



DZIENNIK URZĘDOWY

WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Gdańsk, dnia 24.10.2023 r.

Poz. 4626

UCHWAŁA NR III/12/2023
ZGROMADZENIA WEJHEROWSKIEGO ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO
z dnia 28 września 2023 r.

w sprawie przyjęcia Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla
Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego.

Na podstawie art. 69 ust. 1, art. 70 ust. 1, art. 72a ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1526 ze zm.), art. 7 ust. 1 pkt 4a, art. 9 ust. 1 pkt 4a, ust. 3, art. 12 ust. 1 i 2 oraz art. 13 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1343 ze zm.), § 2 ust. 1 pkt 1 lit. a, § 7 ust. 2 pkt 9 statutu Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego (Dziennik Urzędowy Województwa Pomorskiego z 2023 r. poz. 734)

Zgromadzenie Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego
uchwała co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego, który stanowi załącznik do uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego.

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

Przewodniczący
Zgromadzenia
Wejherowskiego Związku
Powiatowo-Gminnego

Jarosław Wejer

Załącznik do Uchwały nr III/12/2023
z dnia 28 września 2023 r. Zgromadzenia
Wejherowskiego Związku Powiatowo-
Gminnego w sprawie przyjęcia Planu
zrównoważonego rozwoju publicznego
transportu zbiorowego.

PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU
PUBLICZNEGO TRANSPORTU
ZBIOROWEGO DLA WEJHEROW-
SKIEGO ZWIĄZKU POWIATOWO -
GMINNEGO

Wejherowo, maj – sierpień 2023 r.

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.3. Definicje i określenia.....	8
1.4. Konsultacje społeczne.....	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego.....	11
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	11
2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim.....	20
2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim ...	25
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu wejherowskiego.....	27
2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem.....	33
2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu.....	38
2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja.....	41
2.8. Oświata i czynniki społeczne.....	47
2.9. Czynniki gospodarcze.....	49
2.10. Ochrona środowiska naturalnego.....	51
2.11. Źródła ruchu.....	55
2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	58
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych.....	68
3.1. Struktura podróży.....	68
3.2. Prognoza popytu.....	69
3.3. Prognoza podaży.....	73
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	88
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	88
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	89
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe.....	101
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	105
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu.....	111
7. Organizacja rynku przewozów.....	114
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji.....	114
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	117

8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	119
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	122
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego i zasady jego planowania	125
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu	129
Załącznik nr 1. Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego	132
Spis tabel.....	133
Spis rysunków.....	135

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 Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego. 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 Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego. 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;

- wskazanie linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym.

1.1. Wizja transportu publicznego

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

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego

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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowuje m.in. związek powiatowo-gminny obejmujący obszar liczący co najmniej 80 000 mieszkańców - w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej na obszarze gmin lub powiatów tworzących związek powiatowo-gminny. Zakres planu obejmuje terytorialnie obszar powiatu wejherowskiego 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, uwzględniającą 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.

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. z 2022 r. poz. 1343 ze 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. z 2018 r. poz. 295 ze zm.);
- Ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 ze zm.);
- Ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602 ze zm.);

- Ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. 2020 poz. 8 ze zm.)
- Ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 875)

oraz:

- „plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”;
- dokumenty strategiczne, takie jak:
 - „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030”;
 - „Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030”;
 - „Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa pomorskiego 2030”;
 - „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”;
 - „Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2021-2030”;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin na obszarze powiatu wejherowskiego;
- miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz strategie rozwoju i plany rozwoju gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą na obszarze objętym planem;
- stan środowiska w województwie pomorskim i wpływ transportu na środowisko na obszarze objętym planem;
- wymogi zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Statystycznego w Gdańsku, charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną obszaru objętego opracowaniem;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- strony internetowe.

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

1.3. Definicje i określenia

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

- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu „planem” lub „planem transportowym” – dokument, o którym mowa w rozdziale 2 (art. 9-14) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz w rozporządzeniu ministra infrastruktury w sprawie szczegółowego zakresu planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego;
- **„WZPG”** – Wejherowski Związek Powiatowo – Gminny, który tworzą gminy: Choczewo, Gniewino, Linia, Luzino, Łęczycze, Szemud, Wejherowo oraz Powiat Wejherowski.;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **powiatowo-gminne przewozy pasażerskie** – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na umożliwieniu wykorzystywania przez pasażera biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **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

go, 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 – przewoźnik kolejowy wykonujący przewóz osób na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych albo decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu, o których mowa w art. 29c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 602 ze zm.)

1.4. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan transportowy, jako akt prawa miejscowego, poddany został konsultacjom społecznym¹. Ich celem było poinformowanie społeczności zamieszkującej na terenie Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego 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 Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego, została opublikowana wraz z pełnym tekstem dokumentu w dniu 10 sierpnia 2023 r. w Biuletynie Informacji Publicznej Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego. Ogłoszenie o opracowaniu projektu planu oraz zaproszenie do składania opinii dotyczących projektu umieszczono również w lokalnej prasie w dwutygodniku „Puls Wejherowa” wydaniu nr 15 (299) z dnia 10.08.2023 r. Tekst planu wyłożony został również do publicznego wglądu w formie papierowej w siedzibie Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego w Wejherowie.

Konsultacje społeczne trwały od 10 sierpnia 2023 r. do 31 sierpnia 2023 r.. Tekst planu wyłożony został w tych dniach do publicznego wglądu w formie papierowej w Wejherowskim Związku Powiatowo - Gminnym w Wejherowie przy ul. 3 Maja 4.

¹ 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.

Aby ułatwić przesyłanie uwag, opracowany został specjalny formularz opinii i uwag mieszkańców, który można było składać osobiście w siedzibie Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego w Wejherowie, przesłać na jego adres pocztą lub skierować drogą elektroniczną na adres: wzpg@powiatwejherowski.pl

W wyniku przeprowadzonych konsultacji projektu „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego” nie wniesiono żadnych uwag do przedłożonego dokumentu – zarówno w formie elektronicznej, pisemnej jak i ustnej.

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 30 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), udało się w sumie ograniczyć emisję tlenku azotu i cząstek stałych o 30-40%. Nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu². 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.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2011 r. „Biała Księga”³, przedstawia kierunki europejskiej polityki transportowej, priorytety i sposoby ich osiągnięcia na najbliższe lata (do

² Zielona Księga: „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 25.9.2007 r., KOM (2007) 551.

³ Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Komisja Europejska, 28.3.2011, KOM (2011) 144.

2030 r.). W dokumencie tym przedstawiono wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu w ramach polityki wspólnotowej, przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji CO₂ o 60% – co wiązać się będzie z koniecznością częstszego wykorzystywania autobusów i autokarów oraz transportu kolejowego, w przewozach pasażerów.

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

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

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

W ramach celu polityki nr 2 rozporządzenie wymienia następujące obszary interwencji, odnoszące się do transportu zbiorowego (w nawiasach podano współczynniki do obliczania wsparcia na cele związane ze zmianami klimatu i związane ze środowiskiem):

- 077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu (40%/100%);

- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację tabo-ru bezemisyjnego (100%/100%);
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny (100%, 40%);
- 083 - Infrastruktura rowerowa (100%/100%);
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego (0%/0%);
- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski (40%, 0%);
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych (100%, 40%).

W ramach celu polityki nr 3 wymienia się działania związane z budową, rozbudową i przebudową linii kolejowych oraz dróg i autostrad w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz innych linii i dróg krajowych, regionalnych i lokalnych, inwestycje w tabor kolejowy, w szczególności bezemisyjny, transport multimodalny, porty morskie w sieci TEN-T i inne, śródlądowe drogi wodne i porty w sieci TEN-T i inne, cyfryzację transportu kolejowego, drogowego i innego.

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”).

Umowa Partnerstwa na nowy horyzont finansowania 2021-2027 jest obecnie w fazie negocjacji pomiędzy Polską a Komisją Europejską. Środki wynegocjowane przez polski rząd w ramach unijnego budżetu na lata 2021-2027 pomogą wzmocnić polską gospodarkę oraz szybciej wyjść z kryzysu wywołanego przez COVID-19.

„Projekt umowy partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”, w ramach celu nr 2 polityki spójności przewiduje osiem obszarów, w tym – transport niskoemisyjny i mobilność miejską. Wsparciem objęte mają być:

- systemy nisko- i zeroemisyjnego transportu kołowego (energia elektryczna, wodór, hy-brydy, LNG, CNG);
- cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (w tym strefy wolne od ruchu, drogi i pasy rowerowe, infrastruktura rowerowa);
- integracja systemów transportowych i nowe sposoby przemieszczania się (systemy bile-towe, systemy współdzielenia, rozwój innowacyjnych środków transportu);
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych, rozwój systemów autonomicznych w transporcie miejskim;
- przygotowywanie dokumentów strategicznych;
- podnoszenie świadomości mieszkańców.

Dla osiągnięcia jak najlepszego efektu prowadzonej interwencji, zgodnie z projektem Umowy Partnerstwa, preferowane będą ośrodki miejskie, w których stosowane będzie zintegrowane podejście do działań związanych z kształtowaniem systemu transportowego poprzez tworzenie i realizację planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Takie podejście do problemów obszarów funkcjonalnych ośrodków miejskich pozwala na strategiczne ujęcie mobilności w powiązaniu z innymi politykami miejskimi, czemu służyć będą instrumenty terytorialne typu ZIT.

Oczekiwanym rezultatem realizacji celu nr 2 polityki spójności będzie poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost liczby taboru nisko i zeroemisyjnego w strukturze przewoźników publicznego transportu zbiorowego oraz wzrost przewozów komunikacją zbiorową.

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”⁴ 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 jego sąsiedztwie.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 w układzie regiony, miasta, obszary wiejskie”⁵ określa cele polityki regionalnej oraz nową rolę regionów w ramach polityk krajowych. KSRR określa regiony jako podstawowy punkt odniesienia polityki regionalnej. Polskie regiony są zróżnicowane, zarówno pod względem posiadanych potencjałów, barier i wyzwań, jakie przed nimi stoją. Ta różnorodność oznacza odpowiednio dopasowaną interwencję publiczną, której zestaw uzależniony jest od kapitału terytorialnego każdego regionu indywidualnie. Wyzwaniem dla regionów jest optymalne wykorzystanie własnego potencjału rozwojowego w celu zwiększenia konkurencyjności gospodarki i zapewnienia warunków dla trwałego i zrównoważonego rozwoju.

Polityka regionalna wspiera rozwój wszystkich polskich regionów i dostarcza narzędzi służących wykorzystaniu i wzmacnianiu regionalnych potencjałów rozwojowych. Kluczowa jest koncentracja polityki rozwoju na czynnikach rozwojowych, które pozwalają na osiągnięcie przewagi komparatywnej regionów w przyszłości. Służyć temu będą horyzontalne działania celu 2, które obejmują m.in. pobudzanie przedsiębiorczości i innowacyjności, wzmacnianie regionalnych systemów inwestycji, wykorzystanie regionalnych inteligentnych specjalizacji i wykwalifikowanego kapitału ludzkiego. KSRR zakłada, że polityka regionalna będzie w więk-

⁴ Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 r. przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252)

⁵ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030: Cele KSRR w układzie regiony, miasta, obszary wiejskie, Warszawa, wrzesień 2019 r.

szym niż dotychczas stopniu integrować działania realizowane sektorowo, wiążąc na poziomie regionalnym różnego rodzaju przedsięwzięcia zintegrowane ze sobą pakiety, dostosowane do potrzeb danego terytorium.

W strukturze przestrzennej kraju można wyróżnić regiony, które ze względu na skumulowane, wielorakie problemy wynikające ze struktury społeczno-gospodarczej, peryferyjnego położenia bądź utraty dotychczasowych funkcji nie w pełni wykorzystują swoje możliwości rozwojowe. Wymagają one dodatkowych działań aktywizujących, lepszej koordynacji wydatków publicznych na inwestycje, zorganizowanej współpracy interesariuszy na poziomie regionalnym i pomiędzy poziomami zarządzania.

Ważnym czynnikiem rozwoju wszystkich regionów jest ich sprawność instytucjonalna. Stąd też działania w ramach celu 3 dotyczą m.in. podnoszenia kompetencji w zakresie planowania przestrzennego, wzmocnienia mechanizmów planowania i zarządzania strategicznego i finansowego, wsparcia doradczego dla samorządów województw w zakresie współpracy między samorządowej w obszarach funkcjonalnych oraz współpracy ponadregionalnej i uczestnictwa w mechanizmach współpracy z poziomem rządowym i samorządami lokalnymi.

Wspieranie ośrodków miejskich służy budowaniu siły konkurencyjnej regionów. W ramach KSRR wspierany będzie rozwój wszystkich miast tj.: największych aglomeracji, średnich oraz małych miast powiązanych funkcjonalnie z obszarami wiejskimi bez względu na ich wielkość, położenie czy pełnione funkcje społeczne, gospodarcze i administracyjne. Działania podejmowane dla realizacji celów polityki regionalnej w zakresie miast znajdują się w ramach wszystkich trzech celów strategii, w tym przede wszystkim w ramach celu 2, który odnosi się do rozwoju konkurencyjności. Z uwagi na to, że miasta różnią się wielkością, położeniem i pełnionymi funkcjami, działania kierowane do nich w ramach KSRR będą miały zróżnicowany charakter.

Największe aglomeracje, które w największym stopniu skorzystały z dotychczasowych działań prowadzonych w ramach polityki regionalnej, nie stanowią w KSRR obszaru strategicznej interwencji niemniej jednak w dalszym ciągu będą beneficjentami wsparcia z poziomu krajowego i regionalnego na ogólnych warunkach. Polityka regionalna oddziaływać będzie na zwiększenie wykorzystania przez największe aglomeracje ich potencjału konkurencyjności i innowacyjności, poprzez takie działania jak m.in. wzmocnienie istniejących ośrodków innowacji oraz wykorzystywanie i wzmocnianie innowacyjności i konkurencyjności sektora przedsiębiorstw oraz instytucji naukowych i badawczych na arenie międzynarodowej. Istotna jest także lepsza koordynacja projektów realizowanych na ich obszarze oraz obszarach powiązanych z nimi funkcjonalnie. W celu realizacji zintegrowanych projektów, odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy, aglomeracje powinny wykorzystywać doświadczenie z

dotychczasowej realizacji ZIT. Kluczowe będzie dla nich generowanie zintegrowanych projektów rozwojowych, m.in. w zakresie zintegrowanego systemu transportu publicznego, podnoszenia jakości przestrzeni, poprawy jakości środowiska naturalnego, w tym jakości powietrza.

Miasta średnie, ze względu na słabsze wyposażenie w czynniki lokalizacji takie, jak kapitał ludzki, społeczny, materialny, instytucjonalny znajdują się w gorszej pozycji konkurencyjnej w zestawieniu z aglomeracjami, co w efekcie skazuje wiele z nich na marginalizację. Przedsięwzięcia o charakterze horyzontalnym dedykowane średnim miastom w KSRR to przede wszystkim rozwój przedsiębiorczości oraz inwestycji generujących lokalnie atrakcyjne miejsca pracy, kształcenie i szkolenie zawodowe, w szczególności w sektorach wpisujących się w zdefiniowane specjalizacje gospodarcze danego obszaru, w tym pobudzenie rodzimej i lokalnej przedsiębiorczości. Ważnym aspektem wspierania miast średnich jest rozwijanie wysokiej jakości usług publicznych. Szczególna uwaga została poświęcona miastom średnim tracącym funkcje społeczno-gospodarcze. Są to często były miasta wojewódzkie, w stosunku do których obserwuje się osłabienie ich znaczenia oraz funkcji w policentrycznym systemie osadniczym. W ramach KSRR miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze stanowią obszar strategicznej interwencji i uzyskują obligatoryjne wsparcie zarówno w ramach KPO, jak i RPO. Działania wobec tych obszarów będą dostosowane do indywidualnych potrzeb i potencjałów danego terytorium, co zostało opisane w celu 1 (działanie 1.2). Kluczowa będzie odbudowa bazy gospodarczej miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze oraz wzmocnienie ich roli jako centrów aktywności społecznej i gospodarczej.

W stosunku do małych miast powiązanych funkcjonalnie z obszarami wiejskimi istotne będzie m.in. wspomaganie powiązań funkcjonalnych małych miast i centrów gminnych jako lokalnych ośrodków wzrostu oraz kontynuacja wsparcia infrastrukturalnego i przedsięwzięć podnoszących jakość oraz dostępność usług publicznych na ich obszarach, jak również wspomaganie rozwoju i modernizacji infrastruktury teleinformatycznej i telekomunikacyjnej. Będą one wspierane również jako obszary interwencji RPO oraz w ramach prowadzonej polityki rozwoju wobec obszarów wiejskich.

Specjalny kierunek działań w celu 1 został poświęcony obszarom miejskim, które wymagają działań rewitalizacyjnych. Miasta będą również adresatem interwencji polityki regionalnej w ramach celu 3, który promuje dobre zarządzanie i wzmacnianie współpracy pomiędzy różnymi kategoriami miast oraz wewnątrz miejskich obszarów funkcjonalnych.

Zakładanym rezultatem podejmowanych działań skierowanych do miast będzie poprawa zdolności ośrodków miejskich do kreowania rozwoju, wzrostu i zatrudnienia, wspieranie zintegrowanego i zrównoważonego rozwoju oraz stwarzanie warunków do partnerskiego zarządzania rozwojem.

Niezmierznie ważnym aspektem działań KSRR na rzecz osiągnięcia celów rozwojowych jest zapewnienie obszarom wiejskim warunków trwałego rozwoju. Planowana interwencja polityki regionalnej odnosi się do różnych typów obszarów wiejskich i będzie zróżnicowana nie tylko w zależności stopnia ich rozwoju, ale i funkcji, jakie pełnią.

KSRR jako obszar strategicznej interwencji identyfikuje obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Należą do nich m.in. obszary wiejskie położone peryferyjnie. To na tych obszarach konieczna jest interwencja przełamująca utrzymywanie się szeregu niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych, w tym utrudnionego dostępu do usług publicznych. Instrumentem wsparcia ww. obszarów będzie Program ponadregionalny skierowany do najsłabszych gospodarczo obszarów 2020+. Jego celem jest osiągnięcie wymiernych efektów gospodarczych związanych z rozwojem przedsiębiorczości i ze wzrostem poziomu inwestycji prywatnych. W ramach programu realizowany będzie kompleksowy pakiet działań z zakresu m.in. rozwoju przedsiębiorczości, aktywizacji społecznej oraz poprawy dostępu mieszkańców do podstawowych usług publicznych.

KSRR odnosi się do różnych typów obszarów wiejskich, w tym uwzględnia również obszary wiejskie znajdujące się w strefie oddziaływania dużych ośrodków miejskich. Są to gminy, których potrzeby powinny być rozpoznawane i zaspokajane w powiązaniu z planami rozwoju miast. Współpraca samorządów, zarówno wiejskich, jak i miejskich w tych obszarach będzie dotyczyć wspólnego rozwiązywania problemu rozlewających się miast, niskoemisyjnego transportu miejskiego, poprawy sytuacji przestrzennej oraz innych działań integrujących te samorządy.

KSRR w ramach celu 3 koncentrować się będzie również na poprawie funkcjonowania administracji publicznej i współpracy międzyinstytucjonalnej i międzysektorowej. W szczególności dotyczy to wzmocnienia powiązań wiejsko-wiejskich i wiejsko-miejskich w takich obszarach tematycznych, jak strategiczne planowanie rozwoju, poprawa jakości świadczenia usług publicznych, przywrócenie usług transportu publicznego, współpraca ze społeczeństwem. Projektem strategicznym odpowiadającym na potrzebę wsparcia administracji samorządowej szczebla lokalnego zwłaszcza na obszarach zagrożonych trwałą marginalizacją jest Centrum Wsparcia Doradczego. Projekt przyczyni się do wzrostu sprawności administracyjnej w samorządach lokalnych i w efekcie lepszego wdrażania polityk publicznych.

Obok specjalnego kierunku w ramach celu 1 większość działań realizujących cel strategiczny KSRR wpływać będzie pozytywnie na rozwój obszarów wiejskich. Są to m.in. działania poprawiające dostępność do świadczeń medycznych oraz profilaktyki zdrowotnej, zwiększające dostępność komunikacyjną, podnoszące kwalifikacje zawodowe mieszkańców, wykorzystanie

walorów przyrodniczych, promujące dziedzictwo kulturowe, poprawę warunków dla rozwoju przedsiębiorczości, budowę powiązań gospodarczych w skali podregionu i regionu.

Zacieśnianie współpracy pomiędzy JST, w tym miast z sąsiadującymi z nimi gminami, zwiększy dynamikę rozwoju gospodarki lokalnej i regionalnej, m.in. dzięki łączeniu zasobów i współfinansowaniu usług. Obniży to tym samym koszty stałe funkcjonowania mniej zaludnionych, czy też peryferyjnych obszarów. Rodzaj, zakres i wymiar interwencji dedykowanej w poszczególnych przypadkach zależeć będzie bezpośrednio od potrzeb i potencjałów terytorialnych. Istotny jest również rozwój największych aglomeracji oraz miast średnich i małych, jako organizmów, które wzajemnie się uzupełniają, tworząc sieć powiązań funkcjonalnych między sobą oraz z otaczającymi obszarami wiejskimi. Kluczowe jest również wzmacnianie roli miast w rozwoju regionów. To od jakości i trwałości powiązań pomiędzy miastami, różnorodności obszarów współpracy sektora publicznego z prywatnym i społecznym zależy, czy mechanizm przeciwdziałający narastaniu dysproporcji terytorialnych będzie sprawny.

System realizacji KSRR służy wdrożeniu zasad oraz celów polityki regionalnej do 2030 r. Realizacja kompleksowej interwencji publicznej wiąże się ze sprawnie funkcjonującymi podmiotami publicznymi na różnych poziomach zarządzania - określeniem ich zadań, wzajemnych relacji czy odpowiedzialności związanych z zarządzaniem rozwojem. Jednocześnie realizacja celów polityki regionalnej niesie za sobą konieczność wyposażenia poszczególnych podmiotów w podstawowe instrumenty wykonawcze i mechanizmy, w tym rozwiązania prawno-legislacyjne i instytucjonalne. Kluczową rolą jest lepsze skoordynowanie całości interwencji publicznej adresowanej do poszczególnych obszarów przy wykorzystywaniu różnych źródeł.

W systemie realizacji KSRR wykorzystuje się wnioski z istniejących rozwiązań oraz doświadczenia w zakresie wieloletniego programowania interwencji publicznej, koordynowania różnych instrumentów realizacji strategii, monitorowania i ewaluacji. W ramach tej strategii podejmowane będą m.in. działania zmierzające do:

1. Adaptacja do zmian klimatu oraz ograniczanie zagrożeń dla środowiska.
2. Przeciwdziałanie negatywnym skutkom procesów demograficznych.
3. Rozwój i wsparcie kapitału ludzkiego i społecznego.
4. Wzrost produktywności i innowacyjności regionalnych gospodarek.
5. Rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach.
6. Zwiększenie efektywności zarządzania rozwojem (w tym finansowania działań rozwojowych) oraz współpracy między samorządami terytorialnymi i między sektorami.
7. Przeciwdziałanie nierównościom terytorialnym i przestrzennej koncentracji problemów rozwojowych oraz niwelowanie sytuacji kryzysowych na obszarach zdegradowanych.

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”⁶. Stwierdza on, że potrzeby transportowe (popyt przewozowy) w perspektywie 2030 r. będą zróżnicowane w poszczególnych częściach województwa. Na zmiany tych potrzeb będą miały wpływ:

- 1) proces starzenia się społeczeństwa,
- 2) poziom motoryzacji - wzrost liczby samochodów osobowych 73 (o dalsze 28%) w stosunku do 2010 r., co oznacza konieczność prowadzenia polityki transportowej na rzecz redukcji potrzeb transportowych realizowanych indywidualnym transportem samochodowym,
- 3) struktura czasowa popytu na usługi przewozowe - spadnie zatrudnienie w zakładach pracy funkcjonujących w systemie zmianowym, rozpoczynających pracę ok. godziny 6, a zwiększy się zatrudnienie w sektorze usług, w którym praca rozpoczyna się między godzinami 8 a 10.

Prognozy wskazują, że największe obciążenia potokami pasażerskimi wystąpią na liniach:

- 1) kolejowych między:

- a) Malborkiem i Starogardem Gdańskim a Gdańskiem, Gdynią i Wejherowem,
- b) Wejherowem a Słupskiem,
- c) Kartuzami a Gdańskiem i Gdynią,
- d) Chojnicami a Starogardem Gdańskim;

- 2) autobusowych użyteczności publicznej między:

- a) powiatami starogardzkim, tczewskim i kościerskim, a Gdańskiem,
- b) powiatem puckim a Gdynią i powiatem wejherowskim,
- c) powiatem kartuskim a Gdynią i powiatem wejherowskim,
- d) powiatami słupskim i bytowskim a Słupskiem,

- e) powiatami chojnickim a człuchowskim;

- 3) autobusowych, między powiatami ościennych województw a powiatami słupskim, bytowskim, człuchowskim i chojnickim.

Oznacza to, że problemy obsługi potoków w ruchu kolejowym mogą się pojawić na liniach: Tczew - Gdynia, Gdańsk/Gdynia - Kartuzy, Gdynia - Wejherowo i Tczew - Czersk z uwagi na wyczerpywanie się przepustowości tych linii.

Transportowe uwarunkowania rozwoju województwa i jego zagospodarowania przestrzennego wynikają zarówno ze wzajemnych oddziaływań pomiędzy systemem transportowym i zagospodarowaniem przestrzennym (transportowa relacja popyt-podaż), a także finan-

⁶ uchwała nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

sowych i organizacyjnych możliwości rozwoju samego systemu transportu. Obecny stan systemu transportowego oraz przesądzone do 2020 roku kierunki jego rozwoju są istotnymi uwarunkowaniami rozwoju zagospodarowania przestrzennego województwa po 2020 r., a szczególne znaczenie ma infrastruktura transportowa o randze krajowej i międzynarodowej (drogi krajowe, linie kolejowe, port lotniczy, porty morskie).

Zasady zagospodarowania przestrzennego oparte w wyżej wymienionym dokumencie mówią, że lokalizacja obiektów, urządzeń i placówek (instytucji) usług publicznych, lokalizacji ponadlokalnych usług publicznych (w tym kształtowania sieci tych usług, lokalizacji podstawowych usług publicznych, kształtowania bazy infrastruktury usług publicznych, przede wszystkim w zakresie kultury i edukacji, z priorytetem wykorzystania istniejących obiektów (i ich otoczenia) powinny być umieszczane z uwzględnieniem w szczególności dobrego dostępu do komunikacji zbiorowej (w sąsiedztwie węzłów i przystanków transportu zbiorowego).

