PLAN
ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO DLA POWIATÓW
PUCKIEGO I WEJHEROWSKIEGO

Puck, maj– listopad 2026 r.

Spis treści

Spis treści 2
1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego 4
   1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego 4
   1.2. Definicje i określenia 5
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego 11
   2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce 11
   2.2. Strategie rozwoju systemu komunikacyjnego w województwie pomorskim, powiecie wejherowskim i powiecie puckim 24
   2.3. Zagospodarowanie przestrzenne 33
   2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja 43
   2.5. Sieć komunikacyjna na obszarze planu 50
   2.6. Ochrona środowiska naturalnego 58
   2.7. Źródła ruchu 63
   2.8. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla 65
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych 74
   3.1. Wielkość popytu w roku bazowym 74
   3.2. Prognoza popytu 77
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej 81
   4.1. Charakterystyka istniejącej sieci 81
   4.2. Charakterystyka planowanej sieci 96
   4.3. Zintegrowane węzły i przystanki przesiadkowe 103
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych 106
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu 110
7. Organizacja rynku przewozów 115
   7.1. Podmioty rynku publicznego transportu zbiorowego i zasady jego organizacji 115
   7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego 118
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej 121
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów 126
10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania 128
11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu 132

Załącznik nr 1 Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat pucki.....136
Spis tabel 137
Spis rysunków..... 139

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatów Puckiego i Wejherowskiego to dokument strategiczny, który wyznacza kierunki rozwoju oraz zasady organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze powiatów, uwzględniając aspekty demograficzne, przestrzenne, środowiskowe oraz społeczno-gospodarcze.

Dokument opracowano zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym oraz na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Plan odnosi się również do celów i założeń dokumentów strategicznych szczebla krajowego, regionalnego i lokalnego, w tym do strategii rozwoju województwa pomorskiego oraz polityk Unii Europejskiej w zakresie zrównoważonej mobilności.

Dokument określa zasady organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatu wejherowskiego oraz na liniach autobusowych łączących ten powiat z powiatem puckim. Plan zawiera prognozy dotyczące popytu na przewozy, planowaną sieć komunikacyjną, definiuje oczekiwane standardy świadczonych usług oraz sposób organizacji i finansowania publicznego transportu zbiorowego. Wdrożenie planu ma na celu zapewnienie powszechnego dostępu do usług przewozowych, poprawę spójności terytorialnej oraz zmniejszenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

1.1. Metodologia tworzenia planu transportowego

Struktura niniejszego planu transportowego wynika z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2026 r. poz. 1231) oraz z rozporządzenia 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).

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, obowiązek opracowania planu ciąży m.in. na powiatach liczących co najmniej 80 tys. mieszkańców – w odniesieniu do sieci lub linii komunikacyjnych powiatowych przewozów pasażerskich, a w przypadku zawieranych porozumień z innymi powiatami – gdy łączna liczba mieszkańców obszaru powiatów objętych porozumieniami przekracza 120 tys. W przypadku niniejszego planu taka sytuacja ma właśnie miejsce.

Zakres przestrzenny planu obejmuje w podstawowym zakresie obszary powiatów puckiego i wejherowskiego.

Treść planu koncentruje się na następujących kwestiach:

- metodyce opracowywania dokumentu planistycznego w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- analizie uwarunkowań wpływających na rozwój sieci transportowej;
- identyfikacji obszaru, na którym planowane jest wykonywanie przewozów;
- analizie obecnych i prognozowanych potrzeb przewozowych, z uwzględnieniem rozmieszczenia obiektów użyteczności publicznej, zagęszczenia ludności oraz zapewnienia dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami i ograniczoną mobilnością;
- określeniu preferowanych środków transportu;
- planowanej ofercie przewozowej wraz z określeniem oczekiwanych standardów usług, uwzględniających jakość, wymagania środowiskowe i dostępność infrastruktury przystankowej;
- zasadach funkcjonowania rynku przewozowego;
- organizacji systemu informacji pasażerskiej;
- źródłach i mechanizmach finansowania usług transportowych;
- kierunkach rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz zasadach planowania oferty przewozowej, w tym prezentacji planowanej oferty wraz z uzasadnieniem przyjętych rozwiązań.

