje starosta.

Podział zadań dotyczących komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej pomiędzy jej organizatorem a operatorem, w powiatowych przewozach pasażerskich może być następujący:

A. Zadania organizatora:

1. Przeprowadzanie badań i analiz potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym oraz ustalanie zmian w planowanej sieci komunikacyjnej.
2. Realizacja zadań określonych w planie transportowym oraz działania zmierzające do aktualizacji planu.
3. Zapewnienie odpowiednich warunków do funkcjonowania transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie standardów dotyczących przystanków, funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, systemu informacji dla pasażera.
4. Określanie zasad korzystania z przystanków zarządzanych przez organizatora – wydawanie potwierdzeń uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz ustalanie stawek opłat.
5. Wybór operatora (operatorów) i kontraktowanie usług przewozowych.
6. Opracowywanie projektów systemów taryfowych oraz realizacja polityki taryfowej, ustalanie sposobu dystrybucji biletów.
7. Kontrola realizacji usług przewozowych ze szczególnym uwzględnieniem ich jakości, w szczególności zgodności rozkładu jazdy autobusów ze stanem faktycznym.
8. Rozliczanie za świadczone przez operatorów usługi przewozowe – wg zasad ustalonych w umowach.
9. Udział w pracach studialnych i planistycznych dotyczących rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

B. Zadania operatorów (operatora):

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganych przez organizatora taborem.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.

4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Jak zostało wspomniane, zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje starosta. Starosta jest przewodniczącym zarządu powiatu, a zarząd jest organem wykonawczym powiatu. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy starostwa powiatowego. Organizację i zasady funkcjonowania starostwa powiatowego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez radę powiatu na wniosek zarządu powiatu²⁷.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym wykonuje w Starostwie Powiatowym w Wejherowie Wydział Komunikacji. W przypadku podjęcia decyzji przez powiat wejherowski o rozpoczęciu organizacji powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, zadania związane z tą problematyką umiejscowione zostaną w Zarządzie Transportu Publicznego, który skoncentruje całość zadań związanych z organizowaniem i zarządzaniem transportem publicznym (wraz ze współpracą z poszczególnymi gminami). Zarząd Transportu Publicznego umiejscowiony zostanie w strukturach Zarządu Drogowego dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego (z siedzibą w Wejherowie).

W okresie objętym planem zakłada się wprowadzenie operatorów (operatora) na linie komunikacyjne, dla których organizatorem przewozów będzie Starosta Wejherowski, po przeprowadzeniu odpowiednich postępowań określonych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Poszczególne linie mogą być oferowane w ramach całej sieci, pojedynczo lub w pakietach. Zaleca się w przypadku tworzenia pakietów grupowanie linii tak, aby były one o zróżnicowanej rentowności, funkcjonowały na takim obszarze, aby koszty przejazdów technicznych były jak najniższe i zapewniały zintegrowaną taryfowo obsługę tras obsługiwanych wspólnie kilkoma liniami.

²⁷ Regulamin Organizacyjny Starostwa Powiatowego w Wejherowie – uchwała nr II/XXVII/295/05 Rady Powiatu Wejherowskiego z dnia 18.03.2005 r. (z późn. zm.)

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

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

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

W województwie pomorskim transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego (planowany do utworzenia). Integracja dotyczyć będzie koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

W celu zapewnienia realizacji podróży na podstawie jednej, zintegrowanej taryfy biletowej, organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, zamierza wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej może przystąpić także Starosta Wejherowski, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

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

- koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji zbiorowej, także realizowanej przez przewoźników komercyjnych;
- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu wejherowskiego i puckiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;

- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

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

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

Zakres integracji transportu publicznego w powiatach wejherowskim i puckim determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami gmin odnośnie zakresu funkcjonowania komunikacji publicznej na ich terenie, w szczególności sposobem finansowania dojazdów dzieci do szkół. Zakłada się, że do działań integrujących transport publiczny przystąpią także – w możliwym zakresie – przewoźnicy komercyjni.

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

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Powiat wejherowski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w przypadku rozpoczęcia organizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, będzie dążył aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r. – przedstawiono w tabeli 28.

