



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 26 września 2016 r.

Poz. 3212

UCHWAŁA NR XXVI/202/2016 RADY GMINY GNIEWINO

z dnia 31 sierpnia 2016 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gniewino na lata 2016-2026

Na podstawie art. 6 ust. 1 i 2, art. 7 ust. 1 pkt. 4 oraz art. 18 ust. 2 pkt. 15 ustawy z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2016r. poz. 446) w związku z art. 7 ust. 1 pkt. 1 lit. a, art. 9 ust. 2 i ust. 3, oraz art. 12 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2015r. poz. 1440 ze zm.)

Rada Gminy Gniewino uchwala, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Gniewino na lata 2016-2026, który stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Gniewino.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Województwa Pomorskiego.

Przewodnicząca Rady Gminy
Gniewino

Judyta Smulewicz

**PLAN ZRÓWNOWAŻONEGO ROZOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA
GMINY GNIEWINO NA LATA 2016-2026**



Załącznik do uchwały nr XXVI/202/2016

Rady Gminy Gniewino

z dnia 31 sierpnia 2016 r.

**PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO
DLA GMINY GNIEWINO
NA LATA 2016-2026**

Reda – Gniewino, styczeń 2016 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.....	10
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	10
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim.....	15
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim i gminie Gniewino.....	19
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne gminy Gniewino.....	19
2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu.....	26
2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	28
2.7. Oświata i czynniki społeczne.....	31
2.8. Czynniki gospodarcze.....	31
2.9. Ochrona środowiska naturalnego.....	33
2.10. Źródła ruchu.....	36
2.11. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	39
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	47
3.1. Struktura podróży.....	47
3.2. Prognoza popytu.....	49
3.3. Prognoza podaży.....	53
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	59
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	59
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	60
4.3. Zintegrowane węzły przesiadkowe i przystanki.....	64
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	65
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	70
7. Organizacja rynku przewozów.....	73
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji.....	73
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	76

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	78
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	81
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania	85
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	89
Załącznik nr 1. Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej w gminie Gniewino	92
Spis tabel	93
Spis rysunków	94



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 gminy Gniewino. 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 gminy Gniewino. 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 powiatu wejherowskiego. 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 gminy Gniewino, 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 może opracować m.in. gmina – w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich¹.

Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar gminy Gniewino, 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 pożądaną standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju transportu publicznego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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.)

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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”;
 - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Powiatów Wejherowskiego i Puckiego”;
 - „Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2011-2020”;
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy Gniewino oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego;
- dokumenty strategiczne i planistyczne gminy Gniewino;
- 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 został konsultacjom społecznym². Ich celem było poinformowanie społeczności gminy Gniewino 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 gminy Gniewino – obwieszczenie Wójta Gminy Gniewino o opracowaniu projektu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino – została w dniu 1 marca 2016 r. opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w Biuletynie Informacji Publicznej gminy Gniewino. Ogłoszenie o konsultacjach wywieszono również na tablicy ogłoszeń w siedzibie Urzędu Gminy Gniewino, eksponując je od 1 marca do 1 kwietnia 2016 r. Tekst planu wyłożony został także do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Urzędu Gminy Gniewino.

W dniu 4 marca 2016 r. ogłoszenie o konsultacjach społecznych opublikowane zostało w lokalnej prasie – w tygodniku „Expres Powiatu Wejherowskiego”.

W wyznaczonym terminie konsultacji (do dnia 31 marca 2016 r.) nie wpłynęły żadne uwagi lub wnioski do projektu planu.

² 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.



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), zdołano w sumie ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu³. 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

³ Zielona Księga W sprawie nowej kultury mobilności..., s. 9.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 powiązaniem 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.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 Partnerstwa⁴ 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”).

⁴ „Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020. Umowa Partnerstwa”, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju 2014.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 powiatu wejherowskiego oraz z innymi ośrodkami w ich sąsiedztwie.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie⁵ 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

⁵ Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, Warszawa, lipiec 2010 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

komunikacyjnej wewnątrz regionów”, a w nim – „zwiększenie mobilności wahadłowej”. W ramach 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.

Wskazaniem kierunkiem 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 zwiększenia 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.)⁶, jednym z celów jest zorganizowanie sprawnego, zgodnego z oczekiwaniami mieszkańców przemieszczania osób wewnątrz miasta oraz ułatwienie przemieszczania się do i z obszarów zewnętrznych.

⁶ Strategia przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 22 stycznia 2013 r.



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

- promowania rozwiązań z zakresu integracji podsystemów transportowych;
- 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;
- wydzielenie 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”**⁷. 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.

⁷ uchwała nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

Diagnoza systemu transportowego w skali województwa pokazuje, że integracja wewnętrzzgałęziowa tego systemu jest na bardzo niskim poziomie. Brakuje koordynacji miejskiego 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 niemotoryzowanej 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 oraz regionalną. 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”⁸ wyznacza cel operacyjny „Sprawny system transportowy”. Za oczekiwane efekty realizacji tego celu uznano:

- rozwinięty 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;

⁸ uchwała nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 r.



- 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”⁹ 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.

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;

⁹ uchwała nr 604/XXVI/08 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 września 2008 r.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

- 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**”¹⁰. 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.

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.

¹⁰ uchwała nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.



2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim i gminie Gniewino

„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.

2.4. Zagospodarowanie przestrzenne gminy Gniewino

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 częstość 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
	Częstość 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	Częstość podróży	Nie stwierdzono wpływu
	Wybór środka transportu	Wyższa gęstość zatrudnienia związana jest zwykle z większym wykorzystaniem transportu zbiorowego
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 dojazdu 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.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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

Gmina Gniewino (kasz. *Gniéwino*) zlokalizowana jest na Kaszubach, 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. Gmina leży w mezoregionie Wysoczyzna Żarnowiecka, z wyjątkiem południowego krańca – zaliczanego do Pradoliny Łęby i Redy.

Gmina graniczy od południa z gminą wiejską Wejherowo, od wschodu z gminą Łęczyce, od północy z gminą Choczewo, a od zachodu z gminą Krokowa z powiatu puckiego.

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

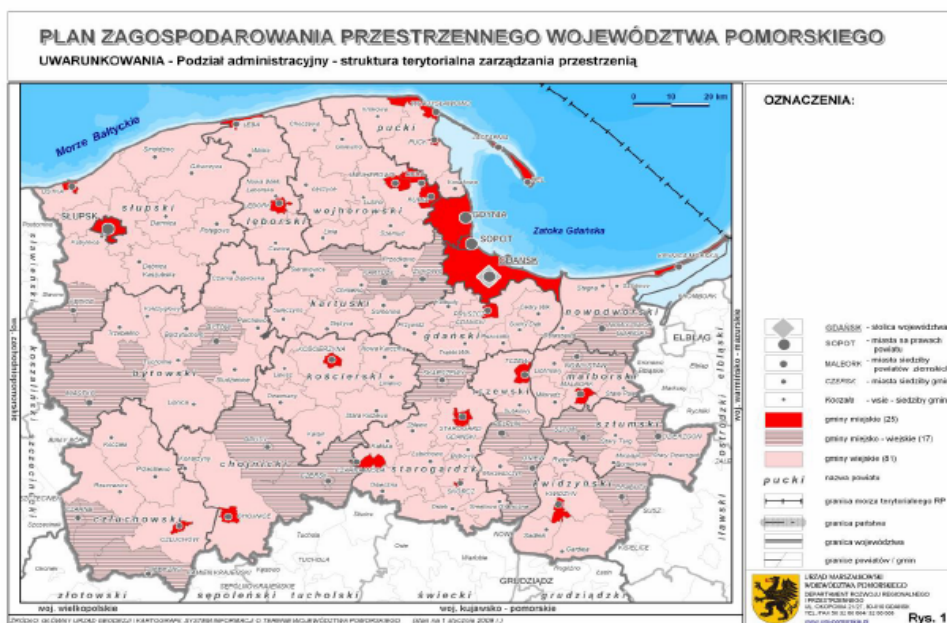
W Gniewinie działa kompleks turystyczno-rekreacyjny „Kaszubskie Oko” wybudowany na kształt oka. Wieża widokowa (wysoka na 44 m) stanowi źrenicę, kopiec na którym stoi wieża i rabaty kwiatowe wokół symbolizują tęczówkę, a drewniane pergole dookoła, to rzęsy.

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.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...



Rys. 1. Podział administracyjny województwa pomorskiego

Źródło: Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.

Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, obszar powiatu wejherowskiego obejmujący m.in. gminę Gniewino określono jako pozostałą strefę potencjalnego obszaru aglomeracji Trójmiasta, wskazując na ich związki z aglomeracją, co przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 3. Podział gminy Gniewino na obręby ewidencyjne

Źródło: *Geoportal krajowy – województwo pomorskie.*

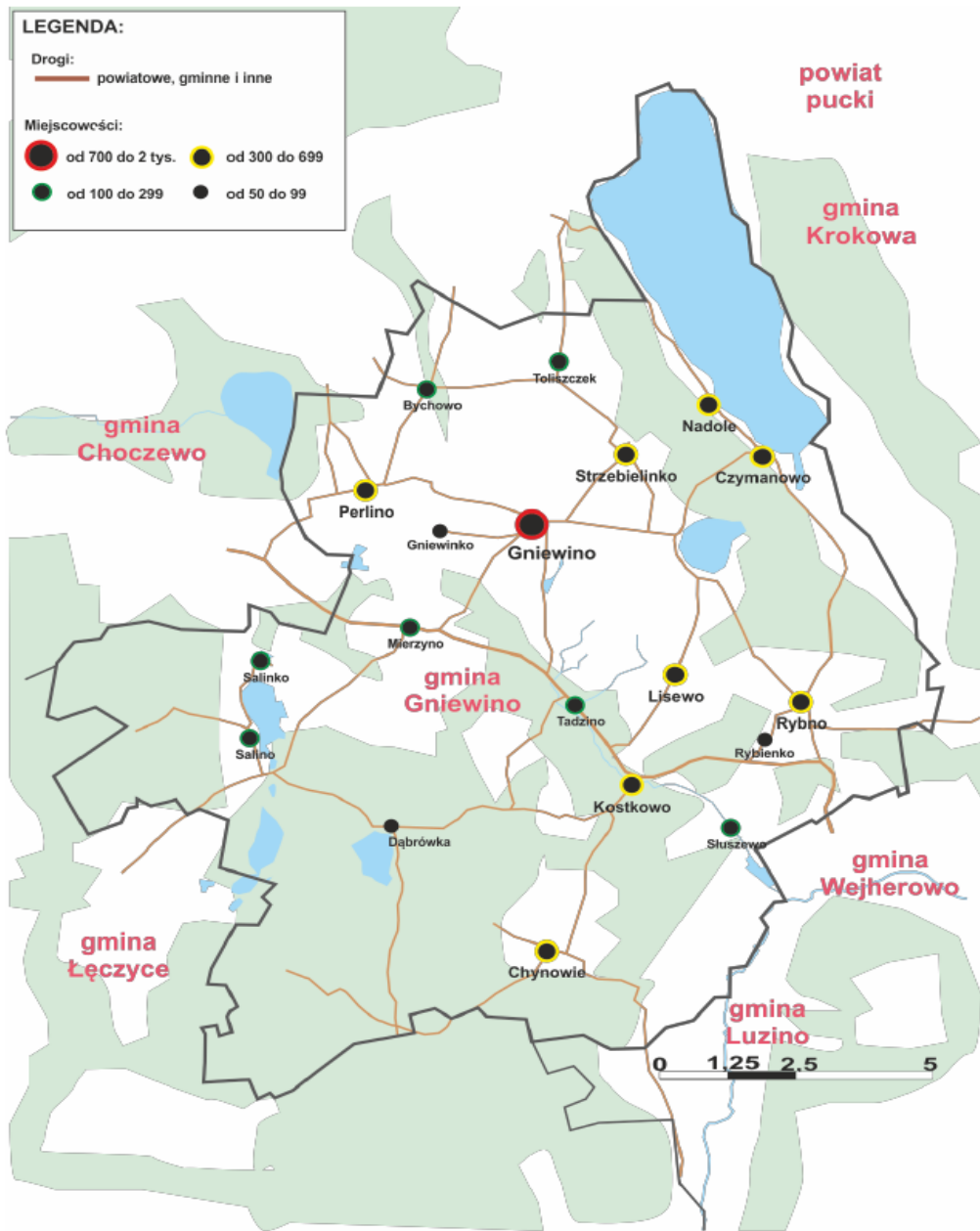
Wg danych GUS na 31 grudnia 2014 r., liczba mieszkańców gminy wynosiła 7 384 osoby, co oznacza gęstość zaludnienia równą 42 mieszkańców na km². Jest to gęstość dużo niższa od średniej w województwie (126 mieszkańców/km²). Gmina Gniewino jest ósma w powiecie wejherowskim pod względem liczby mieszkańców i piąta pod względem powierzchni.

Na terenie gminy największą powierzchnię zajmują lasy – 43%, a użytki rolne stanowią 41,3% powierzchni gminy. Tereny zurbanizowane zajmują 3,9%, a aż 11,8% powierzchni to tereny inne, przede wszystkim jezioro Żarnowieckie.

Na rysunku 4 przedstawiono mapę gminy Gniewino z najważniejszymi miejscowościami, będącymi potencjalnymi źródłami ruchu w gminnych przewozach pasażerskich.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...



Rys. 4. Największe miejscowości gminy Gniewino

Źródło: opracowanie własne.

2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Przez obszar gminy Gniewino przebiega linia kolejowa nr 230 Wejherowo – Lublewo – Garczegorze, która jest obecnie nieczynna i nieprzejezdna. Dla linii 230 opracowywane jest prestudium rewitalizacji linii na odcinku Wejherowo – Rybno. Najbliższa czynna linia kolejowa przebiega przez Wejherowo.

Przez gminę Gniewino nie przebiega żadna droga krajowa ani wojewódzka, a jedynie drogi powiatowe i gminne. Główną drogą w gminie jest droga powiatowa nr 1438G (Bolszewo – Kostkowo – Tadzino – Mierzyno – Żelazno).

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.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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.

Gmina Gniewino zarządza 28 przystankami autobusowymi zlokalizowanymi przy drogach gminnych. Pozostałe przystanki usytuowane są przy drogach powiatowych.

Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony i 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 terenie gminy Gniewino nie ma żadnego dworca autobusowego, a najbliższe znajdują się w Choczewie i w Wejherowie.

W gminie Gniewino nie ma stref płatnego parkowania.



2.6. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., gmina Gniewino zamieszkiwana była przez blisko 7,4 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby mieszkańców w gminie Gniewino w latach 2009-2014 przedstawiono w tabeli 4.

Tab. 2. Zmiana liczby mieszkańców gminy Gniewino w latach 2009-2014

– dane GUS

Parametr	Liczba mieszkańców						Dynamika 2014:2009 [%]
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
Liczba mieszkańców	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 pobyty stały	30	-17	13	10	0	11	-

Źródło: dane GUS.

Dane zawarte w tabeli 4 ilustrują wzrost liczby mieszkańców w ostatnich pięciu latach. Rosnąca liczba mieszkańców w gminach wiejskich, wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

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

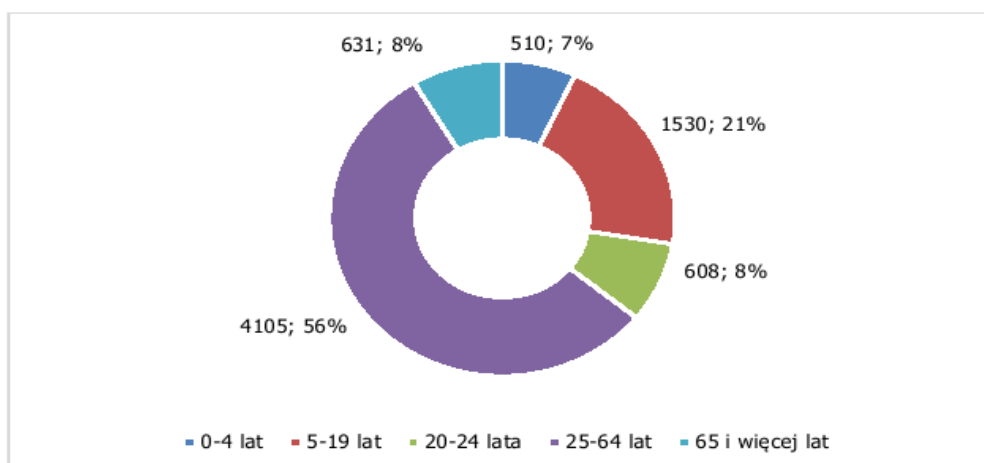
W gminie Gniewino w latach 2009-2014 zmniejszyła się liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 1,4%), a zwiększyła w wieku produkcyjnym (o 1%) i w o wiele mniejszym stopniu (aż o 12,7%) – w wieku poprodukcyjnym. Podobna tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest 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. 3. Struktura ludności gminy Gniewino w latach 2012-2014

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2014:2012 [%]
	2012	2014	
– przedprodukcyjnym	1 846	1 820	98,6
– produkcyjnym	4 682	4 730	101,0
– poprodukcyjnym	740	834	112,7

Źródło: dane GUS.

W strukturze wiekowej mieszkańców gminy Gniewino, przedstawionej na rysunku 6, wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., ok. 44% populacji stanowili mieszkańcy poprodukcyjnym. Większość osób w wieku do 19 lat, z uwagi na pobieranie nauki, posiada uprawnienia do przejazdów ulgowych autobusami komunikacji regionalnej – uprawnienia te przysługują jednak wyłącznie przy zakupie biletów miesięcznych.



Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Gniewino [osoby i %] – stan na 31 grudnia 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

GUS przedstawia prognozy demograficzne w ujęciu statystycznym, obejmującym powiaty. Takie prognozy dla powiatu wejherowskiego, przedstawione w tabeli 4, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2025 r.