Jak wynika ze „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030”⁷ w województwie pomorskim obserwuje się wzrost mobilności mieszkańców. Zjawisko to stymuluje szereg czynników: liczne inwestycje w zakresie transportu publicznego, coraz bardziej „rozlewające się” rynki pracy oraz intensywny proces suburbanizacji. Rola transportu zbiorowego w okresie ostatnich kilkunastu lat stale rosła, chociaż wciąż jest ona niezadowalająca ze względu na nie w pełni konkurencyjną ofertę (kosztowo i czasowo) w stosunku do transportu indywidualnego oraz niższy priorytet w ruchu miejskim. Jednocześnie pandemia COVID-19 wpłynęła na ograniczenie liczby pasażerów oraz wzrost znaczenia transportu indywidualnego. Ponadto wyzwaniem jest utrzymanie atrakcyjności transportu zbiorowego przy wzroście przeciętnej długości codziennych podróży w warunkach suburbanizacji i jego malejącej rentowności.

Najważniejszym powodem mobilności mieszkańców jest konieczność codziennych dojazdów do pracy i szkół. Poziom natężenia przemieszczeń, wyrażony udziałem dojeżdżających w relacji do osób w wieku produkcyjnym i ogółu zatrudnionych, plasuje region w pobliżu średnich wartości dla Polski. Wśród dojeżdżających uczniów najwięcej dojeżdża do Gdańska, a w następnej kolejności do Gdyni i Słupska. Spośród pozostałych miast, do których dojeżdża największa liczba uczniów, warto zwrócić uwagę na Wejherowo, Chojnice, Kościerzynę, Lębork i Kartuzy, generujące więcej dojazdów niż wynikałoby to z ich wielkości.

Regionalny program strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji⁸ stanowiący również regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030 przedstawia wizję i cele systemu transportowego. Celem polityki transportowej jest takie zarządzanie sektorem transportu (infrastrukturą i organizacją), aby zmaksymalizować korzyści przy minimalnych kosz-

⁷ uchwała nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

⁸ Uchwała nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 r.

tach. Duże możliwości podejmowania działań istnieją w zakresie optymalizacji popytu na transport, zarówno osób, jak i ładunków, w obszarze rozwoju infrastruktury, kreowania i implementowania innowacji transportowych (w tym paliw alternatywnych) oraz pakietu tzw. instrumentów miękkich, dotyczących zarządzania ruchem czy integracji międzygałęziowej transportu.

Możliwości i warunki transportu osób (wykonujących codzienne podróże obowiązkowe do miejsc pracy i nauki oraz podróże rekreacyjne, turystyczne itp.) oraz towarów (głównie do i z portów morskich oraz firm produkcyjnych) są istotnym i dynamicznie zmieniającym się uwarunkowaniem rozwojowym województwa pomorskiego. Wynika to zarówno z procesów zachodzących w zagospodarowaniu przestrzennym regionu, ale także uwarunkowań związanych z potrzebą dostosowania organizacji transportu do zmieniających się oczekiwań, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz użytkowników i organizatorów transportu.

Uwzględniając wnioski z uwarunkowań zewnętrznych i diagnozy stanu systemu transportowego województwa pomorskiego oraz zapisy *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030* do podstawowych wyzwań należą w zakresie rozwoju systemu transportowego województwa należą:

1. Dostępny, spójny i sprawny system transportowy.

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

- mieszkańcy województwa, bez względu na miejsce zamieszkania oraz podmioty gospodarcze, bez względu na miejsce prowadzenia działalności gospodarczej mają optymalne warunki czasowej dostępności (mierzonej w minutach) do określonych węzłów sieci TEN-T (drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej);
- połączenia pomiędzy ośrodkami osadniczymi tworzą warunki dla wykonywania podróży obowiązkowych w obu kierunkach w czasie akceptowalnym;
- realizowane są działania inwestycyjne w zakresie budowy węzłów i przystanków przesiadkowych w zakresie różnych rodzajów transportu zbiorowego oraz organizacji przesiadek integrujących mobilność indywidualną (rowerową, pieszą oraz samochodową) z transportem zbiorowym, poprzez budowę parkingów P&R (*Park&Ride*), B&R (*Bike&Ride*), K&R (*Kiss&Ride*);
- podejmowane są spójne działania w zakresie realizacji polityki parkingowej, stosowane ujednolicone zasady tworzenia stref parkowania, ograniczania parkowania i postoju oraz pobierania opłat parkingowych;
- mieszkańcy, niezależnie od miejsca zamieszkania mają dostęp do usług transportu zbiorowego, który przeciwdziała wykluczeniu społecznemu i nie ogranicza szans rozwojowych społeczności lokalnych;

- obszary rozwojowe, w tym porty morskie są sprawnie powiązane (ostatnia mila) z układem drogowymi kolejowym zewnętrznym;
- oferta transportu zbiorowego, dostosowana do pasażerskich potrzeb przewozowych, podnosi jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego;
- podmioty gospodarcze posiadają możliwości realizacji potrzeb transportowych poprzez transport intermodalny;
- wprowadzone i rozbudowane inteligentne systemy zarządzania ruchem i łańcuchami dostaw poprawiają warunki obsługi transportowej regionu;
- pomorskie porty i węzły intermodalne funkcjonują w oparciu o Inteligentne Systemy Transportowe i wysokie parametry funkcjonalne

2. Bezpieczny i niezawodny system transportowy

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

- użytkownik ma zapewnione bezpieczne i niezawodne warunki odbywania podróży niezależnie od celów i środka transportu;
- infrastruktura transportu zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa;
- infrastruktura transportu jest odporna i przygotowana na sytuacje kryzysowe;
- warunki obsługi transportowej regionu zapewniają możliwość sprawnego działania służb ratowniczych;
- upowszechniane są narzędzia oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego (oceny, audyty, inspekcje);
- kształtowane i upowszechniane są bezpieczne zachowania uczestników ruchu, głównie poprzez informowanie, edukowanie, zarządzanie prędkością i nadzór.

3. Ekologiczny i zrównoważony system transportowy.

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

- podział zadań przewozowych w transporcie pasażerskim i towarowym jest bardziej zrównoważony;
- transport szynowy jest konkurencyjny w stosunku do transportu drogowego i lotniczego na trasach krótkich;
- wdrażane są rozwiązania nisko- i zeroemisyjne w zakresie środków transportu;
- rozwijana jest infrastruktura dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym samochodów osobowych;
- ograniczany jest tranzyt przez ośrodki miejskie oraz podejmowane i upowszechniane są działania w zakresie zrównoważonej mobilności w obszarach miejskich i zurbanizowanych;
- rozwijana jest infrastruktura indywidualnej mobilności aktywnej, zwłaszcza rowerowej;
- przygotowywane i wdrażane są plany zrównoważonej mobilności oraz promowana kultura

mobilności;

– rozwijany jest wodny transport śródlądowy, wzrasta udział taboru nisko- i zeroemisyjnego.

4. Efektywny system transportowy

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

– wdrożone zostały działania w zakresie integracji wewnętrznej transportu zbiorowego (drogowego, kolejowego), przede wszystkim w aspekcie taryfowo-biletowym i funkcjonalnym, poprzez koordynację rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu zbiorowego;

– dostępne środki finansowe są wykorzystywane w celu maksymalizacji efektów transportowych;

– wdrażane są nowoczesne i inteligentne technologie z zakresu infrastruktury, urządzeń i środków transportu, organizacji, zarządzania transportem i sterowania mobilnością;

– wykorzystuje się metody i narzędzia niezbędne do racjonalnego gospodarowania infrastrukturą transportową;

– organizacja transportu zbiorowego opiera się na uwzględnieniu wyników analiz w zakresie rzeczywistych potrzeb wynikających z popytu na usługi mobilności.

Dokument przedstawia również wizję rozwoju systemu transportowego gdzie podstawowymi cechami będzie dostępny, spójny, sprawny i zrównoważony system transportowy regionu, oferujący bezpieczne i niezawodne warunki mobilności pasażerskiej i towarowej, odpowiadający na potrzeby transportowe, oparty na rozwiązaniach proekologicznych, dążący do neutralności klimatycznej oraz zwiększeniu krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarczej Pomorza. Zgodnie z powyższą wizją do 2030 roku dążyć będzie się do:

- uzyskania wysokiej dostępności transportowej regionu w układzie krajowym i międzynarodowym w wyniku pełnego ukształtowania układ dróg szybkiego ruchu (A1, S6 i S7) oraz linii kolejowych wpisujących się w sieć TEN-T;

– ukształtowania w oparciu o porty morskie Gdańska i Gdyni, w tym ich rozbudowaną infrastrukturę głębokowodną, bałtyckiego węzła transportowo-logistycznego sprawnie powiązanego infrastrukturą tzw. ostatniej mili z ponadregionalnym systemem drogowo-kolejowym;

– wzrostu udziału transportu towarowego kolejowego, w tym wzrost strumieni ładunków skonteneryzowanych w portach morskich Gdańska i Gdyni;

– dążenia do utrzymania wysokiej pozycji krajowej Portu Lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku dzięki rozwijającej się siatce połączeń europejskich;

– wielogałęziowego systemu transportowego dopasowanego do wielkości i struktury popytu na usługi transportowe oraz kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego województwa;

– zmniejszonego udziału indywidualnego transportu samochodowego w strukturze przewozów pasażerskich (bardziej zrównoważona mobilność) przez atrakcyjną i konkurencyjną ofertę

transportu zbiorowego, zachęcającą do zmian zachowań transportowych mieszkańców i turystów;

- zintegrowanego transportu zbiorowego i usprawnione jego funkcjonowanie przy wykorzystaniu ITS i wprowadzaniu priorytetów dla pojazdów tego transportu;
- osiągnięcie przepustowości infrastruktury transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego, zapewniającego sprawną obsługę transportową w skali regionalnej i lokalnej;
- sprawnie funkcjonujący system mobilności indywidualnej, zbiorowej i towarowej dzięki wdrażanym inteligentnym systemom sterowania i zarządzania ruchem.

Kształtowanie systemu transportowego będzie procesem ciągłym. Konieczne będzie wykonanie wielu inwestycji infrastrukturalnych krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Zakres i skuteczność podejmowania wyzwań systemu transportowego przez zarządców infrastruktury i organizatorów przewozów pasażerskich uwarunkowane są czynnikami zewnętrznymi i wewnętrznymi ujętymi w analizie SWOT oraz skwantyfikowanymi, strategicznymi celami rozwoju transportu, co prowadzi do analizy scenariuszowej i wariantowej tego rozwoju.

2.3. Projekty związane z rozwojem transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim.

„Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2021-2030” określiła wizję jako zapewnienie dostępności i wysokiej jakości usług w celu zaspokajania potrzeb oraz podwyższania jakości życia mieszkańców wyznaczyła cel strategiczny nr 12, którym jest „spójny i wydajny system komunikacji, ochrony środowiska i bezpieczeństwo”. Wśród zaproponowanych kierunków działań znalazły się:

- Zapewnienie wysokiej jakości powiatowej infrastruktury drogowej;
- Współpraca z gminami i innymi podmiotami przy rozwijaniu infrastruktury transportowej i usług komunikacji publicznej ;
- wspieranie transportu publicznego;

„Strategia Reda 2030” jako jeden z celów strategiczny określa poprawę przepustowości układu komunikacyjnego poprzez rozwój alternatywnych połączeń drogowych odciążających główną oś miasta, rozwój i modernizacja sieci miejskich dróg, budowa przystanku SKM Reda Centrum z węzłem integracyjnym rozbudowa infrastruktury pieszo-rowerowej, wzmocnienie systemu komunikacji zbiorowej, rozwój transportu współdzielonego.

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

„Strategia Rozwoju Miasta Rumi” jako cel operacyjny „Poprawa dostępności komunikacyjnej miasta Rumia” wymienia m.in. zapewnienie połączeń kolejowych realizowanych przez trójmiejską Szybką Kolej Miejską. Jest to wygodny, szybki i stosunkowo tani sposób podróżowania między Rumią a innymi miejscowościami Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego.

„Strategia rozwoju Gminy Wejherowo na lata 2022-2030” w analizie SWOT jako mocne strony Gminy przedstawia m.in. funkcjonującą linię kolejową nr 202 wraz z przystankami na terenie Gminy oraz komunikację publiczną organizowaną przez MZK Wejherowo, ZKM Gdynia, PKS Gdynia a jako szansę perspektywę budowy nowych przystanków SKM w Bolszewie i Gościnnie natomiast jako słabe strony to wykluczenie miejscowości z południowej części Gminy pod względem transportu zbiorowego.

„Strategia rozwoju Gminy Luzino na lata 2016 – 2025” zwraca uwagę na główny problem wykluczenia komunikacyjnego jakim jest zbyt mała (lub niedostosowana do potrzeb mieszkańców Gminy) częstotliwość kursowania pociągów i autobusów. W pewnej części udało się zminimalizować problem poprzez utworzenie w 2019 r. linii użyteczności publicznej obsługujących miejscowości Gminy Luzino.

„Startego rozwoju Gminy Łęczyce na lata 2021 – 2030” w celu V - Zrównoważony i spójny system transportowy jako kierunki działań przedstawia m.in. rozbudowę infrastruktury transportu publicznego (w zakresie funkcjonalności, komfortu podróżowania, dostępności, dostosowania do potrzeb osób w każdym wieku itp.) – nowe linie autobusowe, systemy: parkuj i jedź, parkuj i idź, pożegnaj i jedź oraz zostaw rower i jedź, bus pasy, infrastruktura przystankowa, węzły przesiadkowe, aplikacje, systemy płatności, Zakup nowoczesnego taboru autobusowego (zero- i nisko-emisyjne, dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami), cykliczne badania zachowań transportowych mieszkańców (nie rzadziej niż co pięć lat), pozwalających ocenić skuteczność dotychczasowych działań.

„Strategia rozwoju społeczno-gospodarczego Gminy Szemud” jako cel strategiczny 1.1: Poprawa stanu infrastruktury technicznej stanowiącej zadania własne gminy proponuje jako kluczowe przedsięwzięcia do realizacji budowę i modernizację przystanków a w celu strategicznym 2.1. poprawa jakości usług realizowanych przez gminę wymienia m.in.. zrealizowanie komunikacji zbiorowej w gminie poprzez analizę potrzeb komunikacyjnych w gminie a także uruchomienie komunikacji gminnej w zakresie negocjacji lepszych warunków realizacji komunikacji zbiorowej zewnętrznej i wewnętrznej (np. zmiana tras przejazdu, rozkładu jazdy, itp.).

Pozostałe dokumenty gminne nie odnoszą się w żaden sposób do działań związanych z publicznym transportem zbiorowym.

Do tej pory powiat wejherowski, był organizatorem transportu publicznego w powiatowych przewozach pasażerskich. Zadania realizowane przez powiat w zakresie transportu odbywały się w powiecie wejherowskim jak i na mocy porozumień pomiędzy powiatami w powiecie puckim i lęborskim. Obecnie „WZPG” przejął od powiatu wejherowskiego zadania z zakresu organizowania powiatowo – gminnych przewozów pasażerskich.

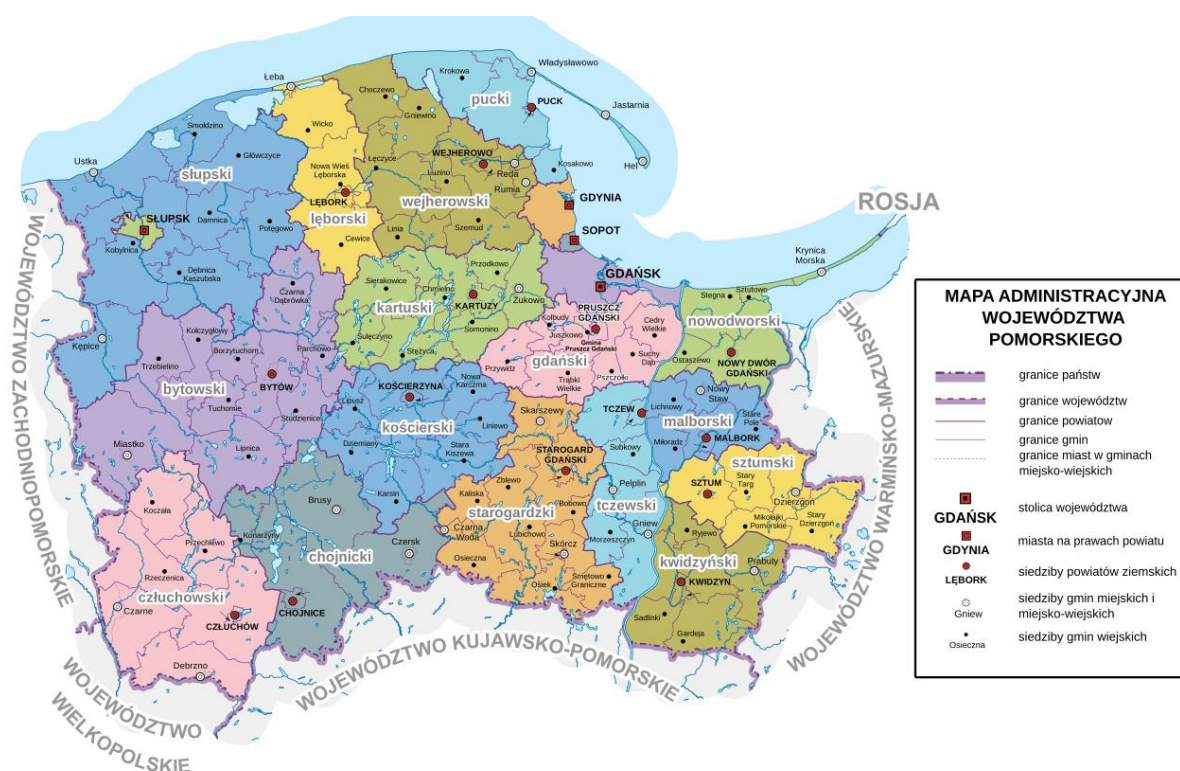
2.4. Zagospodarowanie przestrzenne powiatu wejherowskiego.

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

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



Rys. 1. Podział administracyjny województwa pomorskiego

Źródło: <https://pl.wikipedia.org> (dostęp 31.07.2023 r.)

Powiat Wejherowski (kaszb. Wejrowsczi kréz) leży w północnej Polsce, w województwie pomorskim. Zajmuje 1285,25 km² i liczy ponad 210 tys. mieszkańców. Pod względem zaludnienia zajmuje pierwsze miejsce w województwie i siódme w Polsce wśród powiatów ziemskich. W skład powiatu wchodzi siedem gmin wiejskich: Choczewo, Gniewino, Linia, Luzino, Łęczyce, Szemud i Wejherowo oraz trzy gminy miejskie: Wejherowo, Reda i Rumia, które razem tworzą Małe Trójmiasto Kaszubskie.

Teren północnych Kaszub jest wyjątkowo malowniczy, atrakcyjny i niezwykle urozmaicony przez naturę. Walory przyrodnicze-krajobrazowe sprawiają, że jest to idealne miejsce zarówno do zwiedzania, jak i wypoczynku.

Na terenie powiatu wejherowskiego znajdują się liczne zabytki i obiekty dziedzictwa kulturowego. Wizytówką tutejszych ziem jest ponad 350-letnia Kalwaria Wejherowska, nazywana duchową stolicą Kaszub. Inne ciekawe miejsca to: Park Miejski w Wejherowie z Pałacem Przebendowskich i Keyserlingków – siedzibą Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej, rynek z Ratuszem Miejskim i Kolegiata. Warto wymienić także zabytkowe zespoły dworskie i pałacowe, których znaczna ilość zachęciła pasjonatów do opracowania „Szlaku Dworów i Pałaców Północnych Kaszub”. Znajdziemy tu również największą w Polsce elektrow-

nię szczytowo-pompową „Żarnowiec”, kompleks turystyczny z wieżą widokową „Kaszubskie Oko” w Gniewinie, kaktusiarnię w Rumi czy latarnię Stilo i piękne plaże w Gminie Choczewo.

Poznanie pięknych zakątków regionu ułatwiają specjalnie przygotowane szlaki piesze, rowerowe i nordic walking, stadniny koni i wypożyczalnie kajaków oraz bardzo dobrze rozbudowana baza turystyczna.

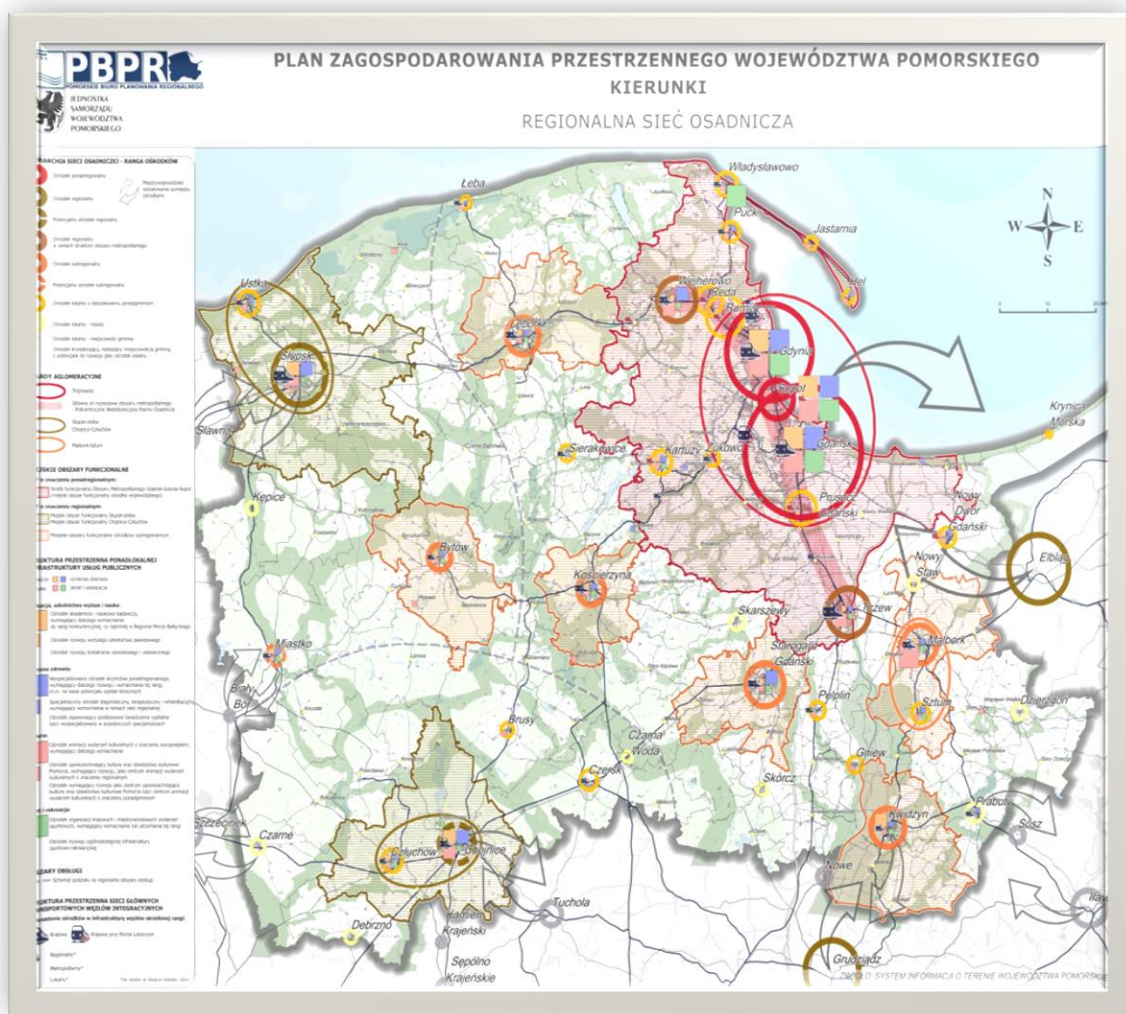
W ostatnich latach powiat wejherowski bardzo dynamicznie się rozwija. Od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej Samorząd Powiatu Wejherowskiego umiejętnie pozyskuje środki finansowe na różnorodne projekty. Stąd dogodne warunki do inwestowania i zakładania nowych biznesów. Dzięki programom realizowanym przez Powiat szansę otrzymali bezrobotni na założenie działalności gospodarczej. Fundusze unijne wykorzystano też na rozwój szkolnictwa, modernizację dróg czy rewitalizację zabytków.

Powiat Wejherowski to region niezwykle ciekawy kulturowo i zróżnicowany przyrodniczo.

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

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

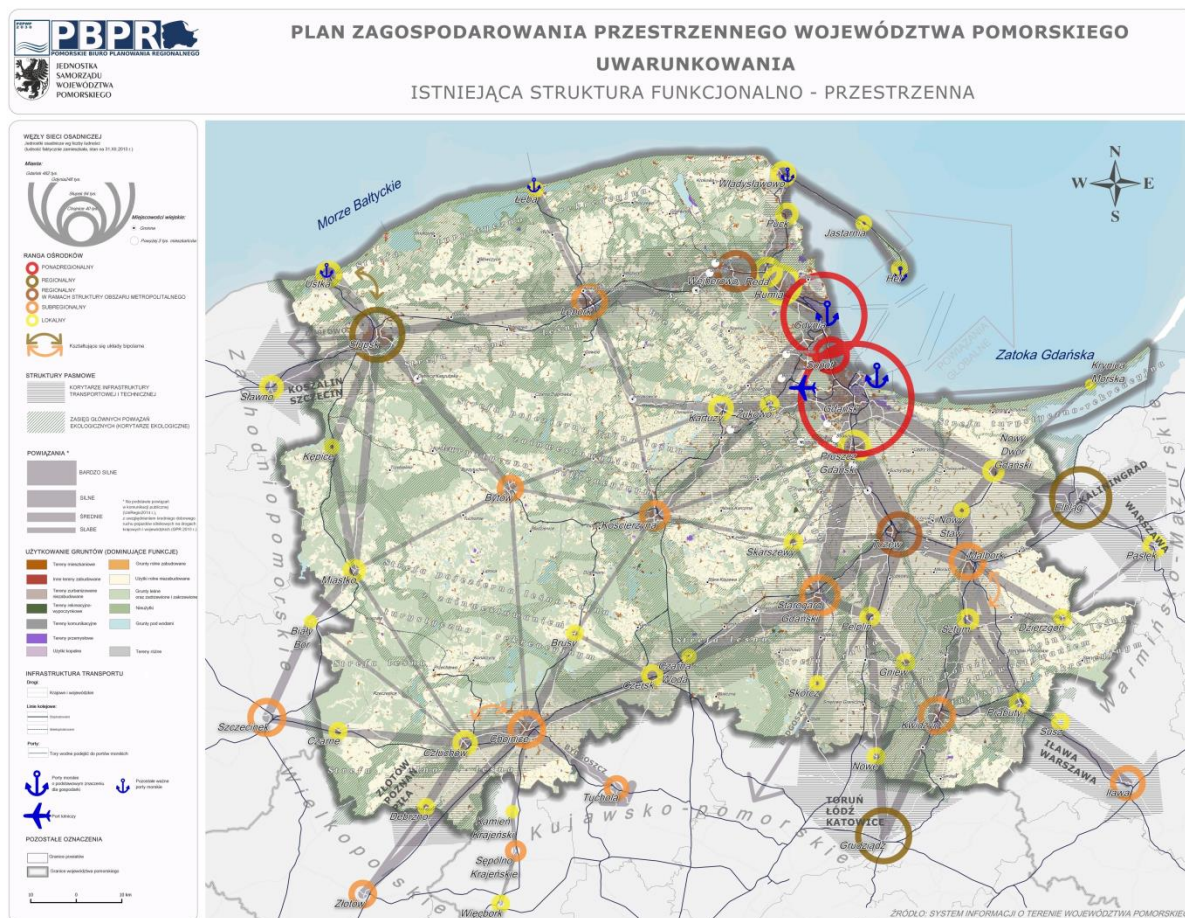
Zgodnie z ustaleniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, obszar powiatów wejherowskiego częściowo zaliczony został do miejskiego obszaru funkcjonalnego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Sopot - Gdynia. Miasta i gminy: Rumia, Reda, Wejherowo, Szemud, Luzino zaliczono bezpośrednio do miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego, natomiast gmina Łęczyce określono jako miejski obszar funkcjonalny ośrodków subregionalnych, co przedstawiono na rysunku 2.