Tab. 28. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	- zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów - docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości powyżej 300 mieszkańców w powiecie – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	- wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową i komunikacją miejską - obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 300 mieszkańców - praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami - utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych - wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	- wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego - dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym - utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² - uzyskanie do 2025 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej - zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące - systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach - wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	- wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów - wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) - kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	- zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej - wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych - uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet - dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Niezawodność	- stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych - wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej - uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% - sukcesywna odnowa taboru autobusowego
Prędkość	- utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej - koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych i komunikacji miejskiej - wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego - zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	- udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% - udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% - wprowadzenie systemu gps do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	- zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy - osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii
Wygoda	- systematyczna wymiana najstarszego taboru - uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat - dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu - uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych - uruchomienie zintegrowanych, intermodalnych węzłów przesiadkowych dla komunikacji autobusowej i kolejowej - dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

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

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

W związku z wejściem w życie postanowień Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia 2012 r. w sprawie rozkładów jazdy, od dnia 1 stycznia 2017 r. (Dz. U. 2012 poz. 451), oraz w związku z postanowieniami art. 73 ust. 2 pkt. 3, z uwzględnieniem art. 90 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 Nr 5, po. 13), od dnia 1 stycznia 2017 r. zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów²⁸. Zobowiązanie to dotyczy wszystkich drogowych przewozów osób, realizowanych na liniach, których pojazdy zatrzymują się na zarządzanych przystankach, a nie tylko przewozów organizowanych przez samorządy we własnym zakresie.

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

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego od 1 stycznia 2017 r. będzie m.in. podanie do publicznej wiadomości informacji niezbędnych do administrowania systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie informacji dotyczącej rozkładu jazdy na przystanku lub dworcu przez niego zarządzanym. W zamian za udostępnianie informacji o ofercie przewozowej, mogą być pobierane opłaty.

Do końca 2016 r. obowiązują przepisy dotychczasowe, na mocy których zobowiązanie do zamieszczania informacji przystankowej ciąży na przewoźniku (art. 22 ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie drogowym obowiązuje do dnia 31.12.2016 r.).

²⁸ Przepis zmieniający odpowiedzialność za zamieszczanie rozkładów jazdy wchodzi w życie od dnia 1.01.2017 r. (Art. 22 ust. 1 pkt 4 Ustawy o transporcie drogowym, zmiana w Dz. U. z 2011 r. nr 5 poz. 13).

W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
 - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Ze względu na dużą liczbę turystów odwiedzających powiaty wejherowski i pucki, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione co najmniej w języku angielskim. Docelowo serwisy internetowe powinny być dostępne w kilku językach, również informacja przystankowa powinna być uzupełniona o informacje w innych językach – przynajmniej na głównych węzłach oraz w miejscowościach turystycznych.

Na głównych przystankach, z których korzysta najwięcej pasażerów, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej

i być wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny się znajdować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie.

Informacje zamieszczone zarówno na stronach internetowych, jak i w infokioskach, muszą docelowo obejmować wszystkie środki i linie transportu zbiorowego na danym obszarze.