Tab. 4. Prognozowana liczba ludności wiejskiej zamieszkującej powiat wejherowski

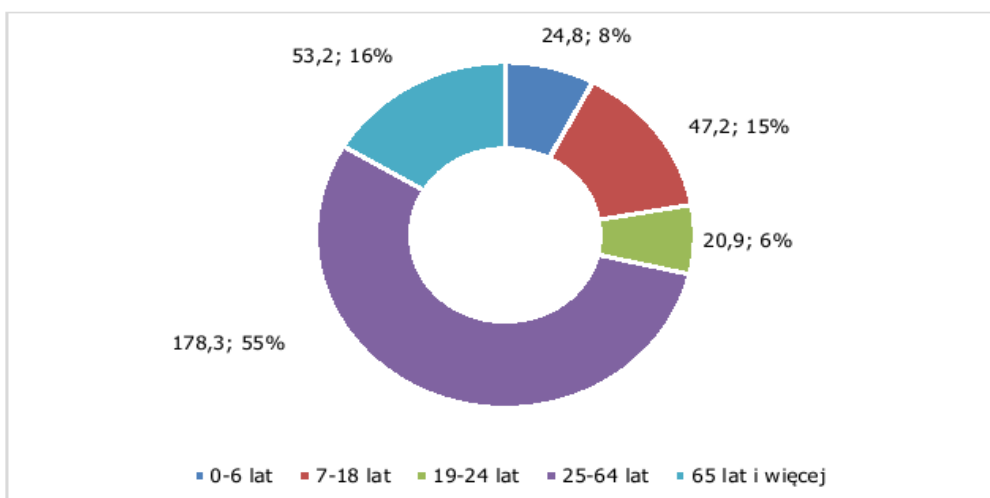
Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2013	2020	2025	2020/2013	2025/2013
0-6	9 017	8 736	8 895	96,9	98,6
7-18	14 459	15 712	16 417	108,7	113,5
19-24	8 440	7 395	7 347	87,6	87,0
25-64	47 111	52 392	54 575	111,2	115,8
65+	7 277	10 304	13 049	141,6	179,3
Razem	85 043	93 278	98 856	109,7	116,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Liczba ludności powiatu wejherowskiego zamieszkującej obszary wiejskie – wg prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie rosła i w 2025 r. wyniesie 98 856 osób (wobec 85 043 w 2013 r., co oznacza wzrost o 16,2%). Jednocześnie zmieni się struktura ludności. Największe zmiany będą dotyczyć osób starszych – ich liczba istotnie wzrośnie – aż o 79,3%.

Na rysunku 7 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin wiejskich powiatu wejherowskiego w 2025 r.

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. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 431 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Dla porównania, w 2009 r. wskaźnik ten wynosił 363. Oznacza to wzrost o prawie 19% 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.



Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców gmin wiejskich powiatu wejherowskiego w 2025 r. [osoby i %]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

2.7. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2013/2014 w gminie Gniewino działało łącznie 9 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało 706 uczniów i 259 przedszkolaków. Wśród tej liczby jest 5 przedszkoli oraz 2 szkoły podstawowe i 2 gimnazja.

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

W gminie Gniewino odnotowano 1 423 osoby pracujące i 327 osób bezrobotnych.

2.8. Czynniki gospodarcze

W 2014 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (73% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne.

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w gminie Gniewino, przedstawiono w tabeli 11.



Tab. 5. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Gniewino – stan na 31 grudnia 2014 r.

Ogółem	Sektor publiczny	Sektor prywatny			
		ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
477	18	459	348	36	27

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 – 61% oraz przemysłu i budownictwa – 35%. W tabeli 12 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 6. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Gniewino – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.

Ogółem	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Transport, handel i usługi
477	17	169	291

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W tabeli 13 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2014 r., około 94% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 1,7% całkowitej liczby firm.

W gminie Gniewino zlokalizowana jest podstrefa Żarnowiec Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, o łącznej powierzchni 105,33 ha.

Tab. 7. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w gminie Gniewino – stan na 31 grudnia 2014 r.

Ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
477	449	20	7	1

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.



2.9. 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 gminy Gniewino zlokalizowane są różne formy ochrony przyrody.

Na obszarze objętym planem znajdują trzy obszary sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 14. Mapę obszarów chronionych w gminie Gniewino przedstawiono na rysunku 8.

Tab. 8. Obszary ochrony Natura 2000 w gminie Gniewino

Lp.	Nazwa	Położenie [gmina/gminy]	Powierzchnia całkowita [ha]
1	Jeziora Choczewskie	Łęczyce, Gniewino, Choczewo	1 120,03
2	Lasy Lęborskie	Łęczyce, Gniewino, Luzino, Choczewo	8 565,33
3	Opalińskie Buczyny	Gniewino	355,67

Źródło: natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 31.01.2016 r.

Na obszarze gminy Gniewino występują dwa obszary chronionego krajobrazu: Choczewsko-Saliński (zachodnia część gminy) i Pradoliny Redy-Łeby (południowy kraniec gminy).

Do obszarów objętych ochroną przyrody w gminie Gniewino należy także rezerwat przyrody Długosz Królewski w Łęczynie.



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)¹¹.

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 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 gminy Gniewino 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).

¹¹ Informacja o stanie środowiska województwa pomorskiego w 2014 r., WIOŚ w Gdańsku.



2.10. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w gminie Gniewino można podzielić na:

- realizowane w granicach jednej gminy;
- wykonywane do miejscowości położonych w innej gminie, ale znajdującej się w granicach powiatu wejherowskiego;
- 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).

Od 1 stycznia 2016 r. możliwe jest również zorganizowanie przewozów jako gminno-powiatowych – przez związek gmin (gminy) i powiatu (powiatów).

Przejazdy na obszarze gminy Gniewino, niewykraczające poza obszar gminy, nie w całym zakresie będą realizowane z wykorzystaniem gminnych przewozów pasażerskich. Pewna część pasażerów korzystać będzie z usług przewoźników realizujących powiatowe lub wojewódzkie przewozy pasażerskie.

Źródłami ruchu w gminnych przewozach pasażerskich w gminie Gniewino będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu gminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

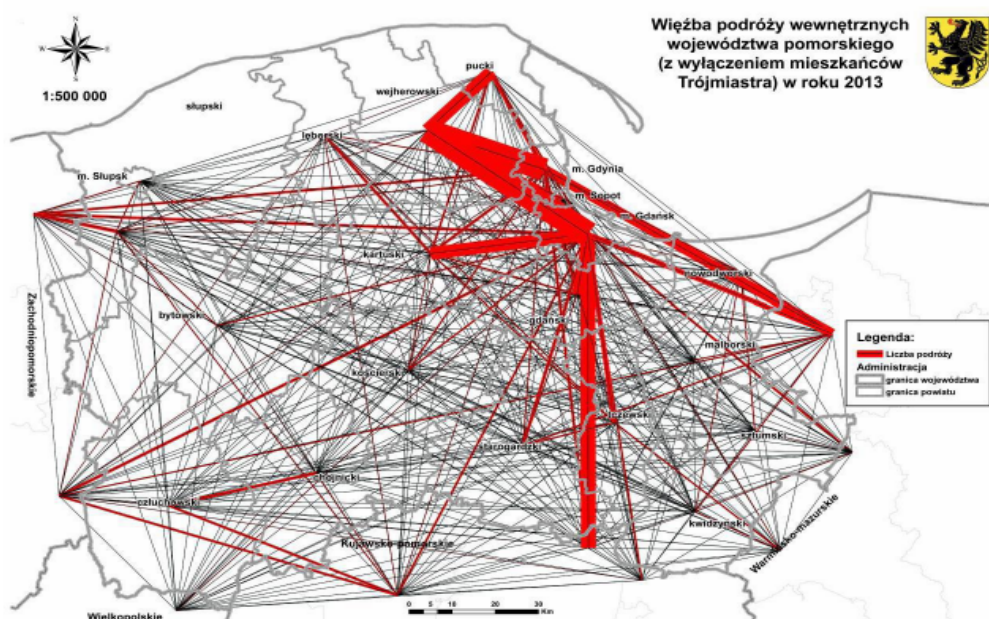


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

Przewozy pasażerskie w ramach gminy Gniewino służą także pasażerom jako połączenia przesiadkowe w powiatowych, wojewódzkich, międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich, dowożąc do celu podróży pasażerów korzystających jednocześnie z przewozów pasażerskich w obrębie gminy i poza nią.

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza gminą, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w gminie Gniewino realizowany jest w transporcie drogowym drogami powiatowymi. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągu komunikacyjnym łączącym gminę z Wejherowem i dalej w kierunku Trójmiasta.

Ruch zewnętrzny do i z gminy Gniewino koncentruje się na ciągach głównych dróg, w szczególności w kierunku Wejherowa i Gdyni. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także sąsiednie gminy. Więźbę ruchu w podróżach ponadpowiatowych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 9.



Rys. 9. Więźba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego

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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 gminie Gniewino duże znaczenie ma także ruch turystyczny.

Placówki oświatowe i zakłady pracy są podstawowymi źródłami ruchu wewnętrznego i zewnętrznego w gminie objętej planem. W ruchu wewnętrznym w gminie bardzo ważną rolę odgrywają dojazdy dzieci do przedszkoli, szkół podstawowych i gimnazjalnych. W gminie Gniewino placówki oświatowe (zespoły szkół) zlokalizowane są w Gniewinie i Kostkowie.

Wśród ważniejszych obiektów i urzędów, stanowiących generatory przewozów, większość zlokalizowana jest poza gminą – w mieście Wejherowo.

Na terenie gminy znajdują się:

- Urząd Gminy w Gniewinie, ul. Pomorska 8;
- Gminny Ośrodek Pomocy Społecznej w Gniewinie, ul. Pomorska 40/1;
- Komisariat Policji w Gniewinie, ul. Nowa 2/11;
- Straż Gminna w Gniewinie z siedzibą w Kostkowie, ul. Wejherowska 24a;
- Gniewińskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. w Kostkowie, ul. Wejherowska 24;
- Puckie Centrum Medyczne – Przychodnia Lekarska w Gniewinie, ul. Pomorska 40/1;
- Samorządowy Zespół Szkół w Gniewinie, ul. Szkolna 1;
- Samorządowy Zespół Szkół w Kostkowie, ul. Galasa 1;
- Centrum Kultury, Sportu, Turystyki i Biblioteka w Gniewinie, ul. Sportowa 1;
- Hala Widowiskowo-Sportowa w Gniewinie, ul. Szkolna 3;
- Pływalnia Kryta w Gniewinie, ul. Szkolna 1;
- Centrum Sportowe – Stadion „Arena Mistrzów” w Gniewinie, ul. Sportowa.

