

# Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej

Gdynia – Puck, lipiec – listopad 2024 r.



**PLAN**

**ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU**

**PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO**

**DLA ZWIĄZKU POWIATOWO-GMINNEGO**

**ZATOKI PUCKIEJ**

## Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego .....	4
1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego.....	5
1.2. Definicje i określenia .....	5
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego .....	10
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	10
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim, powiecie puckim i w gminach tworzących Związek .....	23
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne .....	33
2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja .....	35
2.5. Dostęp do infrastruktury transportowej na obszarze planu .....	41
2.6. Czynniki gospodarcze.....	44
2.7. Ochrona środowiska naturalnego .....	46
2.8. Źródła ruchu .....	51
2.9. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu wyższego szczebla.....	53
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych .....	60
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	60
3.2. Prognoza popytu .....	62
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	66
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	66
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	72
4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe .....	82
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych.....	85
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu .....	91
7. Organizacja rynku przewozów .....	95
7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji .....	95
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	97
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	100
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów .....	103
10. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu .....	105
11. Konsultacje społeczne .....	108

Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowo-gminnych przewozów  
o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Związku Powiatowo-Gminnego

Zatoki Puckiej .....	109
Spis tabel .....	110
Spis rysunków .....	112



## **1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego**

Głównym celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) dla Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej, jest zaplanowanie usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, uwzględniających oczekiwania społeczne mieszkańców z obszaru Związku.

Plan transportowy 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 Związku. Racjonalność tę determinuje:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnościami;
- 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 i powiatu puckiego.

Cele szczegółowe planu – zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym – obejmują:

- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;

- określenie standardów usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów.

### 1.1. 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 (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. z 2011 r. nr 117 poz. 684).

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 i powiatów tworzących związek powiatowo-gminny<sup>1</sup>.

Obszarowo zakres planu transportowego obejmuje jednostki samorządu terytorialnego, Powiatów i Gmin, które powierzyły Związkowi Powiatowo-Gminnemu Zatoki Puckiej wykonywanie zadań publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W skład Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej, wg stanu na dzień 30 września 2024 r., wchodziły następujące jednostki samorządu terytorialnego:

- Gmina Władysławowo (gmina miejsko-wiejska);
- Gmina Miasta Puck (gmina miejska);
- Gmina Puck (gmina wiejska);
- Powiat Pucki.

Przy opracowywaniu planu transportowego wykorzystano dane i materiały udostępnione przez Związek, Główny Urząd Statystyczny, powiat pucki oraz miasta i gminy będące członkami Związku. W planie przytoczono także informacje pochodzące z publikacji branżowych, serwisów internetowych oraz ogólnodostępnych wydawnictw o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

### 1.2. 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:

- **autobus zeroemisyjny** – autobus w rozumieniu art. 2 pkt 41 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych

---

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

w nim ogniwach paliwowych lub wyłącznie silnik, którego cykl pracy nie prowadzi do emisji gazów cieplarnianych lub innych substancji objętych systemem zarządzania emisjami gazów cieplarnianych, o którym mowa w ustawie z dnia 17 lipca 2009 r. o systemie zarządzania emisjami gazów cieplarnianych i innych substancji oraz trolejbus w rozumieniu art. 2 pkt 83 ustawy Prawo o ruchu drogowym;

- **B&R (Bike & Ride)** – system parkingów dla rowerów zlokalizowanych przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **FRPA** – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, regulowany ustawą z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 402 ze zm.);
- **infrastruktura ładowania** – infrastruktura ładowania drogowego transportu publicznego – punkty ładowania baterii lub tankowania wodoru wraz z niezbędną dla ich funkcjonowania infrastrukturą towarzyszącą, przeznaczone do ładowania lub tankowania, w szczególności autobusów zeroemisyjnych, wykorzystywanych w transporcie publicznym;
- **jst** – jednostka samorządu terytorialnego;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez miasto na obszarze jego właściwości – miasta i gmin, które z miastem zawarły porozumienia międzygminne;
- **komunikacja regionalna** – drogowe przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego inne niż komunikacja miejska oraz przewozy metropolitalne; w ramach komunikacji regionalnej mogą być realizowane odpowiednio przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie – na liniach zwykłych i przyspieszonych;
- **K&R (Kiss & Ride)** – system parkingów zlokalizowanych przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalający na pozostawienie pasażera pojazdu;
- **linia komunikacyjna** – połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych, albo liniach kolejowych, innych szynowych, linowych, linowo-terenowych, albo akwenach morskich lub wodach śródlądowych – wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania pasażerów na liniach komunikacyjnych, po których odbywa się publiczny transport zbiorowy;
- **ładowanie** – pobór energii przez pojazd: elektryczny, hybrydowy, zeroemisyjny albo niebędący pojazdem elektrycznym pojazd silnikowy, motorower, rower lub wózek rowerowy, w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym – na potrzeby własne tego pojazdu;

- **MZK Wejherowo** – Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, z siedzibą przy ul. Tartacznej 2, 84-200 Wejherowo, określana w opracowaniu także jako **MZK**;
- **MZKZG** – Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, z siedzibą przy ul. Sobótki 9, 80-247 Gdańsk, określany w opracowaniu także jako **MZKZG**;
- **organizator** – organizator publicznego transportu zbiorowego, właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze;
- **operator** – 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;
- **PKS Gdynia SA** – PKS Gdynia spółka akcyjna, 81-395 Gdynia, ul. Władysława IV 43, operator przewozów organizowanych przez Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej oraz innych organizatorów, a także przewoźnik komercyjny;
- **plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego** – zwany w opracowaniu też „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;
- **pojazd elektryczny** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu wyłącznie energię elektryczną akumulowaną przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania, w opracowaniu nazywany także autobusem elektrycznym;
- **pojazd hybrydowy** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, o napędzie spalinowo-elektrycznym, w którym energia elektryczna jest akumulowana przez podłączenie do zewnętrznego źródła zasilania;
- **pojazd napędzany wodorem** – pojazd samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 33 Prawa o ruchu drogowym, wykorzystujący do napędu energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nim ogniwach paliwowych, w opracowaniu nazywany także autobusem wyposażonym w ogniwa paliwowe;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów



osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);

- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;
- **P&R (Park & Ride)** – system parkingów przeznaczonych dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalający na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie zlokalizowane są przy stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, pętlach komunikacji miejskiej, przystankach węzłowych obsługiwanych komunikacją zbiorową; korzystający po zrealizowaniu celu podróży powraca komunikacją zbiorową na taki parking, kontynuując powrót pojazdem indywidualnym;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **TEN-T (Trans-European Transport Network)** – transeuropejska sieć transportowa obejmująca najważniejsze korytarze łączące wszystkie państwa Unii Europejskiej, obejmujące sieć drogową, kolejową, wodną i lotniczą, objęta programem pomocowym wspomagającym zrównoważony rozwój sieci przy zachowaniu wymogów ochrony środowiska, jej interoperacyjność oraz spójność różnych systemów transportu;
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 834 ze zm.);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2778 ze zm.);
- **zintegrowany system taryfowo-biletowy** – rozwiązanie polegające na funkcjonowaniu wspólnej taryfy i biletu, uprawniającego do korzystania z różnych środków transportu na obszarze właściwości organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **zintegrowany węzeł przesiadkowy** – miejsce umożliwiające dogodną zmianę środka transportu wyposażone w niezbędną dla obsługi podróżnych infrastrukturę, w szczególno-

ści: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną;

- **ZKM w Gdyni** – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, ul. Zakręt do Oksywia 10, 81-244 Gdynia – jednostka organizacyjna samorządu Gdyni, powołana w celu organizowania, zarządzania i nadzorowania lokalnego transportu zbiorowego na terenie Gdyni;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu;
- **Związek** – Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej z siedzibą w Pucku, pl. Obrońców Wybrzeża 11, 84-100 Puck.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „gmina Władysławowo”, „miasto Puck” czy „powiat pucki”, zgodnie z ogólnymi zasadami gramatyki, czyli z małej litery, używając wielkiej litery tylko w sytuacji, gdy nazwy te użyto w znaczeniu nazw własnych, np. stron umowy.

## 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 gospodarczemu i spadkowi bezrobocia, mający ogromny wpływ na zrównoważony rozwój Unii Europejskiej. Wzrost mobilności, będący efektem upowszechnienia motoryzacji indywidualnej, skutkuje szeregiem negatywnych zjawisk, w tym przede wszystkim zanieczyszczeniem środowiska i wyczerpywaniem przepustowości dróg, co prowadzi w efekcie do częstego występowania kongestii. W związku z tym, podejmuje się działania mające na celu uatrakcyjnienie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów przemieszczania się, w tym przede wszystkim korzystania z transportu zbiorowego.

Rozwój zrównoważonej mobilności ma przyczyniać się do zwiększenia dostępności obszarów miejskich, zapewnienia warunków jej rozwoju poprzez wzrost bezpieczeństwa, zwiększenie efektywności transportu oraz zmniejszenie szkodliwego wpływu na środowisko.

Publiczny transport zbiorowy powinien być łatwo dostępny dla wszystkich, bez względu na ich sprawność fizyczną, wiek, sprawowaną opiekę (dzieci, osoby w podeszłym wieku), czy też inne cechy.

Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO<sub>2</sub>. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO<sub>2</sub> i tlenków azotu. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektromobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2020 r. „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”<sup>2</sup> uznaje mobilność i transport jako istotne dla wszystkich, dla której najpoważniejszym wyzwaniem jest znaczące ograniczenie emisji i zapewnienie jej bardziej zrównoważonego charakteru. W dokumencie stwierdzono, że powodzenie Europejskiego Zielonego Ładu<sup>3</sup> zależy od zdolności społeczeństwa do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu. W Strategii przyjęto

---

<sup>2</sup> Komunikat Komisji z dnia 9 grudnia 2020 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości”, COM (2020) 789 final.

<sup>3</sup> Komunikat Komisji z dnia 11 grudnia 2019 r. do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”, COM(2019) 640 final.

mechanizm gruntownej transformacji, w celu ograniczenia emisji z sektora transportu o 90% do 2050 r. Przejście na mobilność bezemisyjną uznano za proces nieodwracalny. W tym celu wszystkie rodzaje transportu mają być bardziej zrównoważone, a rozwiązania alternatywne szeroko dostępne, przy odpowiednich zachętach wspierających transformację.

Strategia określa cele pośrednie dla wyznaczenia drogi transformacji, w szczególności:

- w zakresie ograniczenia uzależnienia od paliw kopalnych:
  - do 2030 r. użytkowanych będzie co najmniej 30 mln bezemisyjnych samochodów osobowych i 80 tys. ciężarowych;
  - do 2050 r. niemal wszystkie samochody osobowe, dostawcze, autobusy i nowe pojazdy ciężkie będą bezemisyjne;
- w zakresie wykorzystania bardziej zrównoważonych rodzajów transportu:
  - do 2030 r. regularny transport zbiorowy w Unii Europejskiej na dystansie do 500 km będzie neutralny pod względem emisji CO<sub>2</sub>;
  - do 2030 r. będzie co najmniej 100 miast neutralnych dla klimatu;
- w zakresie inteligentnej mobilności:
  - do 2030 r. wprowadzenie zintegrowanej sprzedaży biletów elektronicznych;
  - wdrożenie zautomatyzowanej mobilności na szeroką skalę.

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 w zakresach interwencji m.in. odnoszące się do transportu zbiorowego:

- 077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu;
- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację taboru bezemisyjnego;
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny;
- 083 – Infrastruktura rowerowa;
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego;
- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski;
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych.

Fundusze będą prowadzić do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Unii Europejskiej. Zasadami horyzontalnymi są: poszanowanie praw podstawowych, przestrzeganie Karty praw podstawowych UE, wdrażanie i stosowanie Konwencji ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, zapewnienie równości mężczyzn i kobiet, zapobieganie dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną podczas przygotowywania, wdrażania, monitorowania, sprawozdawczości i ewaluacji programów.

Przydzielanie pomocy ze środków europejskich przekazywane będzie w ramach zawartej umowy partnerstwa.

Wspieranie rozwoju terytorialnego odbywać się będzie w podobny sposób, jak w okresie finansowania 2014-2020, tj. poprzez zintegrowane inwestycje terytorialne, rozwój lokalny kierowany przez społeczność oraz inne narzędzia wspierające opracowane przez państwo członkowskie, na podstawie przyjętych strategii terytorialnych i rozwoju lokalnego.

Z kolei Fundusz Sprawiedliwej Transformacji będzie wspierać realizację celu szczegółowego, jakim jest umożliwienie regionom i ludności łagodzenia skutków transformacji – wpływających na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko – w kierunku osiągnięcia celów Unii na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do 2050 r. w oparciu o porozumienie paryskie.

Strategię wykorzystania funduszy europejskich w Polsce w ramach polityki spójności określa Umowa Partnerstwa.



„Umowa Partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”<sup>4</sup>, obejmuje działania realizowane w ramach wszystkich pięciu celów polityki spójności Unii Europejskiej oraz cel dodatkowy – w postaci łagodzenia wpływu na społeczeństwo, zatrudnienie, gospodarkę i środowisko skutków transformacji dla osiągnięcia wyznaczonych celów na 2030 r. w dziedzinie energii i klimatu oraz neutralnej dla klimatu gospodarki w 2050 r.

W ramach celu CP2 – „Bardziej przyjazna dla środowiska Europa”, celem strategicznym jest budowa niskoemisyjnej gospodarki o obiegu zamkniętym, w ramach którego wymieniono osiem obszarów. Obszar transport niskoemisyjny i mobilność miejska obejmować ma działania realizowane w ramach miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Zakresem wsparcia w ramach tego celu i obszaru objęte mają być m.in.:

- systemy nisko- i zeroemisyjnego transportu kołowego (ekologicznie czyste pojazdy);
- cyfryzacja transportu miejskiego oraz działania towarzyszące poprawiające m.in. przepływ i bezpieczeństwo pasażerów (np. miejskie i podmiejskie węzły przesiadkowe, systemy ITS dla transportu publicznego);
- rozwój infrastruktury dla ruchu niezmotoryzowanego (w tym strefy wolne od ruchu, drogi i pasy rowerowe, sieci tras rowerowych, infrastruktura rowerowa, możliwie bezkolizyjne trasy piesze);
- integracja transportu zbiorowego i nowe sposoby przemieszczania się (integracja taryfowa, systemy biletowe, systemy współdzielenia, rozwój innowacyjnych środków transportu);
- rozbudowa infrastruktury do ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych komunikacji publicznej;
- przygotowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej.

Działania realizowane będą przez miasta oraz w ramach ich obszarów funkcjonalnych, z preferencją posiadających plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). Oczekiwanyimi rezultatami celu CP2 będą: zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach, poprawa dostępności transportowej realizowana komunikacją zbiorową, wzrost liczby taboru nisko- i zeroemisyjnego w strukturze floty operatorów i wzrost gęstości tras rowerowych w miastach.

W ramach celu CP3 – „Lepiej połączona Europa”, wymieniono natomiast obszar – poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów.

---

<sup>4</sup> [https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa\\_Partnerstwa\\_na\\_lata\\_2021\\_2021.pdf](https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnerstwa_na_lata_2021_2021.pdf), dostęp: 30.09.2024 r.

Wsparcie w ramach tego obszaru dotyczy m.in. działań obejmujących:

- infrastrukturę do obsługi pasażerów przewozów wewnątrzwojewódzkich, wewnątrzpowiatowych i wewnątrzgminnych;
- rozbudowę infrastruktury ładowania/tankowania paliw alternatywnych;
- rozwój pasażerskiego transportu zbiorowego, w tym pozamiejskiego publicznego transportu autobusowego, unowocześnienie taboru i infrastruktury, dostosowanie obiektów i pojazdów do obsługi osób o ograniczonej mobilności, w celu powiązania obszarów peryferyjnych z lokalnymi lub regionalnymi centrami wzrostu;
- integrację i promocję różnych form transportu, w tym rozwój węzłów przesiadkowych, w szczególności integrujących z transportem szynowym, rozwój parkingów P&R;
- rozwój infrastruktury dla niezmotoryzowanych i ich ochronę poprzez: tworzenie ciągów pieszo-rowerowych, uzupełnianie braków w infrastrukturze wzdłuż dróg oraz w śladzie zlikwidowanych linii kolejowych, a także służących skomunikowaniu z węzłami komunikacyjnymi i innymi środkami transportu;
- wsparcie rozwoju nowych rodzajów zrównoważonego transportu zbiorowego (transport na żądanie oraz promocję nisko- i zeroemisyjnego transportu zbiorowego i indywidualnego).

Oczekiwanymi rezultatami realizacji celu CP3 będą m.in.: zmniejszenie dysproporcji w dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa, w tym poprzez przeniesienie części potoków pasażerskich na publiczny transport zbiorowy i inne środki zrównoważonego transportu, rozwój skomunikowania pieszo-rowerowego, zwiększenie bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu, wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich, zwiększenie dostępności publicznego transportu zbiorowego na obszarach wiejskich, w tym jego przywracanie.

Instrumentami realizacji Umowy Partnerstwa będą krajowe i regionalne programy, które wraz z Umową stworzą spójny system dokumentów programowych polityki spójności w perspektywie 2021-2027 w Polsce. W województwie pomorskim jest to „Program Regionalny Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027”.

Przyjęta przez Radę Ministrów „Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”<sup>5</sup> jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i stanowi narzędzie do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny.

---

<sup>5</sup> *Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)* przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 24.02.2017 r., M. P. z 2017 r., poz. 260.

Strategia określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania, a jej celem głównym jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym.

Celem szczegółowym III jest „Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”. Kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”. Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wskazano:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich i związanych z poprawą jakości powietrza;
- realizację strategii zrównoważonej mobilności miejskiej, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi kompleksowych programów rozbudowy infrastruktury systemów transportu publicznego.

W ramach obszaru transportu jako kierunek interwencji dokument wymienił „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności”.

Wśród działań wymieniono natomiast:

- włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, integrację biletową pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego;
- przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych oraz budowę systemów ładowania pojazdów niskoemisyjnych;
- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego; promocję ruchu rowerowego i pieszego;
- wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług publicznego transportu na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.

„Krajowa Polityka Miejska 2030”<sup>6</sup> jest celowym dokumentem ukierunkowanym na rozwój miast i ich obszarów funkcjonalnych. Istotą prowadzenia krajowej polityki miejskiej jest stawianie czoła wyzwaniom rozwojowym oraz budowanie warunków do wzmocnienia zdolności miast i miejskich obszarów funkcjonalnych do zrównoważonego rozwoju i polepszania jakości życia mieszkańców.

Krajowa Polityka Miejska przyjęła sześć celów, wpisujących się w wizję długofalowego rozwoju miast:

- miasto kompaktowe – rozwijające się w sposób zrównoważony z racjonalnym wykorzystaniem przestrzeni i zasobów;
- miasto zielone – przeciwdziałające skutkom kryzysu klimatycznego, z odbudowanymi ekosystemami i zwiększeniem terenów zielonych;
- miasto produktywne – o zdywersyfikowanej gospodarce;
- miasto cyfrowe – wykorzystujące proces transformacji cyfrowej dla wzmocnienia relacji z mieszkańcami i przedsiębiorcami;
- miasto dostępne – z równymi szansami i dla wszystkich mieszkańców;
- miasto sprawne – skutecznie zarządzane i współpracujące z uczestnikami procesów rozwoju.

Dokument określił jedenaście wyzwań dla miast, w tym w szczególności wyzwania:

- V – poprawa jakości środowiska przyrodniczego w miastach;
- VI – zapewnienie zrównoważonego i zintegrowanego systemu mobilności miejskiej w miejskich obszarach funkcjonalnych;
- VII – poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W ramach wyzwania V jednym z proponowanych rozwiązań jest „Niwelowanie głównych źródeł niskiej emisji w transporcie (ograniczenie ruchu samochodowego)”. Wśród działań w tym dokumencie wymienia się – poza stworzeniem z transportu publicznego atrakcyjnej alternatywy wobec indywidualnej motoryzacji oraz poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego – także ograniczanie ruchu samochodowego w kluczowych obszarach miast. Rozwiązanie to wprowadzane będzie poprzez tworzenie stref ruchu uspokojonego, ograniczenie możliwości rejestracji pojazdów bez wyznaczonych miejsc parkingowych oraz wzrost udziału pojazdów elektrycznych w ruchu miejskim i ustanawianie stref czystego transportu.

---

<sup>6</sup> Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 14.06.2022 r., M. P. z 2022 r. poz. 746.

W ramach wyzwania VI zaproponowano kierunki działań:

- A – w zakresie zniesienia istniejących barier prawnych utrudniających integrację systemu transportu publicznego;
- B – wynikające z rozwoju technologicznego i organizacyjnego transportu publicznego;
- C – w zakresie informacyjnym i związane z digitalizacją usług mobilnościowych;
- D – organizacyjne na rzecz wspierania najlepszej praktyki;
- E – na rzecz promowania wzrostu ruchu pieszego i rowerowego;
- F – na rzecz wsparcia dla aktywnych form mikromobilności;
- G – na rzecz ograniczania uciążliwości środowiskowej (emisja zanieczyszczeń powietrza, hałasu, gazów cieplarnianych);
- H – na rzecz ograniczania ruchu samochodowego w miastach.

W ramach pierwszego z działań w dokumencie zaproponowano m.in. rozszerzenie możliwości tworzenia związków jednostek samorządu terytorialnego o województwa, rozszerzenie współpracy miast z jednostkami obszaru funkcjonalnego, w tym budowę parkingów P&R.

W ramach drugiego z działań zaproponowano m.in. planowanie z uwzględnieniem planów zrównoważonej mobilności (SUMP), integrację SUMP-ów z planami transportowymi oraz zwiększenie liczby węzłów przesiadkowych.

Do działań informacyjnych i digitalizacji zaliczono: instrumenty zarządzania transportem i informacji dla pasażerów, standaryzację wymiany danych pomiędzy systemami, wdrażanie urządzeń zliczających pasażerów oraz rozszerzenie statystyki GUS o mobilność i cyfryzację transportu.

Z kolei działania wspierania najlepszych praktyk to m.in. promowanie SUMP-ów oraz stworzenie katalogu wzorcowych rozwiązań mikromobilności w przestrzeni miejskiej.

Działania na rzecz wzrostu ruchu pieszego i rowerowego obejmują zmiany w prawodawstwie, upowszechnienie kontraruchu, wsparcie samorządów w realizacji inwestycji dla ruchu pieszego i rowerowego oraz edukację w szkołach.

W zakresie ograniczania uciążliwości środowiskowej transportu samochodowego w dokumencie zaproponowano m.in. kontynuowanie wymiany floty transportu publicznego na nisko- i zeroemisyjny oraz ustanawianie stref czystego transportu.

W ramach ostatniego z kierunków działań zaproponowano: uelastycznienie funkcjonowania stref parkowania, tworzenie stref uspokojonego ruchu w gminach, wyprowadzanie ruchu tranzytowego z miast, umożliwienie finansowania przez inwestorów – zamiast miejsc parkingowych – transportu publicznego i umożliwienie realizacji inwestycji transportowych przez miasta poza ich granicami, np. w postaci budowy parkingów P&R.



„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”<sup>7</sup> wymieniła siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym: adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wskazano m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzennie oraz funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

Strategia określiła cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument zdefiniował podstawowe zasady polityki regionalnej jako:

- subsydiarność;
- zintegrowane podejście terytorialnego;
- partnerstwo i współpracę;
- koncentrację terytorialną i tematyczną;
- podejmowanie decyzji w oparciu o dowody;
- warunkowość zrównoważonego inwestowania.

Strategia zdefiniowała trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy nr 1 – „Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowano na takie obszary strategicznej interwencji jak: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach opisywanego celu nakreślono kierunek działań nr 1.5 – „Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej.

Jako działania w ramach tego celu wymieniono m.in.:

- realizację niskoemisyjnych strategii miejskich związanych z poprawą jakości powietrza oraz adaptacją do zmian klimatu obszarów miejskich, w powiązaniu z działaniami dotyczącymi wykorzystania OZE i ochroną środowiska naturalnego;
- stopniową wymianę taboru wykorzystywanego do świadczenia usług transportu zbiorowego na ekologiczny, niskoemisyjny i przystosowany dla osób starszych i osób z niepełnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;

---

<sup>7</sup> „Krajowa Strategia Rozwoju regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 7.01.2021 r., [www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego](http://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/krajowa-strategia-rozwoju-regionalnego), dostęp: 30.09.2024 r.

- rozwijanie i integrowanie systemów transportu zbiorowego usprawniającego jakość połączeń w miastach, między nimi a ich wiejskim otoczeniem i ważnymi sąsiadującymi ośrodkami.

Cel szczegółowy nr 3 – „Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie” ukierunkowany jest na współpracę samorządów wojewódzkich z samorządami dużych miast i wykorzystanie ich doświadczenia do współpracy i powiązań z innymi jednostkami samorządu terytorialnego. Jako pożądany obszar takiego współdziałania dokument wymienia m.in. kompleksowe projekty w zakresie niskoemisyjnego transportu publicznego (multimodalnego). Jednym z kierunków interwencji jest „Wzmacnianie współpracy i zintegrowanego podejścia do rozwoju na poziomie lokalnym, regionalnym i ponadregionalnym”, w ramach którego wiodącą rolę przyznaje się samorządowi województwa, a jako narzędzia polityki proponuje się porozumienia terytorialne i strategie rozwoju ponadlokalnego.

Aktualnie w opracowaniu jest dokument „Koncepcja rozwoju kraju 2050”.

W „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”<sup>8</sup> określa się jako misję nakreślenie kierunków rozwoju transportu – aby etapowo do 2030 r. możliwe było zwiększenie dostępności transportowej, zapewnienie zrównoważonego rozwoju poszczególnych gałęzi transportu oraz poprawę warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów.

Celem głównym Strategii jest „Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, przez tworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”.

Dokument wymienia następujące kierunki interwencji:

- 1. Budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- 2. Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- 3. Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- 4. Poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- 5. Ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- 6. Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

<sup>8</sup> *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

Jako priorytet usprawnienia zarządzania transportem miejskim określono redukcję kongestii w miastach i ich obszarach funkcjonalnych, m.in. poprzez zwiększenie udziału transportu publicznego w przewozach pasażerskich oraz promowanie łańcuchów ekomobilności – ruchu rowerowego i pieszego, a także promowanie wykorzystania transportu szynowego.

W kwestii rozwoju transportu miejskiego dokument przewiduje:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi w aspekcie przestrzennym, sieciowym, taryfowym i informacyjnym;
- promowanie tworzenia stref uspokojonego ruchu w centrach miast oraz rozwiązań dla logistyki transportu towarów;
- zwiększenie dostępności transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obrębie obszarów miejskich i aglomeracyjnych;
- stopniową wymianę taboru na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej mobilności;
- wdrożenie wspólnego systemu informatycznego i telekomunikacyjnego dla wszystkich rodzajów transportu;
- upowszechnienie nowych form mobilności, w szczególności poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania i stref centralnych z ograniczonym dostępem dla samochodów, promocję wspólnego podróżowania, promowanie nowoczesnej i proekologicznej polityki parkingowej oraz ruchu rowerowego i pieszego;
- promowanie rozwiązań zmniejszających popyt na transport.

W ramach kierunku nr 2 w obszarze pasażerskiego transportu kolejowego przewiduje się realizację projektu „Wspólny Bilet”, którego celem będzie umożliwienie pasażerom zakupu biletu na cały przejazd niezależnie od przewoźnika, docelowo zintegrowanego także z podsystemami regionalnymi i lokalnymi. Przewiduje się także włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny bilet”.

Strategia przewiduje wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych w transporcie, takich jak np. rozwój elektronicznego systemu poboru opłat, mobility as a service, czy też pojazdy autonomiczne.

W ramach kierunku nr 3 Strategia przewiduje:

- stworzenie warunków do rozwoju transportu publicznego na terenie całego kraju, w tym poprzez system jego finansowania;
- koordynację zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie: województwo – powiat – gmina;

- działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów zmotoryzowanym transportem indywidualnym;
- rozwijanie koncepcji „Wspólny Bilet”;
- rozbudowę łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych;
- promocję i rozwój ruchu rowerowego i pieszego.