Rys. 2. Regionalna sieć osadnicza

Źródło: *Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego.*

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



Rys. 3. Miejsce powiatu wejherowskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego

Źródło: Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego.

W skład powiatu wejherowskiego wchodzi dziesięć podstawowych jednostek administracji samorządowej:

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

Wg danych GUS na 31 grudnia 2022 r., liczba mieszkańców powiatu wynosiła 227 406 co oznacza gęstość zaludnienia równą 177 mieszkańców na km². Jest to gęstość wyższa od średniej w województwie (129 mieszkańców/km²). Najmniej zaludnioną gminą jest Choczewo (tylko 27 osób/km²). Na terenie powiatu wejherowskiego największą powierzchnię zajmują użytki rolne – 48%. Lasy zajmują ok. 41% powierzchni.

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

Tab. 1. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie wejherowskim– stan na 31 grudnia 2022 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]	Liczba mieszkańców [osób]	Gęstość zaludnienia [osób/km ²]	Liczba miejscowo- ści/sołectw
1.	m. Reda	33	28 506	866	1/1
2.	m. Rumia	30	52 634	1 754	1/1
3.	m. Wejherowo	27	46 446	1 720	1/1
4.	Choczewo	183	5 010	27	32/14
5.	Gniewino	176	7 448	42	25/12
6.	Linia	120	6 408	36	14/13
7.	Luzino	111	17 670	159	12/12
8.	Łęczyce	233	12 023	52	26/24
9.	Szemud	177	20 984	118	29/23
10.	Wejherowo	194	30 277	156	18/16
Razem powiat wejherowski		1285	227 406	177	159/117

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

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

2.5. Zagospodarowanie przestrzenne gmin objętych planem

Poszczególne gminy posiadają zróżnicowaną strukturę przestrzenną. Zestawienie podstawowych wskaźników charakteryzujących gminy przedstawiono w tabeli 2. Kolorem czerwonym wyróżniono gminy o największym udziale danej powierzchni.

Tab. 2. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych gminach powiatu wejherowskiego – stan na 31 grudnia 2022 r.

Lp.	Gmina	Powierzchnia [km ²]				
			użytki rolne	lasy	tereny zurbanizowane	inne (w tym wody i nieużytki)
1.	m. Reda	33	12	14	6	1
2.	m. Rumia	32	9	13	9,9	0,1
3.	m. Wejherowo	27	4	13	8,7	0,3
4.	Choczewo	186	85	85	12	4
5.	Gniewino	176	72	78	7	19
6.	Linia	122	61	49	10	2
7.	Luzino	117	54	48	15	0,5
8.	Łęczyce	233	94	128	8	3
9.	Szemud	177	112	45	16	4
10.	Wejherowo	194	58	120	13	3
Powiat wejherowski		1 285	561	593	105,6	36,9

Źródło Wydz. Geodezji Starostwa Powiatowego w Wejherowie, dostęp: 30.06.2023 r.

Miasto Wejherowo

Wejherowo (kaszb. *Wejrowò*), miasto położone na pograniczu Pojezierza Kaszubskiego i Pradoliny Redy-Łeby, nad rzeką Redą. Jest elementem Małego Trójmiasta Kaszubskiego i częścią aglomeracji trójmiejskiej. Powierzchnia miasta wynosi 27 km², a zamieszkuje je 46 tys. mieszkańców. W strukturze użytkowania miasta dominują grunty leśne oraz tereny zadrzewione i zakrzewione, które stanowią około 51%, natomiast grunty zabudowane i zurbanizowane stanowią około 32% powierzchni miasta. Jest siedzibą powiatu wejherowskiego i gminy Wejherowo. W latach 1975–1998 miasto znajdowało się w województwie gdańskim. Wejherowo to miasto zielone, które oferuje wiele atrakcji dla mieszkańców i turystów, takich jak pikniki ekologiczne, wydarzenia typu pchli targ, food trucki, rowerowy maj, festyny rekreacyjne, cykliczne imprezy sportowe i wiele innych. W mieście realizowana jest inwestycja – Wodne Ogrody. Przestrzeń nowo powstałego obiektu zostanie podzielona na część basenową i wypoczynkową.

Wejherowo to miasto z bogatą historią i wieloma ciekawymi zabytkami m.in. Plac Jakuba Wejhera - rynek staromiejski, Ratusz Miejski - zabytkowy budynek na placu Jakuba Wejhera, Kościół klasztorny pw. św. Anny - barokowy kościół z XVIII wieku, Pałac Keyserlingów i Przebendowskich obecnie Muzeum Piśmiennictwa i Muzyki Kaszubsko-Pomorskiej poświęcone historii i kulturze Kaszubów i Pomorza, Park Miejski im. Aleksandra Majkowskiego z placem zabaw dla dzieci, Kalwaria Wejherowska to zespół kapliczek i kościołów, który stanowi szlak kalwaryjski o długości 4,6 km.

W mieście uznaje się cztery zwyczajowe dzielnice: Śródmieście, Nanice, Śmiechowo, Śmiechowo Północ i Dzielnica Zachodnia oraz 17 osiedli.

Miasto Reda

Reda (kas. *Réda*) to miasto w południowej części powiatu wejherowskiego, nad rzeką Redą, w Pradolinie Redy-Łaby. Wchodzi w skład Małego Trójmiasta Kaszubskiego (razem z Wejherowem i Rumią). Stanowi samodzielną gminę miejską. Odległość drogowa Redy od Wejherowa wynosi ok. 8 km. Redę zamieszkuje 28,5 tys. mieszkańców, a powierzchnia miasta wynosi 33 km². Blisko 45% powierzchni Redy stanowią lasy. Południowo-zachodnie części miasta wchodzi w skład Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

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

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

Miasto Rumia

Rumia (kas. *Rëmiô*) to miasto położone nad rzeką Zagórska Struga, w południowej części powiatu wejherowskiego. Graniczy bezpośrednio z Gdynią. Od północnej strony Rumia otoczona jest kanałem Redy i terenami bagiennymi (Mostowe Błota). Ponad 40% obszaru Rumi stanowią tereny leśne. Razem z Redą i Wejherowem tworzy Małe Trójmiasto Kaszubskie. Rumia to największe miasto w Polsce, które nie jest siedzibą powiatu – zamieszkuje tu ponad 52

634. osób. Przy powierzchni miasta równej 30 km², daje gęstość zaludnienia na poziomie 1 7454 os./km². Co daje najwyższą gęstość zaludnienia na obszarze objętym planem. Przez miasto przechodzi magistrała kolejowa Gdańsk-Szczecin oraz poprowadzona równolegle do torów droga, która do niedawna była drogą krajową nr 6 a obecnie jest drogą wojewódzką nr 468.

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

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

Gmina Choczewo

Gmina Choczewo (kasz. *Chòczewò*) położona jest w północnej części powiatu wejherowskiego, nad Morzem Bałtyckim. Od wschodu graniczy z powiatem puckim (gmina Krokowa), a od zachodu – z powiatem lęborskim (miasto i gmina Łeba). Gmina zajmuje 183 km², a zamieszkuje ją 5 010 osób. Gęstość zaludnienia to zaledwie 27 osób/km² – najmniej na obszarze objętym planem. Prawie 49% obszaru gminy stanowią tereny rolne, a 45% to tereny leśne.

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

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

Gmina Gniewino

Gmina Gniewino (kasz. *Gniéwino*) zlokalizowana jest w północnej części powiatu wejherowskiego, nad jeziorem Żarnowieckim. Gmina zajmuje obszar 176 km² i zamieszkiwana jest przez 7,5 tys. osób. W skład gminy wchodzi 12 sołectw: Bychowo, Chynowie, Czymanowo, Gniewino, Kostkowo, Lisewo, Mierzynko, Mierzyno, Nadole, Perlino, Rybno i Tadzino. Największą miejscowością jest siedziba gminy – Gniewino, a najmniejszą – wieś Gniewinko.

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

Gmina Gniewino to idealne miejsce dla profesjonalnych sportowców i miłośników aktywnego wypoczynku. W Gniewinie znajdują się obiekty sportowe na światowym poziomie:

boisko do piłki nożnej, pływalnia, hala sportowa. Silny wiatr nad jeziorami sprzyja uprawianiu sportów wodnych tj. Kite surfing czy żeglarstwo. Na terenie Gminy działają także ośrodki jazdy konnej.

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

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

Gmina Linia

Gmina Linia (kasz. *Lėniō*) położona jest ok. 35 km na południowy zachód od Wejherowa, w południowo-zachodniej części powiatu wejherowskiego. Zajmuje powierzchnię 120 km² i zamieszkuje ją 6 408 osób.

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

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

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

Gmina Luzino

Gmina Luzino (kasz. *Lėžėno*) obejmuje 111 km² i zamieszkiwana jest przez 17,6 tys. osób. Położona jest w centralnej części powiatu wejherowskiego, na zachód od miasta Wejherowo. W jej skład wchodzi sołectwa: Barłomino, Dąbrówka, Kębłowo, Kochanowo, Luzino, Milwino, Robakowo, Sychowo, Tępcz, Wyszecino, Zelewo i Zielnowo. Największą miejscowością w gminie jest Luzino, a najmniejszą – Zielnowo.

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

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

Przez gminę tę przebiega oddana do użytku w roku 2022 droga krajowa nr 6 zwana Trasą Kaszubską.

Gmina Łęczyce

Gmina Łęczyce (kas. *Łăczëce*) jest największą powierzchniowo gminą w powiecie wejherowskim – zajmuje 233 km². Zamieszkiwana jest przez blisko 12 tys. osób. W jej skład wchodzi 24 sołectwa i są to: Bożepole Małe, Bożepole Wielkie, Brzeźno Lęborskie, Chmieleniec, Chrzanowo, Dąbrowa Brzezińska, Dzieścielec, Godętowo, Jeżewo, Kaczkowo, Kisewo, Łęczyce, Łęczyn, Łówcz Górny, Nawcz, Pużyce, Rozłazino, Strzebielino, Strzebielino-Osiedle, Strzelęcino, Świchowo, Świetlino, Wielistowo i Wysokie. Największą miejscowością w gminie jest Strzebielino, a najmniejszą – Paraszyno. Gmina położona jest w zachodniej części powiatu i graniczy z powiatem lęborskim.

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

Przez gminę tę przebiega oddana do użytku w roku 2022 droga krajowa nr 6 zwana Trasą Kaszubską.

Gmina Szemud

Gminę Szemud (kas. *Szëmôłd*), na terenie 177 km² zamieszkuje 20984 osób. Gmina położona jest w południowej części powiatu wejherowskiego i graniczy od południa z powiatem kartuskim. Składa się z 22 sołectw: Będargowo, Bojano, Częstkowo, Dobrzewino, Donimierz, Głazica, Grabowiec, Jeleńska Huta, Kamień, Kieleńska Huta, Kielno, Koleczkowo, Kowalewo, Leśno, Łebieńska Huta, Łebno, Przetoczyno, Rębiska, Szemud, Szemudzka Huta, Warzno i Zęblewo. Największą miejscowością jest Bojano, a najmniejszą – wieś Kowalewo.

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

Przez gminę tę przebiega oddana do użytku w roku 2022 droga krajowa nr 6 zwana Trasą Kaszubską.

Gmina Wejherowo

Gmina Wejherowo (kas. *Wejrowô*) obejmuje tereny wiejskie otaczające miasto Wejherowo, które nie wchodzi w skład gminy (stanowi odrębną gminę miejską). Zajmuje powierzchnię 194 km² i liczy 30277 tys. mieszkańców.

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

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

2.6. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

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

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

Na obszarze powiatu wejherowskiego funkcjonują następujące stacje i przystanki kolejowe:

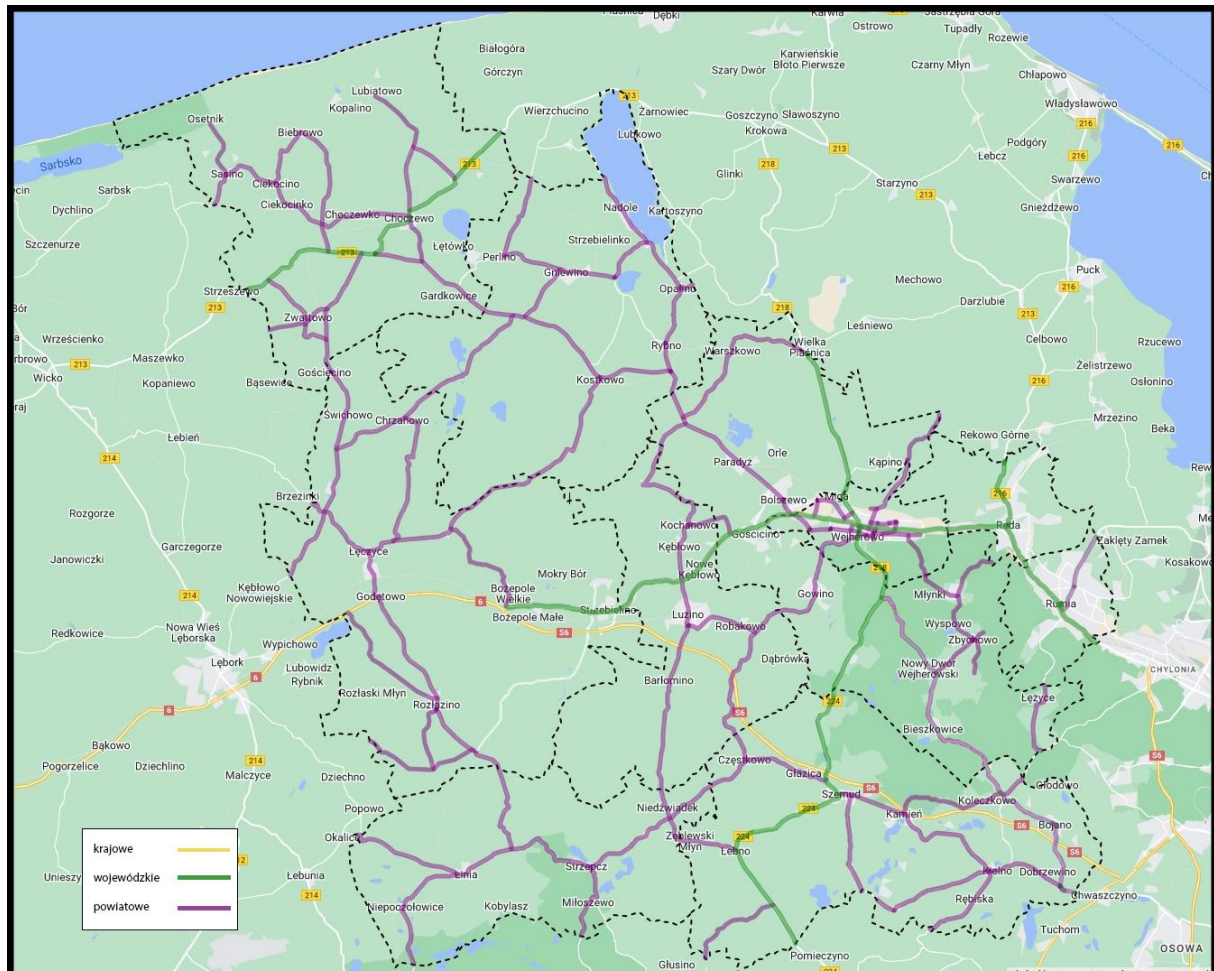
- na linii nr 202: Rumia, Reda, Reda Pieleszewo, Wejherowo Śmiechowo, Wejherowo Nani-ce, Wejherowo, Gościcino Wejherowskie, Luzino, Strzebielino Morskie, Bożepole Wielkie i Godętowo;
- na linii nr 213: Reda, Reda Rekowo;
- na linii nr 250: Rumia Janowo i Rumia.

Łącznie, w ruchu pasażerskim użytkowanych jest 12 stacji i przystanków kolejowych, jednak odjeżdża z nich zróżnicowana liczba pociągów – najwięcej na odcinku Wejherowo – Gdynia, obsługiwanym przede wszystkim przez SKM.

Przez powiat wejherowski przebiega tylko jedna droga krajowa – nr 6 (granica państwa – Kołbaskowo – Szczecin – Goleniów – Płoty – Koszalin – Słupsk – Lębork – Bożepole Wielkie

– Strzebielino – Luzino – Szemud – Koleczkowo - Gdynia – Gdańsk – Straszyn – Łęgowo). Jest ona główną osią układu drogowego powiatu.

Przebieg dróg krajowych (kolor żółty), wojewódzkich (kolor zielony) i powiatowych (kolor fioletowy) w powiecie wejherowskim przedstawiono na rysunku 4.



Rys. 4. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w powiecie wejherowskim stan na 31.07.2023 r.

Źródło: Opracowanie własne

Obszar powiatu wejherowskiego obejmują również drogi wojewódzkie:

- 213: Słupsk – Wicko – Żelazno – Sulicice – Celbowo;
- 216: Reda – Władysławowo – Hel;
- 218: od skrzyżowania z drogą powiatową 1489G oraz drogą wojewódzką nr 224 – Wejherowo – Krokowa;
- 224: Sopieszyno – Łebno – Przodkowo – Kartuzy – Nowa Karczma – Skarszewy – Godziszewo – Tczew – droga krajowa nr 91.
- 468: Bożepole Wielkie – Gdynia

Łączna długość tych dróg – zarządzanych przez Rejon Dróg Wojewódzkich w Pucku – wynosi 83,435 km.

Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego, z siedzibą w Wejherowie, zarządza siecią 368,505 km dróg powiatowych w powiecie wejherowskim (w tym 50,547 km na terenie miast)

W granicach administracyjnych powiatu wejherowskiego znajduje się 1 184 przystanków autobusowych. Największą liczbą – 614 przystanków zarządzanych w powiecie – dysponuje samorząd powiatowy. Przystanki w większych miejscowościach wyposażone są w perony, niekiedy także w zatoki oraz często – przynajmniej w jednym kierunku jazdy – w wiaty lub zadaszenia, różnych typów. Nie wszystkie przystanki zapewniają jednak pasażerom odpowiednie warunki oczekiwania.

Na obszarze objętym planem znajdują się dwa dworce autobusowe: w Rumi oraz Wejherowie natomiast w Choczewie znajduje się większy przystanek pełniący funkcję małego dworca. Dworzec w Wejherowie zarządzany jest przez przewoźnika – PKS Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni.

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

- 1) Obszar w ciągu ulicy 12 Marca od skrzyżowania z ulicą Judyckiego do skrzyżowania z drogą bez nazwy nr 6.
- 2) Obszar w ciągu ulicy Sobieskiego od skrzyżowania z ulicą Sienkiewicza w kierunku ulicy Wałowej.
- 3) Obszar w ciągu ulicy Puckiej od skrzyżowania z ulicą Św. Jana do skrzyżowania z ulicą Dąbrowskiego.
- 4) Obszar w ciągu ul. Puckiej od skrzyżowania z ulicą Rzeźnicką do torów kolejowych.
- 5) Obszar w ciągu ul. Klasztornej od skrzyżowania z ul. Mickiewicza do skrzyżowania z ul. Parkową.
- 6) Obszar w ciągu ul. Wałowej - parking pomiędzy ciągiem pieszo-rowerowym przy rzece Cedron a ulicą Pucką⁹.

Wysokość opłat ustalono w sposób następujący:

- a) opłata minimalna za parkowanie do 30 min wynosi 1,00 zł,
- b) opłata za postój pojazdu za pierwszą godzinę postoju wynosi 2,00 zł,
- c) opłata za postój pojazdu za drugą godzinę postoju wynosi 2,40 zł,
- d) opłata za postój pojazdu za trzecią godzinę postoju wynosi 2,80 zł,

⁹ uchwały Rady Miasta Wejherowa nr: VIIIk/XXIV/320/2021 z dnia 26 stycznia 2021 r., VIIIk/XXIII/290/2020 z dnia 15 grudnia 2020 r., VIIIk/XXIX/413/2021 z dnia 21 grudnia 2021 r.

e) opłata za postój pojazdu za czwartą godzinę postoju i następne wynosi 2,00 zł,

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

- miesięczne w wysokości 80 zł od jednego pojazdu,
- całodniowe w wysokości 15 zł od jednego pojazdu,
- opłatę abonamentową miesięczną 40 zł od jednego pojazdu dla pełnoletnich posiadaczy Wejherowskiej Karty Mieszkańca w okresie jej ważności.

Opłaty te pobiera się za parkowanie na wyznaczonych niestrzeżonych, ogólnodostępnych miejscach płatnego parkowania – w dni robocze od poniedziałku do piątku w godzinach 9-17. Za parkowanie w soboty, niedziele i dni świąteczne opłat nie pobiera się.

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

- wszystkich liniach w Rumi, z wyjątkiem linii 8 oraz 9;
- linii J z Rumi przez Redę do Wejherowa;
- liniach 84 i 87 z Rumi do Redy;
- 288 z Rumi przez gminę Wejherowo do Gdyni;
- linii 191 z Gdyni przez gminę Szemud wzdłuż granicy z gminą Wejherowo ponownie do Gdyni.

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

- obszarze miasta Wejherowa;
- wszystkich liniach w gminie Wejherowo, z wyjątkiem linii 288, którą obsługuje ZKM Gdynia;
- liniach: 8, 9, 17, 18 w Redzie;
- linii 9 w Rumi;
- linii 10 w gminie Luzino.

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

2.7. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r., powiat wejherowski zamieszkały był przez ponad 227 tys. mieszkańców. O sytuacji demograficznej rejonu świadczą zachodzące zmiany liczby i struktury mieszkańców oraz prognozy demograficzne na okres planistyczny. Zmiany liczby

mieszkańców w gminach powiatu wejherowskiego w latach 2017-2022 przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu wejherowskiego w latach 2022-2017 – dane GUS

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2022:2017 [%]
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
miasto Wejherowo	49,93	49,79	49,50	47,61	46,97	46,45	93
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,68	0,84	0,85	- 2,78	-3,77	3,49	94,8
– saldo migracji na pobyt stały	- 4,92	- 4,65	- 6,16	- 6,23	- 7,72	-7,79	94,8
miasto Reda	25,10	25,81	26,31	28,12	28,43	28,51	113,5
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	10,17	10,40	9,80	7,23	4,88	2,85	28,0
– saldo migracji na pobyt stały	9,96	16,96	7,73	7,91	6,07	- 0,04	54,86
miasto Rumia	48,63	49,03	49,23	51,83	52,22	52,63	108,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,26	3,05	0,41	0,14	- 0,94	-0,04	0,76
– saldo migracji na pobyt stały	4,55	5,75	5,47	5,73	9,20	8,99	50,6
gmina Wejherowo	25,33	25,82	26,58	28,88	29,60	30,28	119,5
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	11,13	8,64	9,64	5,14	3,46	4,47	40,1
– saldo migracji na pobyt stały	14,57	11,50	20,25	15,55	20,04	17,89	81,44
gmina Choczewo	5,54	5,53	5,50	5,12	5,07	5,01	
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,42	- 1,44	- 2,55	- 6,21	- 3,92	- 7,36	- 215,2
– saldo migracji na pobyt stały	- 10,63	- 0,18	- 4,00	- 3,11	-7,00	- 6,77	63,68

Gmina	Liczba mieszkańców						Dynamika 2022:2017 [%]
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
gmina Gniewino	7,50	7,44	7,44	7,42	7,40	7,45	99,3
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	2,67	0,93	0,67	1,35	- 2,16	1,35	50,5
– saldo migracji na pobyt stały	3,34	0,13	- 2,42	1,62	1,48	1,89	56,5
gmina Linia	6,32	6,36	6,43	6,36	6,40	6,41	101,4
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,95	5,69	10,17	4,09	4,84	4,37	54,9
– saldo migracji na pobyt stały	1,75	- 2,69	0,78	0,16	0,00	- 0,31	- 17,7
gmina Luzino	15,96	16,27	16,54	16,99	17,26	17,67	110,7
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	10,41	9,88	8,48	9,88	7,29	8,92	85,6
– saldo migracji na pobyt stały	10,66	8,52	9,03	9,76	9,06	15,09	141,5
gmina Łęczyce	12,04	12,05	12,08	12,04	12,01	12,02	99,8
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	5,15	6,14	4,82	3,49	- 0,66	- 0,42	- 8,15
– saldo migracji na pobyt stały	- 6,15	- 4,57	- 2,91	- 3,41	- 1,82	0,50	-8,13
gmina Szemud	17,45	17,82	18,24	20,00	20,44	20,98	120,2
w tym:							
– przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	9,67	7,09	7,36	4,64	3,36	3,38	34,9
– saldo migracji na pobyt stały	13,15	14,97	18,59	14,32	18,31	22,53	171,3
Razem powiat wejherowski	4,16	5,14	5,11	4,77	5,66	5,99	143,9

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują znaczny wzrost liczby mieszkańców w ostatnich sześciu latach na całym obszarze objętym planem. Największy wzrost odnotowano w gminie Szemud.

Najgorsze tendencje demograficzne wystąpiły w gminie Choczewo, w której miała miejsce zarówno ujemna średnia stopa przyrostu naturalnego, jak i ujemne saldo migracji. Rosnąca liczba mieszkańców w gminach wiejskich, szczególnie tych zlokalizowanych bliżej centrum aglomeracji Trójmiejskiej (jak Szemud), wskazuje na proces suburbanizacji. Należy przypuszczać, że proces ten będzie nadal zachodził.

Strukturę ludności gmin objętych planem, wg kryterium aktywności zawodowej, przedstawiono w tabeli 4. Dane zawarte w tej tabeli ilustrują zmianę struktury aktywności zawodowej mieszkańców miasta i gmin objętych planem na przestrzeni ostatnich lat.