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



2.11. 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”¹², zwany dalej planem krajowym;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”¹³, 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 nie ujęto żadnych połączeń w gminie Gniewino, a jedynie połączenie kolejowe prowadzące przez obszar powiatu wejherowskiego (por. rysunek 10): Słupsk – Wejherowo – Gdynia Główna. Stacja Wejherowo została wskazana jako punkt handlowy, który może pełnić funkcję zintegrowanego węzła przesiadkowego.

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.

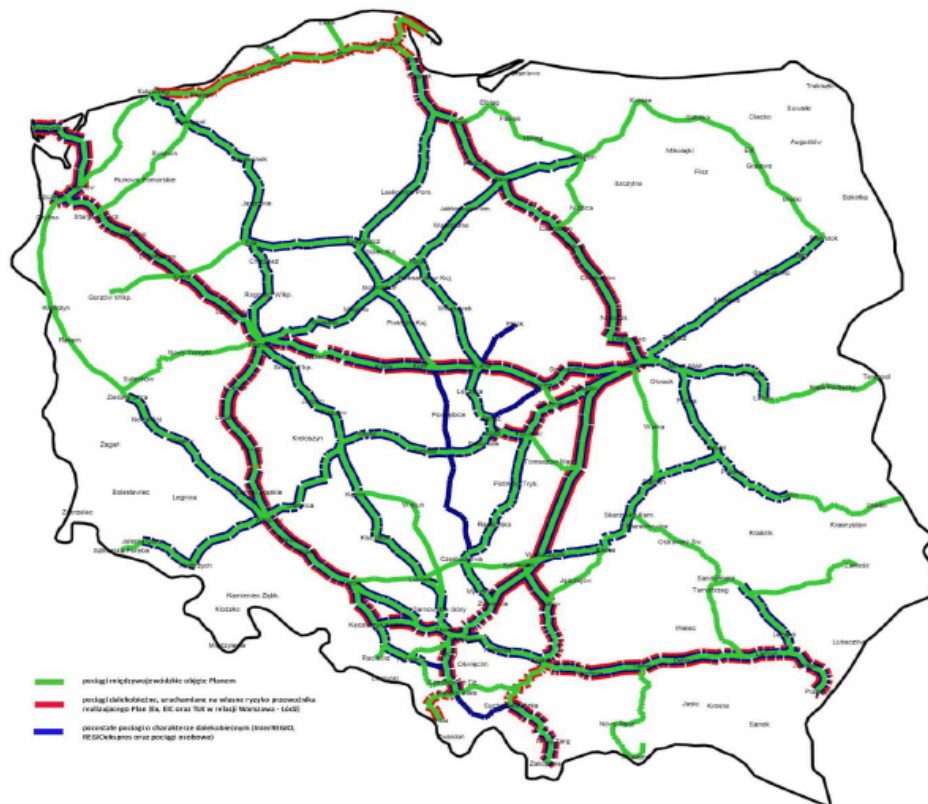
W planie krajowym przyjęto następujące zasady realizacji poszczególnych wariantów w przewozach międzywojewódzkich:

- 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;

¹² „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.

¹³ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego” uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, uchwałą nr 788/XXVII/14 z dnia 24.02.2014 r.

- 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.



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 gminy Gniewino...

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.

„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.

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.

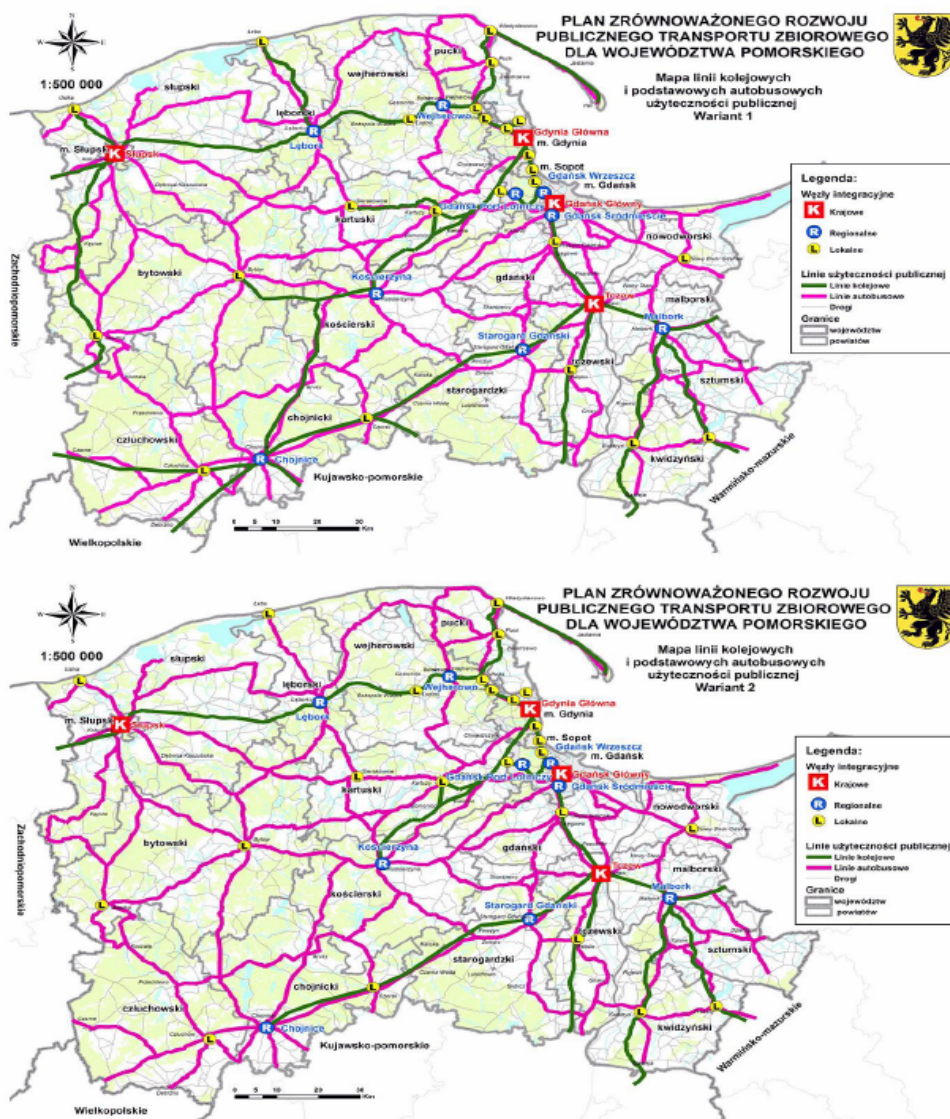
Określając sieć połączeń użyteczności publicznej w planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty rozwoju sieci. Wariant 1 potraktowano jako docelowy – uwzględniono w nim uwarunkowania demograficzne, ekonomiczne, transportowe i techniczne przewidywane w 2025 r., natomiast wariant 2 uznano za bazowy, uwzględniający 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.

Żadna z linii komunikacyjnych określonych w planie wojewódzkim nie przebiega przez gminę Gniewino.

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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...



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 zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

Na obszarze powiatu wejherowskiego określono w planie wojewódzkim lokalizację kilku węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych – żaden z nich nie znajduje się w gminie Gniewino.

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 Park&Ride (P+R), Bike&Ride (B+R) i Kiss&Ride (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).

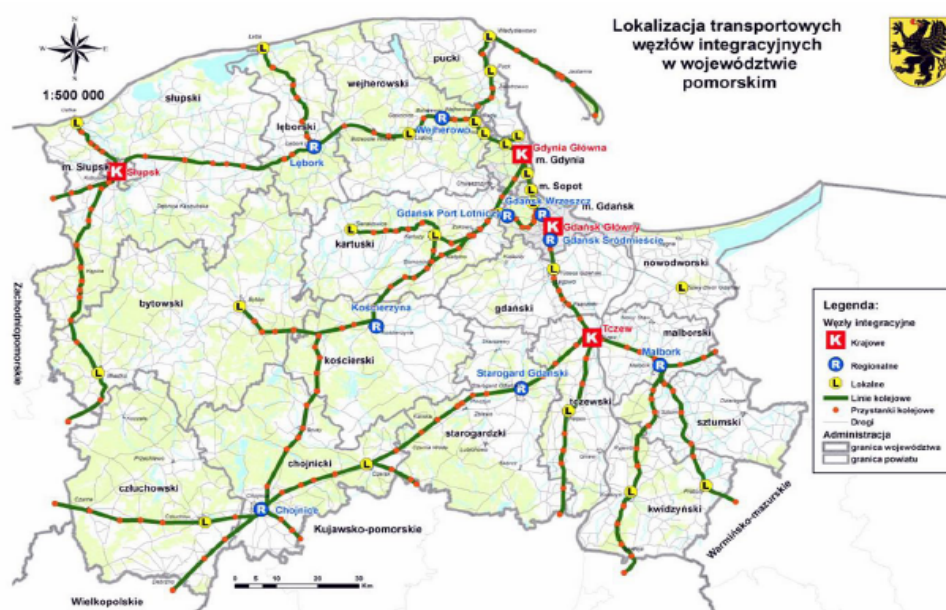
Za takim podejściem do planowania systemu transportowego przemawia założenie, że cała struktura sieciowa systemu transportowego województwa opiera się na powiązaniach węzłowych różnych systemów transportowych.

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

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, a plan transportowy dla gminy – postanowienia planu powiatowego.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...



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

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

W dniu 27 listopada 2015 r. Rada Powiatu Wejherowskiego przyjęła „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Powiatów Wejherowskiego i Puckiego”, który określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w przewozach o charakterze powiatowym.