W dokumencie wskazano, że wsparcie udzielane będzie m.in. dla:

- rozwiązań w zakresie promocji użytkowania niskoemisyjnych środków transportu, w tym elektromobilności;
- wdrażania innowacyjnych systemów zarządzania ruchem;
- modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej, transportu zbiorowego;
- systemów współdzielenia pojazdów;

przy jednoczesnym ograniczaniu używania indywidualnych pojazdów z napędem spalinowym.

W dokumencie przewiduje się szereg działań promocyjnych dotyczących w szczególności:

- elektryfikacji transportu drogowego;
- niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii;
- wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- tworzenia stref ograniczonej emisji transportu.

Działaniem wymienionym w ramach tego kierunku jest także zmniejszenie kongestii transportu, które ma być realizowane poprzez zwiększanie udziału transportu zbiorowego w przewozie osób, wydzielanie korytarzy transportowych zarezerwowanych dla transportu zbiorowego, budowę systemów parkowania P&R i B&R, zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności.

„Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości”<sup>9</sup> jako cele wskazuje:

- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków;
- rozwój przemysłu elektromobilności;
- stabilizację sieci elektroenergetycznej.

Realizacja planu przebiegać ma w trzech etapach, z których obecnie realizowany jest ostatni – stopniowego wycofywania instrumentów wsparcia.

<sup>9</sup> *Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości* przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r., [www.gov.pl/web/klimat/elektromobilnosc](http://www.gov.pl/web/klimat/elektromobilnosc), dostęp: 30.09.2024 r.

„Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności”<sup>10</sup> jest dokumentem programowym stanowiącym podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Dokument ten oparty został na Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. – ustanawiającym Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności (Dz.U. UE L 57 z 18.02.2021 r.).

Środki pozyskane w ramach Planu przeznaczone będą na przedsięwzięcia związane z transformacją klimatyczną i cyfryzacją, w tym szczególności na inwestycje w transport szynowy w miastach i w regionalny pasażerski tabor kolejowy.

Proponowane działania wymienione w tym dokumencie są zgodne z zapisami „Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”.

Samorzędy otrzymają wsparcie m.in. w zakresie inwestycji w rozbudowę infrastruktury i w środki transportu zapewniające czyste środowisko, w szczególności w nisko- i zeroemisyjny tabor autobusowy oraz pasażerski tabor kolejowy.

Jednym z celów szczegółowych planu jest zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności.

Oczekiwanymi rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM<sub>2,5</sub> i PM<sub>10</sub>);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół sześciu komponentów:

- A. Odporność i konkurencyjność gospodarki;
- B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
- C. Transformacja cyfrowa;
- D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
- E. Zielona, inteligentna mobilność;
- F. Poprawa jakości instytucji i warunków realizacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.

W ramach każdego z komponentów określono cel, cele szczegółowe reformy i inwestycje.

Cel komponentu E to „Rozwój zrównoważonego, bezpiecznego i odpornego systemu transportowego zapewniającego odpowiednią obsługę potrzeb gospodarki i społeczeństwa”.

---

<sup>10</sup> [www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/krajowy-plan-odbudowy/o-kpo/](http://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/krajowy-plan-odbudowy/o-kpo/), dostęp: 30.09.2024 r.



W ramach celu E określono cele szczegółowe:

- E1 – „Zwiększenie udziału zero i niskoemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko”, a w nim reformę „E1.1. Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska”;
- E2 – „Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań”, a w nim reformy: „E2.1. Zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego” oraz „E2.2. Zwiększenie bezpieczeństwa transportu”.

W ramach reformy E1.1 określono m.in. inwestycje „E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”, której celem jest zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

Dokument założył wprowadzenie ustawowego obowiązku wymiany autobusów na elektryczne i wodorowe w miastach liczących powyżej 100 tys. mieszkańców (od 2025 r. każdy przetarg w takich miastach miałby dotyczyć autobusów elektrycznych lub wodorowych). W Planie przyjęto także dwukrotne zwiększenie liczby pojazdów o zerowej emisji do 2026 r. i jednocześnie wsparcie zakupu 579 szt. autobusów zero- i niskoemisyjnych dla obszarów pozamiejskich.

Dokument założył również utrzymanie wsparcia do przewozów pozamiejskich z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Przyjęto w nim także wprowadzenie opłaty rejestracyjnej i podatku od posiadania pojazdu – uzależnionych od ich emisyjności.

Plan przewiduje, że wsparcie będzie udzielane także dla opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

## **2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim, powiecie puckim i w gminach tworzących Związek**

Problematyka publicznego transportu zbiorowego zawarta została w różnych dokumentach strategicznych województwa pomorskiego i powiatu puckiego.

W „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030”<sup>11</sup> jako jedno z wyzwań określono spójność wewnętrzną regionu i mobilności mieszkańców.

W Strategii zdefiniowano trzy cele strategiczne województwa:

- 1. Trwałe bezpieczeństwo;
- 2. Otwarta wspólnota regionalna;

---

<sup>11</sup> Strategia przyjęta uchwałą nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

▪ 3. Odporna gospodarka.

Dla każdego z celów strategicznych określono po cztery cele operacyjne.

W ramach celu „1. Trwałe bezpieczeństwo” jako jeden z pożądaných kierunków zmian wymieniono zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń powietrza w szczególności z tzw. niskiej emisji. W ramach tego celu zdefiniowano jako cel operacyjny „1.1. Bezpieczeństwo środowiskowe”.

W ramach celu „2. Otwarta gospodarka” jako jeden z pożądaných kierunków zmian wymieniono natomiast poprawę dostępności transportowej, w tym w szczególności ograniczenie wykluczenia transportowego i ograniczenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz wzrost bezpieczeństwa komunikacyjnego. Jednym z wymienionych celów operacyjnych jest „2.4 Mobilność”.

Wśród przesłanek realizacji tego celu w Strategii wymieniono:

- zmiany popytu na transport, do których nie dostosowuje się transport publiczny, co wymaga podjęcia szczególnych działań w obszarze organizacji obsługi transportowej, z naciskiem na rozwój oferty transportu zbiorowego i aktywnej polityki miejskiej promującej transport publiczny;
- spadek opłacalności świadczenia usług transportem publicznym, czego efektem jest ograniczanie oferty przewozowej prowadzące do wykluczenia transportowego części mieszkańców województwa, pozbawionych możliwości korzystania z samochodu, w tym w szczególności seniorów oraz dzieci;
- niedostateczną integrację transportu zbiorowego, w sferze organizacyjnej i taryfowo-biletowej, co jest niezrozumiałe i uciążliwe, zarówno dla mieszkańców województwa, jak i turystów.

W ramach celu operacyjnego „2.4. Mobilność” wymienione zostały następujące ukierunkowania tematyczne:

- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego (liniowej i węzłowej);
- tabor niskoemisyjny, w tym zeroemisyjny;
- poprawa bezpieczeństwa drogowego;
- modelowanie popytu w indywidualnym transporcie samochodowym;
- rozwój współdzielonych środków transportu;
- upowszechnienie mobilności aktywnej;
- rozwój infrastruktury elektromobilności i paliw alternatywnych.

W ramach uwarunkowań terytorialnych wymieniono rozwój infrastruktury transportu zbiorowego oraz taboru niskoemisyjnego, w tym w szczególności miejskie obszary funkcjonalne i tereny o sezonowo wysokim ruchu turystycznym oraz obszary cechujące się niską dostępnością transportową.

W ramach zobowiązań Strategii wyspecyfikowano:

- wdrożenie ujednoczonego systemu poboru opłat w transporcie publicznym, obejmującego całe województwo;
- opracowanie optymalnego modelu organizacji transportu zbiorowego w regionie;
- opracowanie kompleksowej koncepcji rozwoju sieci kolejowej w województwie pomorskim.

„Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030”<sup>12</sup> jest dokumentem stworzonym dla realizacji celu 3. polityki – pn. „Lepiej połączona Europa dzięki zwiększeniu mobilności” w zakresie transportu w perspektywie finansowej 2021-2027, dla Funduszy Europejskich dla Pomorza na lata 2021-2027.

Dokument ten określił wyzwania i wizję dla systemu transportowego i transformacji cyfrowej oraz cele szczegółowe i priorytety, zdefiniowane na podstawie celów strategicznych i operacyjnych „Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2030”, w tym celu operacyjnego „2.4. Mobilność”.

Jako cel szczegółowy nr 1 zdefiniowano „Zrównoważoną mobilność zbiorową i aktywną”, a w nim wyznaczono dwa priorytety:

- 1.1. – Zintegrowany system infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej;
- 1.2. – Wysoka jakość usług mobilności pasażerskiej.

Oczekiwane efekty według opisywanego dokumentu stanowiąc będą m.in. wzrost udziału transportu zbiorowego w obsłudze transportowej regionu, spadek udziału podróży transportem indywidualnym i zmniejszenie liczby pojazdów transportu zbiorowego o konwencjonalnym napędzie oraz obniżenie średniej wieku taboru do organizacji kolejowych przewozów pasażerskich w regionie.

Wśród wskazanych działań w poszczególnych priorytetach wymieniono także działania dotyczące publicznego transportu autobusowego:

- 1.1.2. – Budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury miejskiego transportu zbiorowego;
- 1.1.3. – Budowa i przebudowa węzłów integracyjnych i przystanków;

---

<sup>12</sup> Program przyjęty uchwałą nr 842/381/22 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 30 sierpnia 2022 r., <https://strategia2030.pomorskie.eu/2022/08/31/regionalny-program-strategiczny-w-zakresie-mobilnosci-i-komunikacji-przyjety>, dostęp: 30.09.2024 r.

- 1.2.2. – Zakup taboru do organizacji regionalnych i wewnątrzpowiatowych przewozów drogowych i szynowych innych niż kolej;
- 1.2.4. – Zwiększenie atrakcyjności oferty transportu zbiorowego.

W ramach działania nr 1.1.2. w zakresie interwencji przewidziano m.in. budowę infrastruktury paliw alternatywnych do ładowania, w tym szybkiego ładowania pojazdów miejskiego transportu zbiorowego. W ramach działania nr 1.1.3. przewidziano natomiast m.in. budowę parkingów P&R i sieci buspasów oraz modernizację przystanków publicznego transportu zbiorowego.

Działanie nr 1.2.2. obejmuje interwencję w zakup i modernizację taboru autobusowego zero- lub niskoemisyjnego (pojazdy elektryczne, hybrydowe (spalinowo-elektryczne) lub wodorowe) oraz trolejbusów i tramwajów do przewozów pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym.

Działanie nr 1.2.4. obejmuje interwencję w zwiększenie częstotliwości kursowania i koordynację rozkładów jazdy oraz integrację systemową, w tym taryfowo-biletową.

Jako wskaźniki rezultatu wymieniono w Programie w szczególności:

- osiągnięcie w 2030 r. progu 50% udziału pojazdów nisko- i zeroemisyjnych w strukturze floty autobusowego transportu zbiorowego;
- zakup 160 autobusów, w tym 120 nisko- i zeroemisyjnych;
- budowę i przebudowę 45 obiektów P&R;
- uruchomienie 8 nowych punktów tankowania i ładowania pojazdów nisko- i zeroemisyjnych.

Dokument zawiera ponadto analizę scenariuszową dla trzech modeli: WA – dynamicznego rozwoju, WB – stabilnego rozwoju oraz WC – zachowawczego, z wyborem modelu WB. W przyjętych w modelu WB zasadach miejskiej polityki transportowej zakłada się wymianę taboru transportu miejskiego poprzez umiarkowany wzrost liczby pojazdów o wyższym standardzie EURO i umiarkowany spadek liczby pojazdów o niższym standardzie EURO. Przewiduje się także wprowadzanie ograniczeń ruchu samochodowego w strefach śródmiejskich największych miast, rozwój stacji tankowania wodoru, LNG/LPG i publicznych punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz upowszechnienie pojazdów bezemisyjnych we flocie pojazdów publicznych. Przewiduje się także obligatoryjne wdrażania w miejskich obszarach funkcjonalnych planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

„Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r.”<sup>13</sup> wyznaczyła trzy cele strategiczne oraz siedem priorytetowych obszarów współpracy.

---

<sup>13</sup> [www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty](http://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty), dostęp: 30.09.2024 r.

W ramach celu strategicznego „Zrównoważona przestrzeń” oraz priorytetowego obszaru „5. Transport”, w dokumencie ten wymieniono następujące cele tematyczne:

- 5.2. – Poprawa wewnętrznej dostępności transportowej oraz usprawnienie sieci transportu publicznego;
- 5.4. – Usprawnienie zarządzania oraz priorytetyzacja metropolitalnego transportu zbiorowego, multimodalnego oraz mobilności aktywnej.

Rozwinięciem opisanej wyżej strategii ogólnej jest „Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r.”<sup>14</sup> W dokumencie tym przedstawiono wizję systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego oraz w dwóch obszarach – zewnętrznym (A) i wewnętrznym (B) – i określono cele strategiczne.

Dla obszaru B sformułowano następujące cele strategiczne:

- B.1. – Poprawa sprawności sieci transportowych w OM;
- B.2. – Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym;
- B.3. – Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu.

Dla realizacji wymienionych celów strategicznych zdefiniowano sześć strategicznych programów współpracy, w tym w obszarze wewnętrznym B – cztery programy:

- nr 3 – Spójny i zrównoważony system transportowy OM;
- nr 4 – Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w OM;
- nr 5 – Aktywna mobilność w OM;
- nr 6 – Bezpieczny transport i mobilność w OM.

W ramach Programu nr 3 wymieniono cele szczegółowe, w tym:

- 3.2. – Rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego, a w nim m.in. zadania:
  - 3.2.5. Wspieranie zakupu niskoemisyjnych pojazdów transportu zbiorowego i budowy infrastruktury związanej z ich eksploatacją (tramwaje, trolejbusy, elektrobusy, ekologiczne autobusy, kolej elektryczna itp.);
  - 3.2.6. Wspieranie rozbudowy miejskiej sieci autobusowej, obejmujące wydzielanie pasów dla autobusów, przystanki, systemy informacji pasażerskiej, punkty doładowania baterii dla elektrobusów itp.;
- 3.4. – Budowa transportowych węzłów integracyjnych, a w nim w szczególności zadanie „3.4.1. Rozbudowa sieci węzłów integracyjnych wg przyjętych standardów” – obejmujące stacje: Kosakowo, Puck i Władysławowo oraz przystanki zintegrowane: Chałupy, Hel, Jastarnia, Jastarnia Wczasy, Jurata, Mrzezino, Swarzewo, Władysławowo Port i Żelistrzewo;

<sup>14</sup> [www.metropoliagdansk.pl/strategia-transportu-i-mobilnosci/stim-do-pobrania/](http://www.metropoliagdansk.pl/strategia-transportu-i-mobilnosci/stim-do-pobrania/) dostęp: 30.09.2024 r.

- 3.5. – Stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego, z zadaniem „3.5.1. Strefy ograniczonej dostępności dla samochodów”.

Program nr 4 dotyczy zwiększenia poziomu integracji transportu pasażerskiego, zwiększenia priorytetów dla transportu zbiorowego oraz planowania nowych linii i informacji pasażerskiej, a także integracji zarządzania ruchem drogowym.

Program nr 5 obejmuje zadania z zakresu edukacji ekologicznej, promowania aktywnej mobilności oraz monitorowania zachowań transportowych, a także dotyczące opracowania i wdrażania planów mobilności oraz rozwoju stref ruchu pieszego i rowerowego.

„Strategia Rozwoju Ponadlokalnego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030”<sup>15</sup> pełni funkcję Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w zakresie możliwości finansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.

Powiat Pucki należy do Związku ZIT i jest w całości objęty powyższą Strategią. Obejmuje ona w powiecie miasta (gminy o statusie miast) Hel i Puck oraz gminy: Jastarnia, Kosakowo i Władysławowo.

Strategia wyznaczyła cztery cele strategiczne, w tym cel „2. Sprawny transport”, a w nim cele operacyjne:

- 2.1. – Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców;
- 2.2. – Poprawa warunków mobilności aktywnej.

W ramach celu nr 2.1. określono następujące działania:

- 2.1.1. – Zapewnienie pasażerowi poczucia podróżowania w spójnym systemie transportu zbiorowego;
- 2.1.2. – Wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej w metropolii, w tym likwidowania „białych plam” transportowych i poprawy dostępności transportu szynowego;
- 2.1.3. – Promocja mobilności aktywnej i wsparcie rozbudowy sieci tras rowerowych i pieszych, w szczególności prowadzących do węzłów przesiadkowych;
- 2.1.4. – Wspieranie działań na rzecz zapewnienia wysokiego standardu pojazdów komunikacji zbiorowej.

Oczekiwanym rezultatem jest utworzenie na obrzeżach rdzenia metropolii węzłów integracyjnych z systemami Park & Ride oraz Bike & Ride – zapewniających dobrą dostępność transportu zbiorowego i współdzielonego, wyposażonych w infrastrukturę pozwalającą na pozostawienie roweru i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową. Obiekty te przyczynią się do zwiększenia udziału przejazdów środkami transportu zbiorowego.

---

<sup>15</sup> <https://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty>, dostęp: 30.09.2024 r.



W ramach celu przewiduje się realizację przedsięwzięcia „Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej na terenie metropolii”, dla którego lista projektów będzie ustalana uchwałami Związku ZIT.

Oczekiwanym rezultatem jest także spójny system metropolitalnych tras rowerowych łączących węzły przesiadkowe oraz obsługujących powiązania międzygminne.

Wyznaczone w ramach celu nr 2.2. działania to:

- 2.2.1. – Wdrożenie i rozwój roweru metropolitalnego;
- 2.2.2. – Wspólna polityka ograniczania ruchu samochodowego w centrach gmin, współpraca z zarządcami dróg w zakresie stosowania preferencji dla przejazdów zbiorowych oraz rowerów i pieszych;
- 2.2.3. – Poprawa bezpieczeństwa ruchu i dążenie do „wizji zero”;
- 2.2.4. – Realizacja kampanii informacyjnych promujących pożądane zachowania komunikacyjne (wykorzystanie komunikacji aktywnej).

Oczekiwanym rezultatem jest wdrożenie spójnych organizacji ruchu, rozbudowanie systemów ITS, rozdzielenie ruchu tranzytowego i lokalnego, wdrożenie systemu roweru metropolitalnego, a w rezultacie – osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego w obrębie metropolii.

W ramach działania nr 4.1.2. przewiduje się utworzenie komórki odpowiedzialnej za zbieranie, integrację i analizę danych transportowych oraz zwiększenie efektywności polityk transportowych i powołanie jednego organizatora transportu.

Program „Fundusze Europejskie dla Pomorskiego 2021-2027”<sup>16</sup> zawiera priorytety interwencji dotyczące wykorzystania środków pomocowych Unii Europejskiej z horyzontu finansowania 2021-2027.

Priorytet nr 3 „Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza” dotyczy realizacji celu szczegółowego określonego w art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia (UE) 2021/1058 „(viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej” i przeznaczony jest dla miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Środki pomocowe skierowane będą przede wszystkim na:

- rozwój infrastruktury transportu publicznego (węzły integrujące);
- rozwój linii autobusowych, trolejbusowych i tramwajowych;
- zakup taboru transportu publicznego – zeroemisyjnego i niskoemisyjnego spełniającego wymogi dla ekologicznie czystych pojazdów;

---

<sup>16</sup> <https://funduszeuepomorskie.pl/sites/default/files/2023/10/3836/Fundusze%20Europejskie%20dla%20Pomorza%202021-2027.pdf>, dostęp: 30.09.2024 r.

- rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych;
- cyfryzację transportu miejskiego;
- rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego.

Poza tym przewiduje się działania edukacyjne.

W ramach realizacji priorytetu przewiduje się zastosowanie instrumentu terytorialnego ZIT.

Priorytet nr 4 „Fundusze europejskie dla lepiej połączanego Pomorza” związany jest z realizacją celu szczegółowego określonego w art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia (UE) 2021/1058 „(ii) rozwój i udoskonalanie zrównoważonej, odpornej na zmiany klimatu, inteligentnej i intermodalnej mobilności na poziomie krajowym, regionalnym i lokalnym, w tym poprawę dostępu do TEN-T oraz mobilności transgranicznej” i przeznaczony został przede wszystkim na rzecz rozwoju mobilności regionalnej.

Dofinansowane będą przedsięwzięcia obejmujące rozwój infrastruktury drogowej dróg wojewódzkich oraz zakup taboru kolejowego dla przewozów o charakterze regionalnym, dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

„Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2016-2025”<sup>17</sup> określiła wizję i misję powiatu oraz cztery cele strategiczne i wyznaczone dla nich cele szczegółowe, a także zadania do wykonania.

Celem strategicznym jest m.in. „II. Poprawa dostępności komunikacyjnej Ziemi Puckiej”, którego efektem realizacji ma być zwiększona dostępność Ziemi Puckiej oraz jej integracja przestrzenna.

W ramach tego celu strategicznego określono trzy cele szczegółowe:

- 1. Poprawa zewnętrznej dostępności komunikacyjnej i transportowej Ziemi Puckiej;
- 2. Poprawa wewnętrznej dostępności komunikacyjnej obszaru Ziemi Puckiej;
- 3. Poprawa jakości komunikacji zbiorowej.

Zadania wymienione w celu szczegółowym nr 1 dotyczyły lobbowania na rzecz modernizacji bezpośrednich połączeń drogowych i kolejowych z Trójmiastem, realizacji dróg powiatowych oraz uruchomienia portu lotniczego Gdynia-Kosakowo.

Zadania szczegółowe wymienione w ramach celu szczegółowego nr 2 dotyczyły modernizacji infrastruktury drogowej, zwiększenia dostępności komunikacyjnej terenów turystycznych oraz tworzenia systemu tras rowerowych i tworzenia obwodnic miejscowości o dużym natężeniu ruchu. Wymienionym w ramach tego celu zadaniem jest także integracja komunikacji zbiorowej na całym obszarze.

<sup>17</sup> Strategia przyjęta uchwałą nr XIX/120/2016 Rady Powiatu Puckiego z dnia 13 kwietnia 2016 r.

W ramach celu szczegółowego nr 3 wskazano następujące zadania:

- modernizację i rozwój infrastruktury transportowej;
- wprowadzenie wahadłowego połączenia kolejowego Hel-Gdynia o wysokiej dostępności;
- integrację komunikacji zbiorowej z Trójmiastem z koordynacją działań przewoźników;
- optymalizację rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców.

„Strategia Rozwoju Gminy Miasta Puck na lata 2015-2025”<sup>18</sup> określiła wizję, misję i trzy cele strategiczne oraz w ramach każdego z nich cele operacyjne.

Jeden z celów strategicznych to „2. Zrównoważony rozwój przestrzenny”, w ramach którego wymieniono m.in. cele operacyjne:

- 2.2 – Poprawa dostępności komunikacyjnej i integralności multimodalnej;
- 2.3 – Modernizacja i włączanie w system infrastruktury komunikacyjnej: dróg, chodników i ścieżek rowerowych.

Obydwa cele operacyjne zgrupowane zostały w programie operacyjnym „Przestrzeń”. W ramach tego programu wymieniono planowaną inwestycję „Budowa węzła integracyjnego Puck”, która została zrealizowana jako przedsięwzięcie „Budowa węzła integracyjnego Puck wraz z trasami dojazdowymi”, ze wsparciem z Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020.

„Strategia Rozwoju Gminy Puck na lata 2022-2030”<sup>19</sup> zdefiniowała wizję i misję gminy oraz cele strategiczne w trzech wymiarach: społecznym, gospodarczym i przestrzennym, zaś w nich cele operacyjne i kierunki działań.

W celu strategicznym w wymiarze gospodarczym „Zrównoważony rozwój gospodarczy” zawarto trzy cele operacyjne, z których dla planu transportowego szczególne znaczenie mają cele „2.2. Wspieranie rozwoju turystyki” i „2.3. Kształtowanie sprawnej samorządowej polityki rozwoju”.

W celu strategicznym „Przestrzeń przyjazna mieszkańcom i turystom” także zawarto trzy cele operacyjne, w tym w szczególności cel „3.1. Zapewnienie dostępności terytorialnej wszystkim obszarom gminy”.

Jednym z kierunków działań w ramach celu operacyjnego nr 2.2. jest „Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych”. Oczekiwany rezultatem jest wzrost dostępności infrastruktury rekreacyjnej i potencjału turystycznego gminy oraz rozwój i modernizacja międzynarodowej trasy rowerowej EuroVelo 10/13.

<sup>18</sup> <https://miastopuck.pl/strategia-rozwoju-gminy-miasta-puck-2015-2025.html>, dostęp: 30.09.2024 r.

<sup>19</sup> Strategia przyjęta uchwałą nr XLIV/40/22 Rady Gminy Puck z dnia 31 marca 2022 r.

W ramach celu nr 2.3. wyznaczono kierunki działań, które stanowią m.in. „Współpraca z operatorami transportowymi w zakresie zwiększenia dostępności do komunikacji zbiorowej” oraz „Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej przy jej rozwoju”. Oczekiwanymi rezultatami działań są: wzrost mobilności mieszkańców, zwiększenie efektywności komunikacji zbiorowej, unowocześnienie infrastruktury towarzyszącej sieci kolejowej oraz integracja z regionalnym i krajowym systemem transportowym.

Kierunkami działań w ramach celu operacyjnego nr 3.1. są m.in. „Budowa i modernizacja dróg” oraz „Budowa i modernizacja ciągów pieszych”. Oczekiwanymi rezultatami są natomiast w szczególności: poprawa stopnia wewnętrznego i zewnętrznego skomunikowania gminy, rozwój systemu roweru metropolitalnego, zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz zwiększenie dostępności komunikacyjnej dla osób starszych i niepełnosprawnych.

„Strategia Rozwoju Gminy Władysławowo do 2030 roku”<sup>20</sup> określiła wizję miasta oraz cel główny i trzy cele strategiczne, a także 17 kierunków działań.

Cele strategiczne zdefiniowano następująco:

- 1. Stabilna gospodarka;
- 2. Funkcjonalna przestrzeń;
- 3. Zadowoleni mieszkańcy.

Wśród kierunków działań związanymi z transportem i mobilnością wymieniono:

- 7. Tworzenie warunków do rozwoju nowoczesnej i zrównoważonej mobilności;
- 8. Wprowadzenie rozwiązań sprzyjających pieszym i rowerzystom.

Jako przykładowe działania w ramach kierunku nr 7 wymieniono w Strategii:

- uspokojenie ruchu;
- wyeliminowanie ruchu tranzytowego z centrum Władysławowa;
- utworzenie systemu ITS, w tym informującego o miejscach parkingowych;
- zarządzanie miejscami parkingowymi;
- wspieranie budowy infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych;
- utworzenie węzła integracyjnego z parkingiem, odciążającego Półwysep Helski;
- wypracowanie platformy dialogu nad zmianą organizacji ruchu na Półwysep Helski;
- poprawę połączenia z układem transportowym metropolii.

Jako przykładowe działania w ramach kierunku nr 8 wymieniono: zapewnienie bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom, wprowadzenie nowej organizacji ruchu z kontrapasami dla

---

<sup>20</sup> [https://wladyslawowo.pl/cms/30546/strategia\\_rozwoju\\_gminy\\_wladyslawowo\\_do\\_2030\\_roku](https://wladyslawowo.pl/cms/30546/strategia_rozwoju_gminy_wladyslawowo_do_2030_roku), dostęp: 30.09.2024 r.

rowerzystów, a także rozwój oraz modernizację infrastruktury turystycznej w zakresie ścieżek rowerowych i tras pieszych.