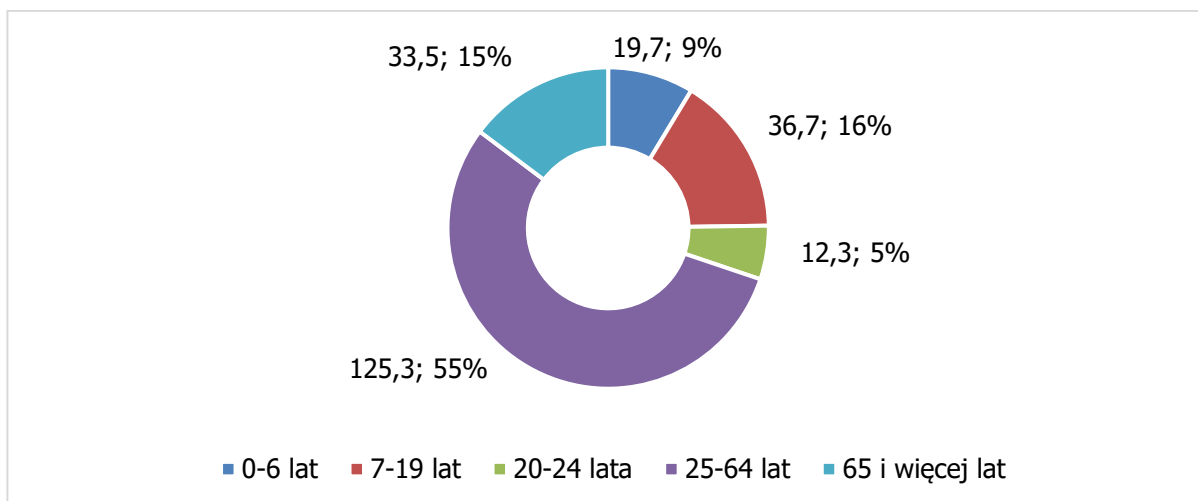
W powiecie wejherowskim w latach 2017-2022 najbardziej zwiększyła się liczba mieszkańców w grupie ekonomicznej poprodukcyjnej (aż o 18,9%), w o wiele mniejszym stopniu w wieku produkcyjnym (odpowiednio o 3,3%), natomiast w wieku przedprodukcyjnym utrzymuje się tendencja ujemna (aż -2,08%). Podobna tendencja wzrostu liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym zauważalna jest w całej Polsce. Efektem tej tendencji jest spadek udziału w przewozach osób uczących się, jednak 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. 4. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2017-2022

Segment mieszkańców w wieku	Rok		Dynamika 2022:2017 [%]
	2017	2022	
gminy miejskie (Wejherowo, Reda, Rumia)			
– przedprodukcyjnym	21890	21811	99,6
– produkcyjnym	79133	79875	100,9
– poprodukcyjnym	22638	25900	114,4
Pozostałe gminy objęte planem			
– przedprodukcyjnym	22796	21945	96,2
– produkcyjnym	59712	63564	106,4
– poprodukcyjnym	11160	14311	128,2
Razem powiat wejherowski			
– przedprodukcyjnym	44686	43756	97,9
– produkcyjnym	138845	143439	103,3
– poprodukcyjnym	33798	40211	118,9

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W strukturze wiekowej mieszkańców powiatu wejherowskiego, przedstawionej na rysunku 5, wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r., 40% populacji stanowili mieszkańcy w wieku, w którym w komunikacji miejskiej przysługują uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych. Większość osób w wieku do 19 lat, z uwagi na pobieranie nauki, posiada również uprawnienia do przejazdów ulgowych autobusami komunikacji regionalnej – uprawnienia te przysługują jednak wyłącznie przy zakupie biletów miesięcznych.



Rys 5. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu wejherowskiego

[tys. osób i %] – stan na 31 grudnia 2022 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Prognozy demograficzne dla powiatu wejherowskiego, sporządzone przez GUS i przedstawione w tabeli 5, zakładają utrzymanie i pogłębienie się opisanych tendencji do 2035 r.

Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat wejherowski

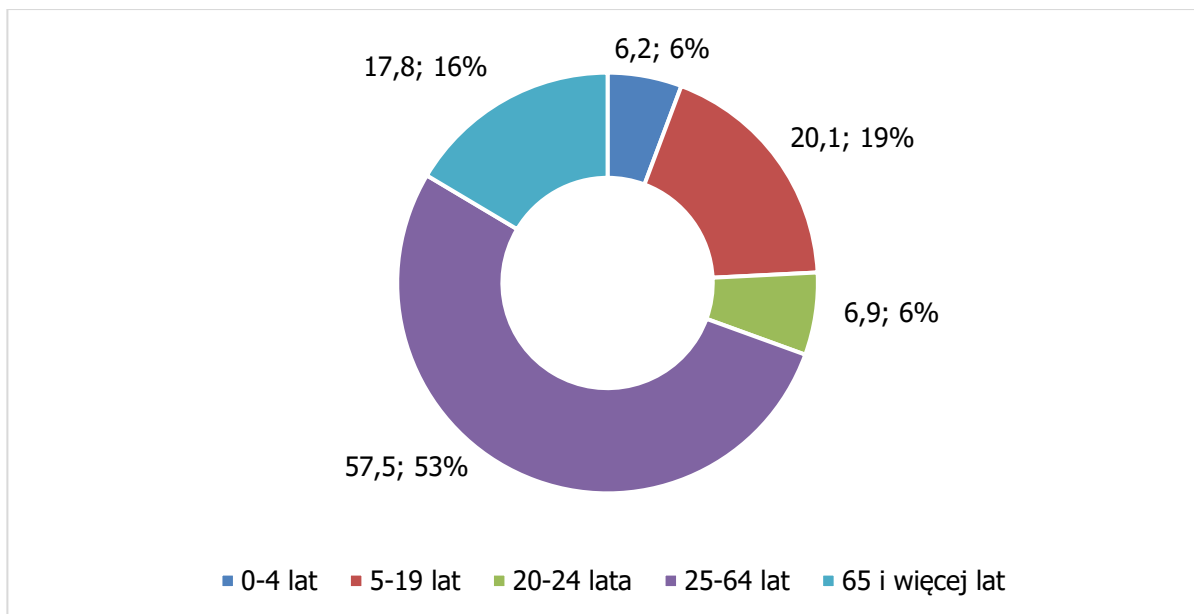
Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2025	2030	2035	2030/2025	2035/2025
Ludność w mieście					
0-4	6741	6387	6339	94,7	94,03
5-19	22320	21479	20638	96,2	92,4
20-24	6221	7863	7524	126,3	120,9
25-64	71977	72328	74571	100,5	103,6
65+	24767	27121	28684	109,5	115,8
Razem	132026	135178	137756	102,3	104,3
Ludność wiejska					
0-4	6294	6181	6188	98,2	98,3

Przedział wiekowy	Liczba mieszkańców w poszczególnych latach			Dynamika zmian [%]	
	2025	2030	2035	2030/2025	2035/2025
5-19	20295	20119	20063	99,1	99,7
20-24	6070	7143	6868	117,6	113,14
25-64	53148	54883	57493	103,2	108,1
65+	13049	15590	17849	119,4	136,7
Razem	98856	103916	108461	105,1	109,7
Ludność ogółem					
0-4	13035	12568	12527	96,4	96,1
5-19	42615	41598	40701	97,6	95,5
20-24	12291	15006	14392	122	117
25-64	125125	127212	132064	101,6	107,9
65+	37816	42711	46533	112,9	123
Razem	230882	239095	246217	103,5	106,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie prognoz GUS.

Liczba ludności powiatu wejherowskiego – wg nowej prognozy GUS przedstawionej w grudniu 2014 r. – będzie rosnać i w 2035 r. wyniesie łącznie 246 217 osób (wobec 227 406 w 2022 r., co oznacza wzrost o 8,2%). Jednocześnie zmienia się struktura ludności miast i gmin objętych planem. Największe zmiany będą dotyczyć osób powyżej 65 roku życia w gminach ich liczba wzrośnie – i to aż o 36,7 %.

Na rysunku 6 przedstawiono prognozowaną strukturę wiekową mieszkańców gmin powiatu wejherowskiego w 2035 r.



Rys. 6. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców gmin powiatu wejherowskiego w 2035 r. [tys. osób i %]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. W 2022 r. wg Głównego Urzędu Statystycznego, zarejestrowanych było w powiecie wejherowskim 132,8 tys. samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł 555,5 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Dla porównania, w 2012 r. wskaźnik ten wynosił 416 dla powiatu wejherowskiego. Oznacza to wzrost o 33,4% w ciągu dziesięciu lat, aczkolwiek są to i tak wartości niższe od przeciętnej w województwie pomorskim, dla którego w 2022 r. wskaźnik motoryzacji wyniósł 660 samochodów na 1 000 mieszkańców (w 2012 r. – 483). Prognozy zakładają wzrost tych wartości, nawet o kilkanaście procent w perspektywie najbliższych kilkunastu lat.

2.8. Oświata i czynniki społeczne

W roku szkolnym 2021/2022 w powiecie wejherowskim działało łącznie 219 szkół i placówek edukacyjnych, do których uczęszczało ponad 26,5 tys. uczniów i blisko 9,8 tys. przedszkolaków. Liczbę szkół i przedszkoli na obszarze objętym planem – wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie wejherowskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2021/2022

Gmina / rodzaj placówki oświatowej	m. Reda	m. Rumia	m. Wejherowo	Choczewo	Gniewino	Linia	Luzino	Łęczyce	Szemud	gm. Wejherowo	Razem
Przedszkola - liczba jednostek	16	35	21	3	2	1	7	6	6	9	106
Oddziały przedszkolne – liczba jednostek	5	8	8	2	2	2	4	2	7	7	43
Razem przedszkolaków	1556	2410	1945	191	165	66	873	455	737	1441	9899
Szkoła podstawowa – liczba jednostek	7	11	8	2	2	7	6	5	9	7	64
– liczba uczniów	2901	4804	4414	432	773	673	2014	1226	2378	3162	22777
Szkoła ponadpodstawowa – liczba jednostek	1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	6
– liczba uczniów	589	638	2563	-	-	-	-	-	-	-	3790
Razem uczniów	3490	5442	6977	432	773	673	2014	1226	2378	3162	26567

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

Spośród szkół wyższych w Wejherowie ma swoją siedzibę Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa, która prowadzi studia I stopnia na kierunkach: zarządzanie, socjologia, pielęgniarstwo oraz nowy kierunek od przyszłego roku akademickiego administracja i bezpieczeństwo wewnętrzne. Bardzo dużymi ośrodkami akademickimi są położone w sąsiedztwie powiatu wejherowskiego Gdynia, Sopot i Gdańsk.

Stopa bezrobocia, wg stanu na 31 grudnia 2022 r., wynosiła 5,4 % (dla powiatu wejherowskiego) – przy 4,6% w województwie pomorskim i 5,2 średniej krajowej, była więc wyższa od przeciętnej.

Główne czynniki społeczne, determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie wejherowskim, przedstawiono w tabeli 7.

Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie wejherowskim – stan na 31 grudnia 2022 r.

Jednostka administracyjna	Pracujący	Bezrobocie		Przeciętne miesięczne wynagrodzenie [zł]*
		Liczba bezrobotnych	Stopa bezrobocia [%]	
woj. pomorskie	924762	42401	4,6	7324
powiat wejherowski	32480	2208	5,4	5057
m. Reda	11412	386	2,2	B. D.
m. Rumia	21025	542	1,7	B. D.
m. Wejherowo	17239	901	3,3	B. D.
Choczewo	1630	134	4,6	B. D.
Gniewino	2 573	175	3,9	B. D.
Linia	2641	89	2,4	B. D.
Luzino	7 027	269	2,5	B. D.
Łęczyce	4397	234	3,3	B. D.
Szemud	8758	194	1,6	B. D.
Wejherowo	11714	516	1,8	B. D.

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

2.9. Czynniki gospodarcze

W 2022 r. w strukturze podmiotów gospodarczych dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (86% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 98%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Największą aktywność gospodarczą wykazywało miasto Rumia.

Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 8.

Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie wejherowskim – stan na 31 grudnia 2022 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych					
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny			
			ogółem	osoby fizyczne	spółki handlowe	inne
m. Reda	4030	26	4004	3365	288	B. D.

m. Rumia	7550	67	7483	6121	550	B. D.
m. Wejherowo	6460	185	6275	4807	520	B. D.
Choczewo	585	14	571	474	18	B. D.
Gniewino	668	17	651	527	28	B. D.
Linia	587	15	572	518	15	B. D.
Luzino	2005	17	1988	1757	109	B. D.
Łęczyce	1139	19	1120	976	53	B. D.
Szemud	2852	20	2832	2381	275	B. D.
Wejherowo	3865	11	3854	3314	232	B. D.
Powiat wejherowski	21 839	403	21 435	17 524	1 555	492

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 – 38%. W tabeli 9 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 9. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie wejherowskim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2022 r.

Gmina	Podmioty gospodarcze według rodzaju działalności		
	Rolnictwo i rybactwo	Przemysł i budownictwo	Transport, handel i usługi
m. Reda	6	1190	2081
m. Rumia	15	1718	4172
m. Wejherowo	16	1724	2837
Choczewo	10	196	256
Gniewino	14	276	217
Linia	6	327	170
Luzino	15	844	812
Łęczyce	25	569	347
Szemud	34	827	1414
Wejherowo	27	1310	1809
Powiat wejherowski	168	8851	14009

Źródło: Główny Urząd Statystyczny.

W tabeli 10 przedstawiono podmioty gospodarcze ze względu na wielkość zatrudnienia. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 r., około 97% firm stanowiły podmioty zatrudniające do 9 osób. Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 50 osób, stanowiły zaledwie 0,6% całkowitej liczby firm.

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

Tab. 10. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie wejherowskim - stan na 31 grudnia 2022 r.

Gmina	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	0-9	10-49	50-249	pow. 250
m. Reda	4054	3975	69	20	-
m. Rumia	7610	7456	123	30	1
m. Wejherowo	6502	6285	170	45	2
Choczewo	587	573	12	2	-
Gniewino	670	654	10	6	-
Linia	588	576	11	1	-
Luzino	2019	1985	26	8	-
Łęczyce	1146	1121	22	3	-
Szemud	2876	2804	61	11	-
Wejherowo	3885	3804	61	16	4
Powiat wejherowski	29937	29233	565	132	7

Źródło: dane Banku Danych Lokalnych GUS.

2.10. Ochrona środowiska naturalnego

Ochrona przyrody

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

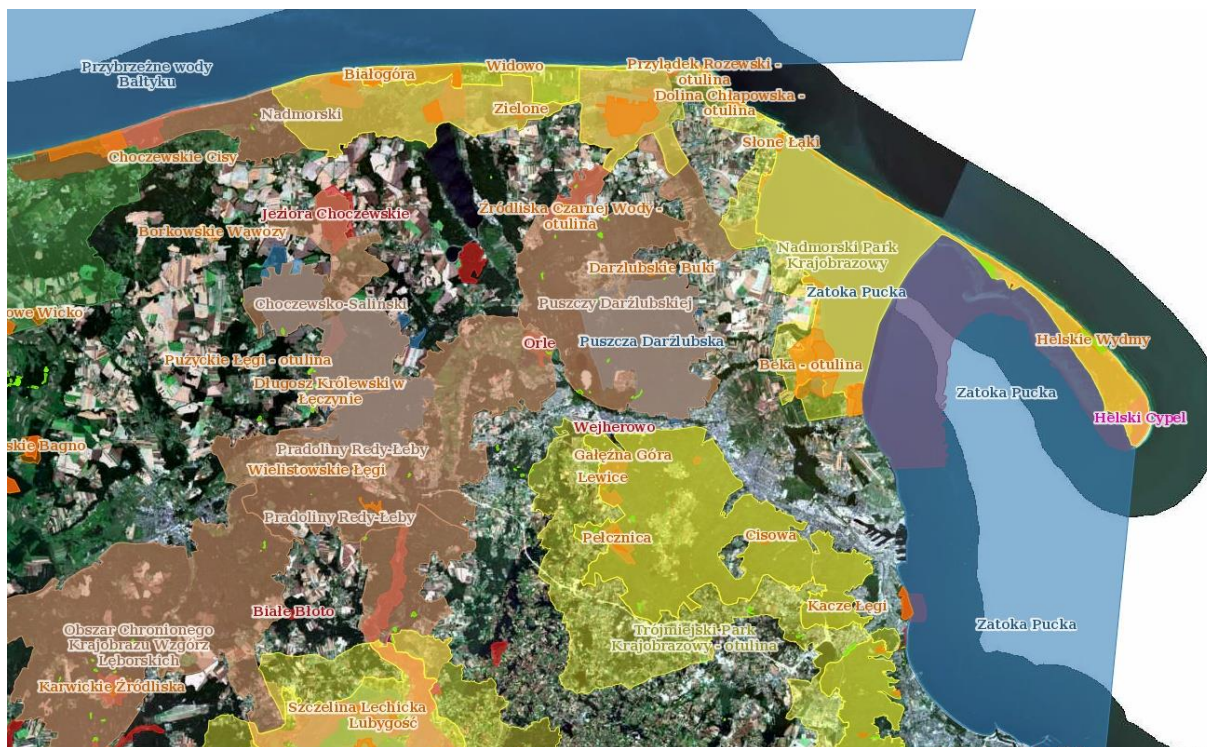
Na obszarze objętym planem znajduje się wiele obszarów sieci Natura 2000, które wymieniono w tabeli 11. Mapę obszarów chronionych w powiecie wejherowskim przedstawiono na rysunku 7.

Tab. 11. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie wejherowskim

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

Źródło: natura2000.gdos.gov.pl, dostęp: 31.07.2022 r.

Na terenie objętym planem są zlokalizowane dwa parki krajobrazowe : Trójmiejski Park Krajobrazowy (12 576 ha) i Kaszubski Park Krajobrazowy (1 652 ha).



Rys. 7. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem

Źródło: geoserwis.gdos.gov.pl, dostęp: 31.07.2023 r.

Na obszarze powiatu wejherowskiego występują także obszary chronionego krajobrazu:

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

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

Ochrona środowiska

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

Ocena jakości powietrza na obszarze strefy pomorskiej wykazała przekroczenie poziomu dopuszczalnego pod kątem ochrony zdrowia – w przypadku pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} oraz benzo(a)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). W roku 2022 przekroczenia poziomu docelowego dla benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ odnotowano na wszystkich stanowiskach pomiarowych zlokalizowanych w strefie pomorskiej, co zaklasyfikowało tę strefę do klasy C. Główną przyczyną przekroczeń jest emisja pochodząca z indywidualnego ogrzewania budynków.¹⁰

Monitoring jakości wód rzek w 2017 r. wykazał, że stan wód na terenie województwa został zakwalifikowany jako umiarkowany 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 Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego 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).

¹⁰ *Raport o stanie środowiska w województwie pomorskim wyd. 2018 r., Roczna ocena jakości powietrza w województwie pomorskim. Raport wojewódzki za rok 2022*

2.11. Źródła ruchu

Przejazdy pasażerów z miejscowości znajdujących się w obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego 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 – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych jednej gminy lub gmin sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek międzygminny; inne niż przewozy powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- powiatowe – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- powiatowo-gminne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- metropolitalne przewozy pasażerskie - przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach związku metropolitalnego; inne niż gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie;
- wojewódzkie – przewóz osób w ramach *publicznego transportu zbiorowego* wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch powiatów i niewykraczający poza granice jednego województwa, a w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie;

- międzywojewódzkie – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i wojewódzkie;
- międzynarodowe – przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej;

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

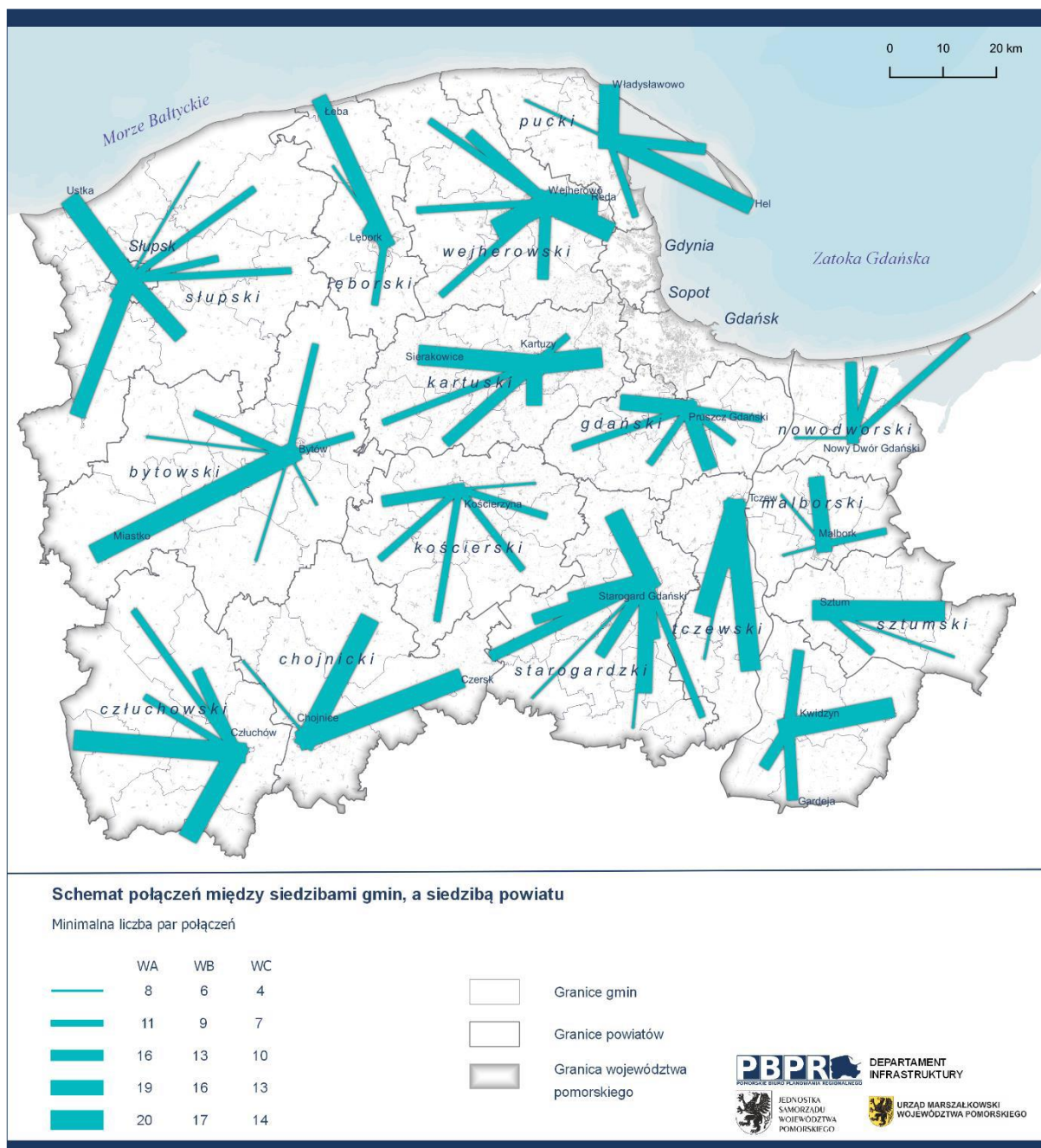
Źródłami ruchu w powiatowo - gminnych przewozach pasażerskich w powiecie wejherowskim będą wszystkie miejsca obsługi mieszkańców o znaczeniu ponadgminnym: miejsca pracy, instytucje, szkoły o zasięgu ponadgminnym, miejsca odpoczynku i rekreacji, ośrodki handlowe, kulturalne, sportowe, itp.

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

Ruch tranzytowy, mający swoje źródło poza powiatem, dotyczy zarówno tranzytu osobowego, towarowego, jak i podróży realizowanych samochodami osobowymi. Ruch tranzytowy w publicznym transporcie zbiorowym, w powiecie wejherowskim realizowany jest w transporcie drogowym głównie drogą krajową nr 6 oraz drogą wojewódzką nr 468, a w transporcie kolejowym linią nr 202. Największe natężenie tego ruchu występuje na ciągu komunikacyjnym łączącym Trójmiasto (Gdańsk, Sopot, Gdynia) z Lęborkiem, Słupskiem i dalej w kierunku Szczecina.

Ruch zewnętrzny do i z powiatu wejherowskiego koncentruje się na ciągach głównych dróg krajowych i wojewódzkich, w szczególności w kierunku Gdyni. Ważnymi kierunkami przemieszczania się pasażerów są także sąsiednie powiaty – kartuski i lęborski. Więźbę ruchu w podróżach powiatowych w województwie pomorskim przedstawiono na rysunku 9. Podróże wewnątrz gmin odbywane są przede wszystkim do lokalnych ośrodków gminnych, szkół i zakładów pracy. Największy udział w generowanym ruchu mają podróże do i z miejsc nauki oraz pracy. W powiecie wejherowskim duże znaczenie ma także ruch turystyczny. Ze względu na bliskie zlokalizowanie wielu ośrodków wypoczynkowych (jeziora w powiecie wejherowskim,

wybrzeże Morza Bałtyckiego), w sezonie letnim z przejazdów publicznym transportem zbiorowym korzysta większa liczba pasażerów.



Rys. 8. Schemat połączeń między siedzibami gmin, a siedzibą powiatu.

Źródło: Regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030

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

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

- Starostwo Powiatowe w Wejherowie, ul. 3 Maja 4;
- Szpital Specjalistyczny im. F. Ceynowy Sp. z o.o. w Wejherowie, ul. Jagalskiego 10;
- Zarząd Drogowy dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego w Wejherowie, ul. Pucka 11;
- Komenda Powiatowa Policji w Wejherowie, ul. Dworcowa 14;
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Wejherowie, ul. 3 Maja 2;
- Powiatowy Urząd Pracy w Wejherowie, ul. I Brygady Pancernej Wojska Polskiego 32;
- Powiatowa Stacja Sanitarno-Epidemiologiczna w Wejherowie, ul. Obrońców Helu 3;
- Powiatowy Inspektorat Weterynaryjny w Wejherowie, ul. Chopina 11;
- Powiatowy Inspektorat Nadzoru Budowlanego w Wejherowie, ul. Jana III Sobieskiego 304;
- Zakład Ubezpieczeń Społecznych Inspektorat w Wejherowie, ul. Sobieskiego 294;
- Urząd Skarbowy w Wejherowie, ul. Sobieskiego 346;
- Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Wejherowie, ul. Dworcowa 7;
- Filharmonia Kaszubska w Wejherowie, ul. Sobieskiego 255;
- Galeria Rumia, ul. Sabata 1;
- Centrum Handlowe Port Rumia, ul. Grunwaldzka 108;
- Aquapark w Redzie, ul. Morska 5.

W najbliższym czasie kolejnym obiektem będącym generatorem przewozów i mającym wpływ na zmiany popytu w publicznym transporcie zbiorowym może być otwarcie Wodnych Ogrodów w Wejherowie.

2.12. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla

Ogłoszonymi planami zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla są:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym”¹¹, zwany dalej planem krajowym;
- „Regionalny program strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji stanowiący również regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030”¹², zwany dalej planem wojewódzkim.

¹¹ „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym” ogłoszony Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dn. 4.12.2020 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.

¹² „Regionalny program strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji stanowiący również regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030” uchwalony przez Sejmik Województwa Pomorskiego, uchwałą nr 842/381/22 z dnia 30.08.2022 r.

W poniższej tabeli przedstawiono prognozowaną pracę eksploatacyjną w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych na lata 2020 - 2030 (mln pockm/rok).

Tab. 12. Prognozowana praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych [mln pockm/rok]

Rok	[mln Pockm/rok]
2023	58,1
2024	59,5
2025	60,8
2026	54,7
2027	70,6
2028	82,1
2029	89,7
2030	93,7

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

W kolejnej tabeli przedstawiono jak będzie kształtować się liczba pasażerów w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych [mln pasażerów na rok].