Przewiduje się, że w okresie planowania (do 2025 r.) nastąpi wzrost realizacji podróży powiatowych komunikacją autobusową średnio o ok. 10,7% (w tym na terenach wiejskich o 3,8%). Prognoza oszacowana została na podstawie zmian demograficznych, wskaźnika ruchliwości oraz przewidywanego udziału transportu publicznego w podziale zadań przewozowych.

Zaplanowana sieć połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej obejmuje 33 trasy, obejmujące powiat wejherowski i pucki. Na terenie gminy Gniewino zaplanowano przebieg 8 linii komunikacyjnych, których trasy przedstawione są w tabeli 20.



Tab. 9. Linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim przebiegające przez gminę Gniewino

Nr linii	Trasa
689	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Opalino – Czymanowo – Nadole – Brzyno – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra
690	Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Warszkowski Młyn – Warszkowo – Kniewo – Rybno
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
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 – Rybienko – Zamostne – Bolszewo – Wejherowo
696	Kopalino – Lubiatowo – Osieki – Kierkowo – 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: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Powiatów Wejherowskiego i Puckiego, str. 102-104.

Trasy powiatowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na całym obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego zaprezentowano na rysunku 13.



Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na lata 2015-2025 dla Powiatów Wejherowskiego i Puckiego, załącznik nr 1.



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).

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 gminie Gniewino będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury mieszkańców poszczególnych miejscowości 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 gminnej 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%



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 gminie Gniewino, należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – wzrost liczby mieszkańców obszarów wiejskich powiatu wejherowskiego (a więc i gminy Gniewino) o około 16% do 2025 r. Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych pomiędzy miejscowościami.

Gminne podróże publiczną komunikacją autobusową odbywać się będą autobusową komunikacją komercyjną, powiatowymi i wojewódzkimi przewozami autobusowymi oraz gminną komunikacją autobusową – organizowaną przez gminę.

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

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 gminie Gniewino – 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%¹⁴. Wzrost częstotliwości kursowania także prowadzi do zwiększenia popytu.

Celem planu transportowego, w aspekcie prognozowanych zmian w popycie, jest przeciwdziałanie trendowi zmniejszania się liczby pasażerów – poprzez kształtowanie atrakcyjnej

¹⁴ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

z punktu widzenia pasażerów oferty przewozowej komunikacji zbiorowej w gminie Gniewino, a w rezultacie – osiągnięcie trendu zmniejszania się poziomu kongestii drogowej i poprawy warunków życia mieszkańców.

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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 minibusy – 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 gminnych 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 tylko organizator komunikacji miejskiej.



3.3. Prognoza podaży

Na obszarze gminy Gniewino realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym i regionalnym.

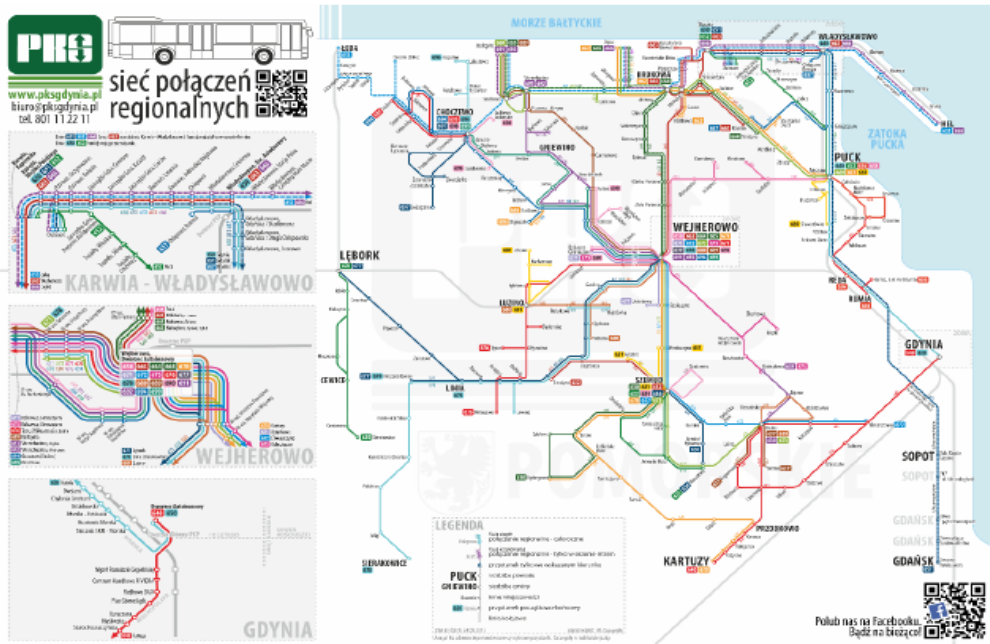
W skali powiatu najwięcej linii funkcjonuje w ramach sieci komunikacyjnej Pomorskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. Linie te obejmują obszar powiatów wejherowskiego i puckiego, a pojedyncze z nich obsługują również połączenia z sąsiednimi miastami i powiatami (Gdynia, Sopot, Gdańsk, Kartuzy, Sierakowice, 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 14, a ich zestawienie (dla linii prowadzących przez gminę Gniewino) – wraz z liczbą kursów – w tabeli 10.

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.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...



Rys. 14. Schemat połączeń komunikacyjnych Pomorskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Gdyni

Źródło: www.pksgdynia.pl, dostęp: 31.01.2016 r.



Tab. 10. Połączenia wykonywane w ramach sieci PKS Sp. z o.o. w Gdyni na obszarze gminy Gniewino – stan na 31 stycznia 2016 r.

Nr linii	Relacja	Liczba kursów		
		dni powszednie (nauki szkolnej)	soboty	niedziele i święta
686	Chynowie – Młót – Kostkowo	11	-	-
690	Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Warszawski Młyn – Warszawko – Kniewo – Rybno	6	-	-
691	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Gniewino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	13	7	
692	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	13	5	-
694	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Kniewo – Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Młót – Chynowie – Kostkowo – Tadzino – Mierzyno – Gardkowice – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo	28	14	-
694 ^{II}	Sasino – Ciekocino – Ciekocinko – Kurowo – Choczewko – Choczewo	17	-	-
699	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo	-	-	10

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Oprócz sieci linii PKS Sp. z o.o. w Gdyni, obszar gminy Gniewino obsługują również linie innych przewoźników – najczęściej bez oznakowania handlowego w postaci numeru linii udostępnionego pasażerom. Zestawienie tych linii o charakterze powiatowym, przedstawiono w tabeli 11.



Tab. 11. Powiatowe przewozy pasażerskie na obszarze gminy Gniewino realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 31 stycznia 2016 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
-	Choczewo – Żelazno – Słajkowo – Łętowo – Gardkowice – 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	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Na terenie gminy Gniewino funkcjonują także linie wewnątrzgminne. Jedną z nich jest linia nr 686 obsługiwana przez PKS Gdynia, która została wymieniona w tabeli 10. Pozostałe linie obsługiwane są przez Gniewińskie Przedsiębiorstwo Komunalne – gminną spółkę z o.o. Służą przede wszystkim dowozowi dzieci i młodzieży do szkół. Ich zestawienie przedstawiono w tabeli 12. Ze względu na różną liczbę kursów w poszczególnych dniach tygodnia, obliczono średnią dla przeciętnego dnia nauki szkolnej w tygodniu.



Tab. 12. Gminne przewozy pasażerskie na obszarze gminy Gniewino realizowane przez Gniewińskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. – stan na 31 stycznia 2016 r.

Nr linii	Relacja	Przeciętna liczba kursów w dniu powszednim nauki szkolnej
372001	Kostkowo – Rybienko – Słuszewo – Rybienko – Rybno – Strzebielinek – Rybno – Rybska Karczma – Rybienko – Słuszewo – Rybienko – Kostkowo – Dąbrówka – Salino – Mierzynko – Mierzyno – Tadzino – Kostkowo – Tadzino – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo – Lisewo – Kostkowo – Lisewo – Jęczewo – Lisewo – Strzebielinek – Rybno – Rybienko – Słuszewo – Kostkowo – Rybno – Rybska Karczma – Rybienko – Słuszewo – Rybienko – Kostkowo	10,2
372002	Kostkowo – Chynowie – Kostkowo – Dąbrówka – Płaczewo – Dąbrówka – Salino – Mierzynko – Mierzyno – Tadzino – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo – Tadzino – Kostkowo – Tadzino – Lisewo – Kostkowo – Mierzyno – Mierzynko – Salino	15,0
372003	Gniewino – Gniewinko – Perlino – Perlino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Bychowo – Perlino – Perlino – Mierzyno – Ruków – Mierzyno – Gniewinko – Gniewino	11,2
372004	Gniewino – Gniewinko – Gniewino – Strzebielinko – Gniewino – Czymanowo – Nadole – Czymanowo – Opalino	8,8
372008	Chynowie – Kostkowo – Rybienko – Rybno – Opalino – Czymanowo – Nadole – Czymanowo – Gniewino	1,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Pełne nazwy i dane adresowe przewoźników realizujących przewozy w gminie Gniewino są następujące:

- **Fetta** – Marek Fetta „Fetbus”, ul. Pucka 14b/10, 84-210 Choczewo;
- **Karczmarzyk-Fetta** – Karczmarzyk-Fetta Beata Przewozy Pasażerskie „Choczewski Dyliżans”, ul. Pucka 12b/9, 84-210 Choczewo;
- **PKS Gdynia** – Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o., ul. Hryniewickiego 6c/43, 81-340 Gdynia;
- **GPK** – Gniewińskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o., Kostkowo, ul. Wejherowska 24, 84-250 Gniewino.