### 2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne danego obszaru funkcjonalnego ma zasadniczy wpływ na możliwości zorganizowania dobrze działającego systemu transportu zbiorowego. Najbardziej efektywnie system będzie funkcjonować tam, gdzie występuje największa gęstość zaludnienia, a odległości pomiędzy źródłami i celami podróży są umiarkowane (rzędu 2-15 km). Zagospodarowanie przestrzenne determinuje popyt na usługi przewozowe w publicznym transporcie zbiorowym: zabudowa mieszkaniowa stanowi źródła większości przejazdów, a obiekty użyteczności publicznej, zakłady pracy i miejsca nauki oraz rekreacji, stanowią najistotniejsze cele. Znaczna część przejazdów odbywa się również pomiędzy celami ruchu tego samego typu, np. w ramach wykonywania zadań służbowych lub kiedy mieszkańcy danego obszaru przemieszczają się bezpośrednio pomiędzy miejscami zamieszkania swoimi a swoich znajomych.

Istotną determinantą zagospodarowania przestrzennego jest układ sieci komunikacyjnej, stanowiącej zbiór korytarzy transportowych, na których wykonywane są przewozy zarówno pasażerskie, jak i towarowe. Zaliczane są do nich: drogi kołowe, linie kolejowe, szlaki wodne, a w części przypadków również trasy połączeń lotniczych. Sieć drogowa najczęściej jest ściśle powiązana z elementami zagospodarowania przestrzennego i bezpośrednio wpływa na możliwości rozwoju danego obszaru. Planuje się ją w taki sposób, aby pomiędzy różnymi elementami systemu transportowego (obiektami) zapewniała możliwość efektywnego prowadzenia przewozów.

Obszar objęty planem transportowym znajduje się w województwie pomorskim, na Pobrzeżu Gdańskim i obejmuje mezoregiony: Pobrzeże Kaszubskie i Mierzeję Helską. Południową część obszaru Związku stanowi Pojezierze Wschodniopomorskie (mezoregion Pojezierze Kaszubskie). Obszar Związku położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, które stanowi rdzeń Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMG-G-S).

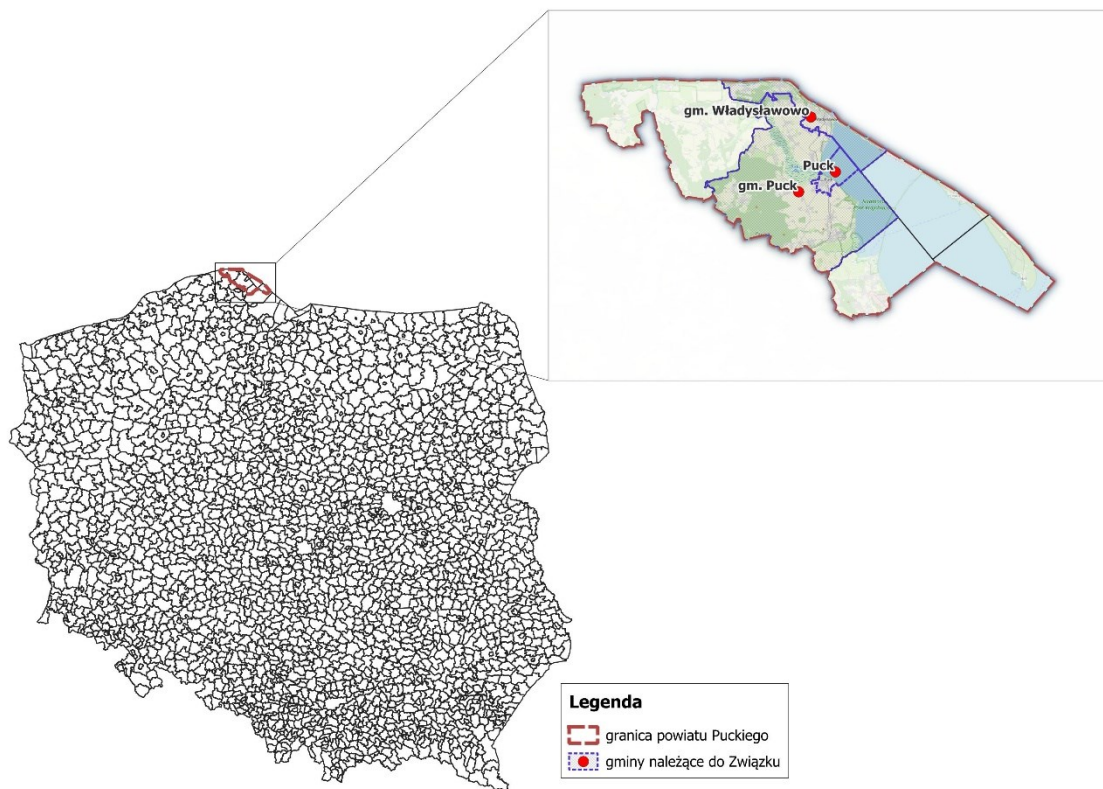
Zakres terytorialny niniejszego dokumentu obejmuje powiat pucki, gminę miejską Puck, gminę wiejską Puck oraz gminę miejsko-wiejską Władysławowo. Na rysunku 1 zaprezentowano lokalizację obszaru Związku na tle Polski.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. powierzchnia Związku – odpowiadająca powierzchni powiatu puckiego jako jego członka – wynosiła 868 km<sup>2</sup>, stanowiąc 4,4% powierzchni województwa pomorskiego. Obszar ten zamieszkiwały 91 664 osoby – 3,9% mieszkańców województwa pomorskiego. Gęstość zaludnienia wynosiła 106 osób/km<sup>2</sup>.

Powierzchnia gmin-członków Związku wynosiła 355 km<sup>2</sup>, stanowiąc 41% powierzchni powiatu puckiego, a liczba ludności tych gmin – 53 456 osób, stanowiących 58% mieszkańców

powiatu puckiego. Gęstość zaludnienia tych gmin była znacznie wyższa niż całego powiatu puckiego, gdyż wynosiła 151 osób/km<sup>2</sup>.

Cztery miasta na obszarze Związku (Hel, Jastarnia, Puck i Władysławowo) zamieszkiwało łącznie 25 088 osób, co oznacza współczynnik urbanizacji na poziomie 27,4%.



**Rys. 1. Lokalizacja obszaru Związku na tle Polski**

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 1 zaprezentowano zmiany demograficzne na obszarze powiatu puckiego – tożsamym z obszarem Związku – w latach 2013-2023.

Liczba mieszkańców powiatu puckiego w latach 2013-2023 wzrosła o 10 067 osób, tj. o 12,3%. Jednocześnie ze 143 do 106 os/km<sup>2</sup> zmalała gęstość zaludnienia, co wynikało ze wzrostu powierzchni powiatu wskutek włączenia od 2023 r. do obszaru tworzących go miast i gmin obrębów obejmujących wody wewnętrzne Zatoki Gdańskiej. Analogiczny wzrost powierzchni dotyczył również obszaru województwa pomorskiego.

Obszar Związku to typowy podmiejski obszar zurbanizowany o mocno zróżnicowanych funkcjach. Obok mieszkalnictwa i usług dla ludności jest to obszar turystyczny, aktywny głównie w sezonie letnim. Istotnym czynnikiem wpływającym na rozwój obszaru jest gospodarka



rybacka, z portami w Pucku i Władysławowie. Ta działalność jest jednak stopniowo ograniczana i przekształcana w usługi turystyczne.

**Tab. 1. Zmiany demograficzne na obszarze powiatu puckiego w latach 2013-2023**

Rok	Powierzchnia powiatu [km <sup>2</sup> ]	Powierzchnia województwa pomorskiego [km <sup>2</sup> ]	Udział w powierzchni województwa [%]	Liczba mieszkańców	Gęstość zaludnienia [os/km <sup>2</sup> ]
2013	572	18 310	3,1	81 597	143
2023	868	19 547	4,4	91 664	106

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z punktu widzenia urbanistycznego obszar Związku charakteryzuje zabudowa jednorodzinna i pensjonatowa, także hotelowa. Jest to więc teren jednorodny pod względem generowania ruchu osób, przy czym występują dwa obszary koncentracji przyciągające większość ruchu generowanego z obszaru Związku: Trójmiasto (Związek bezpośrednio graniczy z Gdynią) – jako centrum obszaru metropolitalnego oraz wybrzeże bałtyckie – jako koncentracja usług turystycznych.

Czynnikiem pozytywnie wpływającym na potencjał rozwoju społeczno-gospodarczego gmin tworzących Związek jest jego położenie w bezpośredniej bliskości rdzenia OMG-G-S. Położenie Związku sprawia, że znaczna część przejazdów jego mieszkańców koncentruje się w kierunku do/z Trójmiasta, które stanowi istotne miejsce pracy i nauki dla jego mieszkańców. Miasto Puck, gmina Puck oraz gmina Władysławowo zostały zakwalifikowane jako ośrodki stanowiące strefę funkcjonalną obszaru metropolitalnego<sup>21</sup> – znajdujące się w bezpośrednim oddziaływaniu rdzenia metropolii.

#### 2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Czynnikami mającymi decydujący wpływ na kształt potrzeb transportowych i międzygałęziowy podział zadań przewozowych na danym obszarze są:

- liczba mieszkańców;
- struktura wiekowa ludności;
- liczba osób aktywnych zawodowo;
- liczba uczniów i studentów;
- stopień zmotoryzowania ludności.

<sup>21</sup> „Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030”, Gdańsk, 2016 r., s. 11.

W tabeli 2 przedstawiono liczbę ludności w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek w latach 2016-2023.

**Tab. 2. Liczba ludności w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek w latach 2016-2023**

JST	Rok							
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
powiat pucki*	83 752	84 687	85 726	86 684	89 493	90 329	90 942	91 664
m. Puck	11 303	11 265	11 241	11 241	10 902	10 787	10 644	10 463
gm. Puck	25 712	26 018	26 374	26 699	27 593	28 006	28 336	28 695
gm. Władysławowo	15 451	15 482	15 438	15 388	14 781	14 681	14 463	14 298

\* – liczba ludności obejmuje także mieszkańców gmin, które nie są członkami Związku

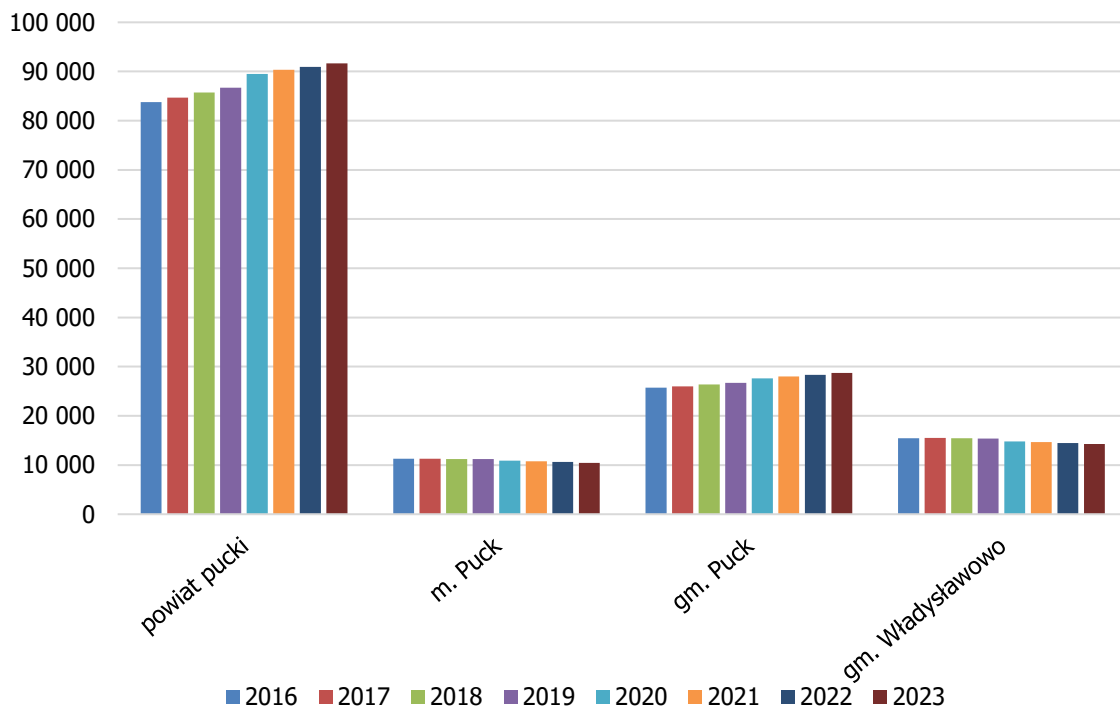
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W analizowanym okresie w powiecie puckim nastąpił wzrost liczby mieszkańców o 7 912 osób, tj. o 9,4%. Wśród gmin tworzących Związek tylko w gminie wiejskiej Puck odnotowano wzrost liczby ludności – o 2 983 osoby, stanowiące aż 11,6%. W pozostałych jednostkach odnotowano spadek liczby ludności, największy w gminie Władysławowo – o 1 153 osoby (7,5%).

Na rysunku 2 zaprezentowano liczbę ludności w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek w latach 2016-2023.

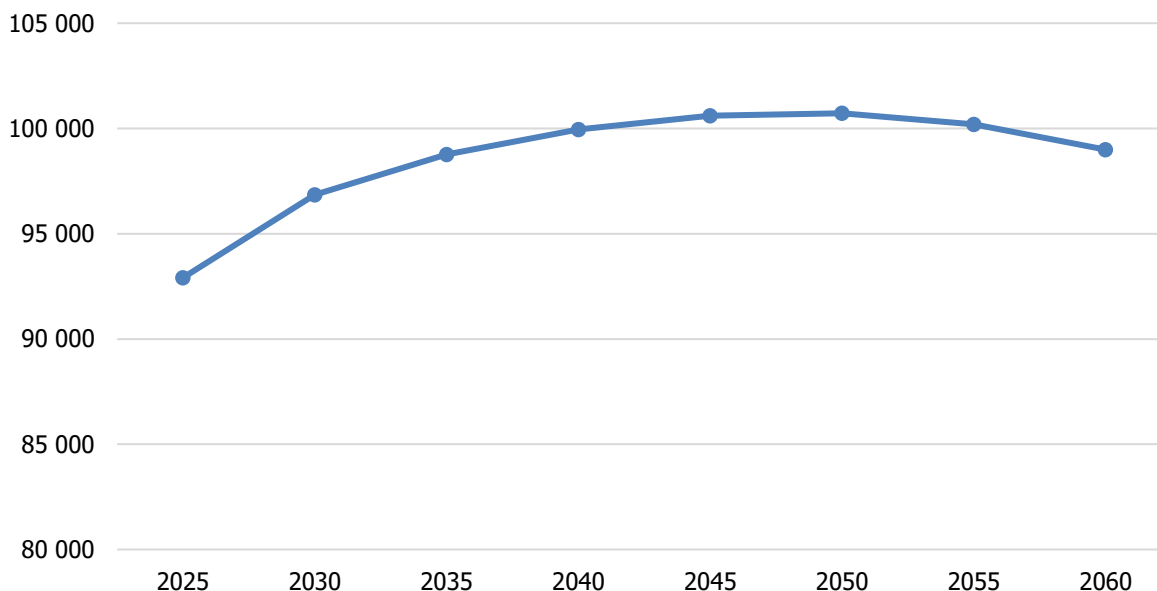
Prognozy demograficzne dla powiatu puckiego zakładają bardzo korzystną sytuację – wzrost liczby mieszkańców w latach 2025-2060, co zaprezentowano na rysunku 3.

Analiza struktury wiekowej ludności zamieszkującej obszar Związku (stan na dzień 31 grudnia 2023 r.) wskazuje, że 21,7% mieszkańców było w wieku przedprodukcyjnym (0-17 lat), 59,8% – w wieku produkcyjnym (17-64 dla mężczyzn i 17-59 dla kobiet), zaś pozostałe 18,8% stanowili mieszkańcy w wieku poprodukcyjnym (65+ dla mężczyzn i 60+ dla kobiet). Porównanie tych wartości do średnich dla Polski (odpowiednio: 18, 59 i 23%) wskazuje, że ludność obszaru Związku na tle kraju charakteryzowała się mniejszym udziałem osób w wieku poprodukcyjnym oraz większym udziałem osób w wieku przedprodukcyjnym i produkcyjnym. Porównanie struktury wiekowej ludności w 2023 r. do struktury wiekowej ludności w 2016 r. zaprezentowane w tabeli 3, wskazuje na wzrost udziału osób w wieku poprodukcyjnym oraz na spadek udziału osób w wieku produkcyjnym.



**Rys. 2. Liczba ludności w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek w latach 2016-2023**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.



**Rys. 3. Prognozowana liczba osób zamieszkujących powiat pucki w latach 2025-2060**

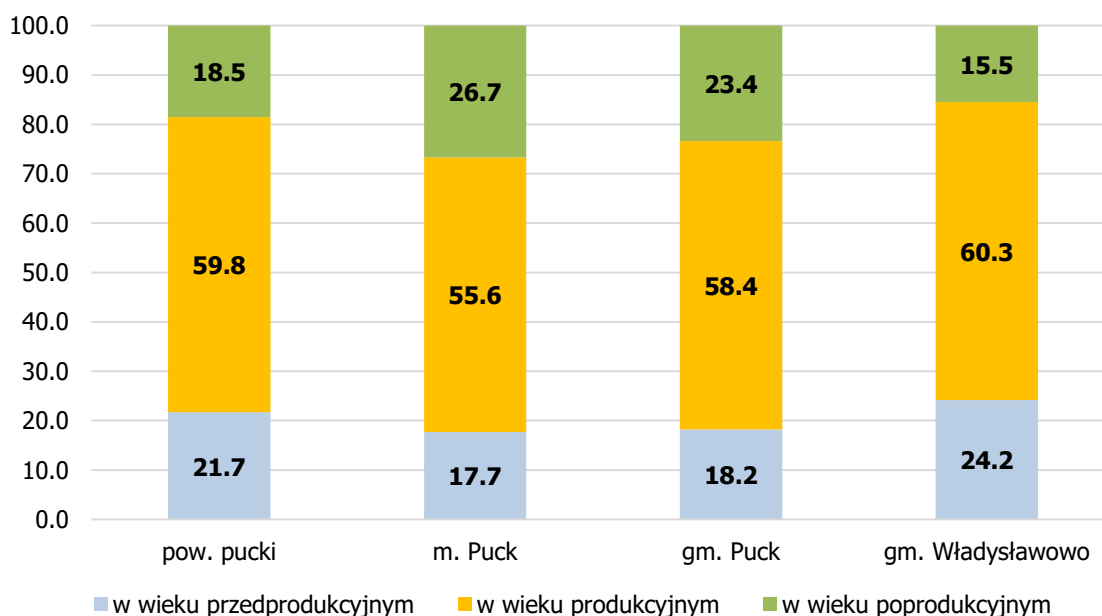
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

**Tab. 3. Porównanie struktury wiekowej ludności według ekonomicznych grup wieku zamieszkujących powiat pucki w 2016 i w 2023 r.**

Wiek	Rok				Zmiana udziału
	2016		2023		2023-2016 [punkty procentowe]
	liczba osób	udział [%]	liczba osób	udział [%]	
przedprodukcyjny	18 147	21,7	19 857	21,7	0,0
produkcyjny	52 522	62,7	54 815	59,8	-2,9
poprodukcyjny	13 083	15,6	16 992	18,8	+3,2

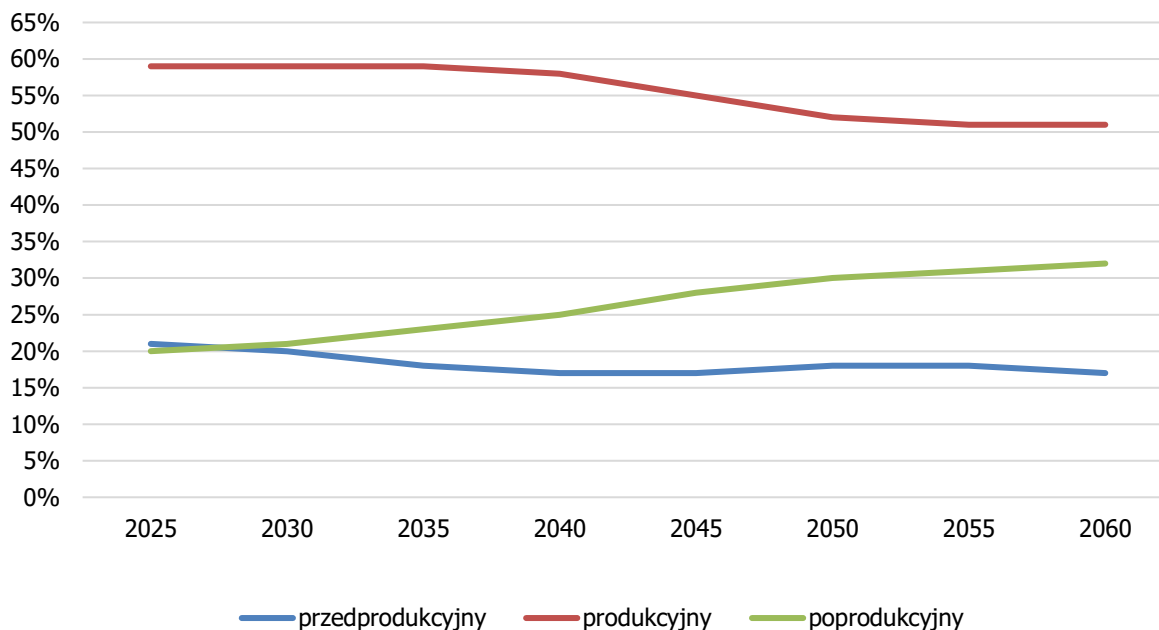
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na rysunku 4 przedstawiono strukturę wiekową ludności według ekonomicznych grup wieku w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek – stan na dzień 31 grudnia 2023 r. Z kolei na rysunku 5 zaprezentowano prognozowaną strukturę mieszkańców powiatu puckiego według ekonomicznych grup wieku.



**Rys. 4. Struktura wiekowa ludności według ekonomicznych grup wieku w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek – stan na 31 grudnia 2023 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.



**Rys. 5. Prognozowana struktura wiekowa ludności według ekonomicznych grup wieku zamieszkujących powiat pucki w latach 2025-2060**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane dla powiatu puckiego wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego. Dane te zaprezentowano w tabeli 4.

**Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie puckim – porównanie 2012 i 2022 r.**

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2012	2022	Wzrost (2022/2012) [%]
Pojazdy samochodowe i ciągniki	49 765	73 273	<b>147,2</b>
– w tym: samochody osobowe	38 767	57 020	<b>147,1</b>
Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców	616	806	<b>130,7</b>
– w tym: samochody osobowe /1 000 mieszkańców	480	627	<b>130,6</b>

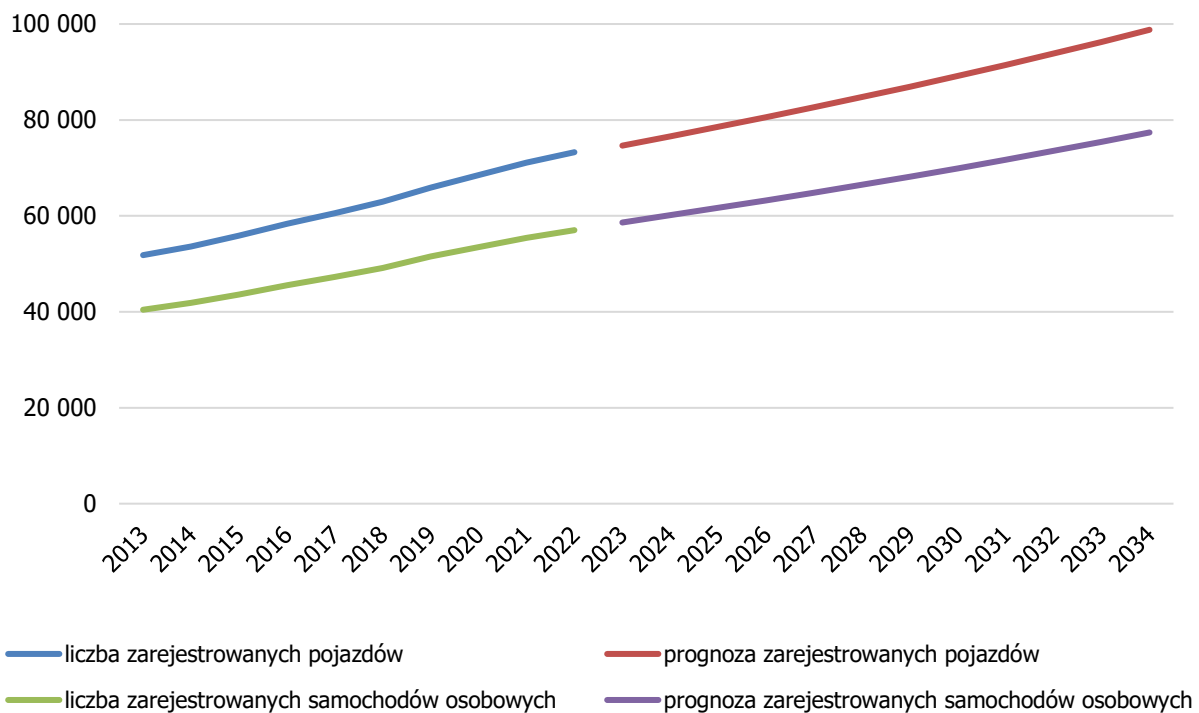
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2022 r. w powiecie puckim były zarejestrowane 73 273 pojazdy samochodowe i ciągniki, w tym 57 020 samochodów osobowych. Wskaźnik

motoryzacji to 806 pojazdów i jednocześnie 627 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców, był więc niższy od wskaźnika motoryzacyjnego dla Polski i województwa pomorskiego, które w tym samym okresie – wg danych GUS – ukształtowały się na poziomie odpowiednio 923 i 866 pojazdów oraz 701 i 677 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Według danych GUS na dzień 31 grudnia 2022 r., w powiecie puckim dominującym rodzajem paliwa stosowanym w samochodach osobowych była benzyna, którą zasilano 24 984 takie pojazdy (43,8% ogółu samochodów osobowych). Olej napędowy wykorzystywało 20 910 samochodów (36,7%), LPG – 6 609 (11,6%), a inne rodzaje paliwa – 4 517 (7,9%). W okresie ostatnich 10 lat największe wzrosty odnotowano w kategorii pojazdów zasilanych olejem napędowym oraz pozostałych, do których zaliczane są także pojazdy z napędem elektrycznym.

Liczbę pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w latach 2013-2022 oraz ich prognozę na lata 2023-2034, przedstawiono na rysunku 6.



**Rys. 6. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu puckiego do 2034 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W kategorii autobusów, jak wynika z danych przekazanych przez Starostwo Powiatowe w Pucku – aktualnych na dzień 14 listopada 2024 r., na ogólną liczbę 606 zarejestrowanych



autobusów niemal wszystkie (605) zasilane były olejem napędowym, a tylko 1 figurował w ewidencji jako posiadający rodzaj paliwa „inne (nieustalone)”. W powiecie puckim nie zostały więc zarejestrowane żadne autobusy elektryczne ani wodorowe, ani też zasilane gazem.

Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który wskutek tego nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać dochody mieszkańców pozwalające na nabycie i utrzymywanie samochodu osobowego oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się pomiędzy źródłem a celem podróży przy użyciu tego środka transportu.

Przygotowana dla powiatu puckiego prognoza liczby samochodów osobowych zakłada jej wzrost do 92,9 tys. w 2025 r., do 96,9 tys. w 2030 r. i do 98,8 tys. w 2035 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w tych latach odpowiednio o: 5,9, 15,1 i aż 28,2% w stosunku do 2022 r.<sup>22</sup>

Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych zawiera także te pojazdy, które nie były użytkowane, nie podlegały badaniom technicznym i nie były ubezpieczone. Przeprowadzona w połowie 2024 r. akcja wykreślenia z rejestrów takich pojazdów, w przyszłości wpłynie na zmniejszenie ich ogólnej liczby oraz obniżenie wskaźników motoryzacji. Nie zmieni jednak występujących tendencji wzrostowych.

Zasadnicza zmiana prognozowana jest w kwestii stosowanych paliw. Z uwagi na dynamicznie rozwijający się segment pojazdów z napędem hybrydowym i elektrycznym, będą one sukcesywnie zastępować samochody z napędem konwencjonalnym, choć różne generacje samochodów zasilanych benzyną i olejem napędowym z pewnością również będą obecne na drogach powiatu. W skali kraju zauważalne jest odchodzenie od silników wysokoprężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one wciąż dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.