Prace nad dokumentem oparto na danych dostarczonych przez powiaty wejherowski i pucki oraz poszczególne gminy wchodzące w skład obu powiatów. Uzupełniająco korzystano także z materiałów źródłowych takich jak publikacje branżowe, dane statystyczne GUS, zasoby internetowe oraz ogólnodostępne wydawnictwa specjalistyczne dotyczące tematyki publicznego transportu zbiorowego.

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 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, umożliwiający bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;

- **CNG** (od ang. compressed natural gas) – sprężony gaz ziemny w rozumieniu art. 2 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw;
- **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 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;

- **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;
- **paliwa alternatywne** – paliwa lub energia wykorzystywane do napędu silników pojazdów samochodowych lub jednostek pływających stanowiące substytut dla paliw pochodzących z ropy naftowej lub otrzymywanych w procesach jej przetwórstwa, w szczególności energia elektryczna, wodór, biopaliwa ciekłe, paliwa syntetyczne i parafinowe, sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu lub gaz płynny (LPG);
- **PKS Gdynia SA** – PKS Gdynia spółka akcyjna, 81-395 Gdynia, ul. Władysława IV 43, operator przewozów organizowanych przez Starostę Wejherowskiego, Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny, 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;
- **podmiot wewnętrzny** – odrębna prawnie jednostka, powołana do świadczenia zadań własnych jednostki samorządu lokalnego, podlegająca kontroli właściwego organu lokalnego, a w przypadku grupy organów przynajmniej jednego właściwego organu lokalnego, analogicznej do kontroli, jaką sprawują one nad własnymi służbami;
- **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 przewozowych 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;
- **punkt ładowania** – urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu; punkt ładowania może być małej mocy (do 22 kW, z wyłączeniem urządzeń do mocy 3,7 kW zainstalowanych np. w budynkach mieszkalnych) lub dużej mocy (większej niż 22 kW);
- **punkt tankowania CNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w sprężony gaz ziemny (CNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania LNG** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w skroplony gaz ziemny (LNG), w tym pochodzący z biometanu, w celu napędu silników tych pojazdów;
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **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. 1289 ze zm.);
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 1231);
- **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 szczególności: 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 miasta Gdyni i gmin, z którymi miasto Gdynia zawarło porozumienia;
- **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** – Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny z siedzibą w Wejherowie, ul. 3 Maja 4, 84-200 Wejherowo.
- **Związek Zatoki Puckiej** – 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 Wejherowo”, „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_2. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), stanowią coraz większe źródło emisji CO_2 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”[1] 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[2] zależy od zdolności społeczeństwa do nadania zrównoważonego charakteru całemu systemowi transportu. W Strategii przyjęto

[1] 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.
[2] 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_2;
  - 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 Europy. 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”[3], obejmuje działania realizowane w ramach wszystkich pięciu celów polityki spójności Unii Europejskiej oraz cel dodatkowy – w postaci łagodzenia wpływu na społeczeństwo, zatrudnienie,

[3] https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/media/109763/Umowa_Partnestwa_na_lata_2021_2027.pdf, dostęp: 30.06.2026 r.

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). Oczekiwanymi 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.

Wsparcie w ramach tego obszaru dotyczy mi.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.)"[4] jest aktualizacją Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i stanowi narzędzie do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny.

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.

[4] *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.

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"[5] 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 wzmacniania 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:

[5] Krajowa Polityka Miejska 2030 przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 14.06.2022 r., M. P. z 2022 r. poz. 746.

- 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 wzmacniania 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.