Potrzeba uruchomienia powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej występuje przede wszystkim dla zapewnienia możliwości dojazdu transportem



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

publicznym pomiędzy miejscowościami w gminie, 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 gminę konieczna jest współpraca gminy z powiatem, ponieważ alternatywą dla uruchamiania własnych połączeń jest rozszerzanie zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się wówczas udziału gminy we współfinansowaniu komunikacji powiatowej o charakterze użyteczności publicznej – w zakresie, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców w zakresie gminnych przewozów pasażerskich.

Mając na uwadze nowelizację ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która wejdzie w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.¹⁵, 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 i uczestnictwa w nim gminy Gniewino, niniejszy plan transportowy stanie się częścią planu transportowego dla obszaru utworzonego związku.

¹⁵ 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 gminie Gniewino, to:

- sieć komunikacji lokalnej i regionalnej komercyjnej;
- sieć linii uzupełniających organizowanych przez gminę (dowozy dzieci do szkół).

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze gminy 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.

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.

Tabor autobusowy, zgłoszony do wykonywania krajowego transportu drogowego przez największego przewoźnika, obsługującego zdecydowaną większość linii na terenie gminy, czyli PKS Gdynia, stanowi aktualnie około 100 autobusów – kursujących na różnych liniach, w tym na terenie gminy Gniewino. Przeciętny autobus eksploatowany na obszarze gminy i 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 gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Gminne przewozy pasażerskie powinny być również zintegrowane z powiatowymi i wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone tak, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla miejscowości leżących poza głównymi trasami przelotowymi, w tym połączenia pomiędzy ośrodkiem gminnym, a miastem powiatowym oraz zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. Przewozy tylko na obszarze gminy Gniewino stanowią więc uzupełnienie sieci przewozów powiatowych i wojewódzkich.

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

Potrzeba uruchomienia gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest także koniecznością uzupełnienia sieci połączeń wojewódzkich i komercyjnych 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 gminnych należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz przez Starostwo Powiatowe w Wejherowie sieci powiatowych linii autobusowych oraz istniejące i perspektywicznie funkcjonujące połączenia o charakterze komercyjnym.

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

Uruchomienie wojewódzkich lub powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, wpłynie zdecydowanie na poprawę dostępności komunikacyjnej obsługiwanych miejscowości. Uruchomienie gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej stanie się koniecznością przede wszystkim w przypadku niezrealizowania zamiarów



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

samorządu wojewódzkiego i powiatowego oraz w warunkach dalszego ograniczania oferty przewozowej przez przewoźników komercyjnych.

Począwszy od 1 stycznia 2017 r. przestaną obowiązywać dotychczasowe zasady finansowania strat przychodów przewoźników, spowodowanych uwzględnieniem ulg ustawowych w cenach biletów. Brak organizacji przewozów gminnych 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 celów podróży dla mieszkańców poszczególnych miejscowości, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych. Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół, a mieszkańcom nieposiadającym samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz pogorszy dostępność usług gminnych.

Gmina Gniewino powinna zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – rozważyć uruchomienie gminnych 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 – gminy Gniewino. 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 gminnym (niewykraczających poza granice gminy), siatka połączeń w ramach gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabeli 13.

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



Proponuje się włączenie do planowanej do wdrożenia w powiatowym planie transportowym numeracji linii (oznaczeń handlowych) na liniach regionalnych. Oznaczenia takie ułatwiają bowiem orientację pasażerom.

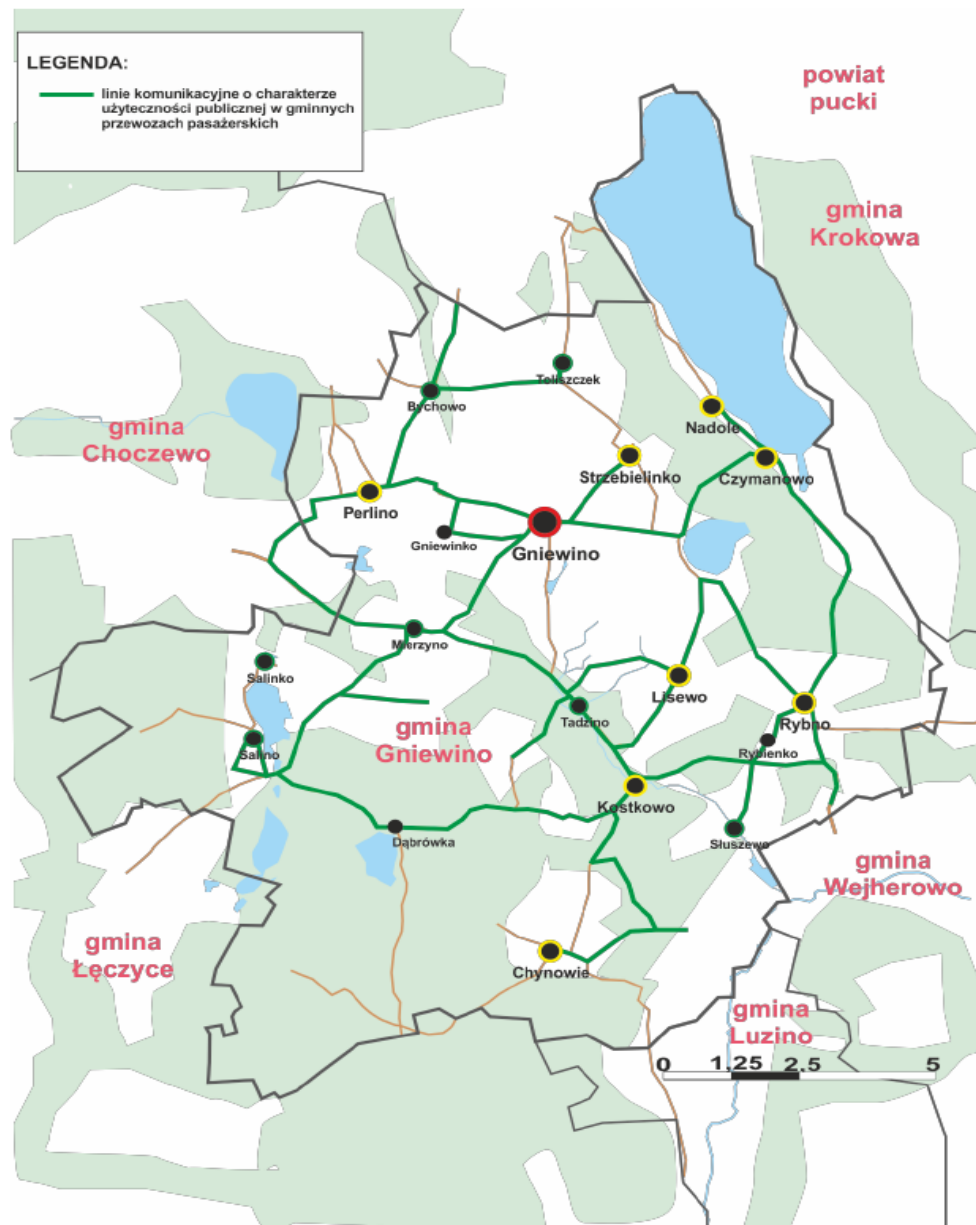
Tab. 13. Proponowane linie gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Gniewino

Nr linii	Trasa
607	Kostkowo – Rybienko – Słuszewo – Rybienko – Rybno – Strzebielinek – Rybno – Rybska Karczma – Rybienko – Słuszewo – Rybienko – Kostkowo – Dąbrówka – Salino – Mierzynko – Mierzyno – Tadzino – Kostkowo – Tadzino – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo – Lisewo – Kostkowo – Lisewo – Jęczewo – Lisewo – Strzebielinek – Rybno – Rybienko – Słuszewo – Kostkowo – Rybno – Rybska Karczma – Rybienko – Słuszewo – Rybienko – Kostkowo
608	Kostkowo – Chynowie – Kostkowo – Dąbrówka – Płaczewo – Dąbrówka – Salino – Mierzynko – Mierzyno – Tadzino – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo – Tadzino – Kostkowo – Tadzino – Lisewo – Kostkowo – Mierzyno – Mierzynko – Salino
609	Gniewino – Gniewinko – Perlino – Perlino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Bychowo – Perlino – Perlino – Mierzyno – Ruków – Mierzyno – Gniewinko – Gniewino
686	Chynowie – Młót – Kostkowo
687	Gniewino – Gniewinko – Gniewino – Strzebielinko – Gniewino – Czymanowo – Nadole – Czymanowo – Opalino
688	Chynowie – Kostkowo – Rybienko – Rybno – Opalino – Czymanowo – Nadole – Czymanowo – Gniewino

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. Obszar na którym uruchamiane będą takie linie, to gmina Gniewino.

Na rysunku 15 przedstawiono planowaną sieć połączeń komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze gminy Gniewino. Na zaprezentowanych trasach mogą być uruchamiane linie gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.



Rys. 15. Trasy gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Gniewino

Źródło: opracowanie własne.



4.3. Zintegrowane węzły przesiadkowe i przystanki

Na terenie gminy Gniewino nie przewiduje się tworzenia zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Takie węzły nie zostały określone w planach wyższego rzędu. Jedynie przystanki autobusowe w Gniewinie i Kostkowie pełnić będą funkcje przystanków węzłowych, ze względu na przebieg linii komunikacyjnych. Najbliższy węzeł integracyjny zlokalizowany będzie w Wejherowie.