## **2.5. Dostęp do infrastruktury transportowej na obszarze planu**

Na infrastrukturę transportową obszaru Związku składają się drogi publiczne, miejsca parkingowe, obiekty i urządzenia związane z publicznym transportem zbiorowym, infrastruktura kolejowa (w tym obiekty dworcowe i techniczne, drogi szynowe, urządzenia sterowania ruchem) oraz infrastruktura rowerowa.

Pomimo że obszar powiatu puckiego, tj. Związku, leży w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta – stanowiącego ważny węzeł drogowy – przez jego obszar nie przebiegają żadne drogi krajowe.

---

<sup>22</sup> Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Najważniejszymi szlakami komunikacji drogowej, tworzącymi kręgosłup drogowy powiatu, są:

- drogi wojewódzkie nr 213, 215, 216 i 218;
- drogi powiatowe nr 1440G i 1514G.

Dla dostępności komunikacyjnej zasadniczą rolę odgrywa droga wojewódzka nr 216, jako oś głównego ciężenia ruchowego z Trójmiasta do Helu, którą cechuje silne, sezonowe zróżnicowanie natężenia ruchu. Brak odpowiedniej przepustowości drogi wojewódzkiej nr 216 jest jednym z poważnych hamulców rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru Związku.

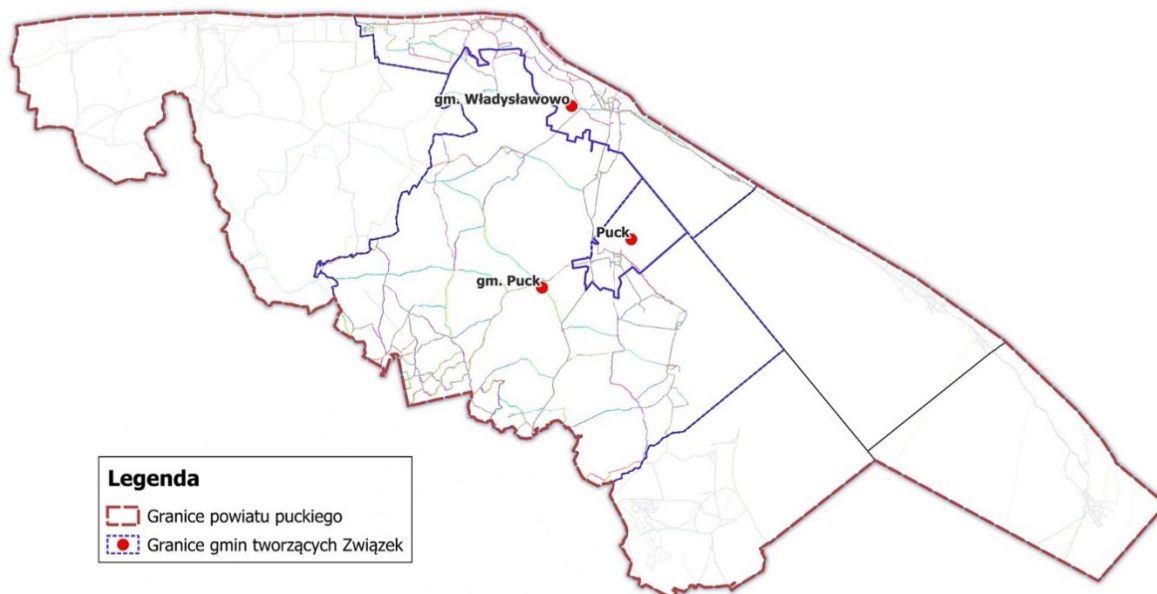
Drogi powiatowe tworzą sieć korytarzy tranzytowych, łącząc obszary gmin z systemem dróg krajowych. Drogi gminne natomiast pełnią rolę szlaków drogowych, decydujących o zintegrowaniu układu terytorialnego gmin i ich funkcjonowaniu. Sieć dróg gminnych zapewnia połączenia z każdą miejscowością, pomimo że pewna część z nich nie posiada nawierzchni utwardzonej. Podstawowy układ komunikacyjny uzupełniają ogólnodostępne drogi wewnętrzne i lokalne, które pełnią rolę dojazdową dla obsługi terenów przyległych.

Według danych GUS, na dzień 31 grudnia 2023 r., na obszarze powiatu puckiego, łącznie z obszarem Związku, znajdowało się:

- 136,1 km dróg gminnych o nawierzchni gruntowej;
- 345,5 km dróg gminnych o nawierzchni twardej (w tym 273,0 km o nawierzchni twardej ulepszonej);
- 11,4 km dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej;
- 179,8 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej (w tym 179,8 km o nawierzchni twardej ulepszonej).

Główną sieć drogową na obszarze powiatu puckiego zaprezentowano na rysunku 7.

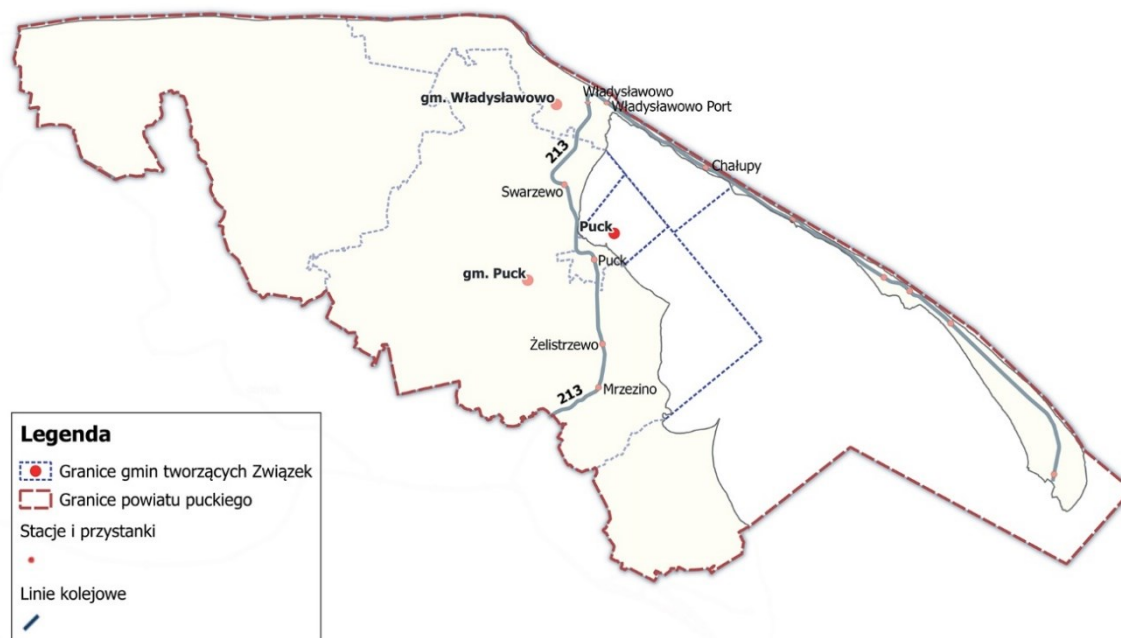
Przez teren Związku przebiega tylko jedna linia kolejowa, nr 213 Reda – Hel, o długości ok. 61,5 km, którą charakteryzuje wysoka sezonowa zmienność podaży usług kolejowych. Linia ta została zmodernizowana z wykorzystaniem funduszy w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. W okresie letnim na linii nr 213 uruchamiane są dodatkowe połączenia kolejowe, które stanowią dobrą alternatywę dla transportu drogowego.



**Rys. 7. Główna sieć drogowa na obszarze powiatu puckiego**

Źródło: opracowanie własne.

Na rysunku 8 zaprezentowano sieć linii kolejowych na obszarze powiatu puckiego.



**Rys. 8. Sieć linii kolejowych na obszarze Związku**

Źródło: opracowanie własne.

## 2.6. Czynniki gospodarcze

Obecność i lokalizacja większych zakładów pracy oraz sytuacja ekonomiczna społeczeństwa zamieszkującego dany obszar, stanowią istotne determinanty potrzeb przewozowych.

Na tle Polski i pozostałej części województwa pomorskiego, obszar objęty niniejszym planem transportowym charakteryzuje się wyższą stopą bezrobocia.

W tabeli 5 zestawiono dane gospodarcze publikowane przez GUS dla poszczególnych gmin tworzących Związek.

**Tab. 5. Dane gospodarcze publikowane przez GUS dla gmin wchodzących w skład Związku – stan na 31 grudnia 2023 r.**

Parametr	Gmina		
	m. Puck	Puck (wiejska)	Władysławowo
Bezrobocie rejestrowane [%]	5,8	5,8	5,8
Przeciętne wynagrodzenie miesięczne brutto [PLN]	6 686,91	6 686,91	6 686,91
Liczba aktywnych zawodowo, wyjeżdżających do innych gmin	1 614	5 662	2 191
Liczba aktywnych zawodowo, przyjeżdżających z innych gmin	2 703	2 004	2 350
Liczba podmiotów gospodarki narodowej, w tym:	<b>1 597</b>	<b>3 160</b>	<b>4 239</b>
▪ rolnictwie, leśnictwie, łowiectwie i rybactwie	9	59	69
▪ przemyśle i budownictwie	317	1 163	366
▪ pozostała działalność	1 271	1 938	3 804
Liczba mikroprzedsiębiorstw (do 9 zatrudnionych)	1 528	3 081	4 195
Liczba małych przedsiębiorstw (od 10 do 49 zatrudnionych)	53	70	33
Liczba średnich przedsiębiorstw (od 50 do 249 zatrudnionych)	16	8	9
Liczba dużych przedsiębiorstw (od 250 do 1 000 i więcej zatrudnionych)	0	1	2

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.09.2024 r.

Jak wynika z tabeli 5, w gminie Puck zdecydowanie więcej mieszkańców wyjeżdżało poza swoją gminę w celach pracy, niż do niej przyjeżdżało. W mieście Pucku i w gminie Władysławowo więcej było osób przyjeżdżających w celach pracy niż wyjeżdżających w tym celu poza obie te gminy.

Sytuację gospodarczą całego powiatu puckiego na dzień 31 grudnia 2023 r. charakteryzowały następujące dane:

- bezrobocie rejestrowane – 5,8%;
- przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto – 6 686,91 zł;
- udział aktywnych zawodowo mieszkańców zatrudnionych w sektorze rolniczym (rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo) – 2,1%;
- udział aktywnych zawodowo mieszkańców zatrudnionych w przemyśle i budownictwie – 19,8%;
- udział aktywnych zawodowo mieszkańców zatrudnionych w pozostałych rodzajach działalności – 78,1%;
- liczba podmiotów gospodarki narodowej – 15 754;
  - w tym: mikroprzedsiębiorstw (do 9 zatrudnionych) – 15 447;
  - w tym: małych przedsiębiorstw (10-49 zatrudnionych) – 252;
  - w tym: średnich przedsiębiorstw (50-249 zatrudnionych) – 52;
  - w tym: dużych przedsiębiorstw (250-999 zatrudnionych) – 3.

Wskaźniki gospodarcze dla samego powiatu puckiego i gmin wchodzących w skład związku powiatowo-gminnego były mniej korzystne niż dla większości rejonów Polski i dla województwa pomorskiego, ale należy podkreślić odmienną sytuację Trójmiasta w tym zakresie – położonego w odległości akceptowalnej dla części mieszkańców Związku przy dojazdach do pracy.

Dystans ten kształtuje się na poziomie około 30-40 km (do Gdyni), co przekłada się na czas dojazdu w jedną stronę już od ok. 40 minut. Ponadto Puck i Władysławowo dysponują atrakcyjnym połączeniem kolejowym z Gdynią. Dojazd koleją z Władysławowa do centrum Gdyni zajmuje 47-50 minut. Ze względu na zatory drogowe w samym Trójmieście i na wlotach do niego, czas dojazdu pociągiem w tej relacji jest bardziej atrakcyjny niż czas dojazdu samochodem osobowym. Trzeba jednak uwzględnić fakt, że obszar objęty planem transportowym w dużej mierze charakteryzuje się rozproszoną zabudową, sprzyjającą użytkowaniu motoryzacji indywidualnej. Ponadto obszar Związku stanowi rejon turystyczny, z licznymi walorami przyrodniczymi, który w kontekście dominacji krajobrazów przekształconych przez przemysł i urbanizację w innych rejonach kraju, są atrakcyjnym obszarem wypoczynku, generującym bardzo duży ruch sezonowy.

Powiat pucki w 2024 r. w kontekście gospodarczym, podobnie jak reszta kraju, odczuwa negatywne skutki wysokiej inflacji, spadku realnej siły nabywczej mieszkańców, a także wysokich cen, w tym również nośników energii. Niekorzystna sytuacja gospodarcza jest następstwem przede wszystkim ogólnoswiatowych następstw wychodzenia z kryzysu wywołanego przez pandemię COVID-19 i agresję Federacji Rosyjskiej na Ukrainę.

## 2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Gdańsku, zgodnie z art. 89 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 54 ze zm.) dokonuje cyklicznej, corocznej oceny poziomów substancji w powietrzu za rok poprzedni w danej strefie, klasyfikując przy tym odrębnie dla każdej substancji odrębnie poszczególne strefy.

Roczna ocena jakości powietrza dokonywana jest w stosunku do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 11 grudnia 2020 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2020 r. poz. 2279). Na liście substancji ocenianych w celu ochrony zdrowia ludzi znajdują się: tlenek węgla (CO), dwutlenek azotu (NO<sub>2</sub>), ozon (O<sub>3</sub>), pył PM10, pył PM2,5, dwutlenek siarki (SO<sub>2</sub>), benzo(a)piren w pyłe PM10 i benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>), a także poziom metali ciężkich w pyłe PM10, tj. ołowiu (Pb), arsenu (As), kadmu (Cd) i niklu (Ni). Na liście substancji ocenianych w celu ochrony roślin uwzględnia się natomiast: ozon (O<sub>3</sub>), tlenki azotu (NO<sub>x</sub>) oraz dwutlenek siarki (SO<sub>2</sub>).

W województwie pomorskim oceny jakości powietrza dokonuje się dla dwóch stref: aglomeracji trójmiejskiej oraz pozostałej części województwa – strefy pomorskiej (PL2202), do której należy obszar Związku.

Główny i Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska dokonują klasyfikacji stref dla każdego zanieczyszczenia oddzielnie – na podstawie jego stężeń w rejonach, gdzie są one najwyższe. Strefa może być zaliczona do klasy A, w której poziom stężeń zanieczyszczenia nie przekracza poziomu dopuszczalnego lub do klasy C, w której przekroczony jest poziom dopuszczalny stężeń zanieczyszczenia. Zaliczenie danego obszaru do klasy C nie oznacza konieczności podjęcia działań dla całego obszaru, lecz jedynie dla rejonów, gdzie wystąpiły przekroczenia i dla tych zanieczyszczeń, dla których odnotowano przekroczenia.

W tabeli 6 zamieszczono informacje o klasyfikacji zanieczyszczeń powietrza strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz strefy aglomeracji trójmiejskiej).



**Tab. 6. Klasyfikacja strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz strefy aglomeracji trójmiejskiej) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza**

Substancja	Klasa	Poziom stężenie zanieczyszczeń
Dwutlenek siarki	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Dwutlenek azotu	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Pył zawieszony PM2,5	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ołów w pyle PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzen	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Tlenek węgla	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Arsen w pyle PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Benzo(a)piren w pyle PM10	C	przekraczający poziom dopuszczalny
Kadm w pyle PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Nikiel w pyle PM10	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
Ozon	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego

Źródło: „Roczna Ocena Jakości Powietrza w Województwie Pomorskim – raport wojewódzki za 2023 r.”.

Jak wynika z tabeli 6, w strefie PL2202 w 2023 r. zanieczyszczenia powietrza większością badanych substancji szkodliwych nie przekroczyły poziomu dopuszczalnego, jedyne przekroczenie dotyczyło benzo(a)pirenu w pyle PM10.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w województwie pomorskim oraz w gminach tworzących Związek, są zdarzenia spowodowane działalnością człowieka.

Emisję zanieczyszczeń do powietrza można podzielić na:

- punktową – z zakładów przemysłowych, energetycznych i komunalnych, w których emisja występuje miejscowo głównie z procesów spalania oraz technologicznych;
- powierzchniową – komunalno-bytową – z obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej z rozproszonymi indywidualnymi źródłami ciepła;
- liniową – z transportu drogowego i kolejowego;
- ze źródeł rolniczych – z upraw polowych i hodowli zwierząt;
- niezorganizowaną – wynikającą z prac budowlano-remontowych, wysypisk itp.

Wpływ na stężenie zanieczyszczeń w powietrzu mają też zjawiska meteorologiczne, w tym inwersja termiczna, która wpływa na kumulowanie się zanieczyszczeń w dolnej, przy powierzchniowej warstwie atmosfery. Innymi zjawiskami są opady oraz prędkość wiatru i występowanie gwałtownych podmuchów, zwiększających stężenie pyłu.

Na wielkość emisji punktowej oraz powierzchniowej istotnie wpływają lokalne warunki meteorologiczne, wydajność źródeł emisji zanieczyszczeń oraz sprawność zainstalowanych instalacji oczyszczających.

Istotną rolę odgrywa przede wszystkim średniodobowa temperatura zewnętrzna powietrza. W miesiącach jesienno-zimowych każdego roku, przy jej spadku obserwuje się znaczny wzrost emisji zanieczyszczeń. Wzrost ten wynika z intensywniejszej eksploatacji pieców grzewczych w gospodarstwach domowych, które są głównym emitentem zanieczyszczeń tzw. niskiej emisji, czyli zachodzącej na wysokości mniejszej niż 40 m nad poziomem ziemi. W procesach spalania w gospodarstwach domowych największy wpływ na poziom emisji ma rodzaj stosowanego paliwa, konstrukcja pieca oraz odpowiedni dobór parametrów spalania. Największą emisją charakteryzują się niskiej klasy piece na paliwo stałe. Powodem znaczącej niskiej emisji są także silniki spalinowe, zwłaszcza podczas krótkich tras przejazdu. Okresowe wzrosty zanieczyszczeń wynikają także z użytkowania silników spalinowych, napędzających większość eksploatowanych pojazdów. W okresie jesienno-zimowym, w niskiej temperaturze, emitują one więcej zanieczyszczeń – ze względu na konieczność stosowania bogatszej mieszanki oraz intensywniej zachodzące spalanie niecałkowite.

Wielkość emisji z transportu zależy przede wszystkim od liczby pojazdów spalinowych oraz rodzaju zastosowanego napędu. Wielkość emisji z pojedynczego pojazdu zależy od ilości i rodzaju spalanego paliwa oraz zastosowanych rozwiązań technicznych (katalizatory, dodatek AdBlue stosowany w katalizatorach SCR, filtry cząstek stałych DPF). Emisja zanieczyszczeń przez pojazdy spalinowe ograniczana jest poprzez wprowadzanie od 1993 r. coraz wyższych norm czystości spalin EURO, wymaganych dla nowych pojazdów.

W tabeli 7 przedstawiono europejskie normy maksymalnych emisji spalin dla ciężkich pojazdów użytkowych, obsługujących m.in. drogowy publiczny transport zbiorowy.

W ramach planowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, współczesne wymagania nakładają obowiązek analizowania działalności przewozowej w ruchu pasażerskim również pod kątem jej uciążliwości dla środowiska naturalnego. Od ponad 30 lat funkcjonują europejskie normy w zakresie dopuszczalnych emisji zanieczyszczeń przez kolejne generacje pojazdów, które są coraz bardziej restrykcyjne i nie ulega wątpliwości, że w ujęciu ekologicznym spełniają swoją rolę. Oprócz zanieczyszczeń różnymi substancjami, pojazdy drogowe emitują również niekorzystny hałas i drgania. Szczególnie ten pierwszy ma duże znaczenie w przestrzeniach miejskich, w których akustyka wąskich ulic z wysoką zabudową stwarza odpowiednie warunki akustyczne dla wzmacniania fal dźwiękowych, nasilając uciążliwość hałasu.

O ile co do zasady, autobusy są głośniejsze od samochodów osobowych i jednostkowo emitują więcej zanieczyszczeń, to ze względu na swoją zdolność przewozową, w przeliczeniu na jednego pasażera są zdecydowanie lepszym rozwiązaniem w kontekście ekologii w niektórych sytuacjach, np. w godzinach szczytu przewozowego, ograniczając emisję zanieczyszczeń nawet o rząd wielkości względem transportu indywidualnego. Pokazuje to, iż dobrze zaplanowana oferta przewozowa nie tylko może sprostać coraz wyższym wymaganiom pasażerów, ale także będzie ekonomiczna i znacznie korzystniejsza pod względem ekologicznym.

**Tab. 7. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla**

Norma	Emisja [g/kWh]				Emisja [m <sup>-1</sup> ]
	CO (tlenek węgla)	HC (węglowodory)	NOx (tlenki azotu)	PM (masa cząstek stałych)	Cząstki stałe
EURO I	4,5	1,1	8,0	0,612/0,36	-
EURO II	4,0	1,1	7,0	0,25/0,15	-
EURO III	2,1	0,66	5,0	0,10/0,13	0,8
EURO IV	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
EURO V	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
EURO VI	1,5	0,13	0,4	0,01	-

Źródło: [www.transportpolicy.net/stadard/eu-heavy-duty-emissions](http://www.transportpolicy.net/stadard/eu-heavy-duty-emissions), dostęp: 30.09.2024 r.

Problemem krajowego sektora energetycznego jest pozyskiwanie zdecydowanej większości energii elektrycznej ze źródeł kopalnych, zwłaszcza z węgla kamiennego. Plany rządowe zakładają sukcesywne odchodzenie od tego rozwiązania na rzecz energii odnawialnej i jądrowej. Nowoczesne reaktory jądrowe są konstrukcjami o wielu poziomach zabezpieczeń i mającymi mniejszy wpływ na środowisko naturalne od bloków energetycznych elektrowni konwencjonalnych. Przynajmniej jednak wydajność paliwa zawierającego wzbogacony uran jest o kilka rzędów wielkości wyższa niż powszechnie stosowanego w Polsce węgla kamiennego. Stąd wniosek, że w przyszłości pojazdy o napędzie zeroemisyjnym, w tym również autobusy wykorzystywane w publicznym transporcie zbiorowym na drogach powiatu puckiego, będą mniej uciążliwe dla środowiska naturalnego, nie tylko w miejscu ich kursowania, ale także tam, gdzie produkowana będzie energia niezbędna do ich zasilania.

Obszar objęty planem transportowym charakteryzuje się wysokimi walorami przyrodniczymi z bogactwem flory i fauny. Część obszarów podlega ochronie prawnej, za sprawą utworzonych rezerwatów przyrody. Na obszarze Związku największe znaczenie ma Nadmorski Park

Krajobrazowy, którego ponad połowa powierzchni to wody Zatoki Puckiej. Ochronie przyrody w tej części kraju sprzyja stosunkowo niska gęstość zaludnienia i jego rozproszenie, a także brak dużych zakładów przemysłowych.

W ramach działalności na rzecz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne, również w przewozach pasażerskich na obszarze objętym planem transportowym, wprowadzane są do eksploatacji coraz nowocześniejsze pojazdy, spełniające bardziej restrykcyjne normy emisji zanieczyszczeń.

Według stanu na dzień 30 września 2024 r., usługi przewozowe na 16 liniach użyteczności publicznej organizowanych przez Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej świadczył tylko jeden operator – PKS Gdynia SA z siedzibą w Gdyni.

PKS Gdynia SA dysponowała flotą 146 pojazdów, które mogła wykorzystywać do realizacji przewozów na liniach organizowanych przez Związek. Wszystkie autobusy były wyposażone w silniki spalinowe zasilane olejem napędowym. Tabor posiadany przez PKS Gdynia SA jest zróżnicowany wiekowo, jednak relatywnie wysłużony. Średnia wieku obliczona dla wszystkich 146 autobusów we flocie tego operatora, według stanu na dzień 30 września 2024 r., wynosiła ponad 25 lat. Najmłodsze pojazdy zostały wyprodukowane w 2017 r. – 13 szt., ale jednocześnie aż 41 szt. autobusów tego operatora zostało wyprodukowanych przed 2000 r.

W tabeli 8 przedstawiono strukturę eksploatowanego przez PKS Gdynia SA taboru autobusowego pod kątem spełniania norm czystości spalin EURO. Przedstawione dane prezentują konieczność wymiany części taboru przynajmniej na niskoemisyjny (spełniający normę emisji spalin EURO VI) lub wprowadzanie do floty taboru zeroemisyjnego. Aż 80,2% taboru operatora to pojazdy spełniające jedynie normę EURO IV lub niższą.

**Tab. 8. Struktura autobusów PKS Gdynia SA w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 września 2024 r.**

Pojazdy	Jednostka	Norma czystości spalin EURO							Razem
		brak	I	II	III	IV	V	VI	
Liczba autobusów	szt.	1	9	32	49	26	16	13	146
Struktura	%	0,7	6,1	21,9	33,6	17,8	11,0	8,9	100,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKS Gdynia SA.

W ramach działalności na rzecz poprawy stanu środowiska naturalnego przewiduje się w najbliższej przyszłości rozwój jakościowy parku taborowego, poprzez wprowadzanie do eksploatacji autobusów zeroemisyjnych lub spełniających normy EURO VI/EEV. Jednocześnie najstarsze pojazdy będą sukcesywnie wycofywane z ruchu.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Związku Zatoki Puckiej, 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.)).

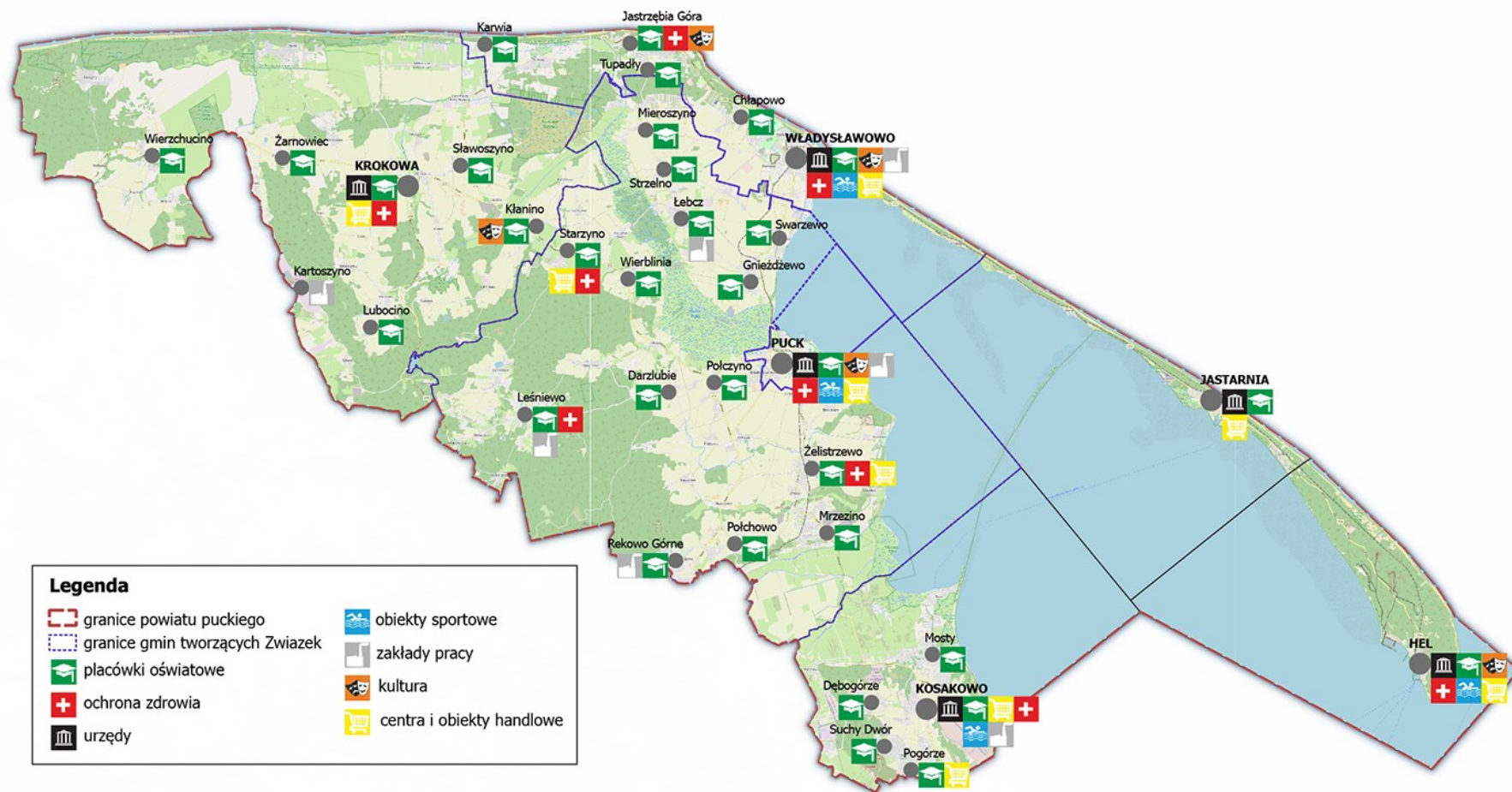
## 2.8. Źródła ruchu

Głównymi źródłami i celami ruchu – poza miejscami zamieszkania (które stanowią punkty startowe i końcowe większej części codziennych podróży) – determinującymi popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, są:

- urzędy i instytucje publiczne, w funkcjonowanie których wpisana jest codzienna obsługa interesantów;
- placówki oświatowe i uczelnie;
- obiekty ochrony zdrowia;
- większe obiekty handlowe (centra handlowe, sklepy dyskontowe);
- placówki pocztowe;
- obiekty i kompleksy sportowe oraz instytucje kultury;
- obiekty kultu religijnego, będące miejscami regularnych spotkań wiernych;
- cmentarze;
- większe zakłady pracy.