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”[6] 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;

[6] *„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, dostęp: 30.06.2026 r.

- 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 niepełnosprawnościami;
- opracowywanie i wdrażanie przez miasta planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w szczególności promowanie ruchu pieszego i rowerowego;
- 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”[7] 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.

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;

[7] *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

- 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.

„Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności”[8] 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.)”.

Samorządy 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 (PM2,5 i PM10);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół sześciu komponentów:

[8] https://www.gov.pl/web/aktywa-panstwowe/krajowy-plan-odbudowy-i-zwiekszania-odpornosci, dostęp: 30.06.2026 r.

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".

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 komunikacyjnego w województwie pomorskim, powiecie puckim i powiecie wejherowskim

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

W „Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030”[9] 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;
3. Odporna gospodarka.

Dla każdego z celów strategicznych określono po cztery cele operacyjne.

W ramach celu „1. Trwałe bezpieczeństwo” jako jeden z pożądanych 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 pożądanych 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.

[9] Strategia przyjęta uchwałą nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

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 ujednoliconego 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"[10] 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.

[10] 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: 30.06.2026 r.

Oczekiwane efekty według opisywanego dokumentu stanowić 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;

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).

Program „Fundusze Europejskie dla Pomorskiego 2021-2027”[11] 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;
- 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 połączonego 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.

[11] https://funduszeuepomorskie.pl/dokumenty/3837-program-fundusze-europejskie-dla-pomorza-2021-2027, dostęp: 30.06.2026 r.

„Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r."[12] wyznaczyła trzy cele strategiczne oraz siedem priorytetowych obszarów współpracy.

W ramach celu strategicznego „Zrównoważona przestrzeń" oraz priorytetowego obszaru „5. Transport", w dokumencie tym 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."[13] 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:

[12] www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty, dostęp: 30.06.2026 r.
[13] www.metropoliagdansk.pl/ strategia-transportu-i-mobilnosci/stim-do-pobrania/ dostęp: 30.06.2026 r.

- 3.4.1. Rozbudowa sieci węzłów integracyjnych wg przyjętych standardów – obejmująca w obszarze niniejszego dokumentu węzły integracyjne: Kosakowo, Luzino, Puck, Reda, Rumia, Rumia Janowo, Wejherowo, Wejherowo Śmiechowo, i Władysławowo oraz przystanki zintegrowane: Bożepole Wielkie, Chałupy, Godętowo, Gościcino Wejherowskie, Hel, Jastarnia, Jastarnia Wczasy, Jurata, Mrzezino, Reda Pieleszewo, Rewa, Rumia Biała Rzeka, Swarzewo, Władysławowo Port, Wejherowo Nanice i Żelistrzewo;

- 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"[14] pełni funkcję Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w zakresie możliwości finansowania w ramach Programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027.

Powiaty pucki i wejherowski należą do Związku ZIT i są w całości objęte powyższą Strategią. Obejmuje ona w powiatach miasta (gminy o statusie miast) Hel, Puck, Reda, Rumia, Wejherowo oraz gminy: Gniewino, Jastarnia, Kosakowo, Linia, Łęczyce, Luzino, Szemud, Władysławowo i Wejherowo.

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;

[14] https://www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty, dostęp: 30.06.2026 r.

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.

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"[15] 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)

[15] https://funduszeuepomorskie.pl/sites/default/files/2023/10/3836/Fundusze%20Europejskie%20dla%20Pomorza%202021-2027.pdf, dostęp: 30.06.2026 r.

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;
- 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 połączonego 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"[16] 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.

[16] Strategia przyjęta uchwałą nr XIX/120/2016 Rady Powiatu Puckiego z dnia 13 kwietnia 2016 r.

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.

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.

Obecnie przygotowywana jest Strategia Rozwoju Ziemi Puckiej na lata 2026-2035.

„Strategia Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2021-2030”[17] określa wizję oraz trzy cele strategiczne, a w każdym z nich cele operacyjne, zadania i kierunki działań.