Przystanki autobusowe obsługujące gminne przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich operatorów i 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.



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.

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 transportu 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:



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

- 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.

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 występowania 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 gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej przez gminę Gniewino spowoduje, że na liniach autobusowych o trasach zawierających się na obszarze tej gminy, 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.

Gmina powinna zatem podjąć się uruchomienia gminnych przewozów pasażerskich – celem zapewnienia minimalnych potrzeb transportowych i dla utrzymania co najmniej obecnego zakresu drogowych przewozów pasażerskich w gminie.

Zakłada się, że decyzja o uruchomieniu gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Gniewino nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Gmina, po określeniu linii, na których wykonywane będą 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);



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

- 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.

Przewiduje się, że w gminie Gniewino przewozy realizować będzie operator w formie podmiotu wewnętrznego jakim jest Gniewińskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. – spółka będąca w 100% własnością gminy Gniewino. Jako uzupełnienie sieci komunikacyjnej, w celu zakontraktowania dodatkowych przewozów poza liniami obsługiwanymi przez podmiot wewnętrzny, stosowane będą pozostałe tryby wyboru operatora.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w gminie Gniewino 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 gminy 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 gminy, 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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

tów 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.

Należy się spodziewać, że po 2017 r. konieczna będzie podobna kwota dopłat jak dotychczas, aby utrzymać obowiązywanie ulg taryfowych na wszystkich liniach funkcjonujących na obszarze planu. Środki te pochodzić będą z budżetu państwa (za pośrednictwem samorządu wojewódzkiego), nie powinny więc obciążać dodatkowo budżetu gminy.

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 budżecie gminy Gniewino na rok 2015 założono na ten cel kwotę 886 385 zł. Obejmuje ona wszystkie koszty związane z dowozem dzieci do szkół, również zatrudnienie opiekunów.

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 gminy.

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 lokalnych 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 gminne 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 gminy Gniewino 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 i gminy opracowania planistyczne nie pozwalają na jednoznaczną identyfikację obecnego podziału zadań przewozowych.

Podział zadań przewozowych na obszarze gminy powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym w gminie pełni lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal całą gminę. Od 2017 r. rolę autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, będzie obsługa całego obszaru gminy – 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.

Niedostateczna i ciągle ograniczana komunikacja regionalna, wpływa w istotny sposób na zmniejszenie dostępności komunikacyjnej i ograniczanie atrakcyjności gminy. 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 gminie. Transport publiczny, w tym szczególnie infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę gminy dla mieszkańców i osób odwiedzających – powinna być zatem traktowana także jako element marketingu samorządowego.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 postulatów 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 gminnych 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 gminnej, 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;



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

- 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 zadane 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 wyźłobieniami lub wypustkami ostrzegającymi osoby niewidome i niedowidzące.

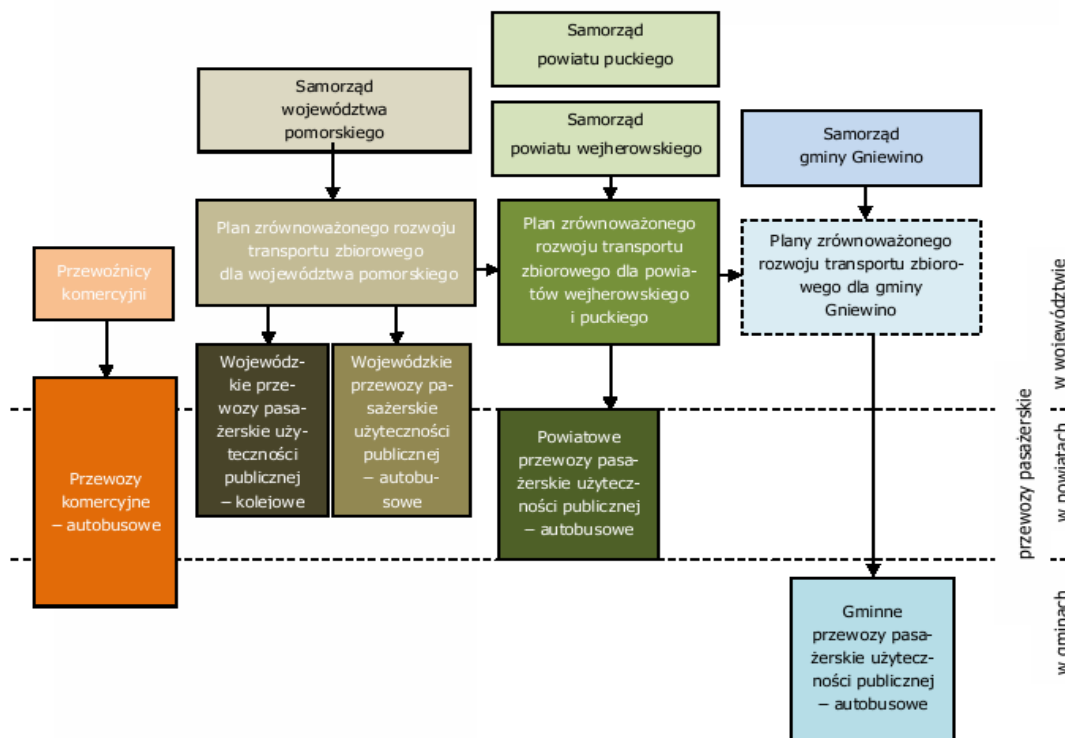
W celu zapewnienia możliwości obserwowania przez pasażerów (w tym niedowidzących) otoczenia pojazdów, należy dążyć do ograniczenia możliwości umieszczania reklam na szybach pojazdów, a w szczególności naklejania ich w taki sposób, by całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.



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. 16. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w gminie Gniewino

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, gmina Gniewino jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w gminnych przewozach pasażerskich w gminie Gniewino. Gminne przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

zbiorowego, wykonywany w granicach administracyjnych gminy i niewykraczający poza jej granice. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje wójt.

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 wymaganym 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.



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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

Jak zostało wspomniane, zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego wykonuje wójt. Wójt jest organem wykonawczym gminy. Wykonuje swoje zadania przy pomocy urzędu gminy. Organizację i zasady funkcjonowania urzędu gminy określa regulamin organizacyjny nadany w drodze zarządzenia przez wójta¹⁶.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem zbiorowym wykonuje w Urzędzie Gminy Gniewino Referat Rozwoju Gminy, Infrastruktury i Środowiska. W przypadku podjęcia decyzji przez gminę o rozpoczęciu organizacji gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, podstawowe zadania tego referatu wymienione w Regulaminie Organizacyjnym, zostaną odpowiednio rozszerzone.

W okresie objętym planem zakłada się wprowadzenie operatorów (operatora) na linie komunikacyjne, dla których organizatorem przewozów będzie gmina Gniewino, 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.

¹⁶ Regulamin Organizacyjny Urzędu Gminy Gniewino – zarządzenie nr 5/2015 Wójta Gminy Gniewino z dnia 26 stycznia 2015 r.



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 gmina Gniewino, jako organizator gminnych 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 gminnych 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 węzle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze gminy;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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

Zintegrowany węzeł przesiadkowy powinien zapewnić co najmniej bezpośrednio 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, odbiją się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Zakres integracji transportu publicznego w gminie Gniewino determinowany będzie dodatkowo zamierzeniami sąsiednich gmin i powiatu 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. Gmina Gniewino, 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 gminy 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 14.

Tab. 14. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji pasażerów ▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową wszystkich miejscowości w gminie
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją powiatową i wojewódzką ▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców ▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych ▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności


[Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...](#)

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany przejaw realizacji usług
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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


[Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...](#)

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný przejaw realizacji usług
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów i przewoźników ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatonki), 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 pasażerów¹⁷. 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 obowiązujące do dnia 31.12.2016 r.).

¹⁷ 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).



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

- W związku z powyższym, docelowy system informacji dla pasażerów, będzie obejmować:
- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez gminę:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez gminę, 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 – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

Ze względu na turystów odwiedzających gminę, podstawowe informacje zamieszczone 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.

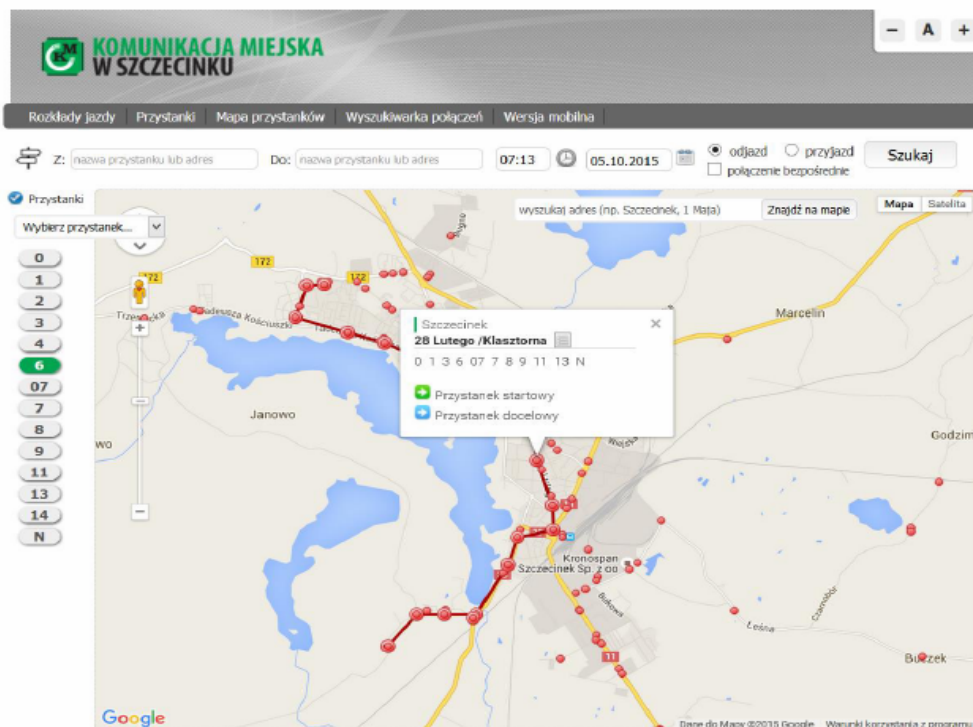
W powiecie wejherowskim główny przewoźnik, czyli Pomorska Komunikacja Samochodowa Sp. z o.o. stosuje już dziś wiele z wymienionych wyżej elementów systemu informacji dla pasażera – por. rysunek 17. Rolą gminy będzie więc przejęcie i udoskonalenie tych standardów. Ciekawostką są zamieszczane nazwy przystanków w języku kaszubskim.