Generatorami ruchu są także dworce autobusowe i kolejowe, choć z racji ich węzłowego charakteru, niezbyt często stanowią źródło lub cel podróży sam w sobie.

Najważniejsze lokalizacje źródeł ruchu – celów podróży na obszarze Związku, oddziałujących na mobilność mieszkańców, przedstawiono na rysunku 9.



Rys. 9. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze Związku

Źródło: opracowanie własne.



## 2.9. Plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu wyższego szczebla

Ogłoszonym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym”<sup>23</sup>, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest także „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”<sup>24</sup>, zwany dalej planem wojewódzkim.

Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu, przedstawiono na rysunku 10.

Obecny plan ministra ds. transportu sporządzono wyłącznie w scenariuszu podstawowym, w odróżnieniu od poprzednich planów – przygotowywanych w kilku scenariuszach.

Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) w 2020 r. została określona na 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość przewozów pasażerów w 2020 r. jest jednym ze skutków pandemii COVID-19. Plan ministra ds. transportu zakłada znaczący wzrost pracy eksploatacyjnej objętej dofinansowaniem – do poziomu 60,8 mln pociągokilometrów w 2025 r. i 93,7 mln pociągokilometrów w 2030 r. (wzrosty odpowiednio o 29 i 99%). Szacowana liczba przewożonych pasażerów ma w 2025 r. osiągnąć 40,7 mln, a w 2030 r. – 74,3 mln (wzrosty odpowiednio o 62 i 195%).

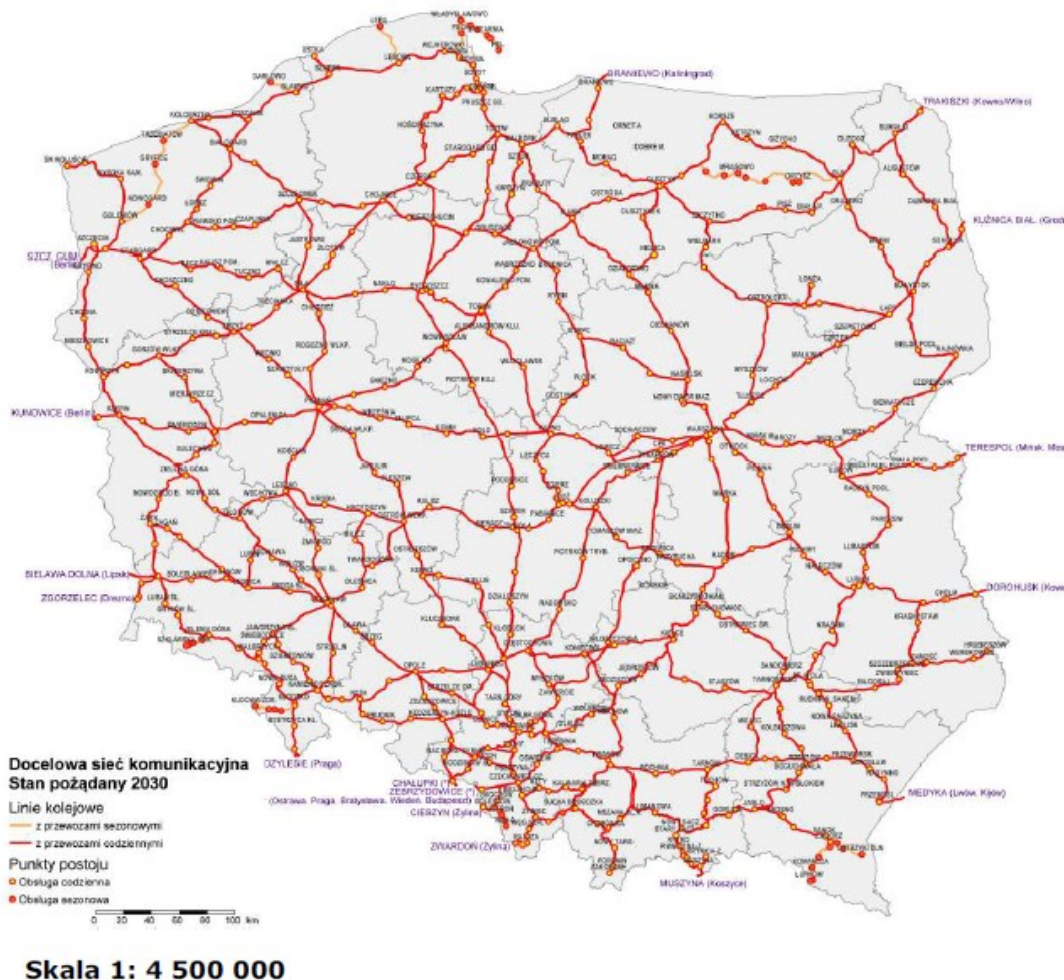
Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założeń stopniowej eliminacji negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego, zaplanowanej na lata 2021-2027.

Plan ministra ds. transportu zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić pociągi uruchamiane codziennie.

<sup>23</sup> Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r., poz. 2328).

<sup>24</sup> Plan przyjęty uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dnia 24 lutego 2014 r. Sejmiku Województwa Pomorskiego.





**Rys. 10. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym**

Źródło: Załącznik nr 3 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 4 listopada 2020 r., Dz. U. z 2020 r., poz. 2328.

Stacje i przystanki kolejowe: Chałupy, Hel, Jastarnia, Jurata, Kuźnica (Hel), Puck i Władysławowo uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowe punkty postojowe do obsługi sezonowych połączeń międzywojewódzkich.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej, nr 213 na odcinku Reda – Puck – Władysławowo – Jastarnia – Hel, uruchamianie pociągów w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich tylko sezonowo. Plan przewiduje też połączenia komplementarne pociągami wojewódzkimi do codziennych połączeń międzywojewódzkich, w tym w relacji Gdynia Główna – Hel.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Pomorskiego” określił główne cele oraz kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

W dokumencie tym przedstawiono dwuwariantową koncepcję połączeń w przewozach użyteczności publicznej o charakterze wojewódzkim, obejmującą trasy przekraczające granice powiatów oraz istotne połączenia o charakterze międzypowiatowym. Połączenia te zaplanowano pomiędzy wybranymi ośrodkami miejskimi, tworzącymi węzły integracyjne.

Zaplanowana regionalna (międzypowiatowa) sieć połączeń transportowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim podzielona została, przy założeniu transportu kolejowego jako podstawowego środka wojewódzkich przewozów pasażerskich, na trzy kategorie linii kolejowych i autobusowych:

- szkieletowe – kolejowe łączące ośrodek wojewódzki z ośrodkami krajowymi i wojewódzkimi I i II rzędu oraz autobusowe pełniące podobną rolę – jako uzupełnienie linii kolejowych;
- dowozowe – kolejowe łączące ośrodki regionalne I i II rzędu z kolejowymi liniami szkieletowymi oraz autobusowe – łączące ważniejsze generatory ruchu z kolejowymi węzłami integracyjnymi, umożliwiające utworzenie łańcuchów podróży międzypowiatowych;
- uzupełniające – kolejowe sezonowe i o małym ruchu oraz autobusowe łączące generatory ruchu w powiecie z kolejowymi węzłami integracyjnymi lub tam, gdzie linie kolejowe ze względów technicznych mają zbyt małą przepustowość.

Przewidziano możliwość korekty kwalifikacji linii – przez organizatora wojewódzkich przewozów użyteczności publicznej – w zależności od wielkości popytu, struktury pasażerów, stopnia zaspokajania potrzeb przewozowych, celów i motywacji podróży, charakterystyki obsługiwanych obszarów i klasyfikacji linii do klas – od A (akceptowalna bez zastrzeżeń) do D2 (nieakceptowalna).

W planie wojewódzkim przyjęto dwa warianty:

- 1 – docelowy dla 2025 r.;
- 2 – bazowy, uwzględniający uwarunkowania z 2013 r.

W wariantcie 1 rozwoju sieci transportowej użyteczności publicznej wyznaczono 25 linii kolejowych (relacje w klasach akceptacji A do C) i 61 linii autobusowych. W wariantcie 2 wyznaczono natomiast 14 linii kolejowych (relacje tylko w klasach akceptacji A i B) i 61 linii autobusowych o nieco większej długości niż w wariantcie 1. Wyznaczono również węzły integracyjne i przystanki zintegrowane istotne dla połączenia transportu regionalnego z innymi (wyższymi i niższymi) poziomami transportu publicznego.

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. Dla dworców w Pucku i Władysławowie wyznaczono funkcję węzła integracyjnego lokalnego (oznaczenie L-7 i L-9). Jako przystanki zintegrowane wskazano natomiast: Mrzeżino (PZ-20), Hel (PZ-21) i Jastarnię (PZ-32).

Połączenie kolejowe Gdynia Główna – Reda – Władysławowo – Hel zostało uznane za linię dowozową klasy B, w II klasie częstotliwości obsługi (RPK-12).

W autobusowych wojewódzkich przewozach pasażerskich nie wyznaczono linii szkieletowych obejmujących powiat pucki.

Do linii dojazdowych rozpoczynających się lub kończących w powiecie puckim zaliczono linie:

- Wejherowo – Puck (nr 22-16, II klasa);
- Karwia – Puck – Reda/Gdynia (nr 22-17, III klasa);
- Lębork – Krokowa – Puck (22-20, II klasa);
- Wejherowo – Karwia (22-21, II klasa).

Do linii uzupełniających obejmujących powiat pucki zaliczono natomiast linie:

- Władysławowo – Puck – Reda (22-29, III klasa);
- Reda – Władysławowo – Hel (interwencyjna – nr 22-60, III klasa).

Linie autobusowe interwencyjne wytyczone wzdłuż linii kolejowych uruchamiane mogą być w przypadku ograniczonych możliwości technicznych lub zbyt małej liczby pasażerów dla uruchomienia połączeń kolejowych. W przypadku linii autobusowych pokrywających się trasą z liniami kolejowymi przyjęto założenie ich uruchamiania, jeśli w okresach ich funkcjonowania maksymalne zapełnienie pociągów byłoby nie większe niż 50 osób.

Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają:

- dla kategorii I – ponad 18 par połączeń na dobę;
- dla kategorii II – od 11 do 18 par połączeń na dobę;
- dla kategorii III – od 4 do 10 par połączeń na dobę.

Na rysunku 11 przedstawiono sieć linii kolejowych i autobusowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantcie 1, a na rysunku 12 – w wariantcie 2.

W planie wojewódzkim przyjęto, że pasażerski transport kolejowy będzie realizować aż 84% podróży transportem zbiorowym użyteczności publicznej w przewozach o charakterze ponadpowiatowym.



**Rys. 11. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, Gdańsk 2014, s. 54.

W planie transportowym dla województwa pomorskiego określono także ogólne, zalecane dla zarządców infrastruktury, standardy wyposażenia technicznego przystanków i dostępności do infrastruktury przystankowej oraz standardy usług użyteczności publicznej w transporcie zbiorowym, które sparametryzowano według kryteriów: bezpośredniości i kategoryzacji połączeń, standardów technicznych taboru, systemu pobierania opłat oraz emisji zanieczyszczeń przez pojazdy. W planie tym określono także zasady integracji przewozów pasażerskich realizowanych przez różnych organizatorów, wyposażenie dworców i punktów przesiadkowych oraz organizację systemu informacji pasażerskiej. Zaproponowano także wprowadzenie zintegrowanego systemu nadzoru nad transportem publicznym w województwie pomorskim.





**Rys. 12. Linie kolejowe i autobusowe linii użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2**

Źródło: „Plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim”, Gdańsk 2014, s. 55.

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określił także wymagane standardy wyposażenia technicznego i dostępności przystanków i dworców dla podróżnych. W ramach węzła wyróżniono strefy: kolejową (perony i dojścia do nich), autobusową (stanowiska dla autobusów, przystanki, pozostałe drogi i place) oraz pieszą (budynek dworca, miejsca sprzedaży biletów i miejsca oczekiwania podróżnych). Węzeł kolejowy powinien charakteryzować się minimalizacją czasu przejścia dla pasażerów, wyposażeniem przyjaznym dla osób niepełnosprawnych, kompleksową informacją pasażerską i dodatkowymi funkcjami dla podróżnych (usługi, handel).

W przypadku przystanku węzłowego lokalnego, jakimi są dworce kolejowe z przystankami autobusowymi w Pucku i Wejherowie, plan określił wymogi, które powinny być zapewnione przy najbliższej modernizacji dworca, a mianowicie:

- zadaszenie;
- możliwość zakupu biletu;

- informację dynamiczną wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- minimum 40 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległość pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większa niż 150 m;
- parkingi: B&R – dla 4% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

Dla kolejowych przystanków zintegrowanych zadaszenie jest zalecane, nie jest wymagany punkt sprzedaży biletów oraz informacja wizualna i głosowa, minimalną liczbę miejsc dla oczekujących podróżnych określono na 5, pojemność parkingu K&R określono na minimum dwa pojazdy, a parkingu B&R – dla 6% wsiadających. Odległość przystanków różnych rodzajów transportu nie została określona dla przystanków zintegrowanych.

Jako standard wyposażenia przystanku autobusowego przyjęto:

- słupek przystankowy ze znakiem D-15 i tablicą z nazwą przystanku możliwą do odczytania z pojazdu;
- rozkład jazdy z pełną trasą przejazdu, zabezpieczony przed aktami wandalizmu, uproszczoną taryfą i uproszczonym schematem sieci transportowej;
- utwardzoną nawierzchnię (peron o odpowiedniej wysokości) na długości autobusu;
- wiatę lub zadaszenie z miejscem do siedzenia, jeśli liczba podróżnych jest duża;
- na przystankach węzłowych: oświetlenie i dodatkową informację pasażerską.

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 związku powiatowo-gminnego musi uwzględnić postanowienia planu opracowanego przez ministra ds. transportu oraz planu transportowego uchwalonego przez Sejmik Województwa Pomorskiego.

Niniejszy plan uznaje wszystkie ustalenia planu ministra ds. transportu oraz planu wojewódzkiego, spełniając powyższe wymagania.

### 3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych

#### 3.1. Wielkość popytu w roku bazowym

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.

Sieć linii organizowanych przez Związek na dzień 30 września 2024 r. tworzyło 16 linii autobusowych.

Z uwagi na fakt, że Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej jest organizatorem przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej dopiero od 1 stycznia 2024 r., w tabeli 9 – w celu zobrazowania sytuacji dla lat 2022-2023 – zaprezentowano wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej realizowanej na liniach organizowanych w powiecie puckim przez powiat wejherowski (na podstawie porozumienia zawartego z powiatem puckim). Dla 2024 r. przedstawiono już plan dla linii organizowanych przez Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej (dane dla lat 2022-2023 obejmują odpowiedniki linii obecnie organizowanych przez Związek).



**Tab. 9. Wielkość popytu i praca eksploatacyjna na liniach organizowanych przez Związek w 2024 r. oraz na ich odpowiednikach w latach 2022-2023**

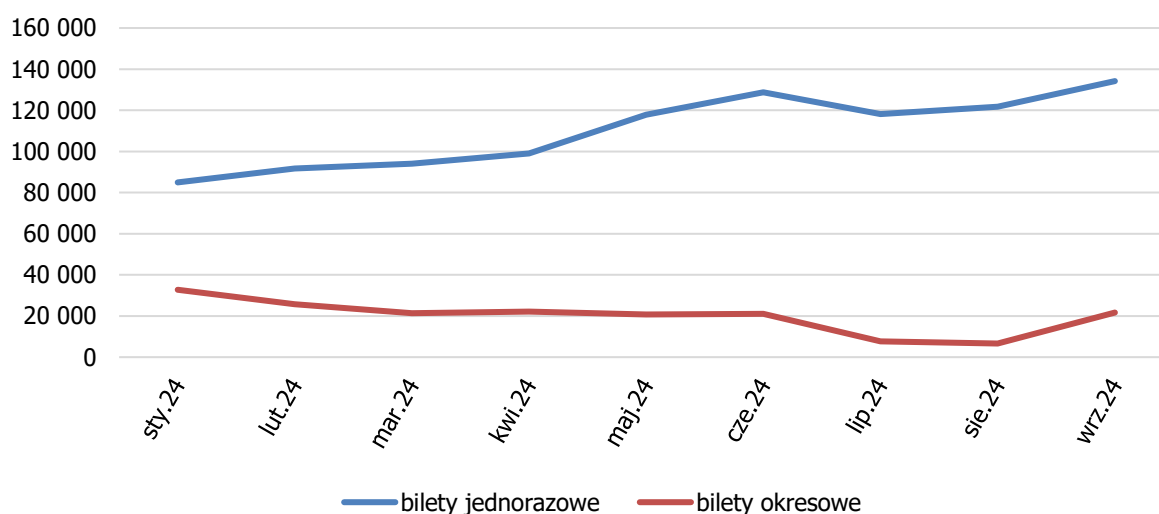
Rok	Wielkość popytu [tys. osób]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2022	146,2	631,5	0,23
2023	162,0	644,5	0,25
2024 [plan]	224,7 <sup>1</sup>	660,1	0,34

<sup>1</sup> – prognoza przygotowana przez PTC na podstawie otrzymanych danych i danych GUS.

Źródło: dane Związku.

W okresie od stycznia do września 2024 r. sprzedano 1,4 tys. szt. biletów miesięcznych oraz 107,5 tys. szt. biletów jednorazowych obowiązujących na liniach organizowanych przez Związek.

Na rysunku 13 przedstawiono rozkład przychodów ze sprzedaży biletów okresowych i jednorazowych w okresie styczeń – wrzesień 2024 r.



**Rys. 13. Przychody ze sprzedaży biletów obowiązujących na liniach organizowanych przez Związek w okresie styczeń – wrzesień 2024 r.**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Związku.

Spadek przychodów, a co za tym idzie liczby sprzedanych biletów – przede wszystkim okresowych – w lipcu i sierpniu, spowodowane były ograniczeniem popytu i oferty przewozowej w czasie przerwy w edukacji szkolnej (wakacje letnie).

Według danych posiadanych przez Związek, w okresie styczeń – wrzesień 2024 r. pod względem wartości sprzedawanych biletów dominowały bilety jednorazowe, z których przychody stanowiły aż 85% wartości wszystkich sprzedanych biletów. Udział biletów okresowych w wartości sprzedaży wyniósł zaledwie 15%. W kontekście powyższego zaleca się przeprowadzenie działań (promocyjnych i informacyjnych) zmierzających do zwiększenia udziału biletów miesięcznych w ogólnej liczbie sprzedawanych biletów.

### 3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi przewozów organizowanych przez Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej będzie się kształtować pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury wiekowej mieszkańców gmin na obszarze Związku;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności mieszkańców;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia i struktury wynagrodzeń;
- dostępności oferty transportu publicznego, mierzonej liczbą realizowanych wozokilometrów i częstotliwością kursowania środków transportu;
- integracji powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek z przewozami pasażerskimi innych organizatorów, w szczególności kolejowych oraz organizatorów przewozów miejskich z Trójmiasta;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego – przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- dostępności parkingów: P&R, B&R oraz K&R.

Prognoza liczby pasażerów w gminnych przewozach pasażerskich dla najbliższych lat musi uwzględniać kumulację różnych zdarzeń istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych na obszarze obsługiwanych gmin.

W 2020 r. nastąpiło w całym kraju załamanie liczby przewożonych pasażerów pojazdami transportu zbiorowego, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyraźnym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z pandemią COVID-19.

W związku z pandemią wprowadzono od 24 marca 2020 r. drastyczne ograniczenia w poruszaniu się mieszkańców (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.), zdalną lub hybrydową naukę w placówkach oświatowych i pracę w urzędach oraz ograniczenia liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego (częściowo zniesione od 18 maja 2020 r. oraz ponownie wprowadzone po objęciu całego kraju strefą czerwoną i utrzymywanych do dnia 26 czerwca 2021 r.). Od II kwartału 2021 r. ograniczenia wprowadzone w okresie pandemii

stopniowo były zmniejszane, aż do rezygnacji z większości obostrzeń, do uchylenia stanu epidemii w maju 2022 r., jednak z pozostawieniem stanu zagrożenia. Stan zagrożenia epidemiologicznego zniesiony został dopiero z końcem I półrocza 2023 r.

Zagrożenie epidemiologiczne z lat 2020-2023 oraz związane z tym ograniczenia i limity pojemności środków transportu zbiorowego, spowodowały wzrost atrakcyjności pojazdów indywidualnych, zwłaszcza samochodów osobowych, które umożliwiają przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia więc jest znikome.

Nie bez znaczenia jest także fakt pogorszenia sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego tworzących Związek, wynikający z wprowadzonych zmian podatkowych, wysokiej inflacji oraz pośrednich skutków działań wojennych Federacji Rosyjskiej prowadzonych w Ukrainie.

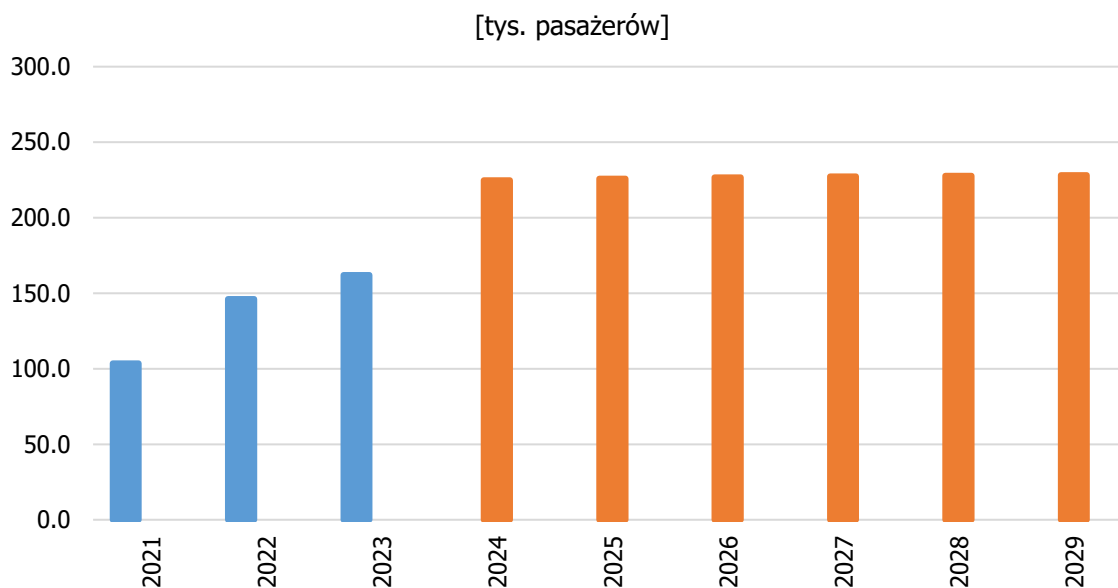
Od 2020 r. rozwijano sieć połączeń w powiatowych przewozach pasażerskich organizowanych przez powiat Pucki. Praca eksploatacyjna wykonana w 2021 r. była ponad 5-krotnie wyższa niż wykonana w 2020 r., kiedy to jeszcze większość połączeń na obszarze powiatu miała charakter komercyjny. W kolejnych latach nadal występowały wzrosty, z tym że już tylko kilkuprocentowe.

Prognozę liczby pasażerów przygotowano na podstawie danych statystycznych przekazanych przez Związek za lata 2021-2023 oraz liczby sprzedanych biletów w okresie 9 miesięcy 2024 r. Dla późniejszych okresów analizy przyjęto analogiczny poziom zlecanej rocznie pracy eksploatacyjnej jak dla 2024 r.

Istotne znaczenie w przygotowywaniu prognozy ma występująca w ostatnim 10-leciu tendencja wzrostu liczby mieszkańców powiatu puckiego. Według prognoz GUS w kolejnym 10-letnim okresie tendencja ta się zatrzyma i następnie odwróci, nastąpi przy tym zmiana struktury wiekowej mieszkańców.

Na rysunku 14 przedstawiono prognozę liczby pasażerów do 2030 r. (dla lat 2022-2023 zobrażowano wykonanie i przewidywane wykonanie, a na lata następne – prognozę).

Opracowana prognoza popytu wskazuje, że popyt może w 2025 r. wzrosnąć nawet o około 40% w stosunku do poziomu z 2023 r., a do 2030 r. o 41,2%. Wzrost liczby pasażerów wynikać będzie przede wszystkim ze zwiększenia w latach 2023-2024 wykonywanej pracy eksploatacyjnej – w związku z zastępowaniem kolejnych linii komercyjnych połączeniami o charakterze użyteczności publicznej. Należy jednak mieć na uwadze, że przewidywana, na podstawie prognoz Banku Danych Lokalnych GUS (opracowanych na podstawie spisu powszechnego z 2021 r.), liczba mieszkańców powiatu zmaleje w 2030 r. w stosunku do 2023 r. o 0,70%.



**Rys. 14. Prognoza popytu do 2030 r.**

Źródło: opracowanie własne.

Oddziaływanie na popyt wymaga podjęcia kompleksowych działań, zarówno w ujęciu funkcjonalnym, jak i marketingowym.

Jak wynika z przeprowadzonych w wielu miastach badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, do głównych postulatów przewozowych zgłaszanych pod adresem komunikacji publicznej zalicza się:

- bezpośrednio;
- punktualność;
- częstotliwość.

W ujęciu marketingowym oferta przewozowa transportu publicznego powinna stanowić mix pięciu elementów: usługi przewozowej, ceny, dystrybucji, promocji i personelu obsługi pasażera, gwarantujących jej wysoką jakość.

Promotoryzacyjna polityka komunikacyjna, stwarzająca coraz lepsze warunki podróżowania samochodem osobowym, zwłaszcza w obliczu zagrożeń epidemiologicznych, 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 wdrożenia zrównoważonego transportu jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport publiczny a indywidualny. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicz-

nego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie na terenach pozamiejskich powinien kształtować się docelowo w proporcji 25% transport publiczny – 75% transport indywidualny. Biorąc pod uwagę pogorszenie sytuacji budżetów jednostek samorządu terytorialnego w Polsce oraz zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, spowodowanych niekorzystnym odbiorem transportu publicznego w okresie pandemii, poziom ten będzie w najbliższych latach trudny do osiągnięcia.