Tab. 13. Szacowana liczba pasażerów w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych [mln pasażerów/rok]

Rok	[mln Pockm/rok]
2023	40,2
2024	40,8
2025	40,7
2026	48,6
2027	53,4
2028	64,9
2029	70,6
2030	74,3

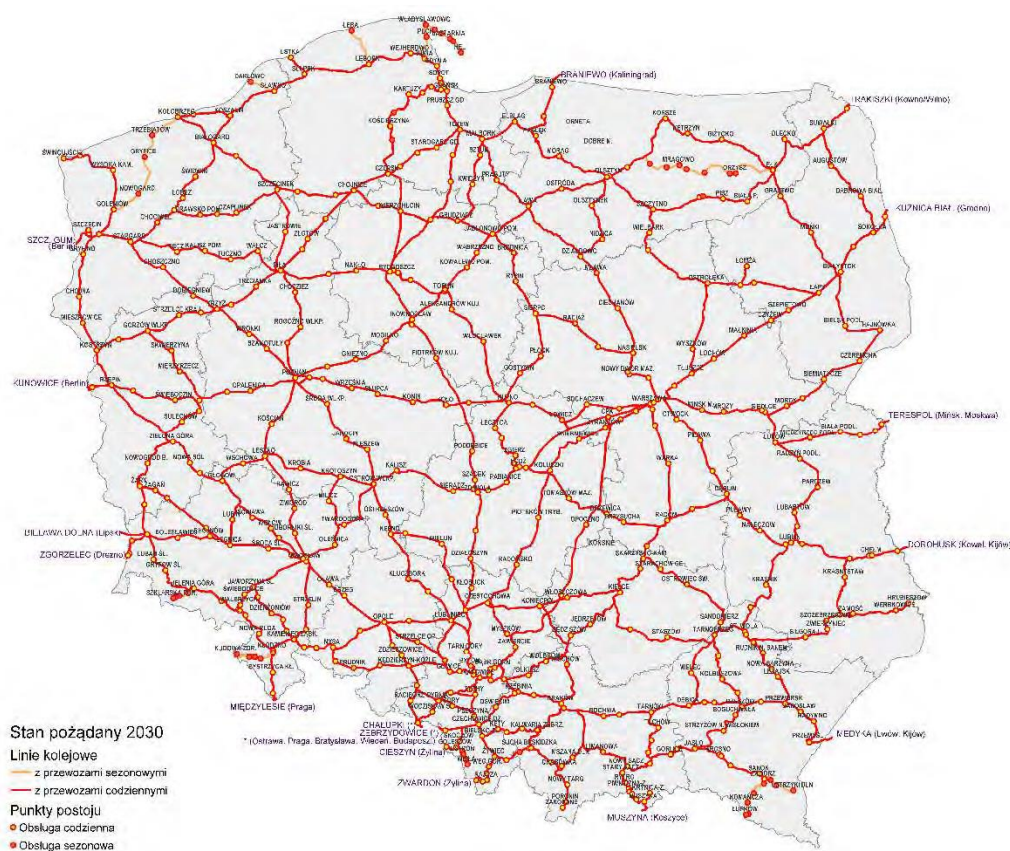
Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym

Wystąpienie w roku 2020 pandemii wirusa SARS-CoV-2 znacząco ograniczyło tendencję wzrostową w kolejowych przewozach pasażerskich obserwowaną na przestrzeni poprzednich

lat. W kolejnych latach przewiduje się powolny wzrost pasażerów natomiast po roku 2025 przewidywane są znaczące wzrosty potoków pasażerskich.

W planie krajowym ujęto dwie stacje mieszczące się w powiecie wejherowskim Rumie oraz Wejherowo które będą obsługiwały codzienne połączenia międzywojewódzkie.

Planowana sieć punktów postoju pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych
- stan pożądany w perspektywie 2030 roku



Rys. 9 Planowana sieć punktów postoju pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych

Źródło: Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym.

Przygotowywanie i wdrażanie rjp międzywojewódzkich jest zadaniem operatora realizującego przewozy.

Cechami, którymi powinien charakteryzować się rjp są:

- cykliczność, czyli powtarzalność i rytmiczność oferty rozkładowej,
- równomierność rjp dla ciągów komunikacyjnych,

- wysoka jakość i liczba skomunikowań w węzłach,
- podejście systemowe o zasięgu ogólnokrajowym

Rjp powinien brać pod uwagę następujące aspekty społeczne:

- połączenie miast i obszarów z odpowiednio gęstą siecią osadniczą z uwzględnieniem lokalizacji szkół, urzędów administracji publicznej, ośrodków handlowych i wypoczynkowych pociągami pozwalającymi na wygenerowanie na linii komunikacyjnej potoków pasażerów charakterystycznych dla transportu

kolejowego, w tym zapewnienie bezpośrednich połączeń miast wojewódzkich ze stolicą kraju, połączeń pomiędzy tymi miastami oraz połączeń tych miast z ośrodkami turystycznymi, wypoczynkowymi i uzdrowiskami oraz głównymi ośrodkami zagranicznymi,

- umożliwienie zwiększenia mobilności społecznej w celu przeciwdziałania skutkom bezrobocia, z jednoczesnym uwzględnieniem wielkości i struktury popytu przewozowego na danej linii kolejowej z podziałem na pory dnia, tygodnia i roku,
- dostosowanie oferty i liczby pociągów do zapotrzebowania społecznego, w tym także przez operatywne uruchamianie dodatkowych połączeń bisowych w okresie szczytów przewozowych,
- w perspektywie wieloletniej budowanie oferty powtarzalnej, a przez to przewidywalnej dla pasażerów, przez stworzenie siatki stałych w kolejnych latach linii komunikacyjnych, zakładających jednocześnie realizację postulatu wysokiej bezpośredniości, jak również na wspólnych odcinkach tras, koordynację z innymi liniami komunikacyjnymi w celu osiągnięcia zadanej dla tego odcinka częstotliwości ruchu, regularności oraz rytmiczności.

„Regionalny program strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji stanowiący również regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030” przyjęty przez Sejmik Województwa umożliwia podejmowanie decyzji w zakresie rozwoju regionalnego systemu transportowego w sposób spójny, holistyczny i oparty na wiarygodnych informacjach oraz odzwierciedla realne potrzeby, a w związku z tym bazuje na dogłębnych analizach i identyfikacji kluczowych problemów funkcjonowania istniejącego i planowanego systemu transportu województwa.

Zrównoważona mobilność zbiorowa i aktywna to harmonijne łączenie, uzupełnianie i usprawnianie przemieszczania się pociągiem, autobusem, tramwajem, trolejbusem, rowerem, UTO, a także pieszo. Istotną rolę w tym łańcuchu ogrywa nowoczesny zintegrowany transport publiczny zbiorowy. W jego rozwoju kluczowe jest nie tylko zapewnienie pasażerom sprawnego, niezawodnego i bezpiecznego przemieszczania się, ale także uwzględnienie wyzwań klimatycznych i środowiskowych. Dlatego ważne jest, by był to transport ekologiczny i przyjazny wszystkim użytkownikom (z uwzględnieniem potrzeb osób ze szczególnymi potrzebami), wykorzystujący możliwości, jakie niosą nowoczesne technologie.

Wnioski płynące z diagnozy stanu publicznego transportu zbiorowego wyraźnie pokazują, że jego oferta, mimo podjęcia szeregu działań inwestycyjnych i organizacyjnych w dalszym ciągu ogranicza dostęp do ośrodków miejskich, w tym wielu miejsc pracy i usług wyższych (w szczególności edukacji, zdrowia, kultury), pełne wykorzystanie potencjału społecznego mieszkańców i utrzymuje dysproporcje rozwojowe. Dodatkowo funkcjonowanie transportu zbiorowego cechuje niski stopień integracji, brak koordynacji rozkładów jazdy przewoźników, względnie niski stopień bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, w tym niedopasowanie do realnych potrzeb mieszkańców.

Rozwój i promowanie mobilności aktywnej jest szczególnie istotne ze względu na potrzebę zmniejszenia udziału transportu indywidualnego. Mobilność aktywna pełni w transporcie funkcje alternatywną dla transportu samochodowego, ale również uzupełniającą, jako dojazdową do węzłów transportowych, zwiększając atrakcyjność transportu zbiorowego. Pomimo wielu inwestycji poczynionych w ostatnich latach na terenie województwa, w tym zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych, rozwój sieci dróg rowerowych o funkcjach transportowych wymaga dalszych nakładów.

Oczekiwanymi efektami rozwoju będą:

- wzrost udziału publicznego transportu zbiorowego w obsłudze transportowej regionu,
- spadek udziału podróży indywidualnym transportem samochodowym,
- uzyskanie przez ośrodki gminne standardowej czasowej dostępności transportem zbiorowym do ośrodka ponadregionalnego Trójmiasta i regionalnego Słupska,
- uzyskanie standardowej czasowej dostępności transportem zbiorowym do stolicy powiatu,
- zmniejszenie liczby pojazdów transportu zbiorowego o konwencjonalnym napędzie,
- obniżenie średniej wieku taboru do organizacji kolejowych przewozów pasażerskich w regionie,
- spójna i skoordynowana oferta publicznego transportu zbiorowego,
- ukształtowanie pełnej sieci transportowych węzłów integracyjnych,
- zwiększenie udziału podróży rowerem i UTO,
- wzrost wykorzystania kolei w pasażerskich przewozach kolejowych,
- zwiększenie udziału transportu wodnego w podróżach pasażerskich;

Z zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK S.A. na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku jako wysoce prawdopodobne oddanie do użytku planuje się przedłużenie linii kolejowej nr 250 na odcinku Rumia – Wejherowo a także prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chy-

lonia – Słupsk natomiast jako niskie szanse oceniono na budowę linii Wejherowo – Góra ale tu w planach nie uwzględniono budowy elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino.

Plan wojewódzki określa sieć połączeń autobusowych użyteczności publicznej. Jako linie podstawowe przebiegające przez powiat wejherowski wyznaczono relacje:

- Wejherowo – Puck,
- Wejherowo – Kartuzy,

jako linie uzupełniające relacje:

- Wejherowo – Karwia,

jako linie alternatywne relacje:

- Karwia – Puck – Reda/Gdynia,
- Reda – Władysławowo – Hel,

jako linie sezonowe relacje:

- Wejherowo – Karwia – Jastrzębia Góra – Władysławowo,

jako linie zastępcze: Gdynia – Reda – Puck – Władysławowo – Hel.

W planie wojewódzkim zaplanowano również budowę węzłów integracyjnych:

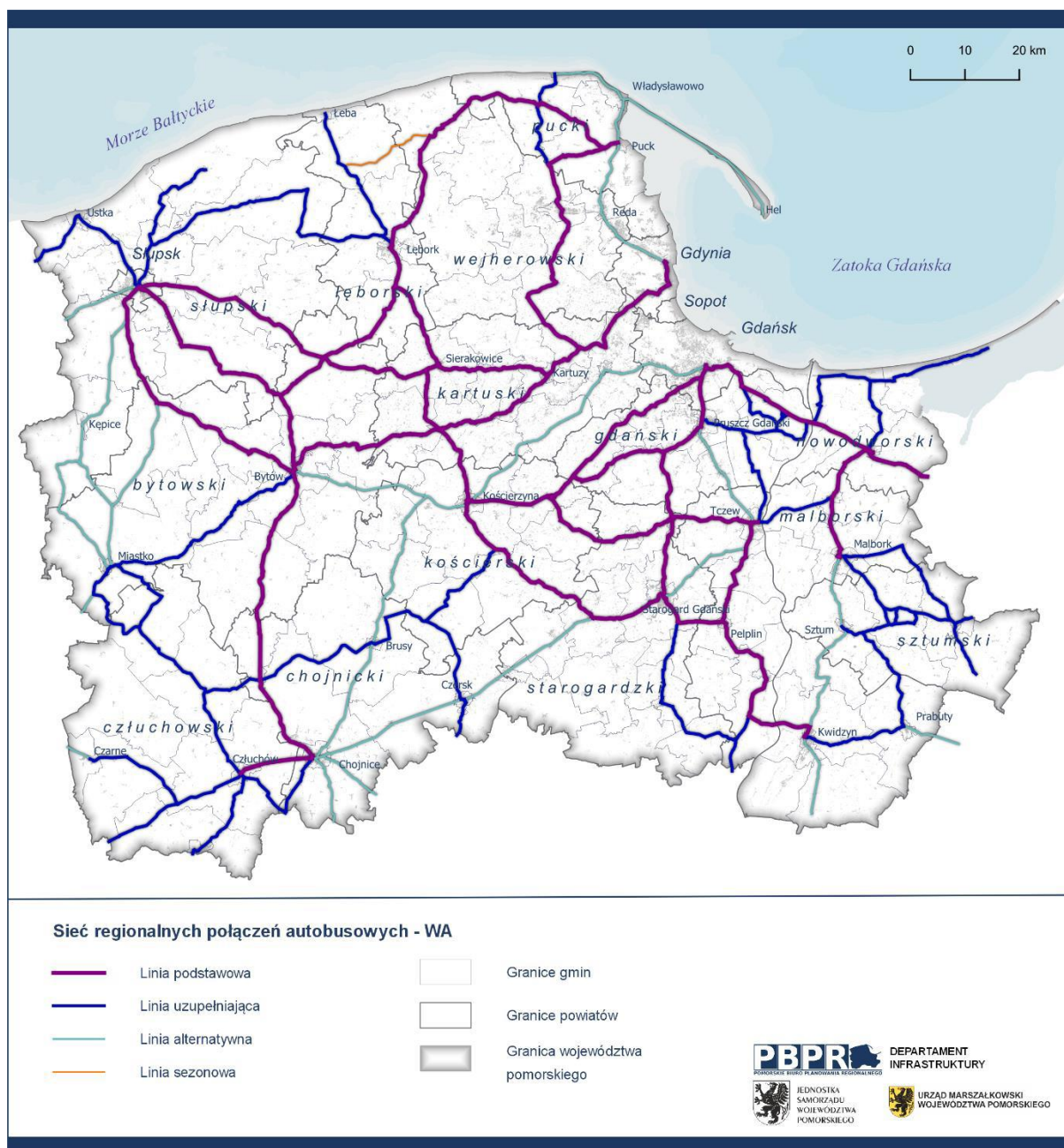
- lokalnych: przy SKM Wejherowo Śmiechowo, SKM Rumia Janowo,
 - metropolitarnych: w Luzinie, SKM Rumia, Reda Centrum,
- oraz przystanków zintegrowanych: Reda Rekowo, SKM Reda Pieleszewo, SKM Wejherowo Nanice, w Szemudzie, SKM Rumia Biała Rzeka, w Bolszewie.

Przedstawiono również trzy warianty w planach zrównoważonego rozwoju:

Wariant WA – dynamicznego rozwoju;

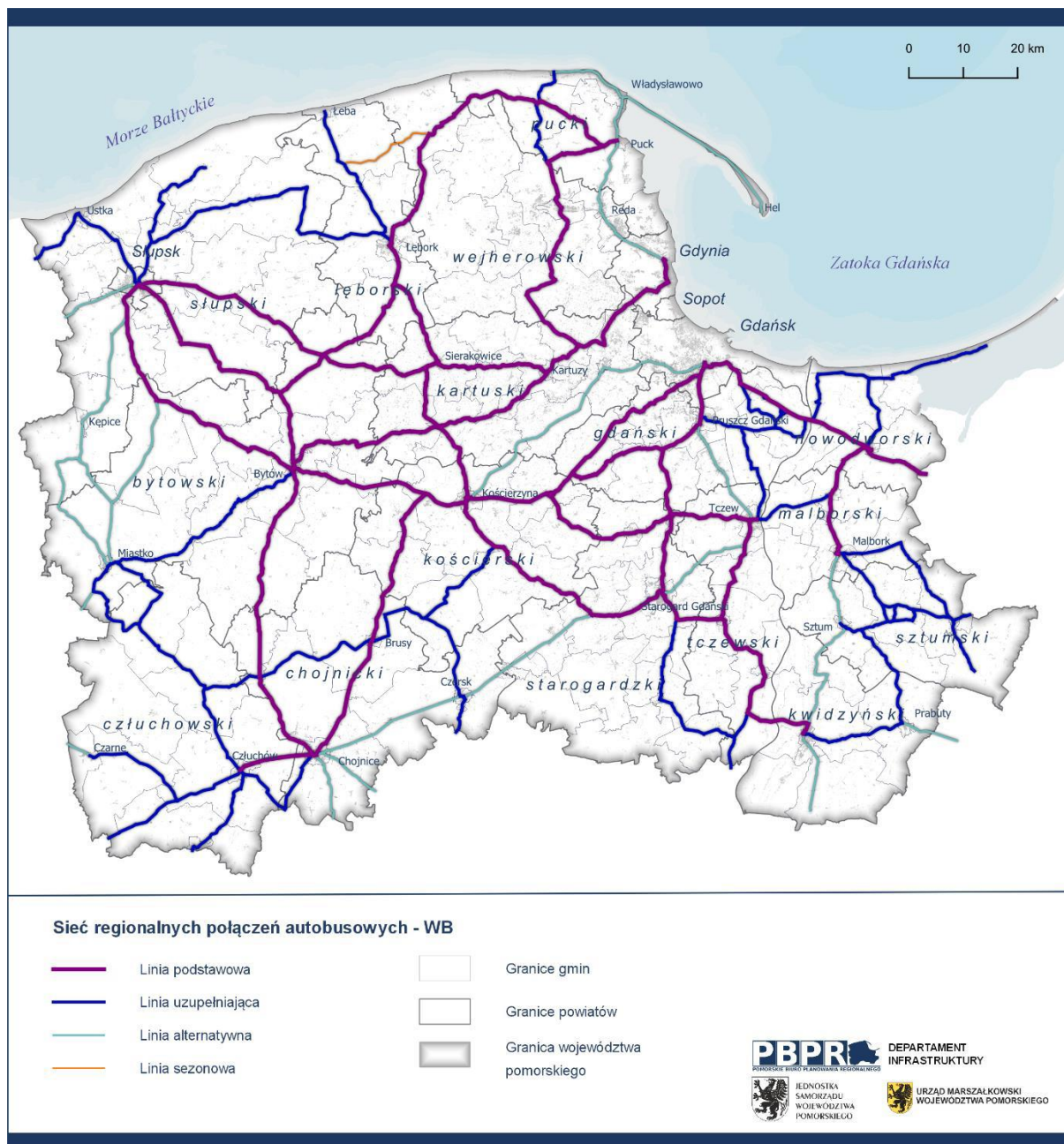
Wariant WB – stabilnego rozwoju;

Wariant WC- zachowawczy.



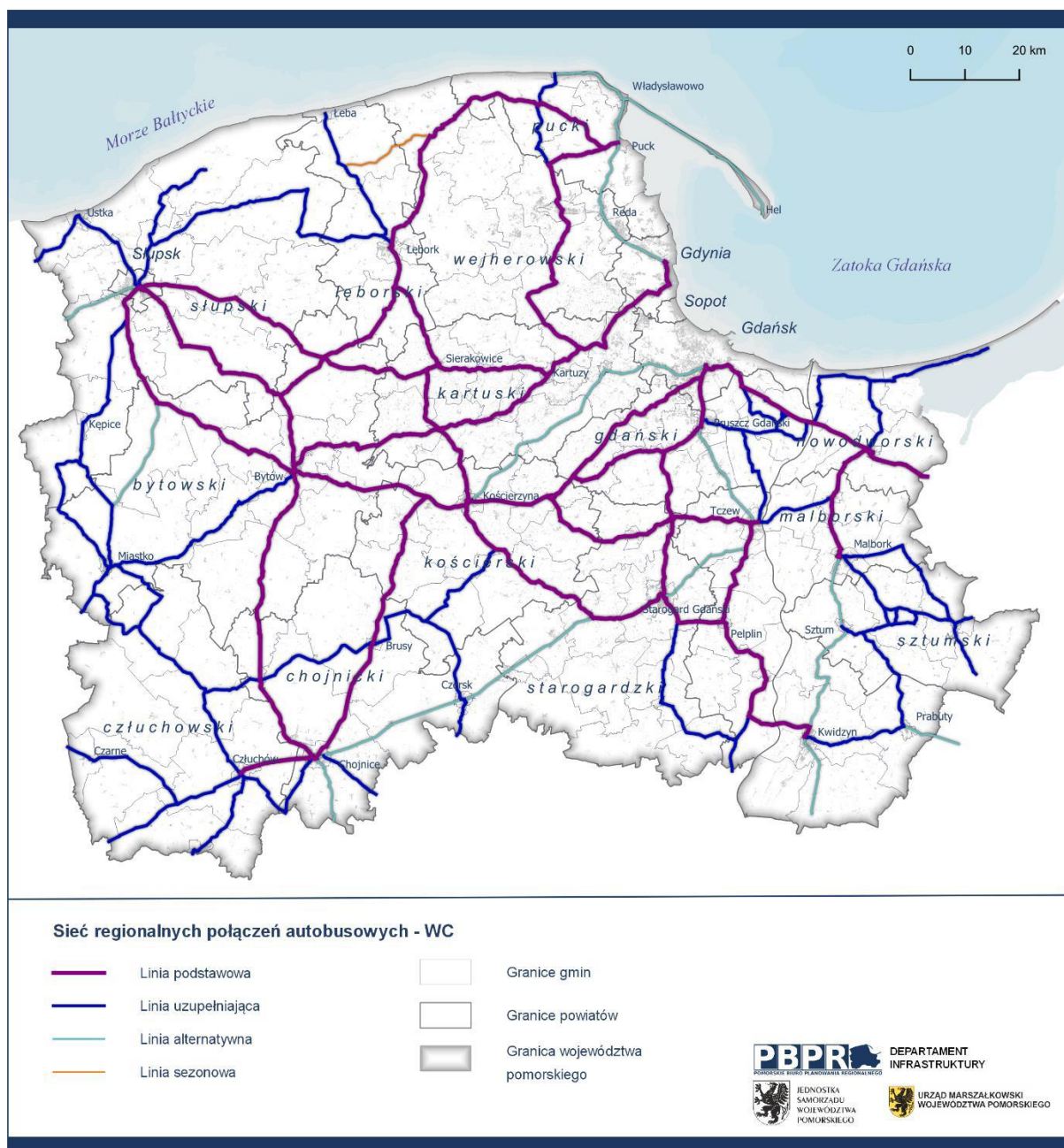
Rys. 10. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WA.

Źródło: Regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030



Rys. 11. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WB.

Źródło: Regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030



Rys. 12 . Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WC.

Źródło: Regionalny plan transportowy dla województwa pomorskiego 2030

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

Obszar Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego obejmuje także trzy inne plany transportowe:

- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Wejherowskiego i Puckiego na lata 2015-2025” przyjęty uchwałą Nr V/XIII/138/15 Rady Powiatu Wejherowskiego z dnia 27 listopada 2015 r.
- „Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Komunikacji Miejskiej Gdyni oraz w Miastach i Gminach Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2016-2025” – przyjęty uchwałą nr XXVIII/936/21 Rady Miasta Gdyni z dnia 31 marca 2021 r.;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Wejherowa i Gmin objętych porozumieniem komunalnym”, przyjęty uchwałą nr VIIIK/XXXV/488/2022 Rady Miasta Wejherowa z dnia 28 czerwca 2022 r.

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

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 prognozę potrzeb przewozowych dla roku 2030 wyznaczono jako wartość docelową:

- Udział transportu zbiorowego w podróżach obligatoryjnych i fakultatywnych – 42%
- Udział transportu kolejowego w podróżach transportem zbiorowym – 14,9%
- Udział transportu rowerowego w podróżach – 10%.

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

Udział podróży transportem zbiorowym w powiecie wejherowskim w okresie bazowym określono na poziomie 41%. W horyzoncie roku 2033 udział ten może wzrosnąć do 43%

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 zwiększa-

nie 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 powiecie wejherowskim będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

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

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

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

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

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

Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, podział zadań przewozowych na obszarach pozamiejskich powinien kształtować się w proporcji: 25-30% transport publiczny i 70-75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę specyfikę powiatu, cel ten można osiągnąć tylko poprzez odpowiednie dostosowanie oferty usług transportu publicznego do występujących w tym zakresie potrzeb pasażerów.

Analizując przewidywany wpływ czynników zewnętrznych na popyt na usługi transportu publicznego na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego należy wziąć pod uwagę tendencję demograficzną, zakładającą – wg GUS – wzrost liczby mieszkańców powiatu (o około 8,2% do 2035 r.). Spowoduje to zwiększenie liczby podróży odbywanych pomiędzy miastami i gminami.

Przyjmując współczynnik ruchliwości dla mieszkańców miast na poziomie 2,0, a dla mieszkańców pozostałego obszaru powiatów na poziomie 1,8, w tabeli 15 przedstawiono prognozę podróży ogółem i regionalną komunikacją autobusową na obszarze objętym planem dla 2028 r. i 2033 r.

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

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

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

Tab. 14. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2028 r. i 2033 r. [mln]

Wyszczególnienie	Miasta		Gminy wiejskie		Razem powiat	
	2028 r.	2033 r.	2028 r.	2033 r.	2028 r.	2033 r.
Podróże ogółem	129,49	133,11	99,13	106,19	228,62	239,3
– w tym poza gminę	82,91	84,15	64,79	67,43	147,7	151,58
Podróże ponadgminne w obrębie powiatu	46,58	48,96	34,34	36,98	80,92	85,94
– w tym komunikacją autobusową	3,13	3,45	2,62	2,77	5,75	6,22

Źródło: opracowanie własne.

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

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

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 a także operator publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy zawartej z organizatorem publicznego transportu zbiorowego, który będzie otrzymywać stosowną rekompensatę z urzędu marszałkowskiego.

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 szkoły ponadpodstawowej lub szkoły wyższej – 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, wykazując już w obecnych uwarunkowaniach deficytowość.

Nieznaczną rentowność (co najwyżej kilkuprocentową) wykazują natomiast linie lokalne obsługiwane autobusami zdecydowanie mniej komfortowymi kilkudziesięcioletnimi autobusami importowanymi z Europy Zachodniej.

W lepszej sytuacji są też przewoźnicy eksploatujący mniej kosztowne w utrzymaniu „busy” – pojazdy o mniejszej pojemności pasażerskiej i niższym komforcie podróży, wynikającym z samej konstrukcji pojazdu – zaadoptowanego przez producenta do przewozu osób samochodowego 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 powiatowo - 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 a wybrany przez niego operator będzie mógł wystąpić o rekompensatę. Możliwości takiej nie ma organizator komunikacji miejskiej.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. Działania te będą wymagały poprawy parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, standard usług i taboru). Bez podjęcia tych działań, należy się liczyć ze zmniejszeniem podróży odbywanych transportem publicznym na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego – 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%¹³. Wzrost częstotliwości kursowania pojazdów także prowadzi do zwiększenia popytu.

¹³ Por. A. Rudnicki: *Jakość komunikacji miejskiej*, Wydawnictwo SITK, Kraków 1999.