Rys. 17. Przykład informacji o nazwie przystanku w Jastrzębiej Górze.

Źródło: <https://www.facebook.com/PKSWejherowo>, dostęp: 31.01.2016 r.

Na rysunku 18 przedstawiono przykład internetowego systemu informacji pasażerskiej – interaktywną mapę zintegrowaną z wyszukiwarką połączeń dla KM Szczecinek.



Rys. 18. Przykład systemu informacji pasażerskiej – mapa zintegrowana z wyszukiwarką połączeń

Źródło: <http://www.km.szczecinek.pl/>, dostęp: 31.01.2016 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 gminie Gniewino 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. Gmina Gniewino, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyć, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców gminy.

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 gminy Gniewino.

Przeciętne napelnienie, 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 napelnienie 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 gminy, co wprost przekłada się na obniżenie emisji spalin i jest jednym z bardziej efektywnych działań z zakresu ochrony środowiska w gminie. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 gminie;
- 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 gminie Gniewino będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy powiatowe) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego w gminie Gniewino 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;



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

- 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.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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 zbiorowej 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 gminę i powiat, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia poziomu partycypacji w kosztach.

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 także 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 gminę Gniewino 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



Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...

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

W tabeli 15 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającą bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 15. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	<ul style="list-style-type: none"> ▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych miejscowościach ▪ liczba kursów do i z miejscowości gminnej w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez gminę Gniewino ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat: dofinansowanie / koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem


[Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino...](#)

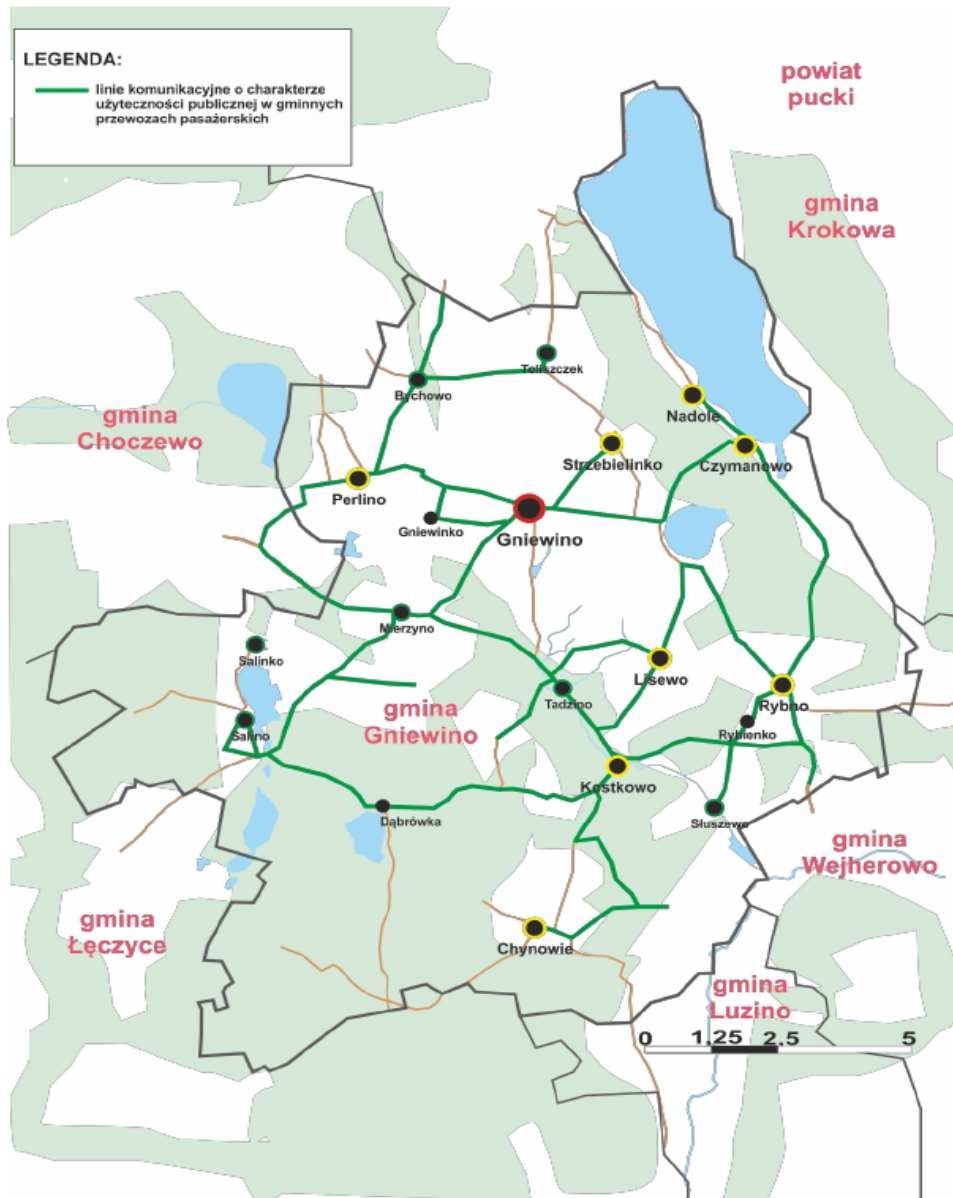
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	<ul style="list-style-type: none"> ▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 gminie Gniewino





Spis tabel

Tab. 1. Wpływ zagospodarowania przestrzennego na zachowania transportowe mieszkańców, ustalony na podstawie badań (projekt Transland)	20
Tab. 2. Zmiana liczby mieszkańców gminy Gniewino w latach 2009-2014 – dane GUS	28
Tab. 3. Struktura ludności gminy Gniewino w latach 2012-2014	29
Tab. 4. Prognozowana liczba ludności wiejskiej zamieszkującej powiat wejherowski	30
Tab. 5. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w gminie Gniewino – stan na 31 grudnia 2014 r.	32
Tab. 6. Struktura podmiotów gospodarczych w gminie Gniewino wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2014 r.	32
Tab. 7. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w gminie Gniewino – stan na 31 grudnia 2014 r.	32
Tab. 8. Obszary ochrony Natura 2000 w gminie Gniewino	33
Tab. 9. Linie powiatowych połączeń autobusowych o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim przebiegające przez gminę Gniewino	45
Tab. 10. Połączenia wykonywane w ramach sieci PKS Sp. z o.o. w Gdyni na obszarze gminy Gniewino – stan na 31 stycznia 2016 r.	55
Tab. 11. Powiatowe przewozy pasażerskie na obszarze gminy Gniewino realizowane przez przewoźników innych niż PKS Sp. z o.o. w Gdyni – stan na 31 stycznia 2016 r.	56
Tab. 12. Gminne przewozy pasażerskie na obszarze gminy Gniewino realizowane przez Gniewińskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o. – stan na 31 stycznia 2016 r.	57
Tab. 13. Proponowane linie gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Gniewino	62
Tab. 14. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2025 r.	78
Tab. 15. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla gminy Gniewino	90

Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa pomorskiego	22
Rys. 2. Delimitacja obszaru aglomeracji Trójmiasta w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego	23
Rys. 3. Podział gminy Gniewino na obręby ewidencyjne	24
Rys. 4. Największe miejscowości gminy Gniewino	25
Rys. 5. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w powiatach wejherowskim i puckim.....	26
Rys. 6. Struktura wiekowa mieszkańców gminy Gniewino – stan na 31 grudnia 2014 r.	29
Rys. 7. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców gmin wiejskich powiatu wejherowskiego w 2025 r.	31
Rys. 8. Mapa obszarów chronionych na obszarze gminy Gniewino	34
Rys. 9. Więźba podróży wewnętrznych województwa pomorskiego	37
Rys. 10. Kolejowe połączenia międzywojewódzkie funkcjonujące w ramach użyteczności publicznej – stan na 22 maja 2012 r.	40
Rys. 11. Mapy linii kolejowych i podstawowych autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 1 i 2.....	42
Rys. 12. Lokalizacja istniejących i planowanych transportowych węzłów integracyjnych w województwie pomorskim.....	44
Rys. 13. Trasy powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiatach wejherowskim i puckim	46
Rys. 14. Schemat połączeń komunikacyjnych Pomorskiej Komunikacji Samochodowej Sp. z o.o. w Gdyni.....	54
Rys. 15. Trasy gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w gminie Gniewino	63
Rys. 16. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w gminie Gniewino	73
Rys. 17. Przykład informacji o nazwie przystanku w Jastrzębiej Górze.	83
Rys. 18. Przykład systemu informacji pasażerskiej – mapa zintegrowana z wyszukiwarką połączeń.....	84