Dążenie do zrównoważonego rozwoju transportu oznacza konieczność podjęcia działań zmierzających nie tylko do utrzymania obecnego, obniżonego, udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale zaistnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. W obecnej sytuacji znaczących ograniczeń ilościowych dla funkcjonowania transportu zbiorowego oraz społecznego odbioru wysokiego ryzyka korzystania z tych środków transportu, niezwykle ważne jest by w pierwszej kolejności zahamować odpływ pasażerów ze środków transportu zbiorowego. Działania te będą wymagały co najmniej utrzymania obecnych parametrów oferty przewozowej – zarówno w zakresie ilościowym (liczba kursów i wozokilometrów), jak i jakościowym (dogodne godziny połączeń, jakość obsługi), bez względu na liczbę korzystających pasażerów.

Ważnym elementem jest stwarzanie zdecydowanych preferencji w ruchu dla transportu zbiorowego. Przy modernizacjach dróg, przez które przebiegają trasy linii komunikacyjnych, należy projektować odcinki z uprzywilejowaniem dla transportu publicznego – np. służy ułatwiający wyjazd z przystanku, krótkie odcinki buspasów w dojeździe do wybranych skrzyżowań w obrębie miast, w szczególności z sygnalizacją świetlną itp. Ważne znaczenie ma także systematyczna poprawa standardu wyposażenia przystanków, poprzez: zapewnienie dogodnych warunków oczekiwania na autobusy, ułatwienia w zajmowaniu miejsca w pojeździe (odpowiednia wysokość peronu), eliminację barier architektonicznych dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, kompleksową i aktualną informację pasażerską.

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

### 4.1. Charakterystyka istniejącej sieci

Aktualnie, sieć transportu publicznego na obszarze Związku tworzą:

- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Związek;
- linie autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Starostę Wejherowskiego na podstawie porozumienia ze Starostą Puckim;
- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- komunikacja miejska w Pucku;
- komunikacja miejska we Władysławowie;
- komunikacja miejska organizowana przez ZKM w Gdyni;
- drogowe połączenia komercyjne.

Według stanu na dzień 30 września 2024 r. Związek, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, uruchomił przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem środków z FRPA na 16 liniach komunikacyjnych w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich. Jedynym operatorem świadczącym usługi na tych liniach był PKS Gdynia SA. Całkowita długość linii komunikacyjnych w ramach tej sieci wynosiła 547 km.

W tabeli 10 przedstawiono linie funkcjonujące w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich z dofinansowaniem z FRPA, organizowane przez Związek według stanu na dzień 30 września 2024 r.

**Tab. 10. Linie komunikacyjne w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek – stan na 30 września 2024 r.**

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Wzkm planowane w 2024 r.
U2211001	650	Puck – Karwia przez Władysławowo, Jastrzębią Górę	25 027,0
U2211002	652	Puck – Jastrzębia Góra przez Łebcz, Strzelno	91 551,6
U2211003	654	Puck – Hel przez Łebcz, Władysławowo	108 981,6
U2211004	654	Chłapowo – Hel przez Władysławowo, Jastarnię	15 998,4
U2211005	655	Puck – Puck przez Karwień, Krokowę	67 870,4
U2211006	657	Władysławowo – Kłanino przez Łebcz	16 012,5
U2211007	660	Puck – Krokowa przez Starzyński Dwór, Starzyno	6 300,0
U2211008	660	Puck – Wierzchucino przez Starzyński Dwór, Lubkowo	11 968,5
U2211009	660	Puck – Wierzchucino przez Starzyński Dwór, Krokowę	20 148,3

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Wzkm planowane w 2024 r.
U2211010	660	Puck – Białogóra przez Starzyński Dwór, Lubkowo	16 117,0
U2211011	660	Puck – Białogóra przez Starzyński Dwór, Krokowę	133 678,8
U2211012	662	Puck – Kłanino przez Starzyński Dwór, Parszkowo	9 113,4
U2211013	662	Puck – Lubocino przez Starzyński Dwór, Parszkowo, Kłanino	12 846,6
U2211014	667	Puck – Pogórze przez Żelistrzewo, Kosakowo	2 298,4
U2211015	667	Puck – Pogórze przez Rzucewo, Żelistrzewo	109 816,0
U2211016	668	Puck – Władysławowo przez Strzelno, Jastrzębią Górę	12 342,4

Źródło: dane Związku.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii organizowanych przez Związek, mierzoną liczbą wykonywanych kursów przedstawiono w tabeli 11.

**Tab. 11. Liczba kursów na liniach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek – stan na 30 września 2024 r.**

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Liczba kursów w poszczególne rodzaje dni tygodnia		
		dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela i święta
U2211001	650	2	4	2
U2211002	652	18	15	nie funkcjonuje
U2211003	654	10	4	nie funkcjonuje
U2211004	654	2	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211005	655	4	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211006	657	5	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211007	660	1	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211008	660	1	1	nie funkcjonuje
U2211009	660	3	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211010	660	1	2	nie funkcjonuje
U2211011	660	8	9	6
U2211012	662	2	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211013	662	2	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211014	667	nie funkcjonuje	2	nie funkcjonuje
U2211015	667	14	8	nie funkcjonuje
U2211016	668	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	8
<b>Razem</b>		<b>73</b>	<b>45</b>	<b>16</b>

Źródło: dane Związku.



Na liniach powiatowo-gminnych organizowanych przez Związek – według stanu na dzień 30 września 2024 r. – wykonywano 73 kursy w dni powszednie nauki szkolnej, 45 kursów w soboty i 16 kursów w niedziele i święta.

Komplementarne w stosunku do powiatowo-gminnych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są połączenia autobusowe organizowane przez Starostę Wejherowskiego, także obsługiwane przez PKS Gdynia SA. Połączenia te funkcjonują w ramach linii użyteczności publicznej i również realizowane są z wykorzystaniem dopłat z FRPA.

W tabeli 12 przedstawiono linie komunikacyjne organizowane przez Starostę Wejherowskiego, obejmujące trasami powiat pucki.

**Tab. 12. Połączenia organizowane przez Starostę Wejherowskiego na terenie powiatu puckiego – stan na 30 września 2024 r.**

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej
U2215031	656	Puck – Rumia przez Żelistrzewo, Mrzezino, Redę
U2215011	656	Puck – Rumia przez Rzucewo, Redę
U2215054	658	Puck – Wejherowo przez Mechowo, Leśniewo
U2215032	658	Puck – Wejherowo przez Połczyno, Leśniewo
U2215065	663	Wejherowo – Krokowa przez Lisewo
U2215039	663	Wejherowo – Krokowa przez Lisewo
U2215040	664	Wejherowo – Krokowa przez Tyłowo
U2215055	665	Wejherowo – Białogóra przez Krokowę Dębki
U2215041	665	Wejherowo – Dębki przez Tyłowo, Krokowę
U2215066	689	Rybska Karczma – Wierzchucino przez Nadole
U2215067	689	Wejherowo – Wierzchucino przez Rybno, Nadole
U2215044	689	Wejherowo – Białogóra przez Rybno, Nadole
U2215058	691	Wejherowo – Białogóra przez Rybno, Gniewino, Brzyno
U2215059	691	Wejherowo – Wierzchucino przez Rybno, Brzyno
U2215045	691	Wejherowo – Białogóra przez Rybno, Gniewino
U2215046	691	Wejherowo – Wierzchucino przez Rybno, Gniewino
U2215060	692	Wejherowo – Białogóra przez Kostkowo, Brzyno
U2215061	692	Wejherowo – Wierzchucino przez Kostkowo, Brzyno
U2215047	692	Wejherowo – Białogóra przez Kostkowo, Gniewino
U2215048	692	Wejherowo – Wierzchucino przez Kostkowo, Gniewino
U2215050	693	Wejherowo – Kopalino przez Nadole, Choczewo

Źródło: dane Związku.

Uzupełnienie oferty linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowią komercyjne połączenia autobusowe uruchamiane przez przewoźników prywatnych. W tabeli 13 przedstawiono linie przewozów komercyjnych na terenie powiatu puckiego, wg stanu na dzień 30 września 2024 r. Linie te funkcjonowały na podstawie zezwoleń wydanych odpowiednio przez Marszałka Województwa Pomorskiego, Starostę Puckiego, Wójta Gminy Puck, Burmistrza Władysławowa oraz Wójta Gminy Krokowa.

**Tab. 13. Przewozy komercyjne na terenie powiatu puckiego**

– stan na 30 września 2024 r.

Organ wydający zezwolenie	Nr zezwolenia	Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Trasa
Marszałek Woj. Pom.	0000015	R22261	650	Gdynia – Karwia przez Puck, Władysławowo
Marszałek Woj. Pom.	0000919	R22225	651	Karwia – Gdańsk przez Władysławowo, Sopot
Marszałek Woj. Pom.	0000969	R22734	653	Władysławowo – Łeba przez Karwień, Dębki
Marszałek Woj. Pom.	0000037	R22702	656	Puck – Rumia przez Rzucewo, Mrzezino, Redę
Marszałek Woj. Pom.	0001176	R22701	656	Puck – Rumia przez Żelistrzewo, Mrzezino
Marszałek Woj. Pom.	0000020	R22522	658	Wejherowo – Puck przez Leśniewo, Darzłubie
Marszałek Woj. Pom.	0001300	R22703	660	Puck – Choczewo przez Krokowę, Wierzchucino
Marszałek Woj. Pom.	0000706	R22724	663	Wejherowo – Karwia przez Lisewo, Krokowę
Marszałek Woj. Pom.	0000866	R22725	663	Wejherowo – Karwia
Marszałek Woj. Pom.	0000029	R22733	663	Wejherowo – Władysławowo przez Lisewo, Karwień
Marszałek Woj. Pom.	0000038	R22523	664	Wejherowo – Starzyno przez Tyłowo, Krokowę
Marszałek Woj. Pom.	0000900	R22265	665	Wejherowo – Białogóra przez Krokowę, Dębki
Marszałek Woj. Pom.	0000970	R22723	689	Wejherowo – Białogóra przez Nadole
Marszałek Woj. Pom.	0000713	R22731	691	Wejherowo – Wierzchucino przez Gniewino
Marszałek Woj. Pom.	0000046	R22730	692	Wejherowo – Wierzchucino przez Kostkowo

Organ wydający zezwolenie	Nr zezwolenia	Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Trasa
Starosta Pucki	001/2024	R2211039	642	Starzyno – Starzyno przez Starzyński Dwór, Parszkowo
Starosta Pucki	78	R2211008	650	Puck – Karwia przez Władysławowo, Jastrzębią Górę
Starosta Pucki	76	R2211009	652	Puck – Karwia przez Łebcz, Strzelno, Jastrzębią Górę
Starosta Pucki	79	R2211011	657	Chłapowo – Kłanino przez Władysławowo, Łebcz
Starosta Pucki	81	R2211013	660	Puck – Białogóra przez Starzyno, Krokowę, Prusewo
Starosta Pucki	82	R2211004	660	Puck – Białogóra przez Krokowę, Wierzchucino
Starosta Pucki	83	R2211006	662	Puck – Dębki przez Starzyno, Krokowę
Starosta Pucki	001/2022	R2211037	662	Puck – Dębki przez Starzyno, Krokowę
Starosta Pucki	003/2017	R2211030	663	Karwieńskie Błoto Drugie – Karwia przez Karwieńskie Błoto I
Starosta Pucki	77	R2211007	669	Dębki – Hel przez Władysławowo
Wójt Gminy Puck	INW.7243.8.2024.BT	-	642	Starzyński Dwór – Starzyno
Wójt Gminy Puck	INW.7243.7.2024.BT	-	643	Leśniewo – Leśniewo przez Domatowo, Małą Piaśnicę
Wójt Gminy Puck	INW.7243.6.2024.BT	-	644	Zdrada – Połczyno
Wójt Gminy Puck	INW.7243.5.2024.BT	-	645	Połczyno Szkoła – Połczyno Szkoła przez Połczyno Nowa
Wójt Gminy Puck	INW.7243.4.2024.BT	-	646	Żelistrzewo – Żelistrzewo przez Bładzikowo, Osłonino
Wójt Gminy Puck	INW.7243.3.2024.BT	-	647	Sławutowo – Żelistrzewo przez Połchowo, Mrzezino
Wójt Gminy Puck	INW.7243.2.2024.BT	-	648	Mechowo – Darzłubie
Wójt Gminy Puck	INW.7243.1.2024.BT	-	649	Brudzewo – Darzłubie przez Celbowo, Połczyno
Burmistrz Władysławowa	17/2016	-	650	Władysławowo – Karwia przez Jastrzębią Górę
Wójt Gminy Krokowa	1/2024	-	662	Krokowa – Dębki przez Odargowo

Źródło: dane Związku.

Na obszarze Związku funkcjonują także linie komunikacji miejskiej organizowanej przez Burmistrza Miasta Puck oraz Burmistrza Gminy Władysławowo.

W ramach puckiej komunikacji miejskiej, wg stanu na dzień 30 września 2024 r., funkcjonowała jedna linia autobusowa – nr 1. Była to linia wewnątrzmijska, z kursami od poniedziałku do soboty, na której realizowano 11 kursów w dni powszednie oraz 5 kursów w soboty.

Na sieć połączeń komunikacji miejskiej organizowanej przez Burmistrza Gminy Władysławowo, wg stanu na dzień 30 września 2024 r., składały się dwie linie autobusowe – 11 i 12. Obie funkcjonowały od poniedziałku do soboty, a ich trasy zawierały się w granicach gminy Władysławowo. Na linii 11 realizowano 9 kursów w dni powszednie i 7 kursów w soboty, natomiast na linii 12 realizowano 8 kursów w dni powszednie i 6 kursów w soboty.

W gminie Kosakowo, która jako jednostka samorządu terytorialnego nie należała do Związku, wg stanu na dzień 30 września 2024 r. funkcjonowała komunikacja miejska organizowana przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. W jej ramach na obszarze gminy Kosakowo funkcjonowało 9 dziennych linii autobusowych oraz 2 linie nocne. Dodatkowo w okresie wakacji letnich uruchamiane są 2 linie sezonowe dowożące pasażerów na plażę w Rewie.

Uzupełniające w stosunku do oferty drogowego publicznego transportu zbiorowego są usługi kolei regionalnych, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. W ramach przewozów wojewódzkich na linii kolejowej nr 213 usługi świadczone były przez Polregio SA.

W kolejowym ruchu pasażerskim na obszarze Związku funkcjonowało:

- sześć stacji: Hel, Jastarnia, Kuźnica (Hel), Mrzezino, Puck i Władysławowo;
- sześć przystanków osobowych: Chałupy, Jastarnia Wczasy, Jurata, Swarzewo, Władysławowo Port i Żelistrzewo.

Stacje kolejowe w Helu, Pucku i Władysławowie mają istotne znaczenie w obsłudze kolejowego ruchu pasażerskiego. W 2023 r. znalazły się w zestawieniu stacji kolejowych odpowiednio na 126., 212. i 105. miejscu w Polsce – z szacowaną liczbą odpowiednio: 3 100, 1 500-2 000 oraz 3 500 wsiadających i wysiadających pasażerów na dobę. W tabeli 14 zaprezentowano dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych w 2023 r. zlokalizowanych na obszarze Związku.

**Tab. 14. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych na obszarze Związku w 2023 r.**

Stacja / przystanek kolejowy	Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę]	Średnia dobowa liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie
Chałupy	500-699	28	od 10 do 20
Hel	3 100	28	110
Jastarnia	1 300	28	50
Jastarnia Wczasy	200-299	28	od 5 do 10
Jurata	300-499	28	od 15 do 20
Kuźnica (Hel)	200-299	28	od 10 do 15
Mrzezino	500-699	27	od 20 do 40
Puck	1 500-2 000	29	70
Swarzewo	200-299	25	od 5 do 10
Władysławowo	3 500	30	115
Władysławowo Port	300-499	24	od 10 do 15
Żelistrzewo	300-499	26	od 10 do 20

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego, [www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl), dostęp: 30.09.2024 r.

#### 4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Zgodnie z założeniami funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje się, że przewozy o charakterze użyteczności publicznej powinny być organizowane wszędzie tam, gdzie konieczne jest zapewnienie mieszkańcom możliwości przemieszczania się, a gdzie utrudniony jest dostęp przy pomocy innego środka transportu zbiorowego. Oferta publicznego transportu zbiorowego powinna zapewniać także możliwość skorzystania z niej w sytuacji rezygnacji z podróży samochodem osobowym oraz w relacjach, w których występują duże potoki podróżnych. Co do zasady połączenia publicznym transportem zbiorowym powinny być tak kształtowane, aby możliwa była ich integracja z innymi środkami transportu, np. w węzłach przesiadkowych, a w przypadku ich braku, trasy linii i rozkłady jazdy powinny umożliwiać bezpośredni dojazd do najważniejszych celów podróży.

Na odcinkach, na których wyznaczone zostały trasy wojewódzkich przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, uruchomienie dodatkowej oferty przewozów konieczne będzie wówczas, jeżeli przewozy wojewódzkie nie zapewnią oczekiwanej lokalnie oferty lub w sytuacji, gdy funkcjonowanie przewozów wojewódzkich zostanie zakłócone, np. brakiem wystarczającej puli środków z FRPA. Przewozy powiatowo-gminne organizowane

przez Związek będą więc komplementarne wobec przewozów wojewódzkich w tych relacjach lub substytucyjne wobec nich, o ile zajdzie potrzeba utrzymywania zintegrowanej taryfowo oferty przewozowej na całym obsługiwanym obszarze.

Potrzeba uruchomienia na obszarze Związku przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zasięgiem przewozów kolejowych w stosunku do obszaru Związku – tylko jedna linia;
- rosnącym ryzykiem likwidacji komercyjnych linii lokalnych w transporcie drogowym, o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników.

Przy projektowaniu siatki połączeń należy uwzględnić fakt organizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych, w tym także połączeń planowanych.

Przewozy pasażerskie organizowane przez Związek powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić pożądaną dostępność transportową mieszkańcom Związku do centrów usług gminnych i ponadgminnych, w tym zabezpieczyć dowóz do węzłów komunikacyjnych i umożliwić dojazd do miejsc pracy i nauki, przychodni, szpitali i urzędów itp.

Ważnym elementem organizacji jest odpowiednie dostosowanie zakresu czasowego przewozów – w sposób umożliwiający codzienne dojazdy do miejsc pracy i nauki oraz w sprawach wymagających kontaktu z urzędami. Niezbędne też jest zapewnienie połączeń z węzłami integracyjnymi zlokalizowanymi na obszarze Związku w sobotę i w niedzielę. Połączenia te powinny umożliwiać osobom, które nie posiadają lub nie mogą korzystać z samochodu osobowego, dojazd i powrót do tych miejsc w ciągu jednego dnia. Komunikacja organizowana przez Związek w godzinach porannego (od ok. godz. 5:30 do ok. godz. 9) i popołudniowego (od ok. 14 do ok. godz. 17) szczytu przewozowego, powinna uwzględniać dojazdy bezpośrednie do lub z dworców autobusowych w Pucku i Władysławowie, jako głównych węzłów przesiadkowych, zaś w pozostałych godzinach oraz w weekendy, niektóre kursy mogą być planowane do lokalnych punktów przesiadkowych.

W okresie obowiązywania planu przyjmuje się organizowanie przez Związek sieci połączeń autobusowych wskazanych w tabeli 15.

Graficznie sieć proponowanych połączeń powiatowo-gminnych przedstawiona została na rysunku 15, a także w Załączniku nr 1 do planu.

**Tab. 15. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze funkcjonowania Związku**

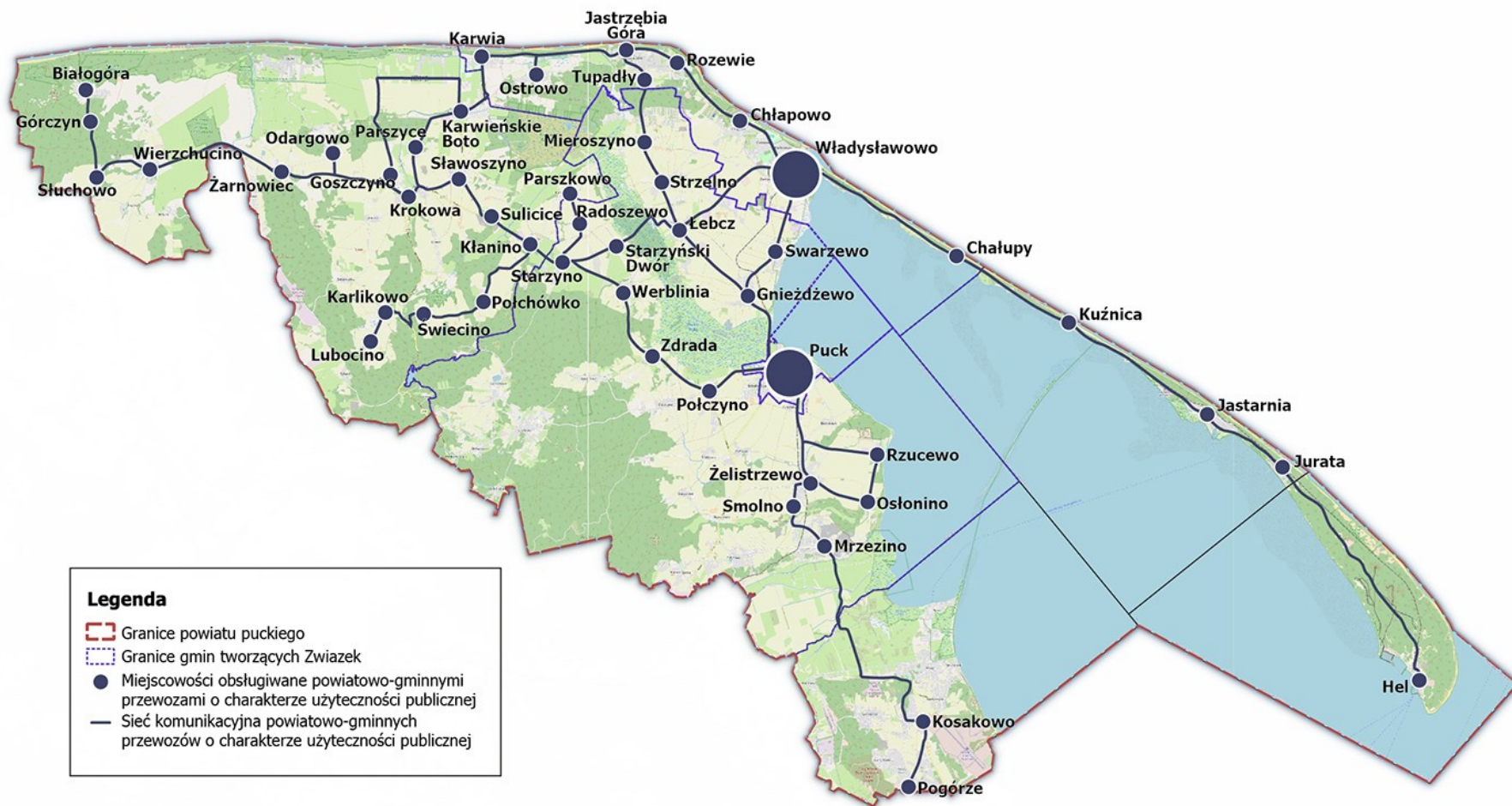
Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej
U2211001	650	Puck – Karwia przez Władysławowo, Jastrzębia Góra
U2211002	652	Puck – Jastrzębia Góra przez Łebcz, Strzelno
U2211003	654	Puck – Hel przez Łebcz, Władysławowo
U2211004	654	Chłapowo – Hel przez Władysławowo, Jastarnia
U2211005	655	Puck – Puck przez Karwia, Krokowa
U2211006	657	Władysławowo – Kłanino przez Łebcz
U2211007	660	Puck – Krokowa przez Starzyński Dwór, Starzyno
U2211008	660	Puck – Wierzchucino przez Starz. Dwór, Lubkowo
U2211009	660	Puck – Wierzchucino przez Starz. Dwór, Krokowa
U2211010	660	Puck – Białogóra przez Starz. Dwór, Lubkowo
U2211011	660	Puck – Białogóra przez Starzyński Dwór, Krokowa
U2211012	662	Puck – Kłanino przez Starz. Dwór, Parszkowo
U2211013	662	Puck – Lubocino p. St. Dwór, Parszkowo, Kłanino
U2211014	667	Puck – Pogórze przez Żelistrzewo, Kosakowo
U2211015	667	Puck – Pogórze przez Rzucewo, Żelistrzewo
U2211016	668	Puck – Władysławowo przez Strzelno, Jastrzębia Góra

Źródło: dane Związku.

Ponadto, poza liniami wymienionymi w powyższej tabeli, rozważa się uruchomienie dodatkowych połączeń w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na następujących trasach:

- Jastrzębia Góra – Władysławowo przez: Strzelno, Łebcz (linia funkcjonująca wyłącznie w okresie wakacji letnich);
- Hel – Białogóra przez: Jastarnię, Władysławowo, Jastrzębią Górą, Ostrowo, Karwie, Krokową, Dębki, Wierzchucino (linia funkcjonująca wyłącznie w okresie wakacji letnich);
- Władysławowo – Kłanino przez: Łebcz, Starzyński Dwór;
- Puck – Bładzikowo;
- Władysławowo – Chłapowo;
- Rekowo Górne – Puck przez: Sławutowo, Celbowo, Brudzewo;
- Dębki – Puck przez: Krokowę, Starzyno, Połczyno.





**Rys. 15. Sieć proponowanych linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Związek**

Źródło: opracowanie własne.

W ramach sieci połączeń powiatowo-gminnych o charakterze użyteczności publicznej zakłada się funkcjonowanie linii autobusowych łączących siedziby gmin z siedzibą powiatu. Przyjmuje się, że kursy w dni powszednie i w soboty będą planowane w takich godzinach, aby zapewnić dojazdy i powroty z pracy oraz szkół. W niedziele i święta kursy będą planowane w godzinach dogodnych dla spędzania czasu wolnego, natomiast w okresie wakacyjnym – także w porach atrakcyjnych dla ruchu turystycznego. W okresie planowania zakłada się rozwój sieci linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Związek.

Uruchomienie nowych linii oraz modyfikacja tras istniejących połączeń będzie uzależniona od potrzeb przewozowych oraz możliwości finansowych Związku.

W tabeli 16 przedstawiono proponowane liczby kursów powiatowo-gminnej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.

**Tab. 16. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowo-gminnych o charakterze użyteczności publicznej**

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Liczba kursów w poszczególne rodzaje dni tygodnia		
		dzień powszedni (nauki szkolnej)	sobota	niedziela i święta
U2211001	650	9	4	2
U2211002	652	18	15	nie funkcjonuje
U2211003	654	10	4	nie funkcjonuje
U2211004	654	2	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211005	655	4	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211006	657	8	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211007	660	4	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211008	660	1	1	nie funkcjonuje
U2211009	660	4	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211010	660	1	2	nie funkcjonuje
U2211011	660	9	9	6
U2211012	662	3	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211013	662	2	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje
U2211014	667	nie funkcjonuje	2	nie funkcjonuje
U2211015	667	14	8	nie funkcjonuje
U2211016	668	nie funkcjonuje	nie funkcjonuje	8

Źródło: dane Związku.

Zakłada się, że w ramach linii użyteczności publicznej, będzie także realizowana obsługa miejscowości położonych w niewielkim oddaleniu od wytyczonych tras z dojazdem drogami gminnymi. Przewozy pasażerskie na wyznaczonych liniach powinny być bowiem poprowadzone tak, aby w możliwie wysokim stopniu zaspokoić potrzeby mieszkańców na realizację podróży ponadgminnych, docierając do przystanków najbliższych wobec źródeł ruchu. Dopuszczalne jest więc poprowadzenie tras linii do tych przystanków drogami gminnymi o odpowiedniej nawierzchni. Droga przeznaczona do przejazdu pojazdu powinna być utwardzona o nawierzchni ulepszonej, pozbawiona elementów utrudniających podróżowanie takich jak: garby poprzeczne, przełomy, znaczne ubytki nawierzchni lub elementy uspokojenia ruchu zmuszające do znacznego ograniczenia prędkości (poniżej 20 km/h). W miejscu zakończenia trasy linii powinna być urządzona pętla, umożliwiająca zawracanie bez manewru cofania, o nawierzchni spełniającej powyższe standardy.