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

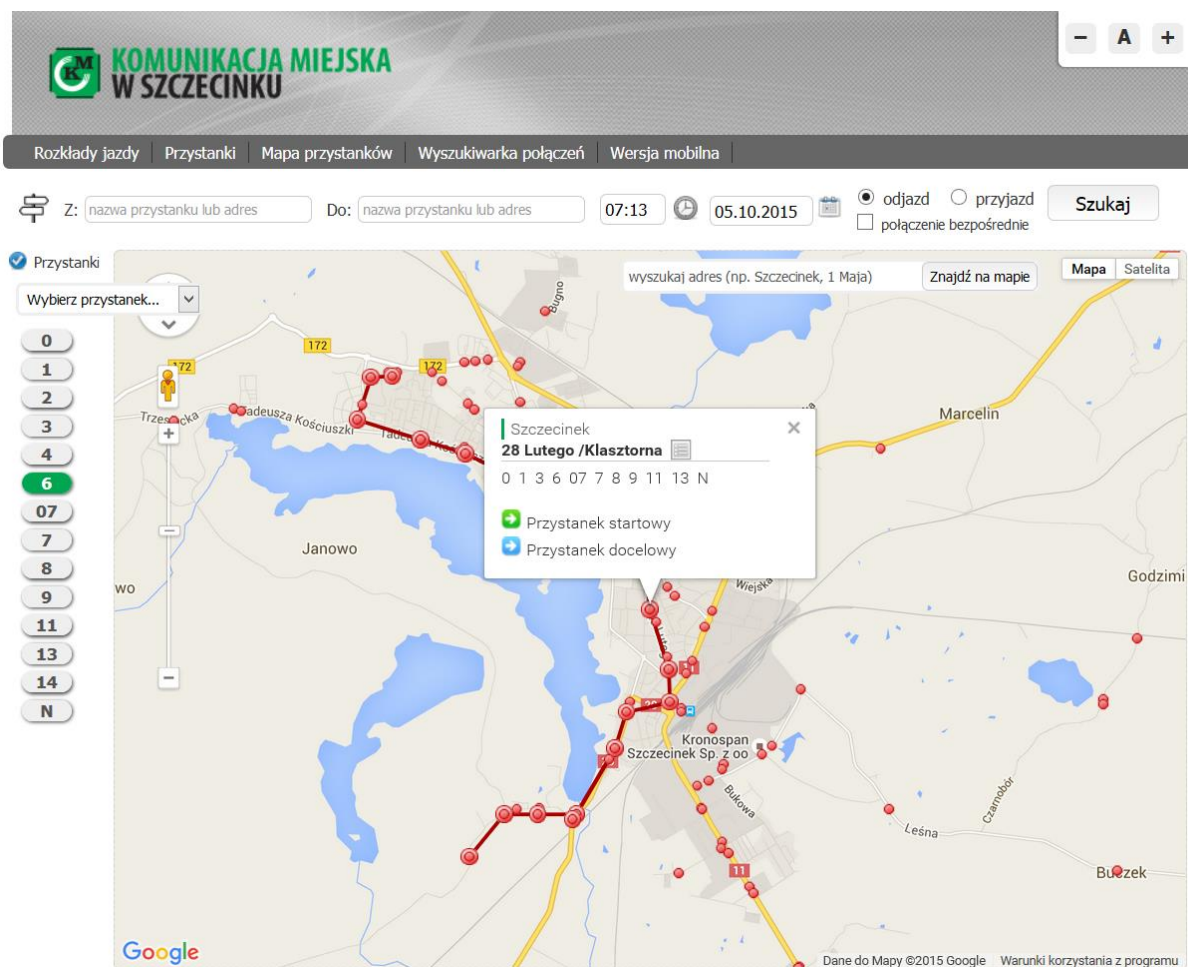
W powiatach wejherowskim i puckim główny przewoźnik, czyli Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. stosuje już dziś wiele z wymienionych wyżej elementów systemu informacji dla pasażera – por. rysunek 16. Rolą powiatu będzie więc przejęcie i udoskonalenie tych standardów. Ciekawostką są zamieszczane nazwy przystanków w języku kaszubskim.



Rys. 16. Przykład informacji o nazwie przystanku w Jastrzębiej Górze.

Źródło: <https://www.facebook.com/PKSWejherowo>, dostęp: 15.09.2015 r.

Na rysunku 17 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla KM Szczecinek.



Rys. 17. Przykład systemu informacji pasażerskiej – mapa zintegrowana z wyszukiwarką połączeń

Źródło: <http://www.km.szczecinek.pl/>, dostęp: 15.09.2015 r.

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

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania

Kierunki rozwoju transportu publicznego w powiatach wejherowskim i puckim będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju, jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu, osoby niepełnosprawne i o ograniczonej zdolności ruchowej. Powiat wejherowski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatów.

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

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

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

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

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim i puckim;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.7., 2.8. i 2.9. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.11. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, przywołane w p. 2.4. i 2.5. planu transportowego;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.10. planu transportowego);
- zamierzenia inwestycyjne w najbliższym horyzoncie finansowania.

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

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

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego obszaru, w tym w Internecie, obejmującej wszystkich organizatorów i przewoźników, ze szczególnym uwzględnieniem węzłów i przystanków przesiadkowych;

- koordynację rozkładów jazdy różnych organizatorów i przewoźników;
- zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń i częstotliwości kursowania dopasowanej do występującego popytu i zgodnie z przyjętymi kryteriami dostępności;
- systematyczne prowadzenie monitoringu komunikacji zbiorowej i okresowe wykonywanie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- systematyczną poprawę warunków oczekiwania pasażerów na przystankach i sukcesywne podnoszenie standardu ich wyposażenia;
- podjęcie działań zmierzających do wprowadzenia integracji biletowej, co najmniej w zakresie biletów okresowych;
- promowanie rozwiązań z zakresu integracji przestrzennej: likwidacji barier dojścia, budowy systemów parkingowych P&R, B&R i K&R, budowy peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru niskoemisyjnego oraz dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i niepełnosprawnych;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

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

W okresie planowania (do 2025 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

1. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych.
2. Trasy linii poprowadzone zostaną jak najbliżej najważniejszych lokalnych celów i źródeł ruchu, obejmując jednocześnie węzły integracyjne i przystanki przesiadkowe i mogą ulegać modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.

3. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych, świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być poprzedzane analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.
6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. Polityka realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej zakłada w okresie planowania udział komunikacji zbiorowej w przejazdach pasażerskich na poziomie nie mniejszym niż 25%.
8. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, nie rzadziej niż co 3 lata prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Nie rzadziej, niż co 5 lat prowadzone będą badania popytu w okresie wakacji.
9. W przypadku wspólnego współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

Wśród zaplanowanych inwestycji transportowych służących realizacji niniejszego planu transportowego należy wymienić te w gminie Wejherowo (w perspektywie roku 2020):

- przystanek zintegrowany Gościcino: budowa nowych przystanków autobusowych w obrębie dworca, poszerzenie zaplecza parkingowego, rowerowego, dojść dla pieszych, ronda po stronie południowej torów, infrastruktury kolejowej, poprawa dojazdów po stronie południowej Gościcina,

- dokończenie budowy drogi gminnej – ulicy Południowej w Gościcinie i budowa ulicy Kazimierza Grubby pomiędzy Gościcinem i Gowinem (połączenie drogi powiatowej 1336G Wejherowo – Strzepcz z drogą krajową nr 6 (przystankiem kolejowym) i ulicą Sucharskiego w Wejherowie),
- budowa drogi gminnej – połączenia drogowego Gowino – Ustarbowo (połączenie drogi powiatowej 1336G Wejherowo – Strzepcz z drogą wojewódzką nr 224 przez Ustarbowo),
- budowa drogi powiatowej 1401G – połączenia drogowego Gniewowo – Zbychowo (połączenie drogi wojewódzkiej nr 218 z miastem Wejherowo przez Nowy Dwór Wejherowski – Zbychowo – Gniewowo – Wejherowo).

Rozważyć należy również wprowadzenie organizacji ruchu wpływającej na uprzywilejowanie autobusów w ruchu drogowym, szczególnie w obrębie miejscowości turystycznych.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

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

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

- niedostatecznego poziomu rentowności linii komunikacyjnych spowodowanego niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostatecznego zaangażowania samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematycznego ograniczania zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszego spadku jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostatecznego poziomu finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmiernego wzrostu cen paliw i energii;
- wystąpienia katastrof, w tym drogowych;
- polityczne (brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego);
- legislacyjne (zamówień publicznych, zasad finansowania, podatkowe, itp.);
- konkurencji ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmian w dostępności do środków pomocowych;
- wzrostu wymogów z tytułu ochrony środowiska.

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

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

Aktualizacja planu może być podjęta przez powiat wejherowski w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu

transportowego dla powiatów wejherowskiego i puckiego i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 29 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającym bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 29. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów wejherowskiego i puckiego

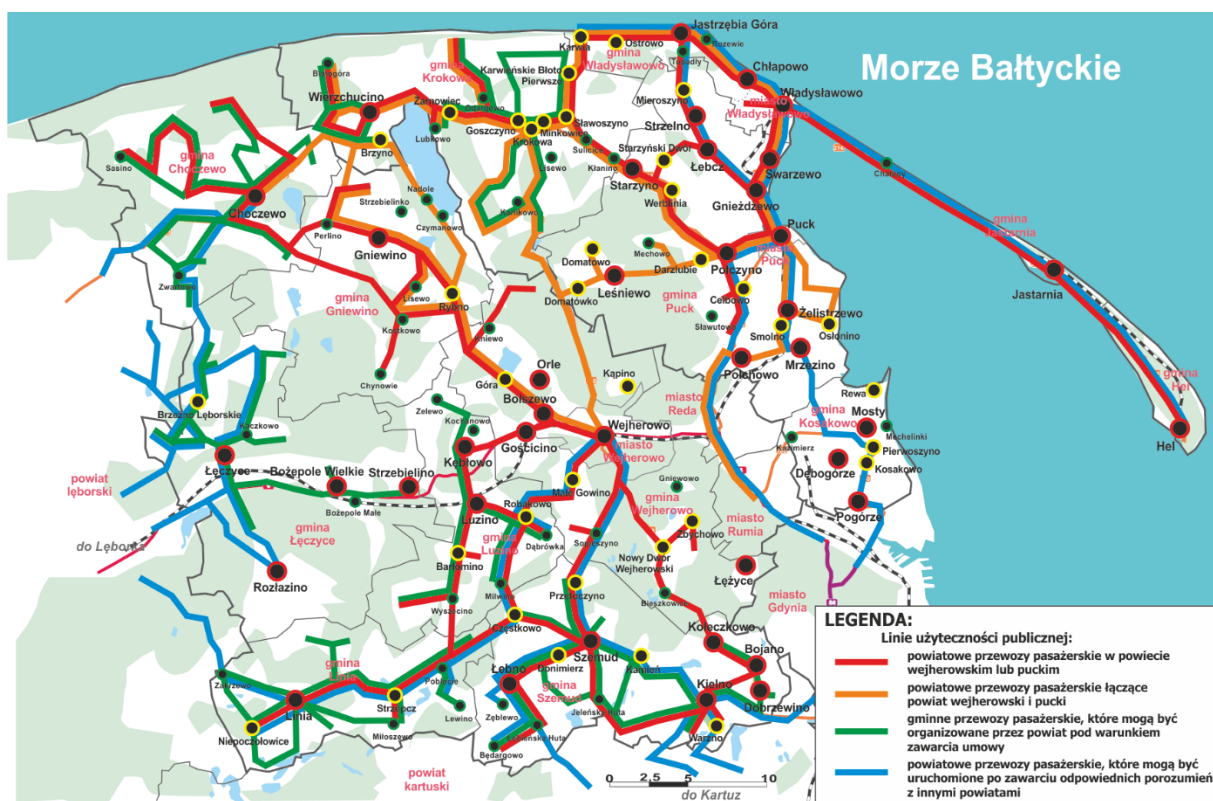
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie wejherowskim i puckim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km²
Redukcja zanieczyszczenia powietrza i hałasu oraz efektu cieplarnianego i zużycia energii	▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat wejherowski ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy, w tym miejski ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ liczba portali pasażera z pełną ofertą przewozową na stronach jednostek samorządowych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 1

Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim



Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland).....	22
Tab. 2. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 grudnia 2014 r.....	27
Tab. 3. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 31 grudnia 2014 r.....	29
Tab. 4. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2009-2014 – dane GUS	42
Tab. 5. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2012-2014.....	46
Tab. 6. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat wejherowski.....	48
Tab. 7. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat pucki.....	49
Tab. 8. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie wejherowskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2013/2014	51
Tab. 9. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie puckim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2013/2014	52
Tab. 10. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 sierpnia 2015 r.	54
Tab. 11. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 grudnia 2014 r.....	55
Tab. 12. Struktura podmiotów gospodarczych w powiatach wejherowskim i puckim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.	56
Tab. 13. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiatach wejherowskim i puckim – stan na 31 grudnia 2014 r.....	57
Tab. 14. Obszary ochrony Natura 2000 w powiatach wejherowski i puckim	58
Tab. 15. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2020 r. i 2025 r.....	77
Tab. 16. Połączenia wykonywane w ramach sieci PKS Sp. z o.o. w Gdyni na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 15 września 2015 r.	81
Tab. 17. Powiatowe przewozy pasażerskie na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 15 września 2015 r.....	87
Tab. 18. Gminne przewozy pasażerskie na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 15 września 2015 r.....	89

Tab. 19. Wojewódzkie przewozy pasażerskie na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 15 września 2015 r.....	90
Tab. 20. Linie komunikacji miejskiej na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego organizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – stan na 15 września 2015 r.....	94
Tab. 21. Linie komunikacji miejskiej na terenie powiatu wejherowskiego organizowane przez Urząd Miasta Wejherowo – stan na 15 września 2015 r.	95
Tab. 22. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie wejherowskim.....	102
Tab. 23. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie puckim	103
Tab. 24. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej łączące powiat wejherowski i pucki	103
Tab. 25. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiecie wejherowskim i puckim – organizowane na podstawie umów z gminami	104
Tab. 26. Proponowane linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim oraz innych – możliwe do uruchomienia po zawarciu stosownych porozumień	106
Tab. 27. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem	109
Tab. 28. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.	130
Tab. 29. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów wejherowskiego i puckiego	144

Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa pomorskiego	24
Rys. 2. Delimitacja obszaru aglomeracji Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego.....	25
Rys. 3. Miejsce powiatów wejherowskiego i puckiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego.....	26
Rys. 4. Największe miejscowości powiatów wejherowskiego i puckiego	28
Rys. 5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w powiatach wejherowskim i puckim	38
Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 31 grudnia 2014 r.	47
Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego w 2025 r.	50
Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem	59
Rys. 9. Wieżba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego	63
Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.....	66
Rys. 11. Mapy linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1 i 2	68
Rys. 12. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim	71
Rys. 13. Schemat połączeń komunikacyjnych Pomorskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o.	81
Rys. 14. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim.....	109
Rys. 15. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiatach wejherowskim i puckim.....	125
Rys. 16. Przykład informacji o nazwie przystanku w Jastrzębiej Górze.	136
Rys. 17. Przykład systemu informacji pasażerskiej.....	137