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

3.3. Prognoza podaży

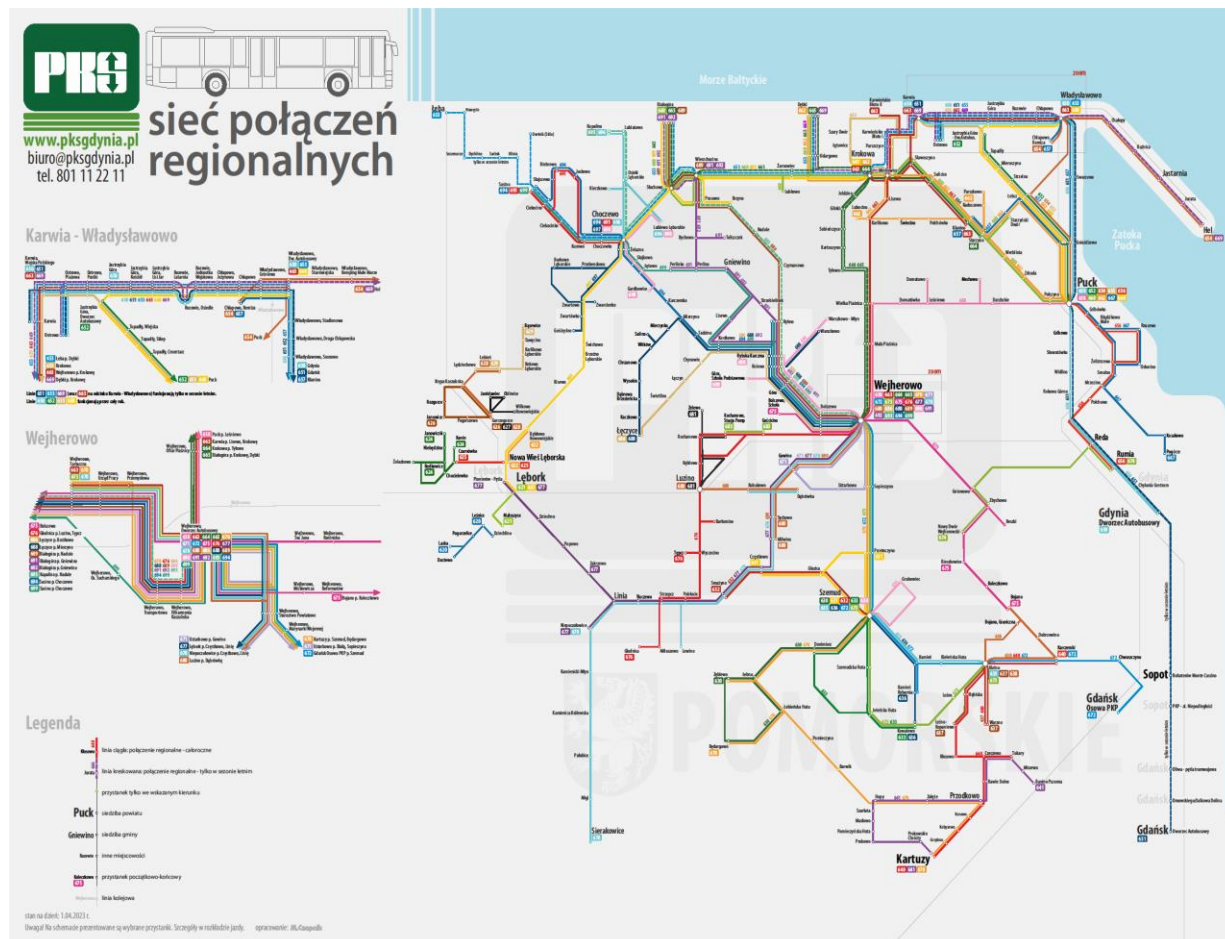
Na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego realizowane są przewozy regularne na liniach autobusowych o zasięgu lokalnym, regionalnym i krajowym.

Najwięcej linii funkcjonuje w ramach sieci komunikacyjnej PKS Gdynia S.A.. Linie te obejmują głównie obszar powiatów wejherowskiego i puckiego, a pojedyncze z nich obsługują również połączenia z sąsiednimi miastami i powiatami (Gdynia, Sopot, Gdańsk, Kartuszy, Sierakowice, Lębork). Zezwolenia na wykonywanie przewozów na tych liniach wydają różne organy – gminy, powiaty i województwo. Linie PKS Gdynia S.A.. w Gdyni mają oznaczenia handlowe w postaci trzycyfrowej numeracji rozpoczynającej się cyfrą „6”. Przebieg tych linii w formie graficznej przedstawiono na rysunku 13, a ich zestawienie – wraz z liczbą kursów – w tabeli 15.

Charakterystyczną cechą oferty przewozowej PKS Gdynia S.A. 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 stanowiąc rozpoznawalne logo danego segmentu podaży usług przewozowych.



Rys. 13. Schemat połączeń komunikacyjnych PKS Gdynia S.A. w Gdyni

Źródło: www.pksgdynia.pl, dostęp: 31.07.2023 r.

Tab.15. Połączenia wykonywane w ramach sieci PKS Gdynia S.A. w Gdyni na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego – stan na 31 lipca 2023 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
630	Zęblewo – Będargowo – Łebieńska Huta – Łebno – Zęblewo – Łebno – Donimierz - Szemud	PKS Gdynia	7	-	-
631	Szemud – Głazica – Częstkowo – Głazica – Szemud – Przetoczyno	PKS Gdynia	10	-	-
632	Szemud – Głazica – Częstkowo – Smażyno	PKS Gdynia	8	-	-
633	Szemud – Donimierz – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Jeleńska Huta – Kowalewo – Leśno – Kowalewo – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Szemud	PKS Gdynia	5	-	-
634	Szemud – Grabowiec – Szemud	PKS Gdynia	5	-	-
635	Szemud – Kamień – Kieleńska Huta - Kielno	PKS Gdynia	8		
636	Szemud – Kamień – Kowalewo	PKS Gdynia	8	-	-
637	Kielno – Warzno – Rębiska – Leśno	PKS Gdynia	10	-	-
638	Kielno – Bojano - Dobrzewino – Karczemki – Dobrzewino – Kielno - Dobrzewino – Karczemki – Dobrzewino - Bojano – Kielno	PKS Gdynia	3	-	-
640	Karczemki – Dobrzewino – Kielno – Warzno – Rębiska – Leśno - Kłosowo	PKS Gdynia	6	-	-
650	Karwia – Ostrowo – Jastrzębia Góra – Rozewie – Chłapowo – Władysławowo – Swarzewo – Gnieźdźewo – Puck – Celbowo – Brudzewo – Sławutówko – Widlino – Rekowo – Reda – Rumia – Gdynia	PKS Gdynia	58	36	22
653	Hel – Jurata – Jastarnia – Kuźnica – Chałupy – Władysławowo – Chłapowo – Rozewie – Jastrzębia Góra – Ostrowo – Karwia – Karwieńskie Błoto – Krokowa – Odargowo – Dębki – Żarnowiec – Wierzchucino – Białogóra – Choczewo – Sasino – Osetnik – Sarbsk – Łeba	PKS Gdynia	kursy tylko w sezonie letnim		
656	Puck – Celbówko – Błądzikowo Małe – Rzućewo – Osłonino – Żelistrzewo – Smolno – Mrzeżino – Połchowo – Rekowo – Reda – Rumia	PKS Gdynia	22	8	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
658	Wejherowo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Domatówko – Leśniewo – Domatowo – Leśniewo – Darzłubie – Mechowo – Darzłubie – Połczyno – Puck	PKS Gdynia	24	14	8
660	Puck – Połczyno – Zdrada – Werblinia – Starzyno – Kłanino – Sulicice – Sławoszyno – Minkowice – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki – Odargowo – Żarnowiec – Lubkowo – Wierzchucino – Brzyno – Prusewo – Dwór – Prusewo – Słuchowo Lublewko – Choczewo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	24	12	6
661	Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Żarnowiec – Lubkowo – Wierzchucino – Brzyno – Prusewo – Słuchowo – Górczyn – Białogóra – Górczyn – Słuchowo – Lublewko – Choczewo – Żelazno – Zwartowo – Zwartówko – Gościęcino – Świchówko – Świchowo – Puzyce – Brzeźno Lęborskie – Kisewo – Kębłowo Nowowiejskie – Nowa Wieś Lęborska – Lębork	PKS Gdynia	10	-	-
663	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Karlikowo – Lisewo – Minkowice – Krokowa – Sulicice – Kłanino – Sławoszyno – Karwieńskie Błoto Drugie – Karwieńskie Błoto Pierwsze – Karwia	PKS Gdynia	14	5	-
664	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Kartoszyno – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa	PKS Gdynia	9	5	-
665	Wejherowo – Bolszewo – Mała Piaśnica – Wielka Piaśnica – Dąbrowa – Tyłowo – Kartoszyno – Sobieńczyce – Glinki – Jeldzino – Krokowa – Goszczyno – Odargowo – Dębki – Odargowo – Żarnowiec – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	kursy tylko w sezonie letnim		

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
670	Wejherowo – Biała – Sopieszyno – Przetoczyno – Szemud – Donimierz – Łebno – Łebieńska Huta – Będargowo – Łebieńska Huta – Pomieczyno – Barwik – Hopy – Załęże – Przodkowo – Kosowo – Kobysewo – Grzybno – Kartuzy	PKS Gdynia	30	16	14
671	Wejherowo – Biała – Sopieszyno – Ustarbowo – Gowino – Pętkowice - Wejherowo	PKS Gdynia	9	-	-
672	Wejherowo – Biała – Sopieszyno – Przetoczyno – Szemud – Kamień – Kieleńska Huta – Kielno – Dobrzewino – Karczemki – Chwaszczyno - Gdańsk	PKS Gdynia	26	16	-
673	Kielno – Leśno – Kowalewo – Jeleńska Huta – Szemudzka Huta – Szemud – Przetoczyno – Sopieszyno – Biała - Wejherowo	PKS Gdynia	13	-	-
674	Nowy Dwór Wejherowski – Zbychowo - Gniewino – Reda - Rumia	PKS Gdynia	10	-	-
675	Bolszewo – Wejherowo – Gniewowo – Zbychowo – Reszki – Zbychowo – Nowy Dwór Wejherowski – Bieszkowice – Piekietko – Koleczkowo - Bojano	PKS Gdynia	24	8	-
676	Wejherowo – Bolszewo – Gościcino – Kębłowo – Luzino – Bałomino – Wyszecino – Tępcz – Wyszecino – Zajączkowo – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Miłoszewo - Głodnica	PKS Gdynia	20	10	-
677	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Sychowo – Milwińska Huta – Milwino – Częstkowo – Smażyno – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Tłuczewo – Linia – Niepoczołowice – Zakrzewo – Popowo – Dziechno – Lębork	PKS Gdynia	23	9	10

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
678	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Robakowo – Sychowo – Milwińska Huta – Milwino – Częstkowo – Smażyno – Rosochy – Pobłocie – Lewinko – Strzepcz – Tłuczewo – Linia – Niepoczołowice – Kamienica – Pałubice – Migi – Sierakowice	PKS Gdynia	18	7	-
680	Wejherowo – Pętkowice – Gowino – Dąbrówka – Robakowo – Luzino – Robakowo – Dąbrówka – Sychowo – Barłomino – Milwińska Huta – Milwino	PKS Gdynia	32	-	-
681	Zełewo – Kochanowo – Kębłowo – Luzino	PKS Gdynia	21	-	-
683	Gościcino Szkoła – Gościcino Stacja Pomp – Gościcino Szkoła	PKS Gdynia	8	-	-
686	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybska Karczma – Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Chynowie – Łęczyn – Świetlino – Kaczkowo – Łeczyce	PKS Gdynia	6	-	-
688	Łeczyce – Kaczkowo – Dąbrowa Brzezińska – Wysokie – Chrzanowo – Witków – Salino – Mierzyno – Tadzino – Kostkowo – Słuszewo – Rybno – Rybska Karczma – Kniewo – Warsz-kowo – Zamostne – Góra – Bolszewo – Wejhe-rowo	PKS Gdynia	2	-	-
689	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybska Karczma – Rybno – Opalino – Czymanowo – Nadole – Brzyno – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogó-ra	PKS Gdynia	5	4	-
690	Rybska Karczma – Kniewo – Warszkowo – Za-mostne – Góra – Bolszewo – Wejherowo	PKS Gdynia	6	-	-
691	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybno – Gniewino – Perlino – By-chowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	14	7	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
692	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Bychowo – Toliszczek – Prusewo – Wierzchucino – Słuchowo – Górczyn – Białogóra	PKS Gdynia	15	5	-
693	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybska Karczma – Rybno – Opalino – Czymanowo – Nadole – Brzyno – Wierzchucino – Słuchowo – Lublewko – Choczewo – Kierzkowo- Osieki Lęborskie – Szklana Huta – Lubiatowo - Kopalino	PKS Gdynia	6	-	-
694	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Kniewo – Rybska Karczma - Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Chynowie – Kostkowo – Tadzino – Mierzyno – Karczemka Gardkowska - Gardkowice – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo – Kurowo – Jackowo – Biebrowo- Słajszewo – Ciekocinko - Sasino	PKS Gdynia	24	16	-
695	Sasino – Ciekocino – Ciekocinko - Słajszewo – Biebrowo – Jackowo – Kurowo – Choczewko – Choczewo	PKS Gdynia	29	-	-
696	Choczewo – Kierzkowo – Osieki Lęborskie – Szklana Huta - Lubiatowo – Kopalino – Lublewko – Lublewko Lęborskie	PKS Gdynia	20	-	-
697	Choczewo – Żelazno – Zwartowo – Zwarcienko – Gościęcino – Zwartówko – Zwartowo – Borkowo Lęborskie – Przebendowo – Żelazno – Choczewo	PKS Gdynia	6	-	-
698	Gardkowice – Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo – Lublewko – Lublewko Lęborskie – Choczewo – Żelazno – Słajkowo – Łętowo – Gardkowice	PKS Gdynia	7	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
699	Wejherowo – Bolszewo – Góra – Zamostne – Kniewo – Rybska Karczma - Rybno – Słuszewo – Kostkowo – Lisewo – Gniewino – Perlino – Perlinko - Łętowo – Słajkowo – Żelazno – Choczewo – Choczewko – Kurowo – Ciekocinko – Ciekocino - Sasino	PKS Gdynia	-	-	14

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

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

Tab. 16. Regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w obrębie powiatu na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Gdynia S.A. w Gdyni – stan na 31 lipca 2023 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
R2211-023	Łęczycze – Strzelęcino – Brzeźno Lęborskie – Świchowo – Strzelęcino – Łęczycze – Świetlino – Godętowo – Rozłazino – Nawcz – Rozłazino – Bożepole Wielkie – Strzebielino - Wejherowo	Turzyński	4	-	-
R2211-031	Wejherowo – Bolszewo – Rybno – Kostkowo – Lisewo - Gniewino	GKP Sp. z o.o.	12	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tab.17. Regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w obrębie jednej gminy na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego realizowane przez przewoźników innych niż PKS S.A. w Gdyni – stan na 31 lipca 2023 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
1	Łęczyce – Witków – Chrzanowo I – Chrzanowo II – Wysokie – Dąbrowa Brzezińska - Kaszkowo – Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce	Turzyński	9	-	-
2	Łęczyce – Brzeźno Lęborskie II – Brzeźno Lęborskie I – Świchowo – Puzyce – Brzeźno Lęborskie I – Kisewo – Strzelęcino – Kisewo - Łęczyce	Turzyński	7	-	-
3	Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce - Wielistowo – Węgornia – Dąbrówka Wielka - Godętowo - Łęczyce	Turzyński	6	-	-
5	Wielistowo – Bożepole Małe – Chmieleniec – Bożepole Wielkie	Turzyński	1	-	-
6	Bożepole Wielkie – Łówcz Górny – Paraszyno – Strzebielino Osiedle – Strzebielino – Strzebielino Osiedle – Bożepole Małe – Bożepole Wielkie - Wielistowo	Turzyński	2	-	-
-	Osiek – Kętrzyno – Linia – Miłoszewo - Smażyno - Strzepcz	GRYF	2	-	-
-	Pobłocie – Dąbrówka – Rosochy – Smażyno – Lewino – Lewinko – Dargolewo - Strzepcz	GRYF	7	-	-
-	Zakrzewo – Linia – Potęgowo – Igrzyczyno – Kobylasz – Głodnica – Zielony Dworek – Strzepcz - Tłuczewo	GRYF	14	-	-
372001	Rybska Karczma – Rybno – Strzebielinek – Rybienko – Słuszewo – Kostkowo – Młot – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo - Kostkowo	GPK	17	-	-
372002	Chynowie – Kostkowo – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo- Mierzyno – Mierzynko – Salino – Dąbrówka	GPK	16	-	-
372003	Rukowo – Mierzyno – Perlino – Perlino – Toliszczek – Bychowo – Gniewinko - Gniewino	GPK	14	-	-
372004	Nadole – Opalino – Czymanowo – Gniewino – Strzebielino - Gniewino	GPK	16	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Tab.18 Regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w obrębie województwa oraz wojewódzkie przewozy pasażerskie na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego realizowane przez przewoźników innych niż PKS S.A. w Gdyni – stan na 31 lipca 2023 r.

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22661	Lębork – Godętowo – Łęczyce – Godętowo – Rozłazino – Dzieścielec – Nawcz - Rozłazino	Balcerak	7	2	1
22660	Lębork – Dzieścielec – Kętrzyno – Nawcz – Rozłazino	Balcerak	6	4	3
22654	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Garczegorze – Obliwice – Łebień – Kopaniewo – Zdrzewno – Maszewko – Roszczyce – Bergędzino – Ulinia – Sasino – Ciekocino – Ciekocinko – Sarbsk – Dychlino – Szczenuz – Łebieniec – Steknica – Żarnowska - Łeba	PKS Słupsk	1	-	-
22644	Lębork – Lubowidz – Godętowo – Łęczyce – Kaczkowo – Dąbrowa Brzezińska – Wysokie – Chrzanowo – Pużyce – Brzeźno Lęborskie – Rekowo Lęborskie – Kisewo – Strzelęcino – Kisewo – Kębłowo – Nowa Wieś Lęborska – Lębork	PKS Słupsk	1	-	-
22652	Lębork – Mosty – Ługi – Lubowidz – Godętowo – Łęczyce – Kaczkowo – Dąbrowa Brzezińska – Wysokie – Chrzanowo – Pużyce – Brzeźno Lęborskie – Kisewo – Strzelęcino – Kisewo - Kębłowo Nowowiejskie – Nowa Wieś Lęborska - Lębork	PKS Słupsk	1	-	-
22643	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Garczegorze – Obliwice - Łebień – Kopaniewo – Zdrzewno – Maszewko – Wojciechowo – Strzeszewo – Borowo Lęborskie – Roszczyce – Bergędzino – Ulinia – Sasino – Ciekocino – Ciekocinko – Kurowo – Choczewko – Choczewo	PKS Słupsk	1	-	-

Nr linii	Relacja	Przewoźnik	Liczba kursów		
			dni powszednie nauki szkolnej	soboty	niedziele i święta
22642	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Kębłowo Nowowiejskie – Kisewo – Brzeźno Lęborskie – Świchowo – Świchówko- Zwartówko - Zwartowo – Żelazno - Choczewo	BOGUŚ - BUS	8	-	-
22629	Lębork – Nowa Wieś Lęborska – Kębłowo Nowowiejskie – Kisewo - Brzeźno Lęborskie – Puzyce – Chrzanowo – Wysokie – Dąbrowa Brzezińska – Kaczkowo – Łęczycze – Godętowo – Ługi – Jamy – Lubowidz - Lębork	BOGUŚ - BUS	2	-	-
22726	Kostkowo – Rybno – Gniewino – Czymanowo – Nadole - Dębki	GPK	kursy tylko w sezonie letnim		
22658	Linia – Niepoczołowice – Kamienica - Kamienica Królewska – Pałubice – Migi – Sierakowice – Paczewo – Karwacja – Mojusz – Miechucino – Cieszenie – Kożyczkowo – Garcz – Łapalice - Kartuzy	GRYF	6	-	-
22660	Kartuzy – Grzybno – Kobysewo – Kosowo – Przodkowo – Załęże – Hopy – Barwik - Pomieczyno – Łebieńska Huta	GRYF	17	-	-
22646	Lębork – Ługi – Janty – Godętowo – Rozłazino – Dzieścielec – Nawcz – Kętrzyno – Osiek - Linia	GRYF	8	-	-
2282	Linia – Niepoczołowice – Kamienica - Kamienica Królewska – Pałubice – Migi – Sierakowice – Paczewo – Sierakowice – Karwacja – Mojusz – Miechucino – Cieszenie – Kożyczkowo – Garcz – Łapalice - Kartuzy	GRYF	6	-	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

W tabelach 16-18, w celu zachowania wymaganej czytelności treści, zastosowano skrócone nazwy poszczególnych przewoźników. Pełne nazwy i dane adresowe przewoźników są następujące:

- **Balcerak** – Przewozy Autobusowe J. Balcerak & B. Balcerak, ul. Leśna 1, 84-219 Rozłazino;

- **Boguś-Bus** – Boguś-Bus sp. z o.o., ul. Krzywoustego 30/45, 84-300 Lębork
- **GPK** – Gniewińskie Przedsiębiorstwo Komunalne Sp. z o.o., ul. Wejherowska 24 Kostkowo 84-250 Gniewino
- **GRYF** – Przewozy Autobusowe GRYF Sp. z o.o., S.K., ul. Armii Krajowej 1D, 83-330 Żukowo
- **PKS Gdynia** – PKS Gdynia S.A., ul. Hryniewickiego 6c/44, 81-340 Gdynia;
- **PKS Słupsk** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku SA, ul. Bohaterów Warszawy 30, 76-214 Smołdzino;
- **Turzyński** – „Eurotrans” Przewozy Autobusowe Mirosław Turzyński, ul. Rzeczna 3, 84-218 Łęczyce.

Na terenie obszaru „WZPG” funkcjonuje także komunikacja miejska organizowana przez dwa podmioty: miasto Wejherowo (w jego imieniu przez operatora – Miejski Zakład Komunikacji sp. z o.o. Wejherowo) oraz przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – jednostkę budżetową miasta Gdynia.

Na podstawie porozumień komunalnych z miastem Gdynią, na obszarze miast Rumia, Reda i Wejherowo oraz gmin Kosakowo i Wejherowo funkcjonują linie gdyńskiej komunikacji miejskiej, których trasy przedstawiono w tabeli 19.

Tab. 19. Linie komunikacji miejskiej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego organizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – stan na 31 lipca 2023 r.

Nr linii	Relacja	Gminy objęte trasą	Uwagi
84	Rumia, Podmokła – Reda, Bosmańska	Rumia, Reda	
85	Rumia, Partyzantów – Rumia, Szmelta	Rumia	-
86	Rumia, Dworzec PKP – Dębogórze-Wybudowanie, Leśna / Dębogórze – Słonecznikowa	Rumia, Kosakowo	-
87	Reda, Bosmańska – Rumia, Janowo SKM	Reda, Rumia	-
173	Gdynia, Plac Kaszubski – Kosakowo – Rumia – Gdynia, Chylonia Dworzec PKP	Gdynia, Kosakowo, Rumia	-
191	Gdynia, Karwiny Nowowiczyńska – Koleczkowo, Poczta / Gdynia, Chylonia Dworzec PKP	Gdynia, Żukowo, Szemud, gm. Wejherowo	-

Nr linii	Relacja	Gminy objęte trasą	Uwagi
193	Gdynia, Karwiny Nowowiczińska – Szemud, Centrum Samorządowe	Gdynia, Żukowo, Szemud	-
288	Rumia, Dworzec PKP – Łężyce – Gdynia, Chylonia Dworzec PKP	Gdynia, Rumia, gm. Wejherowo	-
J	Rumia, Partyzantów – Reda – Wejherowo, Szpital	Rumia, Reda, m. Wejherowo	-
M	Rumia, Dworzec PKP – Rewa, Bursztynowa	Rumia, Kosakowo	-
R	Gdynia, Kacze Buki – Rumia, Dworzec PKP	Gdynia, Rumia	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy.

Sieć linii wejherowskiej komunikacji miejskiej w całości zawiera się na Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego obejmując miasta Wejherowo, Reda i Rumia oraz gminy Wejherowo i Luzino. Trasy tych linii przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Linie komunikacji miejskiej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego organizowane przez Urząd Miasta Wejherowo – stan na 31 lipca 2023 r.

Nr linii	Relacja	Gminy
1	Wejherowo, Śmiechowo Os. Fenikowskiego – Bolszewo, Leśna Szkoła - Góra, Szkolna	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
2	Wejherowo, Szpital – Wejherowo, Dworzec PKP	m. Wejherowo
3	Wejherowo, os. Sikorskiego – Gościcino, Robakowska	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
4	Wejherowo, Śmiechowo Os. Fenikowskiego – Orle, Łąkowa	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
5	Wejherowo, Szpital – Orle, Łąkowa	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
6	Wejherowo, Śmiechowo Os. Fenikowskiego – Wejherowo, Karnowskiego	m. Wejherowo
7	Wejherowo, Cegielnia – Bolszewo, Leśna Szkoła	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
8	Wejherowo, Szpital – Rumia, C.H „Port Rumia”	m. Wejherowo, Reda, Rumia
9	Rumia, Dworzec PKP – Reda, Rekowo Lipowa	Rumia, Reda
10	Wejherowo, Pomorska – Kębłowo, Wiejska	m. Wejherowo, Luzino, gm. Wejherowo
11	Wejherowo, Dworzec PKP – Gniewowo, Spacerowa	m. Wejherowo, gm. Wejherowo

Nr linii	Relacja	Gminy
12	Wejherowo, Dworzec PKP – Gowino, Brzozowa	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
13	Wejherowo, Dworzec PKP – Kąpino, Parkowa	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
14	Wejherowo, Dworzec PKP – Orle, Szkoła	m. Wejherowo, gm. Wejherowo
16	Wejherowo, Krofeya – Wejherowo, Os. Sikorskiego	m. Wejherowo
17	Reda, Dworzec PKP – Reda, Cmentarz	Reda
18	Reda, Pieleszewo Karłowicza – Reda, Dworzec PKP – Rumia, Rumia, C.H „Port Rumia”	Reda, Rumia

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

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

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

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

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

Przy wyznaczaniu tras linii przebiegających przez powiat, konieczna jest współpraca powiatu z gminami, co wiąże się z utworzeniem Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego, przez które trasy te mają prowadzić, ponieważ gminy powinny być żywotnie zainteresowane rozszerzaniem zasięgu komunikacji powiatowej. Nie wyklucza się także udziału gmin we współfinansowaniu komunikacji powiatowo-gminnej o charakterze użyteczności publicznej – w stopniu, w którym komunikacja ta zaspokajać będzie potrzeby mieszkańców gmin.

Utworzenie Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego umożliwiło współdziałanie wszystkich jednostek samorządu terytorialnego w zakresie organizacji sieci połączeń użyteczności publicznej. Związek ten przejął od Powiatu Wejherowskiego zadania dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych lub w sieci komunikacyjnej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu i gmin będących jego członkami.

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

4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego w powiecie wejherowskim, to:

- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- sieć komunikacji lokalnej, regionalnej i ponadregionalnej komercyjnej;
- sieć publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Powiat Wejherowski
- sieci komunikacji miejskiej – gdyńska i wejherowska.