Władze Związku będą podejmowały działania w kierunku współpracy z organizatorami wojewódzkich oraz powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej – w celu jak najlepszego dostosowania zarządzanej przez siebie oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców, nie tylko w podróży międzypowiatowych, ale i w podróży wewnątrz obszaru Związku.

Komunikacja publiczna organizowana przez Związek będzie wymagać ciągłego dostosowywania oferty do faktycznego popytu. Ewentualne zmiany w przebiegu tras linii są więc możliwe. Zaleca się jednak przeprowadzanie większych zmian nie częściej niż raz w roku ze względu na wymaganą aktualizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej oraz wymogi umów o dopłatę z FRPA zawieranych z Wojewodą Pomorskim.

Nie wyklucza się wykorzystania przez operatorów powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek, do świadczenia zleconych usług przewozowych autobusów CNG zasilanych paliwem alternatywnym – gazem ziemnym.

Aktualnie ogólnodostępna stacja tankowania CNG zlokalizowana najbliżej sieci komunikacyjnej organizowanej przez Związek znajduje się przy ul. Chwaszczyńskiej 169 w Gdyni, na terenie zajezdni Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej sp. z o.o. w Gdyni. Stacja ta przeznaczona jest przede wszystkim do tankowania pojazdów własnych tego przedsiębiorstwa, dlatego możliwość tankowania pojazdów innych oferowana jest tylko w wąskim przedziale czasowym dnia powszedniego.

Z powyższych przyczyn zastosowanie CNG będzie możliwe w przypadku urządzenia na terenie zajezdni operatora lub w innej lokalizacji na obszarze Związku, nowej stacji tanko-

wania gazu ziemnego. W związku z powyższym przyjmuje się, że ewentualne rozpoczęcie wykorzystywania autobusów zasilanych gazem ziemnym nastąpi nie wcześniej niż w 2027 r., aczkolwiek według stanu na dzień 30 września 2024 r., takich planów nie ma.

Związek przewiduje, że w kolejnych postępowaniach wyborów operatorów uwzględniana będzie także możliwość wykorzystywania zeroemisyjnych autobusów elektrycznych. Związek widzi ponadto możliwość występowania (wspólnie z członkami Związku) o dofinansowanie ze środków krajowych i unijnych, zakupu autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą zasilającą. Decyzje zależne będą od dostępności środków pomocowych oraz rozwoju technicznego taboru zeroemisyjnego dla przewozów innych niż komunikacja miejska. Przyjęto, że w takim przypadku pojazdy elektryczne wykorzystywane byłyby przede wszystkim na liniach komunikacyjnych obsługujących obszary intensywnej zabudowy mieszkaniowej (miast i obszarów podmiejskich).

Pierwsza taka aplikacja – w ramach konkursu nr KPOD.09.05-IW.02-001/24 dla komponentu E: Zielona, inteligentna mobilność, Inwestycja: E1.1.2 Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy), Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności – została już złożona. Projekt pn. „Zakup dwóch nowych zeroemisyjnych autobusów z napędem elektrycznym na potrzeby mieszkańców powiatu puckiego”, złożony przez Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej, został oceniony pozytywnie i umieszczono go na liście podstawowej wniosków przeznaczonych do udzielenia dofinansowania.

Kierunki rozwoju transportu publicznego na obszarze Związku będą podporządkowane strategii zrównoważonego rozwoju jako podstawy kształtowania polityki transportowej. Zrównoważony rozwój jest to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców. Oferta przewozowa powinna jednocześnie uwzględniać potrzeby osób niemających możliwości samodzielnego korzystania z samochodu, takich jak: młodzież dojeżdżająca do placówek oświatowych, mieszkańcy nieposiadający samochodu i osoby z niepełnosprawnościami. Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył, aby oferta transportu zbiorowego odpowiadała realnym potrzebom mieszkańców Związku.

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 Związku.

Transport zbiorowy 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 puckim. Zrównoważony rozwój to kształtowanie transportu pasażerskiego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko i mieszkańców.

Związek, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążyć, aby oferta transportu zbiorowego była jak najszersza, jednocześnie odpowiadając realnym potrzebom mieszkańców, 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, dlatego podejmowane będą działania uatrakcyjniające publiczny transport zbiorowy.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego;
- prognozy popytu dla transportu zbiorowego;
- uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze (p. 2.4. i 2.6. planu transportowego);
- istniejące, powstające i zmieniające się źródła ruchu (p. 2.8. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne;
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.7. 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 transportu zbiorowego na obszarze Związku będzie jego integracja w ramach całego systemu transportu publicznego (obejmującego również wojewódzkie przewozy kolejowe i autobusowe, komunikację miejską, przewozy komercyjne i przewozy gminne) – z uwzględnieniem motoryzacji indywidualnej, ruchu rowerowego i pieszego.

Kierunki rozwoju transportu publicznego będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmowane będą działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego, takich jak zbyt niska dostępność transportowa, niedostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb



pasażerów, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego.

Działania te będą realizowane poprzez:

- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego Związku, w tym w internecie oraz z wykorzystaniem aplikacji mobilnych, 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: likwidacja barier dojścia, budowa systemów parkingowych P&R, B&R i K&R oraz peronów przystankowych przyjaznych dla pasażerów;
- systematyczne zwiększanie udziału taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się i z niepełnosprawnościami, a także emitującego mniej spalin i hałasu.

Aktualny stan istniejących połączeń ponadgminnych w komunikacji zbiorowej na obszarze Związku – uruchomienie połączeń powiatowo-gminnych o charakterze użyteczności publicznej – wyhamowało proces systematycznej likwidacji połączeń do mniejszych miejscowości, zmniejszający dostępność komunikacyjną dla mieszkańców. Interwencja Związku stała się koniecznością dla powstrzymania tych tendencji i realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. Podstawowy układ linii komunikacyjnych obejmuje już większość miejscowości na obszarze Związku i wymaga jedynie niewielkich korekt oraz stopniowego rozszerzenia o mniejsze miejscowości, a także o kursy w dni wolne od pracy, w których przewoźnicy komercyjni wycofali ofertę przewozową.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu, jednak z uwagi na zależność popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków



liczby pasażerów należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu udziału w strukturze podróży komunikacji indywidualnej – samochodów osobowych.

W okresie planowania zaleca się następujące rozwiązania w kształtowaniu 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. Podstawowe zadania w zakresie integracji będą dotyczyły:
  - koordynacji rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej na obszarze objętym planem transportowym;
  - wspólnej oferty w ramach systemów biletowych funkcjonujących w Trójmieście np. w ramach oferty biletów metropolitalnych emitowanych przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej łączonych z biletami na komunikację regionalną;
  - integracji z ofertą przewozów metropolitalnych, o ile wskutek zmian ustawowych, związek metropolitalny powołany zostanie także w województwie pomorskim.
4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicować koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowo-gminne 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 poprzedzone analizami ekonomiczno-finansowymi skutków ich wprowadzenia.

6. Realizowane inwestycje infrastrukturalne i ewentualne taborowe będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnościami oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko.
7. W celu optymalizacji oferty przewozowej i prawidłowego ustalenia tras linii, okresowo prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze Związku – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad. Uzupełnieniem badań będzie analiza efektywności poszczególnych linii prowadzona na podstawie danych z wniosków o dopłaty z FRPA składanych co kwartał do Wojewody Pomorskiego.

### **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 lub operatorów. 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 Regionalnym Planie Transportowym Dla Województwa Pomorskiego 2030 wskazano stacje kolejowe w Pucku i Władysławowie, jako węzły integracyjne lokalne umożliwiające integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym i transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym.

W przypadku sieci komunikacyjnej organizowanej przez Związek zaleca się, aby funkcję zintegrowanych węzłów przesiadkowych pełniły węzły:

- Jastrzębia Góra – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Kosakowo – przystanek „Urząd Gminy”, integracja: komunikacja miejska – komunikacja miejska;
- Krokowa – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Łebcz – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Mrzezino – przystanek kolejowy, integracja: komunikacja regionalna – kolej;
- Pogórze – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja miejska;
- Połczyno – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;

- Puck – dworzec kolejowy, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Wierzchucino – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Władysławowo – dworzec kolejowy: integracja komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Żelistrzewo – przystanek kolejowy, integracja: komunikacja regionalna – kolej.

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.

Wszystkie węzły i przystanki powinny być oświetlone (wraz z dojściem 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 zapobiegający aktom wandalizmu.

Przystanki autobusowe obsługujące 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 i dłużej przez to trwa biletowanie osób wsiadających, należy budować zatoki, a przystanki wyposażać w wiaty z miejscami do siedzenia. Zatoki wymagają także przystanki obsługiwane kursami dalekobieżnymi, których pasażerowie mogą przewozić większy bagaż w specjalnych lukach bagażowych autobusów obsługujących takie kursy.

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 urządzone zintegrowane węzły przesiadkowe posiadać będzie parkingi: P&R, B&R i K&R 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 z niepełnosprawnościami 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.

## 5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

Określenie przewidywanego finansowania usług przewozowych jest jednym z podstawowych zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, realizowanego w ramach planu transportowego, zgodnie z art. 12. ust. 1. pkt 3. ustawy o ptz. Zasady finansowania regularnego przewozu osób (o charakterze użyteczności publicznej) w publicznym transporcie zbiorowym, realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej określa rozdział 6 tej ustawy.

Finansowanie publicznego transportu zbiorowego w jednostkach samorządowych realizowane jest z trzech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu jednostek samorządu terytorialnego oraz ze Skarbu Państwa z tytułu honorowania ulg ustawowych, a trzecim źródłem finansowania jest wsparcie ze środków pomocowych krajowych (np. FRPA) i – w przypadku inwestycji – także Unii Europejskiej.

Środki na finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego pokrywają wydatki bieżące na:

- zakup usług przewozowych od operatorów;
- 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.

Według stanu na dzień 30 września 2024 r. Związek, jako jednostka samorządu terytorialnego, finansował przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych przez niego organizowanych, z udziałem środków z FRPA oraz z dotacji z tytułu honorowania ulg ustawowych. W 2024 r. planowane dofinansowanie z FRPA na organizację przewozów o charakterze użyteczności publicznej przez Związek ma wynieść 1 980,2 tys. zł.

Finansowanie przewozów użyteczności publicznej z dopłatami z FRPA wymaga udziału własnego organizatora – jednostki samorządu terytorialnego – w wysokości co najmniej 10% deficytu linii, powiększonego o rozsądny zysk operatora. Planowany wkład własny Związku na funkcjonowanie zleczanych przez niego przewozów w 2024 r. ma wynieść 231 tys. zł.

Z powodu konkurencji samochodów osobowych, przewoźnicy komercyjni ograniczają połączenia komunikacyjne, pozostawiając jedynie kursy o największych potokach pasażerskich. Mniejsze miejscowości, szczególnie oddalone od ośrodków powiatowych, przestają w rezultacie być obsługiwane komunikacją komercyjną albo są obsługiwane tylko kilkoma kursami w dniu powszednim, w roku szkolnym. Dostępność transportu publicznego stawała 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 staje się, dla utrzymania połączeń, organizowanie publicznego transportu zbiorowego przez gminy, powiaty i ich związki z rekompensatą dla operatora wypłacaną z budżetów samorządów lokalnych. Przekazywanie rekompensaty jest obecnie wspomagane dopłatami z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, o które samorządy występują.

Organizowanie publicznego transportu zbiorowego częściowo finansowanego przez samorządy jest elementem ich polityki socjalnej, ekologicznej i transportowej, ukierunkowanej na zaspokojenie podstawowych potrzeb lokalnej społeczności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

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 straty przychodów wynikające z wprowadzonych ograniczeń spowodowanych sytuacją epidemiologiczną i innymi zdarzeniami;
- pokrywać utracone przychody operatorów związane z ustanowionym przez samorządy prawem niektórych grup społecznych do przejazdów bezpłatnych i ulgowych;
- zapewnić możliwie wszystkim mieszkańcom dojazd do sieci połączeń kolejowych i autobusowych zapewniających dojazd ośrodków regionalnych i subregionalnych.

W modelu zarządzania publicznym transportem zbiorowym obowiązującym na obszarze Związku to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie dopłatę do świadczonych usług, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji. Związek, analogicznie jak inne jednostki organizujące publiczny transport zbiorowy, zmuszony jest otrzymywać środki z innych dochodów powiatu i gmin – członków Związku – na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego.

Według stanu na dzień 30 września 2024 r. Związek wykorzystywał do realizacji usług przewozowych jednego operatora – PKS Gdynia SA – realizującego przewozy na podstawie umowy nr 1/2023, zmienionej Anekssem Nr 1 z dnia 25 stycznia 2024 r., o świadczenie usług przewozowych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Szacunkową wielkość pracy eksploatacyjnej określono w tej umowie na 660,1 tys. km.

W przewozach organizowanych przez Związek inwestycje w tabor i infrastrukturę zasilającą dotychczas przede wszystkim prowadził operator we własnym zakresie. Wyjątek od tej



reguły stanowi złożona przez Związek aplikacja do Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności o dofinansowanie zakupu 2 szt. autobusów elektrycznych i 7 szt. autobusów hybrydowych.

Zakłada się, że finansowanie publicznego transportu zbiorowego na obszarze Związku będzie polegać na:

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z dopłat przekazywanych Związkowi oraz z tytułu dotacji wynikającej z utraconych przychodów operatora, związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu Związku, ze wsparciem zainteresowanych gmin i powiatu – z tytułu wykonywania przewozów generujących dochody, wraz z powyższym elementem rekompensaty, niższe niż ponoszone koszty, jako element wkładu własnego;
- 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.

Źródłem finansowania przewozów będą wpływy z biletów i ewentualnych opłat dodatkowych, środki budżetowe Związku (w tym przekazane środki z budżetów gmin i powiatu – członków Związku), dopłaty z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, dotacje i środki pomocowe oraz inne dodatkowe wpływy.

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 zapewniający pokrycie całości kosztów. Ma to na celu umożliwienie realizacji podróży wszystkim, również mniej zamożnym grupom społecznym, które nie wnoszą w ogóle opłaty za przejazd 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 warunków zamówienia w postępowaniu wyłaniającym operatora.

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 ko-

munikacji zbiorowej. W przewozach o charakterze użyteczności publicznej cena biletu miesięcznego powinna odpowiadać cenie około 20-25 biletów jednorazowych i nigdy nie przekraczać ceny 30 biletów jednorazowych.

Finansowanie organizowanego przez jednostki samorządu terytorialnego transportu publicznego odbywa się także poprzez realizację przedsięwzięć inwestycyjnych, w tym wkład własny w finansowaniu projektów pomocowych krajowych i unijnych.

W latach 2020-2023 inwestycje związane z publicznym transportem zbiorowym realizowane były przez operatorów i budżety jednostek samorządu terytorialnego – członków Związku. W ramach projektu wybudowano węzeł przesiadkowy wraz z parkingiem P&R.

Gmina Miasta Puck zrealizowała projekt inwestycyjny „Budowa węzła integracyjnego Puck wraz z trasami dojazdowymi” o wartości 10,9 mln zł, z dofinansowaniem z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, Działanie 9.1. Transport miejski. Projekt ten obejmował budowę węzła integracyjnego w Pucku wraz z drogami dojazdowymi i parkingiem.

Gminy Władysławowo i Jastarnia zrealizowały projekt inwestycyjny „Budowa węzłów integracyjnych Władysławowo i Jastarnia wraz z trasami dojazdowymi”, o wartości 32,5 mln zł, z dofinansowaniem z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, Działanie 9.1. Transport miejski. Projekt ten obejmował budowę węzłów integracyjnych w Jastarni i Władysławowie – wraz z drogami dojazdowymi i parkingiem – oraz przeprowadzenie kampanii informacyjno-edukacyjnej promującej transport zbiorowy i niezmotoryzowany.

Celem realizacji wymienionych projektów była poprawa integracji i wzmocnienie pozycji transportu zbiorowego oraz ograniczenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez transport, a jednocześnie zwiększenie liczby pasażerów transportu zbiorowego i wzrost mobilności mieszkańców gmin.

Gminy Puck i Władysławowo zrealizowały także projekty inwestycyjne dotyczące rozbudowy sieci tras rowerowych.

Gmina Puck zrealizowała projekt „Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R10 i Wiślana Trasa Rowerowa R9 – Partnerstwo Gminy Puck”, o wartości 19,5 mln zł, z dofinansowaniem z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, Działanie 8.4. Wsparcie atrakcyjności walorów dziedzictwa przyrodniczego. Projekt ten obejmował budowę tras rowerowych w gminach: Choczewo, Hel, Jastarnia, Kosakowo, Krokowa i Puck oraz miasta Puck, o długości 126 km.

Gmina Władysławowo zrealizowała natomiast projekt „Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R10 i Wiślana Trasa Rowerowa R9 – Gmina Władysławowo”,

o wartości 18,1 mln zł, z dofinansowaniem z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020, Działanie 8.4. Wsparcie atrakcyjności walorów dziedzictwa przyrodniczego. Projekt obejmował budowę tras rowerowych w gminie Władysławowo, o długości 29,2 km.

W horyzoncie finansowania 2021-2027 Unii Europejskiej Związek przewiduje realizację przedsięwzięcia inwestycyjnego „Zakup tramwaju wodnego w celu stworzenia regularnych połączeń Puck, Swarzewo, Chałupy, Rewa, Jastarnia”. W ramach tego przedsięwzięcia przewiduje się zakup statku typu katamaran, o długości min. 15 m, z napędem elektrycznym zasilanym z baterii o pojemności 2 x 50 kWh. Statek przeznaczony będzie do przewozu 48 pasażerów po Zatoce Puckiej z prędkością rejsową ok. 8-10 km/h. Przewiduje się także dofinansowanie przedsięwzięcia z Rządowego Funduszu Polski Ład. Program Inwestycji Strategicznych.

Jak już wcześniej wspomniano, planuje się też zakup dwóch autobusów elektrycznych, niskowejściowych klasy maxi, do obsługi linii komunikacyjnych Puck – Bładzikowo i Władysławowo – Chłapowo, pod warunkiem otrzymania wsparcia finansowego ze środków europejskich w ramach Krajowego Planu Odbudowy, konkurs E.1.1.2. Zero- i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy) 2.0. Złożony przez Związek projekt został umieszczony na liście podstawowej przedsięwzięć zakwalifikowanych do dofinansowania.

Planuje się wybudowanie punktów ładowania autobusów elektrycznych na: dworcu autobusowym w Pucku, dworcu autobusowym we Władysławowie oraz na terenie nowej bazy operatora w Bładzikowie.

Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej złożył także w tym samym konkursie projekt pn. „Zakup siedmiu nowych niskoemisyjnych autobusów z napędem hybrydowym na potrzeby mieszkańców powiatu puckiego” o wartości 15,498 mln zł, w tym dofinansowanie w kwocie 10,710 mln zł. Projekt ten znalazł się na wysokim piątym miejscu na liście rezerwowej, obejmującej przedsięwzięcia spełniające kryteria wyboru, które w zakresie kryteriów merytorycznych I stopnia uzyskały wymaganą liczbę punktów, lecz nie zostały zakwalifikowane do objęcia wsparciem z uwagi na przekroczenie limitu.

Autobusy hybrydowe zaplanowano do obsługi tras:

- Puck – Jastrzębia Góra przez: Łebcz, Strzelno;
- Puck – Hel przez: Łebcz, Władysławowo;
- Puck – Puck przez: Karwię, Krokowę;
- Puck – Białogóra przez: Starzyński Dwór, Krokowę;
- Puck – Lubocino przez: Starzyński Dwór, Parszkowo, Kłanino;
- Puck – Pogórze przez: Rzucewo, Żelistrzewo;
- Puck – Władysławowo przez: Strzelno, Jastrzębią Górę.

Kontynuowana będzie także budowa, rozbudowa i modernizacja dróg i tras rowerowych na obszarze Związku.

## 6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

Odzwierciedleniem realizowanej na danym obszarze polityki transportowej jest podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny. Dobrze rozwinięte obszary charakteryzują się niskim współczynnikiem motoryzacji oraz odpowiednio wysokim udziałem 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 puckiego 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.

Do czynników, które w największym stopniu wpływają na wybór środka transportu, zalicza się:

- dostępność – swoboda przemieszczania się bez zbędnej straty czasu np. na przesiadki lub szukanie miejsca parkingowego;
- warunki przestrzenne – odległość od/do przystanku, dostępność miejsc parkingowych w miejscu zamieszkania lub pracy;
- warunki atmosferyczne – wybór rodzaju transportu jest ściśle powiązany z panującymi warunkami atmosferycznymi;
- czas – całkowity czas podróży, dotarcie z/na przystanek, czas oczekiwania.

Mieszkańcy na terenie Związku mają do wyboru trzy rodzaje środków transportu:

- indywidualny;
- autobusy;
- kolej.

Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym na obszarze objętym planem pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Związek. Komunikacja autobusowa zasięgiem obejmuje niemal cały obszar Związku. Rolą autobusowej komunikacji regionalnej, organizowanej przez samorząd terytorialny, jest obsługa całego jego obszaru z zapewnieniem minimalnej dostępności komunikacyjnej, a szczególnie obszarów, w których pasażer ma 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, bezpośredniości, częstotliwości i niskiego kosztu – zarówno w skali sieci komunikacyjnej całego Związku, jak i w przekroju poszczególnych gmin.

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

W związku z brakiem wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców powiatu puckiego, do analizy wykorzystano badania zrealizowane w 2023 r. przez MZKZG w gminie Kosakowo. Ze względu na podmiejski charakter gminy Kosakowo, przylegającej bezpośrednio do Gdyni oraz Rumi i Redy, obsługiwanej intensywnie gdyńską komunikacją miejską, trzeba jednak przyjąć zastrzeżenie, że wyniki badań w tej gminie nie odzwierciedlają sytuacji całego obszaru powiatu puckiego.

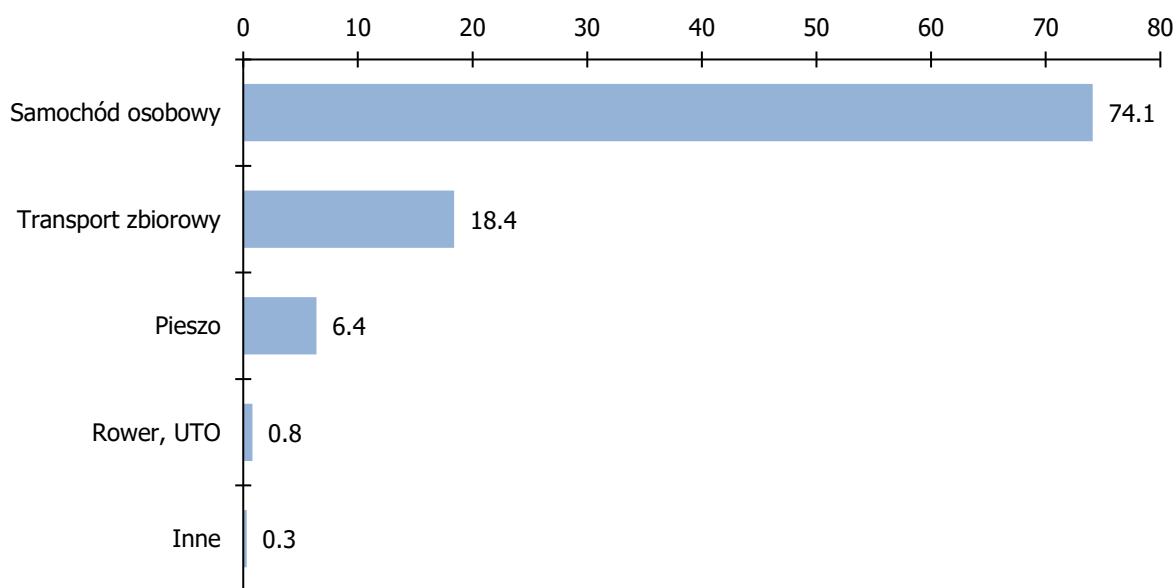
Strukturę podróży mieszkańców gminy Kosakowo wg sposobu przemieszczania się w dniu powszednim w 2023 r. zaprezentowano na rysunku 16.

Podział podróży dla gminy Kosakowo, tzw. „modal split” – opracowany na podstawie badań z 2023 r. – wykazał, że aż 74,1% podróży w gminie Kosakowo realizowano z wykorzystaniem samochodu osobowego, a tylko 18,4% – z wykorzystaniem transportu publicznego. Ruch rowerowy i urządzenia transportu osobistego (UTO) miały łącznie 0,8% udziału w realizacji podróży, a ruch pieszy – 6,4%. Inne środki transportu miały łączny udział tylko 0,3%.

Zgodnie z zaleceniami literatury branżowej, dla obszarów wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być mniejszy niż 25%, tymczasem w obsługiwanej intensywnie komunikacją miejską gminie Koskowo, osiągnął jedynie pułap około 3/4 wartości referencyjnej. W pozostałych gminach powiatu udział ten jest zapewne jeszcze niższy.

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 postulatu dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio oznacza, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.





**Rys. 16. Podział zadań przewozowych w gminie Kosakowo w dniu powszednim w 2023 r. [%]**

Źródło: Raport: „Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców gminy Kosakowo”, Gdańsk – Kosakowo, kwiecień 2024 r. s. 19.

W ostatnich latach w Polsce i w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.4 planu, będzie systematycznie rosnąć. Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób o ograniczonej sprawności ruchowej i osób z niepełnosprawnościami w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego.

Można to zrealizować na dwóch płaszczyznach:

- przewozów ogólnodostępnych – obsługiwanych pojazdami niskopodłogowymi lub niskowejsściowymi (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 niskowejsściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób z niepełnosprawnościami, mających na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji, itp.

Uwzględniając potrzeby osób z niepełnosprawnościami w procesie kształtowania standardu wyposażenia pojazdów transportu zbiorowego, wprowadzanych do obsługi komunikacji organizowanej przez Związek, za docelowe rozwiązanie uznać należy:

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu;
- podświetloną zewnętrzną informację pasażerską – docelowo 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:

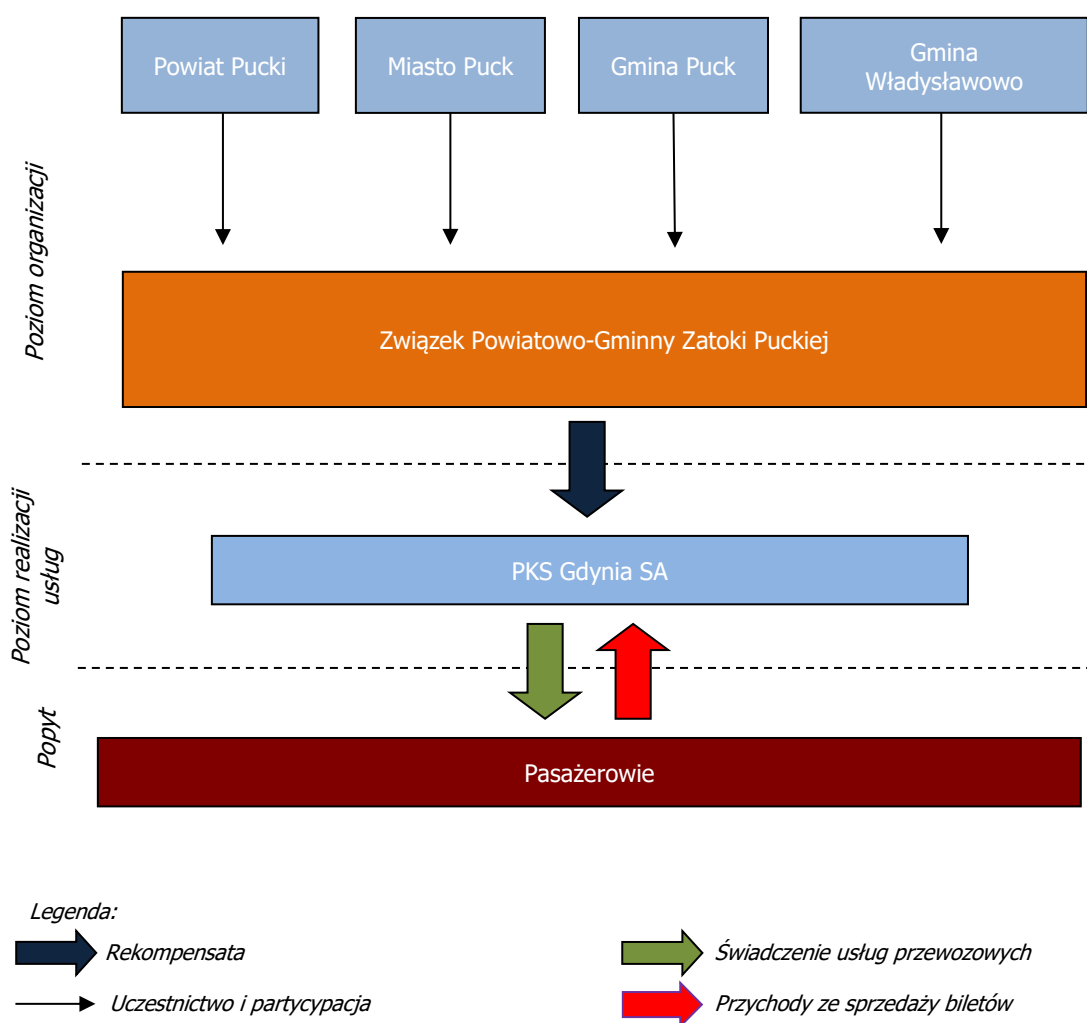
- budowanie peronów o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojścia pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje 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, aby całkowicie przysłaniały lub zakrywały widoczność otoczenia dla pasażerów.