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

Z punktu widzenia połączeń powiatowych istotne jest relacja kolejowa: Gdynia – Wejherowo – Łębork. Na tej trasie bowiem odbywają się także podróże wewnątrzpowiatowe. Na odcinku od Wejherowa do Łęborka uruchamianych jest 21 par pociągów (niektóre wydłużone do Słupska). Od Wejherowa w kierunku Gdyni realizowanych jest znacznie więcej połączeń, w ramach kolei aglomeracyjnej Trójmiasta. Pociągi kursują tu z częstotliwością nawet 7-minutową w godzinach szczytów przewozowych oraz z częstotliwością 30-minutową poza tymi szczytami. Wszystkie wymienione połączenia kolejowe zapewniają skomunikowanie miejscowości zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowych z Trójmiastem (Gdynia, Sopot, Gdańsk), a także umożliwiają podróż wewnątrz powiatu – na niewielkie odległości.

Głównym przewoźnikiem, świadczącym usługi na liniach transportu drogowego w powiecie wejherowskim jest PKS Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni.

Zdecydowana większość funkcjonujących na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego 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 ponadpodstawowych w poszczególnych miejscowościach.

Spośród funkcjonujących na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego przystanków autobusowych oraz przystanków i stacji kolejowych, w Wejherowie, Redzie i Rumie funkcjonuje zintegrowany węzeł przesiadkowy, w Choczewie pełniący funkcję małego dworca.

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

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

Na liniach komunikacyjnych na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego (poza sieciami komunikacji miejskiej) eksploatowanych jest aktualnie około 120 autobusów. Analizie poddano tabor zgłoszony do wykonywania krajowego transportu drogowego przez największego przewoźnika, obsługującego zdecydowaną większość linii na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego, czyli PKS Gdynia S.A.. z siedzibą w Gdyni. Przewoźnik ten zgłosił do wykonywania przewozów regionalnych 102 autobusy. Przeciętny autobus eksploatowany na obszarze powiatu ma 23,1 roku oraz 87 miejsc. Wśród zgłoszonych pojazdów jest: 13 autobusów niskopodłogowych (12,7%) i 33 autobusy wyposażone w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej (32,3%). Elektroniczne wyświetlacze mają 99 pojazdy, a 54 wyposażonych jest w system monitoringu.

Eksploatowany tabor nie jest najmłodszy – dominują autobusy w dość zaawansowanym wieku (36 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 ósmy autobus jest niskopodłogowy, co jest bardzo dobrym wynikiem na tle wielu innych krajowych przewoźników regionalnych.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Przyjmuje się, że przewozy powiatowo - gminne o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom minimalnej dostępności transportowej. Dojazd do miasta powiatowego powinien zapewniać również dojazd do regionalnego węzła integracyjnego, aby powiatowo - gminne przewozy pasażerskie były zintegrowane z wojewódzkimi przewozami pasażerskimi. Trasy linii użyteczności publicznej powinny być zatem prowadzone w taki sposób, aby zapewnić minimalną dostępność transportową dla większych miejscowości położonych pomiędzy ośrodkiem gminnym i miastem powiatowym oraz aby zapewnić dostęp mieszkańców do przystanków zintegrowanych. W

przypadku powiatu wejherowskiego, znaczna część podróży realizowana jest w kierunku Trójmiasta, stąd istotne jest, aby pasażerowie mieli możliwość dotarcia do węzłów przesiadkowych umożliwiających kontynuację podróży w tym kierunku.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej uruchomienie bądź utrzymanie przewozów powiatowo-gminnych konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią określonej oferty. Przewozy powiatowo - gminne muszą być więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach.

Potrzeba utrzymania i uruchomienia nowych linii w ramach powiatowo - gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest także koniecznością uzupełnienia sieci połączeń międzywojewódzkich, wojewódzkich i komercyjnych (w tym kolejowych) o kursy umożliwiające skomunikowanie niektórych miejscowości, a także ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach i występującej koncentracji przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń powiatowo - gminnych należy uwzględnić zorganizowanie przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych oraz istniejące i perspektywicznie funkcjonujące połączenia o charakterze komercyjnym.

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

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

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

niesieniu do linii, które zorganizowane zostaną przez Wejherowski Związek Powiatowy – Gminny.

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 duże potoki pasażerskie umożliwią przewoźnikom osiągnięcie dodatniej rentowności linii. W rezultacie, nastąpi znaczne pogorszenie dostępności miasta powiatowego dla mieszkańców poszczególnych gmin, poza mieszkańcami miejscowości położonych przy głównych ciągach komunikacyjnych (drogach krajowych). Utrudni to, a może nawet uniemożliwi, dojazd uczniom do szkół ponadpodstawowych, mieszkańcom nieposiadających samochodów osobowych – do miejsc pracy oraz dostępność usług ponadgminnych.

Wejherowski Związek Powiatowo - Gminny powinien zatem przygotować się na ewentualne ograniczenia w podaży usług regionalnej komunikacji autobusowej – podjąć się zachowania dotychczasowych powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na swoim obszarze, niezależnie od spełnienia kryteriów dostępności komunikacyjnej przez obecną komunikację komercyjną. Pozwoliłoby to wybranemu operatorowi na kontynuację procesu refundacji strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych ze środków budżetu państwa – za pośrednictwem organizatora – Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego. Kontynuacja procesu refundacji ulg ustawowych spowodowałaby nie tylko obniżenie cen biletów, ale i uniknięcie likwidacji połączeń.

Obecna siatka połączeń linii użyteczności publicznej której organizatorem jest Powiat Wejherowski dla powiatu wejherowskiego oraz powiatu puckiego i powiatu lęborskiego (na podstawie porozumień zawartych między powiatami) przedstawiona została w tabeli 21.

Tab. 21. Linie użyteczności publicznej której organizatorem jest Powiat Wejherowski.

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215001	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud	Wejherowo - Biała - Sopieszyno - Przetoczyno - Szemud - Donimierz - Łebno - Zęblewo - Łebieńska Huta - Będargowo
U2215002	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud	Wejherowo - Gniewowo - Zbychowo - Reszki - Nowy Dwór Wejherowski - Bieszkowice - Piekiełko - Koleczkowo - Bojano

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215003	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino	Wejherowo - Bolszewo - Gościcino - Kochanowo - Kębłowo - Luzino - Barłomino - Wyszecino - Tępcz
U2215004	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Linia	Wejherowo - Pętkowice - Gowino - Dąbrówka - Sychowo - Milwińska Huta - Milwino - Częstkowo - Smażyno - Rosochy - Pobłocie - Lewinko - Strzepcz - Tłuczewo - Linia - Zakrzewo
U2215005	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Tadzino - Mierzyno - Karczemka Gardkowska - Gardkowice - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo - Choczewko - Kurowo - Jackowo - Biebrowo - Słajszewo - Ciekocino - Sasino
U2215006	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Perlino - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo - Choczewko - Kurowo - Ciekocinko - Ciekocino - Sasino
U2215007	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Łęczycze	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Chynowie - Łęczyn - Świelino - Kaczkowo - Łęczycze
U2215009	m. Puck, gm. Puck, gm. Władysławowo	Puck - Gnieźdźewo - Łebcz - Strzelno - Mieroszyno - Tupadły - Jastrzębia Góra - Rozewie - Chłapowo - Władysławowo
U2215010	m. Puck, gm. Puck, gm. Władysławowo, gm. Krokowa	Puck - Gnieźdźewo - Łebcz - Strzelno - Mieroszyno - Tupadły - Jastrzębia Góra - Ostrowo - Karwia - Karwieńskie Błoto Pierwsze - Karwieńskie Błoto Drugie - Szary Dwór - Łętowice - Goszczyno - Krokowa - Minkowice - Parszczyce - Karwieńskie Błoto Pierwsze - Karwia - Ostrowo - Jastrzębia Góra - Tupadły - Mieroszyno - Strzelno - Łebcz - Gnieźdźewo - Puck
U2215011	m. Puck, gm. Puck, m. Reda, m. Rumia	Puck - Celbówko - Bładzikowo - Bładzikowo Małe - Rzucewo - Osłonino - Żelistrzewo - Smolno - Mrzezino - Połchowo - Reda - Rumia
U2215012	gm. Władysławowo, gm. Puck	Władysławowo - Swarzewo - Gnieźdźewo - Łebcz - Starzyński Dwór - Starzyno - Kłanino
U2215013	m. Puck, gm. Puck, gm. Kosakowo,	Puck - Celbówko - Bładzikowo Małe - Rzucewo - Osłonino - Żelistrzewo - Smolno - Mrzezino - Kosakowo - Pogórze

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215014	gm. Władysławowo, gm. Jastarnia, m. Hel	Chłapowo - Władysławowo - Chałupy - Kuźnica - Jastarnia - Jura- ta - Hel
U2215031	m. Puck, gm. Puck, m. Reda, m. Rumia	Puck - Celbówko - Bładzikowo - Bładzikowo Małe - Żelistrzewo - Smolno - Mrzezino - Połchowo - Reda - Rumia
U2215032	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Puck, m. Puck	Wejherowo - Mała Piaśnica - Wielka Piaśnica - Domatówko - Le- śniewo - Domatowo - Darzłubie - Połczyno - Puck
U2215033	m. Puck, gm. Puck, gm. Krokowa	Puck - Połczyno - Zdrada - Werblinia - Starzyński Dwór - Starzyno - Starzyński Dwór - Starzyno - Kłanino - Sulicice - Sławoszyno - Minkowice - Krokowa - Goszczyno - Odargowo - Żarnowiec - Lub- kowo - Wierzchucino - Słuchowo - Górczyn - Białogóra
U2215034	m. Puck, gm. Puck, gm. Krokowa	Puck - Połczyno - Zdrada - Werblinia - Starzyński Dwór - Starzyno - Starzyński Dwór - Starzyno - Radoszewo - Parszkowo - Rado- szewo - Starzyno - Kłanino
U2215035	m. Puck, gm. Puck, gm. Krokowa	Puck - Połczyno - Zdrada - Werblinia - Starzyński Dwór - Starzyno - Starzyński Dwór - Starzyno - Radoszewo - Parszkowo - Rado- szewo - Starzyno - Kłanino - Połchówko - Świecino - Karlikowo - Lubocino
U2215038	m. Puck, gm. Puck, gm. Krokowa	Puck - Połczyno - Zdrada - Werblinia - Starzyński Dwór - Starzyno - Starzyński Dwór - Starzyno - Radoszewo - Starzyno - Kłanino - Połchówko - Świecino - Karlikowo - Lisewo - Minkowice - Krokowa
U2215039	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Puck, gm. Krokowa	Wejherowo - Mała Piaśnica - Wielka Piaśnica - Dąbrowa - Tyłowo - Karlikowo - Lisewo - Minkowice - Krokowa
U2215040	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Puck, gm. Krokowa	Wejherowo - Mała Piaśnica - Wielka Piaśnica - Dąbrowa - Tyłowo - Kartoszyno - Sobieńczyce - Glinki - Jeldzino - Krokowa
U2215041	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Puck, gm. Krokowa	Wejherowo - Mała Piaśnica - Wielka Piaśnica - Dąbrowa - Tyłowo - Kartoszyno - Sobieńczyce - Glinki - Jeldzino - Krokowa - Gosz- czynno - Odargowo - Dębki
U2215042	m. Puck, gm. Puck, gm. Kosakowo,	Puck - Celbówko - Bładzikowo Małe - Żelistrzewo - Smolno - Mrzezino - Kosakowo - Pogórze

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215043	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Łęczycze	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Warszkowo - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Tadzino - Mierzyno - Salino - Witków - Chrzanowo - Wysokie - Dąbrowa Brzezińska - Kaczkowo - Łęczycze
U2215044	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Opalino - Czymanowo - Nadole - Brzyno - Prusewo - Wierzchucino - Słuchowo - Górczyn - Białogóra
U2215045	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Strzebielinek - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Prusewo - Wierzchucino - Słuchowo - Górczyn - Białogóra
U2215046	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Strzebielinek - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Prusewo - Wierzchucino
U2215047	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Prusewo - Wierzchucino - Słuchowo - Górczyn - Białogóra
U2215048	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Prusewo - Wierzchucino
U2215050	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Opalino - Czymanowo - Nadole - Brzyno - Wierzchucino - Słuchowo - Lublewko - Choczewo - Kierszkowo - Osieki Lęborskie - Szklana Huta - Lubiatowo - Kopalino
U2215051	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Tadzino - Mierzyno - Karczemka Gardkowska - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo
U2215052	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Perlino - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215053	m. Puck, gm. Puck, gm. Władysławowo, gm. Jastarnia, m. Hel	Puck - Gnieźdźewo - Łebcz - Władysławowo - Chałupy - Kuźnica - Jastarnia - Jurata - Hel
U2215054	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Puck, m. Puck	Wejherowo - Kąpino - Mała Piaśnica - Wielka Piaśnica - Domatówko - Leśniewo - Domatowo - Leśniewo - Darzłubie - Mechowo - Darzłubie - Połczyno - Puck
U2215055	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Puck, gm. Krokowa	Wejherowo - Mała Piaśnica - Wielka Piaśnica - Dąbrowa - Tyłowo - Kartoszyno - Sobieńczyce - Glinki - Jeldzino - Krokowa - Goszczyno - Odargowo - Dębki - Odargowo - Żarnowiec - Lubkowo - Wierzchucino - Słuchowo - Górczyn - Białogóra
U2215056	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud,	Wejherowo - Biała - Sopieszyno - Przetoczyno - Szemud - Kamień - Kieleńska Huta - Kielno - Dobrzewino - Karczemki
U2215057	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud	Wejherowo - Gniewowo - Zbychowo - Nowy Dwór Wejherowski - Bieszkowice - Piekietko - Koleczkowo - Bojano
U2215058	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Strzebielinek - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Brzyno - Prusewo - Wierzchucino - Słuchowo - Górczyn - Białogóra
U2215059	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Strzebielinek - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Brzyno - Prusewo - Wierzchucino
U2215060	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Brzyno - Prusewo - Wierzchucino - Słuchowo - Górczyn - Białogóra
U2215061	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Krokowa	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Bychowo - Bychówko - Brzyno - Prusewo - Wierzchucino

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215062	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Linia, gm. Cewice, m. Lębork	Wejherowo - Pętkowice - Gowino - Dąbrówka - Sychowo - Milwińska Huta - Milwino - Częstkowo - Smażyno - Rosochy - Pobłocie - Lewinko - Pobłocie - Szepcz - Tłuczewo - Linia - Zakrzewo - Popowo - Dziechno - Lębork
U2215063	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Linia	Wejherowo - Pętkowice - Gowino - Dąbrówka - Sychowo - Milwińska Huta - Milwino - Częstkowo - Smażyno - Rosochy - Pobłocie - Lewinko - Pobłocie - Szepcz - Tłuczewo - Linia - Niepoczołowice
U2215064	m. Puck, gm. Puck, gm. Władysławowo	Puck - Gnieźdźewo - Łebcz - Strzelno - Mioszyno - Tupadły - Jastrzębia Góra

Źródło: opracowanie własne.

Biorąc pod uwagę istniejącą obecnie sieć połączeń o charakterze powiatowym (wykraczających poza obszar jednej gminy i jednocześnie niewykraczających poza granice powiatu wejherowskiego), siatka połączeń w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinna obejmować trasy wskazane w tabelach 22 - 24. Każde uruchomienie połączenia w ramach powiatowo - gminnych przewozów pasażerskich użyteczności publicznej powinno być poprzedzone analizą aktualnie funkcjonującego systemu komunikacji różnych przewoźników i analizą marketingową potrzeb mieszkańców oraz poprzedzone konsultacjami z zainteresowanymi gminami.

Linie uruchamiane w ramach powiatowo - gminnych przewozów pasażerskich powinny zapewniać realizację zgłaszanych potrzeb pasażerów. Komunikacja uruchamiana przez Wejherowski Związek Powiatowo - Gminny powinna być skoordynowana z komunikacją miejską, umożliwiając mieszkańcom dokonywanie przesiadek i kontynuowanie podróży oraz liniami międzypowiatowymi, których organizatorem będzie Powiat Wejherowski .

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

Tab. 22. Istniejące powiatowe przewozy pasażerskie, które od 1 stycznia 2024 r. przekształcone zostaną w powiatowo – gminne przewozy pasażerskie.

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215001	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud	Wejherowo - Biała - Sopieszyno - Przetoczyno - Szemud - Donimierz - Łebno - Zęblewo - Łebieńska Huta - Będargowo
U2215002	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud	Wejherowo - Gniewowo - Zbychowo - Reszki - Nowy Dwór Wejherowski - Bieszkowice - Piekiełko - Koleczkowo - Bojano
U2215003	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino	Wejherowo - Bolszewo - Gościcino - Kochanowo - Kęłowo - Luzino - Bałomino - Wyszecino - Tępcz
U2215004	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Linia	Wejherowo - Pętkowice - Gowino - Dąbrówka - Sychowo - Milwińska Huta - Milwino - Częstkowo - Smażyno - Rosochy - Pobłocie - Lewinko - Strzepcz - Tłuczewo - Linia - Zakrzewo
U2215005	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Tadzino - Mierzyno - Karczemka Gardkowska - Gardkowice - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo - Choczewko - Kurowo - Jackowo - Biebrowo - Słajszewo - Ciekocino - Sasino
U2215006	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Perlino - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo - Choczewko - Kurowo - Ciekocinko - Ciekocino - Sasino
U2215007	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Łęczycze	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Chynowie - Łęczyn - Świetlino - Kaczkowo - Łęczycze
U2215043	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Łęczycze	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Warszkowo - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Tadzino - Mierzyno - Salino - Witków - Chrzanowo - Wysokie - Dąbrowa Brzezińska - Kaczkowo - Łęczycze
U2215051	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Tadzino - Mierzyno - Karczemka Gardkowska - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo
U2215052	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Gniewino, gm. Choczewo	Wejherowo - Bolszewo - Góra - Zamostne - Kniewo - Rybska Karczma - Rybno - Słuszewo - Kostkowo - Lisewo - Gniewino - Perlino - Perlino - Łętowo - Słajkowo - Żelazno - Choczewo

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215056	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud,	Wejherowo - Biała - Sopieszyno - Przetoczyno - Szemud - Kamień - Kieleńska Huta - Kielno - Dobrzewino - Karczemki
U2215057	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Szemud	Wejherowo - Gniewowo - Zbychowo - Nowy Dwór Wejherowski - Bieszkowice - Piekietko - Koleczkowo - Bojano
U2215063	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Linia	Wejherowo - Pętkowice - Gowino - Dąbrówka - Sychowo - Milwińska Huta - Milwino - Częstkowo - Smażyno - Rosochy - Pobłocie - Lewinko - Pobłocie - Strzepcz - Tłuczewo - Linia - Niepoczołowice

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 23. Proponowane nowe linie do utworzenia w powiatowo - gminnych połączeniach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego.

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215065	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino	Wejherowo – Gowino – Dąbrówka – Robakowo – Luzino
U2215066	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino	Wejherowo – Gowino – Dąbrówka – Robakowo – Luzino - Barłomino – Wyszecino - Tępcz
U2215067	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino	Wejherowo - Bolszewo - Gościcino - Kębłowo - Luzino - Barłomino - Wyszecino - Tępcz
U2215068	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino,	Wejherowo – Bolszewo – Gościcino – Kochanowo – Zelewo – Zamostne – Kniewo - Warszkowo
U2215069	gm. Szemud, gm. Wejherowo, m. Reda, m. Rumia	Bojano – Koleczkowo – Bieszkowice – Nowy Dwór Wejherowski – Zbychowo – Gniewowo – Reda - Rumia

Nr linii	Gminy objęte trasą	Trasa
U2215070	m. Wejherowo, gm. Wejherowo, gm. Luzino, gm. Łęczyce, gm. Linia	Wejherowo - Bolszewo – Gościcino – Kębłowo – Strzebielino – Bożepole Małe – Bożepole Wielkie – Chmieleniec – Świetlino – Łęczyce – Godętowo – Rozłazino – Nawcz – Osiek – Tłuczewo - Linia
U2215071	gm. Łęczyce, gm. Choczewo, gm. Gniewino	Łęczyce – Brzeźno Lęborskie – Świchowo – Gościcino - Zwartówko – Zwartowo – Borkowo Lęborskie - Choczewo – Kurowo – Choczewko – Choczewo – Żelazno – Słajkowo – Łętowo – Perlino - Perlino - Gniewino

Źródło: opracowanie własne.

W regularnych przewozach osób na obszarach jednej gminy w przypadku braku rentowności danych linii i ryzyka ich likwidacji przez przedsiębiorców wykonujących je do tej pory istnieje możliwość ich utworzenia jako przewozy powiatowo – gminne o charakterze użyteczności publicznej, których organizatorem byłby Wejherowski Związek Powiatowo – Gminny.

Tab. 24. Regularne przewozy osób, na terenie gmin związku, które w przypadku likwidacji mogą zostać utworzone przez WZPG jako przewozy powiatowo – gminne o charakterze użyteczności publicznej – stan na 31.07.2023 r.

Nr linii	Gminy	Trasa
U2215072	Choczewo	Choczewo – Choczewko – Kurowo - Jackowo – Ciekocinko - Sasino - Osetnik
U2215073	Choczewo	Choczewo – Choczewko – Kurowo – Jackowo – Biebrowo - Słajszewko – Ciekocinko - Ciekocino - Sasino
U2215074	Choczewo	Choczewo – Kierzkowo – Osieki Lęborskie – Szklana Huta - Lubiatowo - Kopalino
U2215075	Choczewo	Choczewo - Żelazno – Zwartowo – Zwarcienko - Gościcino – Borkowo Lęborskie – Przebendowo – Żelazno - Choczewo
U2215076	Choczewo	Sasino – Ciekocinko - Jackowo – Biebrowo – Słajszewo – Ciekocino - Ciekocinko - Kurowo - Choczewo
U2215077	Choczewo	Gardkowice - Łętowo - Słajkowo – Żelazno - Choczewo – Lublewko – Lublewo Lęborskie - Choczewo

Nr linii	Gminy	Trasa
U2215078	Choczewo	Choczewo – Kierzkowo – Osieki Łęborskie – Szklana Huta - Lubiatowo – Kopalino – Lublewo Łęborskie
U2215079	Gniewino	Rybska Karczma – Rybno – Strzebielinek – Rybienko – Słuszewo – Kostkowo – Młot – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo - Kostkowo
U2215080	Gniewino	Chynowie – Kostkowo – Płaczewo – Tadzino – Jęczewo- Mierzyno – Mierzynko – Salino – Dąbrówka
U2215081	Gniewino	Rukowo – Mierzyno – Perlino – Perlino – Toliszczek – Bychowo – Gniewinko - Gniewino
U2215082	Gniewino	Nadole – Opalino – Czymanowo – Gniewino – Strzebielino - Gniewino
U2215083	Linia	Osiek – Kętrzyno – Linia – Miłoszewo - Smażyno - Strzecz
U2215084	Linia	Pobłocie – Dąbrówka – Rosochy – Smażyno – Lewino – Lewinko – Dargolewo - Strzecz
U2215085	Linia	Zakrzewo – Linia – Potęgowo – Igrzyczyno – Kobylasz – Głodnica – Zielony Dworek – Strzecz - Tłuczewo
U2215086	Luzino	Zelew – Kochanowo – Kębłowo – Luzino – Robakowo - Dąbrówka – Sychowo – Barłomino – Milwińska Huta - Milwino
U2215087	Luzino	Luzino – Barłomino – Wyszecino - Tęcz
U2215088	Łęczyce	Łęczyce – Witków – Chrzanowo I – Chrzanowo II – Wysokie – Dąbrowa Brzezińska - Kaszkowo – Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce
U2215089	Łęczyce	Łęczyce – Brzeźno Łęborskie II – Brzeźno Łęborskie I – Świchowo – Puzyce – Brzeźno Łęborskie I – Kisewo – Strzelęcino – Kisewo - Łęczyce
U2215090	Łęczyce	Łęczyce – Łęczyn – Świetlino – Łęczyce - Wielistowo – Węgornia – Dąbrówka Wielka - Godętowo - Łęczyce
U2215091	Łęczyce	Wielistowo – Bożepole Małe – Chmieleniec – Bożepole Wielkie
U2215092	Łęczyce	Bożepole Wielkie – Łówcz Górny – Paraszyno – Strzebielino Osiedle – Strzebielino – Strzebielino Osiedle – Bożepole Małe – Bożepole Wielkie - Wielistowo
U2215093	Szemud	Szemud – Łebno – Będargowo - Zęblewo
U2215094	Szemud	Szemud – Kamień - Kowalewo
U2215095	Szemud	Kielno – Rębiska - Leśno
U2215096	Szemud	Szemud – Grabowiec - Szemud
U2215097	Szemud	Szemud – Kowalewo - Kielno
U2215098	Szemud	Szemud – Donimierz - Szemud
U2215099	Szemud	Szemud – Kielno - Karczemki

Nr linii	Gminy	Trasa
U2215100	Szemud	Szemud – Głazica - Przetoczyno
U2215101	Szemud	Kielno – Karczemki - Kielno
U2215102	Wejherowo	Gościcino, Szkoła – Gościcino, Stacja Pomp – Gościcino, Szkoła
U2215103	Wejherowo	Gowino – Ustarbowo – Sopieszyno - Biała

Źródło: opracowanie własne

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

4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe

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

W tabeli 25 przedstawiono węzły integracyjne (integrujące transport drogowy i kolej) wskazane w planie transportowym dla województwa pomorskiego oraz proponowane węzły i przystanki przesiadkowe dla obszaru powiatu wejherowskiego.

Tab. 25. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem

Miejsco- wość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zada- szone miejsca siedzące	infor- macja	P&R* / B&R* / K&R	możli- wość zakupu biletu

Miejscowość	Rodzaj węzła i przystanku	Zakres integracji transportu	Docelowe wyposażenie			
			zadaszone miejsca siedzące	informacja	P&R* / B&R* / K&R	możliwość zakupu biletu
Wejherowo	węzeł klasy „R” (regionalny)	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	60 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	4%/ 3%/ 4 miejsca	tak
Luzino	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Reda	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Rumia	węzeł klasy „L” (lokalny)	krajowy – kolejowy wojewódzki – kolejowy wojewódzki – autobusowy powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Rumia Janowo	węzeł klasy „L” (lokalny)	powiatowy gminny komunikacja miejska komercyjny regionalny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Wejherowo Śmiechowo	węzeł klasy „L” (lokalny)	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	40 miejsc	infokioski schematy rozkłady, wizualna i głosowa	5%/ 4%/ 4 miejsca	tak
Strzebielino	Przystanek zintegrowany „PZ”	wojewódzki – kolejowy powiatowy gminny indywidualny	5 miejsc	schematy rozkłady	6%/ 6%/ 3 miejsca	tak/nie

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

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

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

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

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

- wiata lub zadaszenie – zapewniające ochronę przed wiatrem, deszczem i śniegiem, odporne na akty wandalizmu;
- określona liczba miejsc siedzących pod zadaszeniem;
- utwardzony peron o długości minimum 6 m, odpowiadającej odległości pomiędzy pierwszymi i drugimi drzwiami standardowej długości autobusu;

- zatoka przystankowa, umożliwiająca zatrzymanie się najdłuższego autobusu lub kilku autobusów jednocześnie – jeśli natężenie ruchu tego wymaga;
- utwardzona droga dojścia do przystanku o długości minimum po 50 m z każdej strony i szerokości 1,5 m – z przejściem dla pieszych lub do przejścia dla pieszych, bez barier poprzecznych;
- oświetlenie w standardzie oszczędnościowym (LED lub podobne), tam gdzie nie jest doprowadzona energia elektryczna z panelami słonecznymi;
- stojaki na rowery lub zadaszony parking rowerowy;
- pojemnik na odpadki, regularnie opróżniany.

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

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

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzony zintegrowany węzeł przesiadkowy posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&R¹⁴ o niezbędnej pojemności, kompleksowy system informacji oraz jasne i zrozumiałe dla pasażerów dyspozycje przemieszczania się pomiędzy różnymi środkami transportu.

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

¹⁴ P&R (Park&Ride): parking dla samochodów, których kierowcy lub pasażerowie kontynuują podróż transportem zbiorowym; B&R (Bike&Ride): parking dla rowerów, których posiadacze kontynuują podróż transportem zbiorowym; K&R (Kiss&Ride): system podróży polegający na podwożeniu samochodem osoby, która udaje się w dalszą podróż transportem zbiorowym.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

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

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

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

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

Zgodnie z ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, organizator publicznego transportu zbiorowego może starać się o uzyskanie dopłaty do linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Warunkiem uzyskania dopłaty jest wkład własny organizatora w kwocie nie mniejszej niż 10%. Do końca 2023 r dopłata z FRPA wynosi nie więcej niż 3 zł do 1 wozokilometra.

Obecnie Powiat Wejherowski jako jednostka samorządu terytorialnego, finansuje publiczny transport zbiorowy poprzez udzielanie wkładu własnego do dotacji z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych. Po przejęciu zadań organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym w zakresie powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich przez Wejherowski Związek Powiatowo – Gminny to związek będzie wnioskował o przyznanie dofinansowania w ramach Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych na kolejne lata w przewozach powiatowo – gminnych. Wówczas Wejherowski Związek Powiatowo – Gminny będzie ponosił koszt wkładu własnego będącego elementem finansowania przewozów pasażerskich. Usługi przewozu osób w powiatowo - gminnych przewozach pasażerskich realizowane są również przez przewoźników – na zasadach komercyjnych. Przewóz osób na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego odbywa się również w ramach gminnych przewozów pasażer-

skich – w formie komunikacji miejskiej w Rumi, Redzie i m. Wejherowie oraz w gminach Luzino i Wejherowo, a także w innych gminach – głównie jako przewóz dzieci do szkół.

Coraz częściej przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne do tras o znacznych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, mogą w rezultacie przestać być obsługiwane komunikacją komercyjną albo być obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność 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 stało się, dla utrzymania przewozów, dopłaty z budżetów samorządów lokalnych, na których obszarze są one wykonywane – nie tylko w komunikacji kolejowej i miejskiej (co jest już powszechnie praktykowane), ale i w regionalnej komunikacji autobusowej. Dopłaty te są elementem polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej władz samorządowych, ukierunkowanych na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie transportu pasażerskiego oraz na kreowanie pożądanego podziału przewozów pomiędzy transportem publicznym i indywidualnym. Realizacja tego celu wymaga, aby:

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

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

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

Na rzecz Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej gminy wnoszą składki członkowskie (wpływy z wpłat gmin i powiatów na rzecz innych jednostek samorządu terytorialnego oraz związków gmin lub związków powiatów na dofinansowanie zadań bieżących), która stanowi średnią arytmetyczną składki wyliczonej według stawki bazowej odnoszącej się do liczby rozkładowych wozokilometrów zrealizowanych na terenie

Gmin będących członkami Związku, wynoszącej w przeliczeniu na 1 wozokilometr 0,09 zł oraz stawki bazowej odnoszącej się do liczby mieszkańców Gmin będących członkami Związku, wynoszącej na 1 mieszkańca 5,22 zł. Łącznie dla gmin powiatów wejherowskiego i puckiego będących członkami tego Związku składki te wyniosły w 2022 roku¹⁵:

- gm. Luzino: 46 242,18 zł;
- m. Reda: 92 964,29 zł;
- m. Rumia: 172 693,32 zł;
- gm. Szemud: 55 233,60 zł.
- gm. Wejherowo: 100 609,19 zł;
- m. Wejherowo: 181 228,59 zł.

Zakłada się, że decyzja o utrzymaniu i uruchomieniu nowych linii powiatowo - gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w powiecie wejherowskim nastąpi także w celu utrzymania dopłat dla operatorów realizujących przewozy – z tytułu strat przychodów spowodowanych stosowaniem ulg ustawowych. Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny, po określeniu linii, na których wykonywane będą powiatowo - gminne przewozy pasażerskie, dokona wyboru operatora w trybie określonym w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym. Organizator może dokonać wyboru operatora w trybie:

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

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

Organizator może podjąć decyzję o organizowaniu przewozów z dofinansowaniem ze środków budżetowych związku powiatowo-gminnego. Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny, wspólnie z zainteresowanymi gminami, których te przewozy dotyczą, podejmie decyzję o zakresie niezbędnej interwencji. Operator wykonujący takie przewozy zostanie wyłoniony

¹⁵ „Objaśnienia do budżetu (planu finansowego) Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej na 2022 r., bip.mzkg.org, dostęp: 31.07.2023 r.

w wyniku postępowania zgodnego z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, z ewentualnym zastosowaniem dodatkowych dopłat do realizowanych przewozów.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim będzie polegać na:

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

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe związku powiatowo-gminnego, 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 2023 r. obowiązują jednak dotychczasowe zasady przekazywania przewoźnikom dopłat do utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg ustawowych (na podstawie umowy z Urzędem Marszałkowskim). Sposób w jaki obliczana jest rekompensata, a także zasady rozliczeń, w tym zasady podziału kosztów na realizację usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z uwzględnieniem stosowania uprawnień do przejazdów ulgowych, określa się w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

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

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

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

W 2022 r. przewoźnicy wykonujący komercyjne przewozy w powiecie wejherowskim otrzymali ponad 4 500 000 zł dopłaty (najwięcej – bo 4 409 544, 97 zł – otrzymał PKS Gdynia S.A.).

Do przewozów linii użyteczności publicznej dopłaty z tytułu refundacji ulg ustawowych wyniosły 274.147, 48 zł na liniach użyteczności publicznej na których organizatorem był Powiat Wejherowski.

Należy się spodziewać, że po 2023 r. podobna kwota dopłat będzie konieczna, aby utrzymać obowiązywanie ulg taryfowych na wszystkich liniach funkcjonujących na obszarze planu.

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

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 Zgromadzenia Wejherowskiego Związku Powiatowo- Gminnego.

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

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

Przystanki autobusowe obsługujące powiatowo - 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 powiatu wejherowskiego wyznacza strategia zrównoważonego rozwoju. Jej realizacja związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

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

Podział zadań przewozowych na obszarze związku powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach. Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, autobusowe linie użyteczności publicznej oraz lokalna autobusowa komunikacja komercyjna, obejmująca swym zasięgiem niemal cały powiat. Od 2024 r. rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, będzie obsługa całego obszaru powiatu – z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer będzie miał problem ze skorzystaniem z komunikacji zbiorowej, ponieważ przewoźnicy komercyjni nie zorganizują przewozów – z powodu zbyt niskiej ich efektywności ekonomicznej.

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

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

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

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

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

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

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

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską (w formie wyświetlaczy elektronicznych) – w pojazdach fabrycznie nowych wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach;

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

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

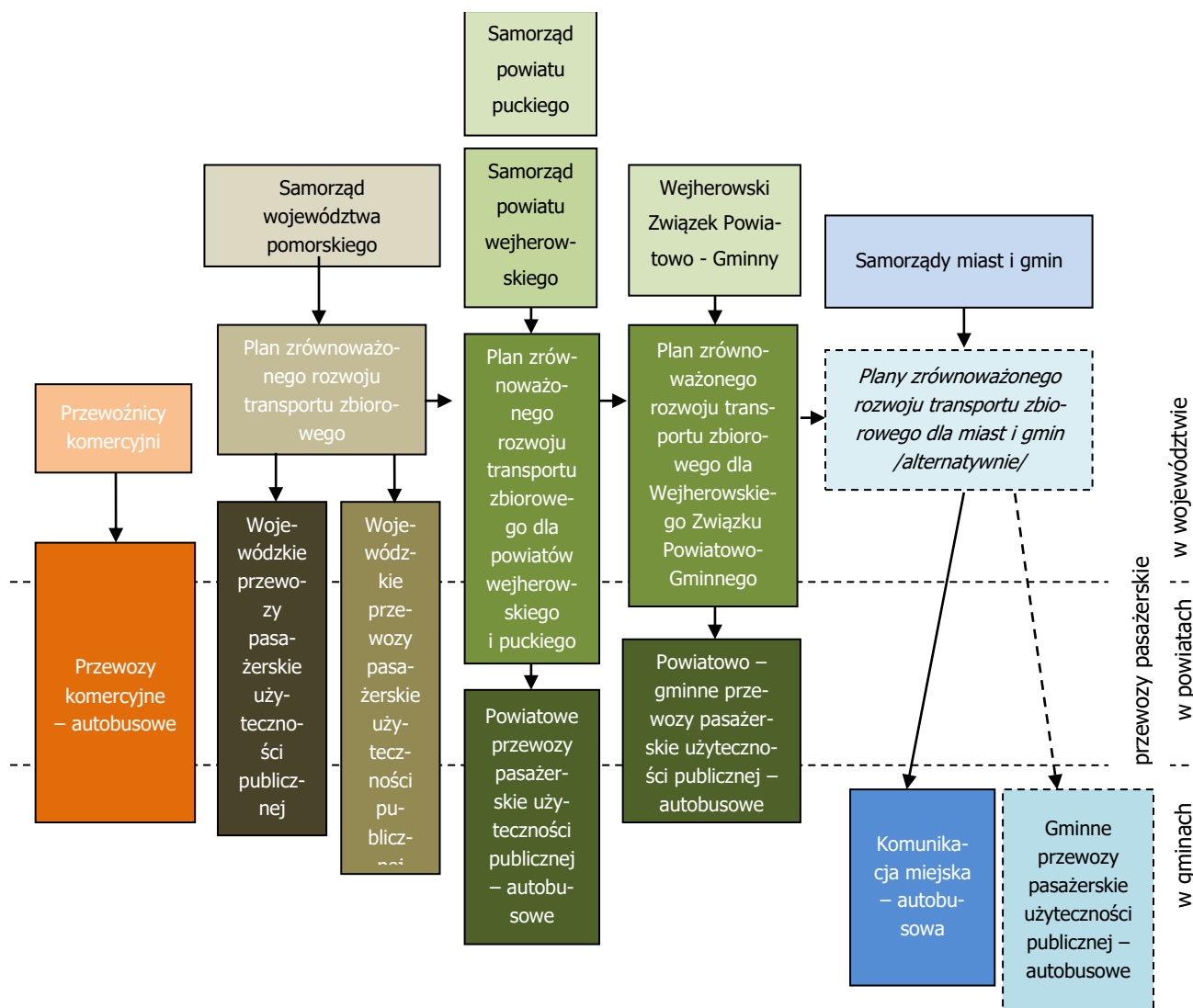
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje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

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

7. Organizacja rynku przewozów

7.1 Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów, w podziale na poziomy kompetencji, przedstawiono na rysunku 14.



Rys. 14. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie wejherowskim

Źródło: opracowanie własne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, obecnie powiat wejherowski jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego – właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów – na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich w powiecie wejherowskim natomiast Wejherowski Związek Powiatowo – Gminny w powiatowo

– gminnych przewozach pasażerskich. Powiatowe przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, powiatowo-gminne, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Powiatowo – gminne przewozy pasażerskie, to przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych gmin i powiatów, które utworzyły związek powiatowo-gminny; inne niż przewozy gminne, powiatowe, metropolitalne, wojewódzkie i międzywojewódzkie. Określone w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym zadania organizatora wykonuje starosta a w przypadku związku powiatowo – gminnego jego zarząd.

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

A. Zadania organizatora:

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

B. Zadania operatorów (operatora):

1. Realizacja zadań przewozowych w zakresie określonym w postępowaniu wyboru operatorów, w szczególności przestrzeganie rozkładów jazdy i wykonywanie przewozów wymaganych przez organizatora taboru.
2. Prowadzenie emisji i sprzedaży biletów – wg sposobów dystrybucji określonych przez organizatora.
3. Dbłość o należyty stan taboru, jego wyposażenie i przystosowanie do wypełniania zadań przewozowych.
4. Stałe podnoszenie jakości wykonywanych usług, w tym rozpatrywanie skarg i wniosków pasażerów.

Wejherowski Związek Powiatowo – Gminny nie przewiduje wykorzystania w przewozach powiatowo – gminnych pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym w związku z art. 68a, art. 68b, i art. 68e ust. 2 ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Przepis ten zwalnia z obowiązku udziału autobusów zaliczanych do kategorii M3 wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego, o wartości nieprzekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.). Wartość ta zgodnie z wyżej wymienionym przepisem oraz art. 22 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w przypadku gdy organizator zamierza udzielić zamówienia prowadzącego do bezpośredniego zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego wynosi 1 000 000 EUR w zakresie średniej wartości rocznej przedmiotu umowy.

Jak zostało wspomniane, zadania organizatora publicznego transportu zbiorowego w przypadku związku powiatowo - gminnego wykonuje zarząd związku. Zarząd związku jest organem wykonawczym związku. Zarząd wykonuje swoje zadania przy pomocy Biura Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego. Organizację i zasady funkcjonowania Biura Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego określa regulamin organizacyjny uchwalony przez Zarząd Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego.¹⁶

¹⁶ Regulamin Organizacyjny Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego – uchwała nr I/1/2023 Zarządu Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego z dnia 19.04.2023 r.

W chwili obecnej zadania i obowiązki związane z publicznym transportem drogowym w powiatowo – gminnych przewozach pasażerskich wykonuje Biuro Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego.

W okresie objętym planem zakłada się wprowadzenie operatorów (operatora) na linie komunikacyjne, dla których organizatorem przewozów będzie Wejherowski Związek Powiatowo – Gminny. 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.

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 jest zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej organizowanych przez Marszałka Województwa Pomorskiego. 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, może wprowadzić do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane – w pierwszej kolejności okresowe. Do integracji takiej może przystąpić także Wejherowski Związek Powiatowo - Gminny, jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej. Ważnym elementem integrującym różne rodzaje przewozów jest koncentrowanie linii komunikacyjnych różnych środków transportu w węzłach i punktach przesiadkowych.

Integracja transportu publicznego w powiatowo - 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 węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi transportu zbiorowego na obszarze powiatu wejherowskiego i puckiego;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego oraz przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie sieci sprzedaży biletów;
- stałym udoskonalaniu funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

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

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

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

Standard oferowanych usług przewozowych oraz jakość realizacji tych usług jest jednym z elementów wpływających na popyt na te usługi. Wejherowski Związek Powiatowo- Gminny, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył aby standard i jakość tych usług w ocenie mieszkańców powiatu była jak najwyższa, a postulaty przewozowe spełnione w możliwie wysokim stopniu.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2033 r. – przedstawiono w tabeli 24.

Tab.26. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2033 r.

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

Postulat przewozowy	Docelowy pożądaný przejaw realizacji usług
Dostępność	- wypełnienie wszystkich kryteriów dostępności dla każdego ośrodka gminnego - dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym - utrzymanie obecnego wskaźnika gęstości przystanków na km² - uzyskanie do 2033 r. wyłącznie taboru przynajmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej - zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty i miejsca siedzące - systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach - wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	- wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków - wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów - wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych, w Internecie (z uwzględnieniem telefonów komórkowych) - kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych
Koszt	- zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym parytetem nie wyższym niż 25 w przewozach użyteczności publicznej - wdrożenie biletów zintegrowanych co najmniej w zakresie biletów miesięcznych - uruchomienie systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych w systemie automatycznym, w tym przez Internet - dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	- stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych - wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej - uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% - sukcesywna odnowa taboru autobusowego

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

Źródło: opracowanie własne.

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

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Zarządzający przystankami i dworcami zobowiązani są do realizacji określonych funkcji z zakresu systemu informacji o transporcie publicznym dla pasażerów. 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 jest 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.

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

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
 - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
 - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
 - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz

mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadanie się;

- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane kontaktowe organizatora i operatora danej linii, wyświetlacze zewnętrzne z kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu na danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informacja o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w Internecie i w telefonach komórkowych, uwzględniającą godziny odjazdów i przyjazdów, czasy przejazdu, schematy lub mapy sieci komunikacyjnej, wyprzedzającą informację o planowanych zmianach w ofercie przewozowej oraz prostą w obsłudze wyszukiwarkę rozkładów dla linii i przystanku, z możliwością wydruku rozkładu jazdy i tabliczki przystankowej;
- portal pasażera na stronie internetowej powiatu, związku powiatowo - gminnego oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

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

Na głównych przystankach, z których korzysta najwięcej pasażerów, statyczna informacja pasażerska powinna zostać uzupełniona o system dynamicznej informacji pasażerskiej, z zapowiedziami wizyjnymi najbliższych odjazdów i opisem aktualnej sytuacji komunikacyjnej i być wyposażona także w zapowiedzi głosowe dla osób niedosłyszących. W najbardziej uczęszczanych miejscach powinny się znajdować samodzielne punkty informacyjne – infokioski, przybliżające ofertę komunikacji zbiorowej pasażerom w możliwie jak najszerszym zakresie.

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

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

W powiecie wejherowskim główny przewoźnik, czyli PKS Gdynia S.A., który jest również operatorem powiatowych przewozów pasażerskich stosuje już dziś wiele z wymienionych wyżej elementów systemu informacji dla pasażera m.in. korzysta z nadajników gps w pojazdach,

gdzie pasażer może korzystać z informacji na stronie kiedy.przyjedzie.pl bądź w aplikacji, w którym miejscu znajduje się autobus i za ile minut jest przewidywany przyjazd na przystanek. Rolą Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego będzie więc przejęcie i udoskonalenie tych standardów. Ciekawostką są zamieszczane nazwy przystanków w języku kaszubskim – por. rysunek 15.



Rys. 15. Przykład informacji o nazwie przystanku w Sopieszynie.

Źródło: opracowanie własne

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanych 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 na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego 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. Wejherowski Związek Powiatowo - Gminny, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców powiatów.

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

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

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

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

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.12. planu transportowego);
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim;
- 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 powiecie wejherowskim będzie jej integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne, przewozy powiatowe, przewozy powiatowo - gminne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

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

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;

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

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

W okresie planowania (do 2033 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego:

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

modyfikacji w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i zmieniających się celów podróży.

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

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

Aktualizacja planu może być podjęta przez Wejherowski Związek Powiatowo - Gminny w każdym czasie – w zależności od uzasadnionych potrzeb. Uzasadnieniem aktualizacji mogą być w szczególności wnioski i rekomendacje wynikające z okresowych raportów z realizacji niniejszego planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż co dwa lata dokonywać się będzie weryfikacja zapisów planu transportowego dla Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego i na pod-

stawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.

W tabeli 27 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiającym bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego.

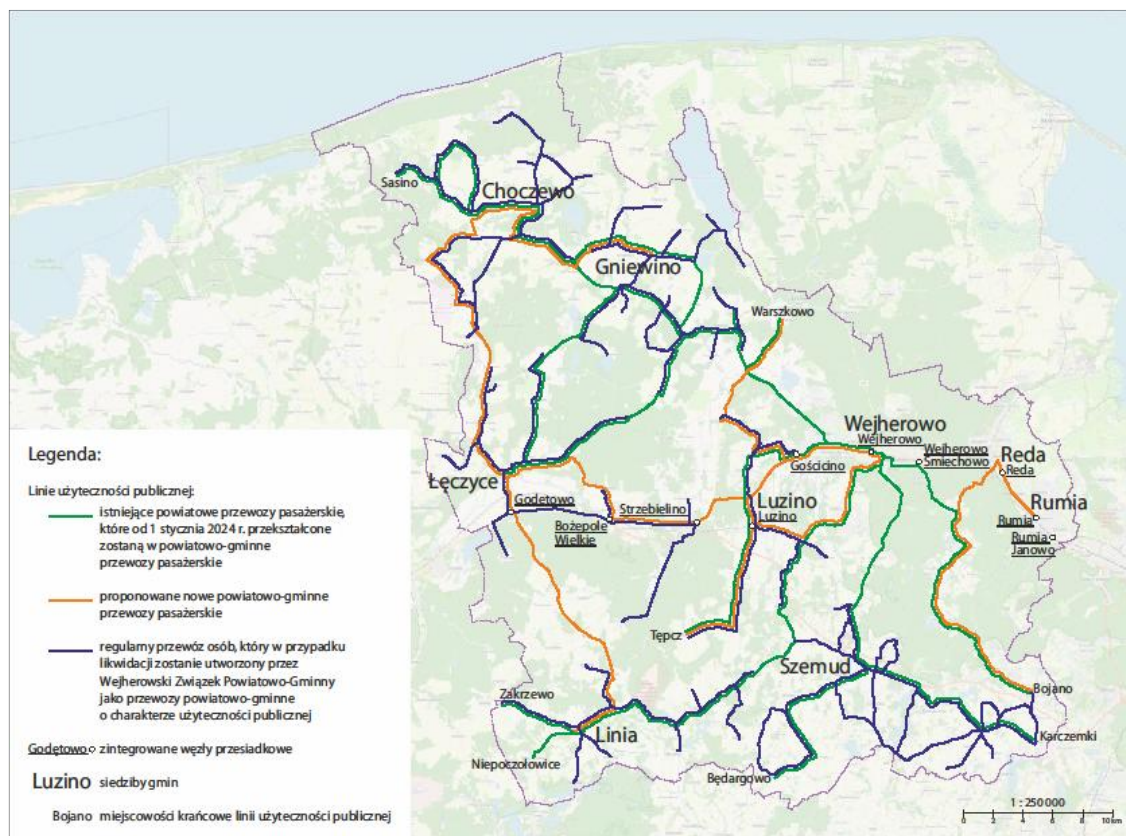
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom niepełnosprawnym	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych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

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

Źródło: opracowanie własne.

Załącznik nr 1

Schemat sieci komunikacyjnej w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego



Spis tabel

Tab. 1. Powierzchnia i liczba ludności jednostek administracyjnych w powiecie wejherowskim – stan na 31 grudnia 2022 r.	32
Tab. 2. Udział powierzchni różnych rodzajów w poszczególnych Gminach powiatu wejherowskiego – stan na 31 grudnia 2022 r.	33
Tab. 3. Zmiana liczby mieszkańców jednostek administracyjnych powiatu wejherowskiego w latach 2022-2017 – dane GUS	42
Tab. 4. Struktura ludności gmin objętych planem w latach 2017-2022	44
Tab. 5. Prognozowana liczba ludności zamieszkującej powiat wejherowski	45
Tab. 6. Liczba przedszkoli i szkół w powiecie wejherowskim wraz z liczbą uczęszczających do nich dzieci i uczniów – w roku szkolnym 2021/2022	48
Tab. 7. Czynniki społeczne determinujące kształt oferty przewozowej transportu publicznego w powiecie wejherowskim – stan na 31 grudnia 2022 r	48
Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w powiecie wejherowskim – stan na 31 grudnia 2022 r.	49
Tab. 9. Struktura podmiotów gospodarczych w powiecie wejherowskim – wg rodzaju działalności – stan na 31 grudnia 2022 r.	50
Tab. 10. Struktura zatrudnienia w podmiotach gospodarczych w powiecie wejherowskim - stan na 31 grudnia 2022 r.	51
Tab. 11. Obszary ochrony Natura 2000 w powiecie wejherowskim	52
Tab. 12. Prognozowana praca eksploatacyjna w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych [mln pockm/rok]	59
Tab. 13 Szacowana liczba pasażerów w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych	59
Tab. 14. Prognoza liczby podróży na obszarze planu w 2028 r. i 2033 r. [mln]	71
Tab. 15. Połączenia wykonywane w ramach sieci PKS Gdynia S.A. w Gdyni na obszarze powiatu wejherowskiego– stan na 31 lipca 2023 r.	74
Tab. 16. Regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w obrębie powiatu na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego realizowane przez przewoźników innych niż PKS Gdynia S.A. w Gdyni – stan na 31 lipca 2023 r.	80

Tab. 17. Regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w obrębie jednej gminy na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo - Gminnego realizowane przez przewoźników innych niż PKS S.A. w Gdyni – stan na 31 lipca 2023 r.	80
Tab. 18. Regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w obrębie województwa oraz wojewódzkie przewozy pasażerskie na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo Gminnego realizowane przez przewoźników innych niż PKS S.A. w Gdyni – stan na 31 lipca 2023 r.	82
Tab. 19. Linie komunikacji miejskiej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego organizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni– stan na 31 lipca 2023 r.	84
Tab. 20. Linie komunikacji miejskiej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego organizowane przez Urząd Miasta Wejherowo – stan na 31 lipca 2023 r.	85
Tab. 21. Linie użyteczności publicznej której organizatorem jest Powiat Wejherowski	91
Tab. 22. Istniejące powiatowe przewozy pasażerskie, które od 1 stycznia 2024 r. przekształcone zostaną w powiatowo – gminne przewozy pasażerskie	96
Tab. 23. Proponowane nowe linie do utworzenia w powiatowo - gminnych przewozach pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego	98
Tab. 24. Regularne przewozy osób, na terenie gmin związku, które w przypadku likwidacji mogą zostać utworzone przez WZPG jako powiatowo – gminne przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej – stan na 31.07.2023 r.....	99
Tab. 25. Węzły i przystanki przesiadkowe na obszarze objętym planem	101
Tab. 26. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2033 r.	119
Tab. 27. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Wejherowskiego Związku Powiatowo – Gminnego	130

Spis rysunków

Rys. 1. Podział administracyjny województwa pomorskiego	28
Rys. 2. Regionalna sieć osadnicza	30
Rys. 3. Miejsce powiatu wejherowskiego w strukturze funkcjonalno-przestrzennej województwa pomorskiego.....	31
Rys. 4. Przebieg dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych w powiecie wejherowskim	39
Rys. 5. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu wejherowskiego [tys. osób i %] – stan na 31 grudnia 2022 r.	45
Rys. 6. Prognozowana struktura wiekowa mieszkańców gmin powiatu wejherowskiego w 2035 r. [tys. osób i %]	47
Rys. 7. Mapa obszarów chronionych na obszarze objętym planem	53
Rys. 8. Schemat połączeń między siedzibami gmin, a siedzibą powiatu	57
Rys. 9 Planowana sieć punktów postoju pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych	60
Rys.10. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WA.	64
Rys. 11. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WB.	65
Rys. 12 . Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WC.	66
Rys. 13. Schemat połączeń komunikacyjnych PKS Gdynia S.A. w Gdyni	74
Rys. 14. Schemat hierarchizacji planów transportowych i objęty nimi zakres przewozów w powiecie wejherowskim	114
Rys. 15. Przykład informacji o nazwie przystanku w Sopieszynie	124