## 7. Organizacja rynku przewozów

### 7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji

Podstawowym aktem prawnym regulującym transport publiczny jest ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, określająca zasady organizacji oraz funkcjonowania transportu publicznego w ramach regularnego przewozu osób, wykonywanego według ustalonego i podawanego do publicznej wiadomości rozkładu jazdy. Schemat organizacji powiatowo-gminnych połączeń autobusowych na obszarze Związku w 2024 r. przedstawiono na rysunku 17.



**Rys. 17. Schemat organizacji rynku przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej w 2024 r.**

Źródło: opracowanie własne.

Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej wpisano do Rejestru związków powiatowo-gminnych w dniu 9 października 2023 r. pod pozycją nr 63. Statut Związku został ogłoszony

w dniu 24 października 2023 r. (Dz. Urz. Woj. Pomorskiego z 2023 r. poz. 4621). Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej powstał w wyniku przekształcenia w związek powiatowo-gminny Związku Międzygminnego Zatoki Puckiej.

W skład Związku – według stanu na dzień 30 września 2024 r. – wchodziły: Gmina Władysławowo, Gmina Miasta Puck, Gmina Puck i Powiat Pucki.

Związek posiada osobowość prawną i wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Nadzór nad Związkiem pod kątem legalności sprawuje Prezes Rady Ministrów i Wojewoda Pomorski.

Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej w powiatowo-gminnych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu i gmin będących jego uczestnikami.

Statut wskazuje, że Związek wykonuje w szczególności zadania:

- 1) ochrony środowiska i gospodarki wodnej;
- 2) wspólnej polityki ekologicznej gmin i powiatów;
- 3) ochrony zdrowia;
- 4) pomocy społecznej;
- 5) edukacji i kultury;
- 6) kultury fizycznej, rekreacji i turystyki;
- 7) porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli;
- 8) promocji gmin i powiatów;
- 9) integracji lokalnych społeczności;
- 10) poprawy warunków życia;
- 11) współpracy ze społecznościami lokalnymi i regionalnymi innych państw;
- 12) zakupu taboru transportu zbiorowego;
- 13) budowy lub modernizacji technicznej infrastruktury drogowej ze szczególnym uwzględnieniem elementów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- 14) organizowania i zarządzania publicznym transportem zbiorowym w zakresie powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich, niestanowiących komunikacji miejskiej;
- 15) modernizacji i budowy dróg rowerowych obejmujących swoim zasięgiem minimum dwóch członków związku;
- 16) poprawy efektywności energetycznej budynków i instalacji publicznych;
- 17) cyfryzacji usług publicznych i komunalnych;
- 18) realizacji wspólnych przedsięwzięć w zakresie rozwoju infrastruktury turystycznej, ochrony środowiska i działań proekologicznych oraz wykorzystywania miejscowych zasobów naturalnych;

19) tworzenia wspólnych produktów turystycznych i budowy wspólnej marki promującej region.

Według stanu na dzień 30 września 2024 r. Związek wykorzystywał do realizacji usług przewozowych jednego operatora – PKS Gdynia SA – realizującego przewozy na podstawie umowy nr 1/2023 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w dniu 29 grudnia 2023 r., zmienionej Anekssem Nr 1 z dnia 25 stycznia 2024 r. Umowa ta obejmuje okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2024 r.

Na mocy umowy operatorskiej PKS Gdynia SA we własnym zakresie emituje bilety i prowadzi ich sprzedaż oraz organizuje kontrolę biletów.

## 7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Integracja systemów transportowych obejmuje:

- poziom infrastruktury – poprzez utworzenie funkcjonalnych węzłów i przystanków integracyjnych i przesiadkowych, pozwalających na szybką i wygodną przesiadkę pomiędzy różnymi środkami transportu;
- poziom rozkładów jazdy – poprzez wzajemną koordynację połączeń przesiadkowych;
- poziom jednej taryfy – poprzez wprowadzenie wspólnego/jednego biletu i koordynację taryfową (np. wspólny bilet na autobus i pociąg, autobus regionalny i komunikację miejską).

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

- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów publicznego transportu, szczególnie w lokalnym węźle integracyjnym i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej wszystkie usługi transportu zbiorowego na obszarze miasta i przynajmniej w części regionu;
- współdziałania organizatorów publicznego transportu i przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie wspólnej sieci sprzedaży biletów;
- stałego udoskonalania funkcjonowania węzłów i przystanków integrujących transport zbiorowy różnych organizatorów wraz z transportem zbiorowym komercyjnym.

W działaniach integrujących różne rodzaje transportu będą uczestniczyć zarządzający dworcami i przystankami, organizatorzy transportu publicznego, w tym Związek, oraz gminy, na których terenie przystanki te się znajdują, przy udziale przewoźników komercyjnych.

Związek, jako organizator przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej, zorganizował sieć linii w taki sposób, aby w jak największym stopniu ułatwić pasażerom przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego. Na obszarze działania

Związku funkcjonuje kilka węzłów przesiadkowych łączących linie autobusowe z koleją. Najważniejszymi z nich są stacje kolejowe zlokalizowane w Pucku i Władysławowie.

Poszczególne rodzaje transportu zbiorowego – autobusowy regionalny i miejski oraz kolejowy – muszą ze sobą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem połączeń regionalnych autobusowych i kolejowych, kontynuowane są z wykorzystaniem środków transportu miejskiego (mają charakter komplementarny). W rezultacie uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie) oraz brak dogodnych połączeń publicznego transportu zbiorowego w sąsiedztwie przystanków lub stacji kolejowych, ewentualnie brak pełnej koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na obydwu tych rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie powoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

Ważnym elementem integracji jest także umożliwienie dogodnej przesiadki z indywidualnego środka transportu – samochodu osobowego, roweru lub innego – do pojazdu transportu zbiorowego, z pozostawieniem środka indywidualnego w celu kontynuowania podróży powrotnej. Takimi węzłami integrującymi różne formy przemieszczania się są parkingi P&R oraz B&R, a także K&R, zlokalizowane przy dobrze obsługiwanych przystankach lub dworcach autobusowych albo przy stacjach lub przystankach kolejowych. Formy takiej integracji będą w okresie obowiązywania planu systematycznie rozwijane.

Integracja drogowego transportu regionalnego oraz transportu miejskiego i kolejowego, wymaga więc także podjęcia niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych, tworzących warunki dla dogodnego przesiadania się pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym.

W każdej z gmin Związku powinny być wyznaczone węzły integrujące różne formy transportu zbiorowego i indywidualnego.

W odniesieniu do integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego i regionalnego, w województwie pomorskim realizowany jest projekt pn. „Wdrożenie na obszarze województwa pomorskiego wspólnego dla wszystkich organizatorów i przewoźników transportu systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej”. Realizowany projekt pn. „FALA” (jego techniczne określenie to Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności) ma być jednolitym dla całego województwa, zintegrowanym systemem poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim wraz z jednolitą informacją pasażerską na obszarze całego województwa pomorskiego. Za realizację projektu odpowiada spółka InnoBaltica sp. z o.o. W początkowej fazie, w projekcie uczestniczą przewoźnicy kolejowi (PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. i Polregio SA) oraz organizatorzy komunikacji miejskiej z terenu całego Pomorza.



Głównym wykonawcą systemu jest konsorcjum firm: Asseco Data Systems SA oraz AEP Ticketing Solutions S.r.l. z Włoch, które zostało wyłonione w drodze przetargu. Docelowo system ma objąć także komunikację regionalną w całym obszarze województwa pomorskiego.

Projekt systemu zakłada, że pasażer wsiadając do pociągu, autobusu, tramwaju czy trolejbusu, będzie musiał mieć przy sobie jedynie urządzenie, które pozwoli systemowi go rozpoznać (może to być aplikacja w telefonie albo specjalna karta). Dalej system będzie działał już automatycznie: przeliczy pokonywane przystanki, dopasuje taryfę opłat, naliczy należne ulgi (odpowiednie dla pojazdów komunikacji autobusowej czy dla pociągów), a następnie podsumuje opłaty. Jeśli w ciągu doby okaże się, że pasażerowi bardziej opłacałoby się skorzystać z biletu krótkookresowego (np. 24-godzinnego) zamiast z kilku biletów jednorazowych – zmieni naliczone wcześniej opłaty na tańszą opcję. I dopiero po takiej optymalizacji pobierze środki z konta pasażera.

Konieczność nabywania kilku biletów przez pasażerów korzystających z usług więcej niż jednego organizatora powoduje, że łączna cena usług publicznego transportu zbiorowego staje się nieatrakcyjna, skłaniając część osób podróżujących w relatywnie dłuższych relacjach do korzystania z samochodu osobowego. Ze względu na ciążenie obszaru Związku do aglomeracji trójmiejskiej, problemem dla mieszkańców jest dezintegracja taryfowa z koleją, zapewniającą najszybsze połączenie transportem publicznym z Trójmiastem oraz z komunikacją miejską, w szczególności organizowaną przez ZKM w Gdyni oraz MZK Wejherowo. Dla osób korzystających z przesiadek na kolej w dojazdach do Trójmiasta poza niedogodnością cenową (dezintegracja taryfowa), uciążliwa jest także konieczność zakupu dwóch biletów (dezintegracja biletowa).

Analogiczna uciążliwość dotyczy osób, które korzystają z oferty komunikacji miejskiej ZKM w Gdyni lub MZK Wejherowo. Częściowym rozwiązaniem tego problemu może być nawiązanie współpracy z Metropolitalnym Związkiem Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej i przygotowanie wspólnej oferty taryfowej w ramach Biletu Łączonego Regionalnego na komunikację miejską i regionalną komunikację autobusową.

W przypadku powołania związku metropolitalnego w województwie pomorskim – wskutek zmian ustawowych – działania integracyjne realizowane będą z udziałem tego podmiotu.

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

Docelowy pożądany poziom usług w odniesieniu do poszczególnych postulatów przewozowych przedstawiono w tabeli 17.

**Tab. 17. Docelowy standard usług na liniach organizowanych przez Związek w odniesieniu do poszczególnych postulatów przewozowych**

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji
<b>Bezpośredniość</b>	Zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, które zostaną zidentyfikowane w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców gmin lub pasażerów
<b>Częstotliwość</b>	Zapewnienie oczekiwanej częstotliwości najważniejszych linii Zapewnienie rytmicznej obsługi całego obszaru objętego siecią połączeń komunikacyjnych (przestrzeganie wyznaczonego standardu częstotliwości uznawanego za niezbędne minimum obsługi komunikacyjnej)
<b>Dostępność</b>	Sukcesywne zwiększanie wskaźnika gęstości przystanków/km <sup>2</sup> Co najmniej 50% udział przystanków dla wsiadających wyposażonych w wiaty przystankowe Stosowanie wiat w wersji chroniącej czekających na przystanku pasażerów przed wiatrem i deszczem Przebudowa peronów wybranych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdu osobom z niepełnosprawnościami na wózkach bez konieczności używania rampy Zapewnienie oczekiwanej przez mieszkańców obsługi komunikacyjnej obszarów rozwijających się, o wzrastającej gęstości zabudowy Lokalizowanie przystanków możliwe najbliżej największych generatorów ruchu i eliminowanie utrudnień w tym zakresie
<b>Informacja</b>	Przeprowadzenie badań marketingowych, identyfikujących zakres oczekiwanej informacji o usługach i niedoskonałości w aktualnym sposobie informacji Zintegrowana informacja o usługach w internecie, obejmująca także przewozy regionalne autobusowe i kolejowe, z uwzględnieniem urządzeń mobilnych Pełen zakres informacji eksponowanych w pojazdach – wyświetlacze zewnętrzne i tablice z przebiegiem trasy (kolejne przystanki) w pojazdach Kompletna informacja o przesiadkach na środki transportu regionalnego w węzłach przesiadkowych

<b>Postulat przewozowy</b>	<b>Docelowy pożądany poziom realizacji</b>
<b>Koszt</b>	<p>Zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej</p> <p>Wdrożenie biletów zintegrowanych, co najmniej w zakresie biletów okresowych</p> <p>Rozbudowa systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych</p>
<b>Niezawodność</b>	<p>Wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów na poziomie powyżej 99,8%</p> <p>Systematyczna odnowa taboru wraz odpowiednim zapleczem służącym do utrzymania i naprawy nowych pojazdów</p>
<b>Prędkość</b>	<p>Zoptymalizowanie czasu przesiadek w węzłach przesiadkowych (skrócenie dróg przejścia, skoordynowanie rozkładów jazdy)</p> <p>Dostosowanie rozkładowych czasów przejazdu do realnych warunków ruchu na drogach</p> <p>Skrócenie czasu podróży w niektórych relacjach, uzyskane poprzez zoptymalizowanie tras linii autobusowych o znaczącym współczynniku wydłużenia drogi, nieznajdującym wystarczającego uzasadnienia po stronie popytu</p>
<b>Punktualność</b>	<p>Udział odjazdów opóźnionych do 3 min nie większy niż 10%</p> <p>Udział kursów przyspieszonych pow. 1 min mniejszy niż 1%</p>
<b>Rytmiczność</b>	<p>Wprowadzenie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy</p>
<b>Wygoda</b>	<p>Wskaźnik przeciętnego wieku taboru nieprzekraczający 15 lat</p> <p>Uzyskanie 100% udziału pojazdów niskopodłogowych i niskowejściowych</p> <p>Wyposażenie wszystkich pojazdów w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu</p> <p>Stosowanie wygodnych foteli w pojazdach, ergonomicznych (miękkie siedziska i oparcia) oraz wandaloodpornych</p>

Źródło: opracowanie własne.

Narzędziem do uzyskania pożądanego stanu jakości usług na liniach organizowanych przez Związek będzie utrzymanie stanu jakościowego taboru i jego sukcesywna wymiana na proekologiczny. Za minimalny standard czystości spalin autobusów wprowadzonych w miejsce obecnie eksploatowanych, należy uznać normę EURO VI.

Wszystkie pojazdy wprowadzane do eksploatacji, na liniach organizowanych przez Związek, powinny spełniać następujące wymogi wyposażenia:

- jednolite barwy;
- niska podłoga (bez progów poprzecznych wewnątrz) z wykładziną antypoślizgową;

- ogrzewanie i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej;
- miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy z dedykowanym miejscem do siedzenia oraz platforma ułatwiająca wjazd osobom z niepełnosprawnościami na wózkach inwalidzkich;
- system przyklęku prawej strony pojazdu podczas otwarcia drzwi na przystanku;
- system sprzedaży biletów (umożliwiający płatności bezgotówkowe) i kontroli biletów elektronicznych;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, umożliwiający prezentację położenia autobusu na dedykowanych stronach internetowych oraz aplikacjach mobilnych oraz na tablicach przystankowej informacji dynamicznej, a także zapowiedzi głosowe przystanków;
- dostęp do internetu oraz ładowarki USB;
- system monitoringu wizyjnego wewnętrznego i zewnętrznego wraz z rejestracją obrazu.

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości świadczonych usług przewozowych, należy poddawać je cyklicznemu audytowi, realizowanemu przez podmioty niezależne od organizatora i operatorów. Organizatorowi przewozów powinno się zapewnić możliwość egzaminowania kontrolerów biletów i – w uzasadnionych przypadkach – także kierowców operatora, w zakresie znajomości taryfy i zasad obsługi pasażerów. Egzaminy te powinny być poprzedzone szkoleniami kierowców w objętym nimi zakresie, ze szczególnym naciskiem na zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych.

## 9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

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.

System informacji pasażerskiej odgrywa ważną rolę w integracji oraz podwyższaniu jakości usług publicznego transportu zbiorowego. Nieodpowiednio przygotowana informacja przyczynia się do negatywnego odbioru transportu zbiorowego jako nieprzystosowanego do potrzeb pasażerów, chaotycznego, trudnego do zrozumienia i skomplikowanego. Taki stan rzeczy sprawia, że pasażerowie już na etapie planowania podróży rezygnują z wykorzystania środków publicznego transportu zbiorowego do jej realizacji.

Istotne jest aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje na każdym etapie podróży tj. w momencie:

- planowania podróży;
- oczekiwania na pojazd publicznego transportu zbiorowego;
- realizacji podróży.

W związku z powyższym, zaleca się, aby docelowy system informacji dla pasażerów obejmował:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
  - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
  - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez Związek, powiaty, 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 – umożliwiającą 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, informację o opłatach i ulgach, regulamin przewozu oraz zapowiedzi głosowe przystanków;
- zintegrowaną informację w internecie i poprzez strony oraz aplikacje mobilne, 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 Związku, powiatu oraz wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

W głównych węzłach integracyjnych, 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.

Informacje zamieszczone w serwisach internetowych będą 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 celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego i regionalnego) będą gromadzić wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniać je w serwisach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych na bezpłatnej licencji.

## 10. 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 zagrożeń związanych z realizacją usług przewozowych w transporcie publicznym można zaliczyć:

- niedostateczny poziom rentowności linii komunikacyjnych spowodowany niewielkim zainteresowaniem ze strony pasażerów;
- niedostateczne zaangażowanie samorządów w utrzymanie oferty transportu zbiorowego na swoim obszarze;
- systematyczne ograniczanie zasięgu transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych i dalszy spadek jego udziału w przewozach pasażerskich;
- niedostateczny poziom finansów publicznych przeznaczanych na komunikację zbiorową;
- nadmierny wzrost cen paliw i energii;
- występowanie katastrof, w tym drogowych;
- występowanie innych zdarzeń o charakterze siły wyższej, np. epidemii;
- brak odwagi politycznej w podejmowaniu koniecznych i mniej popularnych decyzji dotyczących finansowania i preferencji dla transportu zbiorowego;
- konkurencja ze strony podróży odbywanych samochodami osobowymi oraz komunikacją komercyjną;
- zmiany w dostępności do środków pomocowych;
- wzrost 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 Związek 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 Związku i na podstawie wyników tej weryfikacji, podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji planu transportowego.



W tabeli 18 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. 18. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej**

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<p><b>Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom z niepełnosprawnościami</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach</li> <li>▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych</li> <li>▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Związku</li> <li>▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu</li> <li>▪ liczba przystanków bez barier dla osób z niepełnosprawnościami i wyposażonych w miejsca siedzące</li> <li>▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia</li> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego</li> <li>▪ liczba przystanków na 1 km<sup>2</sup></li> </ul>
<p><b>Ochrona środowiska</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin</li> <li>▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym lub zeroemisyjnych w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu</li> </ul>
<p><b>Efektywność ekonomiczna transportu osób</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez Związek</li> <li>▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez Związek: dofinansowanie/koszty ogółem [%]</li> <li>▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej</li> <li>▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem</li> </ul>

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
<b>Integracja transportu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy</li> <li>▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów</li> <li>▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską</li> </ul>
<b>System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowo-gminnych przewozach użyteczności publicznej</li> <li>▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych</li> <li>▪ dostępność, poprawność i szczegółowość informacji pasażerskiej publikowanej w internecie oraz za pomocą aplikacji mobilnych</li> </ul>
<b>Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców</li> <li>▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych</li> </ul>

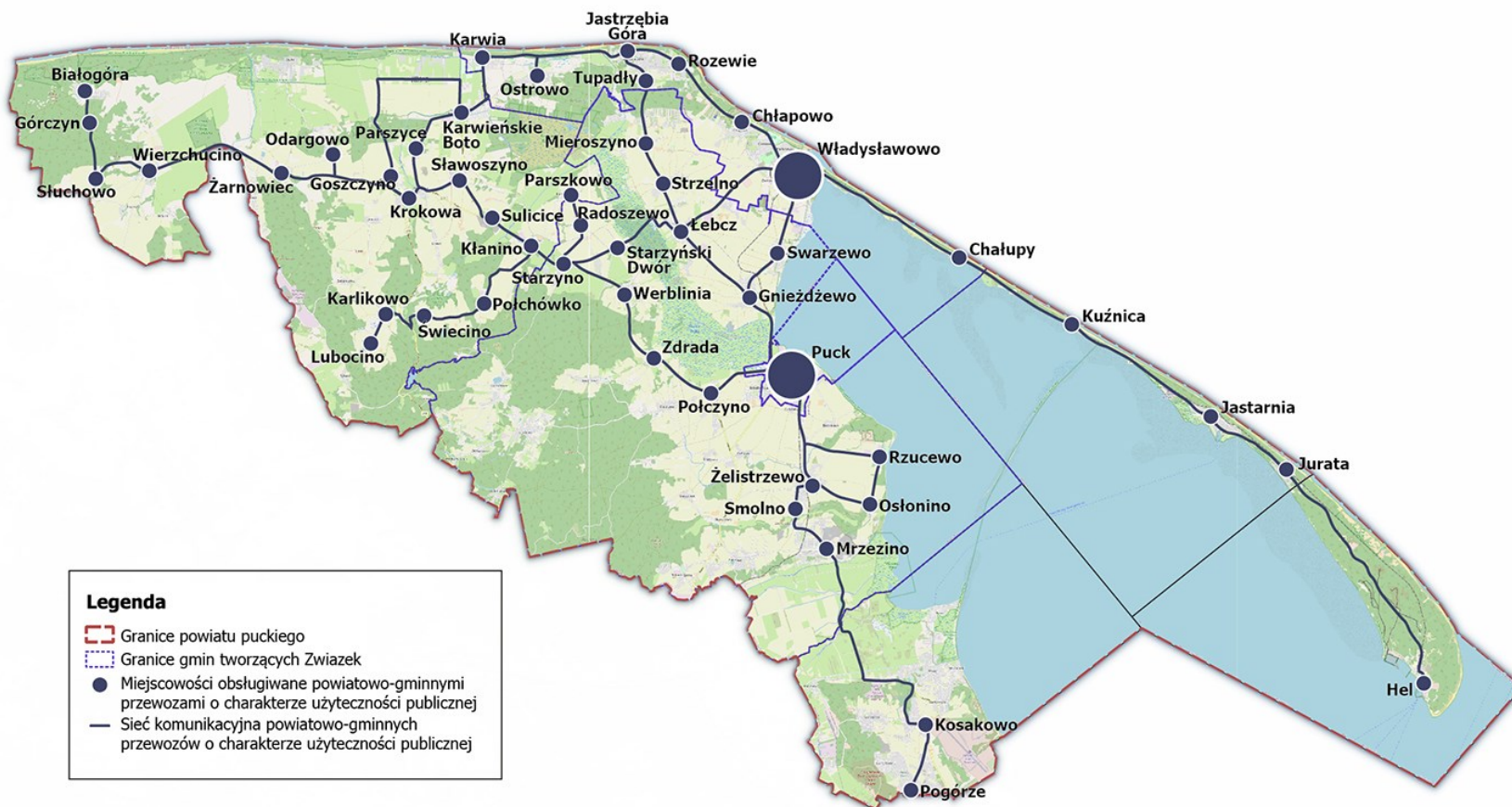
Źródło: opracowanie własne.

## **11. Konsultacje społeczne**

Tekst powstanie po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

## Załącznik nr 1

### Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowo-gminnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej



## Spis tabel

Tab. 1. Zmiany demograficzne na obszarze powiatu puckiego w latach 2013-2023.....	35
Tab. 2. Liczba ludności w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek w latach 2016-2023.....	36
Tab. 3. Porównanie struktury wiekowej ludności według ekonomicznych grup wieku zamieszkujących powiat pucki w 2016 i w 2023 r. ....	38
Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie puckim – porównanie 2012 i 2022 r. ....	39
Tab. 5. Dane gospodarcze publikowane przez GUS dla gmin wchodzących w skład Związku – stan na 31 grudnia 2023 r. ....	44
Tab. 6. Klasyfikacja strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz strefy aglomeracji trójmiejskiej) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza.....	47
Tab. 7. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla.....	49
Tab. 8. Struktura autobusów PKS Gdynia SA w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 września 2024 r. ....	50
Tab. 9. Wielkość popytu i praca eksploatacyjna na liniach organizowanych przez Związek w 2024 r. oraz na ich odpowiednikach w latach 2022-2023.....	61
Tab. 10. Linie komunikacyjne w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek – stan na 30 września 2024 r. ....	66
Tab. 11. Liczba kursów na liniach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich organizowanych przez Związek – stan na 30 września 2024 r. ....	67
Tab. 12. Połączenia organizowane przez Starostę Wejherowskiego na terenie powiatu puckiego – stan na 30 września 2024 r. ....	68
Tab. 13. Przewozy komercyjne na terenie powiatu puckiego – stan na 30 września 2024 r. ....	69
Tab. 14. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych na obszarze Związku w 2023 r. ....	72
Tab. 15. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowo-gminnych przewozów pasażerskich na obszarze funkcjonowania Związku.....	74
Tab. 16. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowo-gminnych o charakterze użyteczności publicznej .....	76
Tab. 17. Docelowy standard usług na liniach organizowanych przez Związek w odniesieniu do poszczególnych postulatów przewozowych.....	100

Tab. 18. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej .....	106
--	-----

## Spis rysunków

Rys. 1. Lokalizacja obszaru Związku na tle Polski .....	34
Rys. 2. Liczba ludności w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek w latach 2016-2023 .....	37
Rys. 3. Prognozowana liczba osób zamieszkujących powiat pucki w latach 2025-2060 .....	37
Rys. 4. Struktura wiekowa ludności według ekonomicznych grup wieku w jednostkach samorządu terytorialnego tworzących Związek – stan na 31 grudnia 2023 r. ....	38
Rys. 5. Prognozowana struktura wiekowa ludności według ekonomicznych grup wieku zamieszkujących powiat pucki w latach 2025-2060 .....	39
Rys. 6. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatu puckiego do 2034 r. ....	40
Rys. 7. Główna sieć drogowa na obszarze powiatu puckiego .....	43
Rys. 8. Sieć linii kolejowych na obszarze Związku .....	43
Rys. 9. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze Związku.....	52
Rys. 10. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym .....	54
Rys. 11. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego .....	57
Rys. 12. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 .....	58
Rys. 13. Przychody ze sprzedaży biletów obowiązujących na liniach organizowanych przez Związek w okresie styczeń – wrzesień 2024 r. ....	61
Rys. 14. Prognoza popytu do 2030 r. ....	64
Rys. 15. Sieć proponowanych linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Związek.....	75
Rys. 16. Podział zadań przewozowych w gminie Kosakowo w dniu powszednim w 2023 r.....	93
Rys. 17. Schemat organizacji rynku przewozu osób o charakterze użyteczności publicznej na obszarze Związku Powiatowo-Gminnego Zatoki Puckiej w 2024 r. ....	95