Wymienionym w dokumencie celem strategicznym nr 2 jest spójny i wydajny system komunikacji, ochrona środowiska i bezpieczeństwo.

W przywołanym celu strategicznym zdefiniowano następujące cele operacyjne:

2.1. Bezpieczna i wydajna mobilność, a w tym działania:

- 2.1.1. Zapewnienie wysokiej jakości powiatowej infrastruktury drogowej;
- 2.1.2. Współpraca z gminami i innymi podmiotami przy rozwijaniu infrastruktury transportowej i usług komunikacji publicznej;
- 2.1.3. Wspieranie transportu publicznego;

2.2. Ochrona środowiska, a w tym m.in. działanie „2.2.2. Zwiększanie świadomości ekologicznej mieszkańców”.

„Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Wejherowskiego do roku 2035”[18] określa wizję rozwoju elektromobilności następująco: „Powiat Wejherowski wraz z gminami promują transport zbiorowy pełniący podstawową rolę w przemieszczaniu się, a jego uzupełnieniem będzie rozbudowywany system rowerowy i stacji doładowań dla osobowych pojazdów elektrycznych”.

W dokumencie tym określono cztery cele strategiczne:

[17] www.powiatwejherowski.pl/strategia-powiatu-na-lata-2021-2030/385-strategia-rozwoju-powiatu-wejherowskiego-2021-2030, dostęp: 30.06.2026 r.
[18] Strategia przyjęta uchwałą nr VI/XX/322/21 Rady Powiatu Wejherowskiego z dnia 26 marca 2021 r.

1. Rozwój zero- i niskoemisyjnej komunikacji publicznej, w tym komunikacji miejskiej na terenie powiatu wejherowskiego;
2. Wzrost wykorzystania rowerów i UTO w codziennych przejazdach;
3. Elektromobilne służby samorządowe;
4. Elektromobilny i świadomy mieszkaniec powiatu wejherowskiego.

Dla osiągnięcia celów strategicznych założono realizację celów operacyjnych, wyznaczających kierunki rozwoju elektromobilności oraz realizację zadań określonych dla każdego z celów operacyjnych.

Dla realizacji celu strategicznego nr 1 wyznaczono cztery cele operacyjne, dotyczące wyeliminowania zasilanego ON taboru komunikacji miejskiej, utrzymania wysokiego poziomu jakości przewozów, wprowadzenia uprzywilejowania dla pojazdów komunikacji miejskiej oraz zwiększenia dostępności komunikacji miejskiej.

Dla realizacji celu strategicznego nr 2 wyznaczono cele operacyjne utworzenia zintegrowanego systemu dróg rowerowych (opracowanie koncepcji rozbudowy systemu dróg rowerowych, budowę kolejnych odcinków, systematyczne dostosowywanie skrzyżowań, budowę parkingów rowerowych przy celach podróży) oraz uruchomienia systemu roweru publicznego w Wejherowie i Rumi, w tym pilotażowo elektrycznego.

Realizacja celu strategicznego nr 3 polegać będzie w szczególności na budowie ogólnodostępnej infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych i tankowania wodoru, wykorzystaniu pojazdów zero- i niskoemisyjnych w służbach miejskich, wdrożeniu Smart City w Wejherowie i Redzie, ograniczeniu emisji zanieczyszczeń z transportu w mieście (koncepcja strefy czystego transportu, rozszerzanie stref płatnego parkowania i rozwój stref TEMPO 30) oraz rozwoju alternatywnych źródeł wytwarzania energii w transporcie.

Przewiduje się także lobbowanie na rzecz budowy i uruchomienia w Wejherowie stacji tankowania pojazdów wodorem oraz produkcji wodoru z wykorzystaniem OZE.

W ramach realizacji celu strategicznego nr 4 przewiduje się wprowadzenie w szkołach powiatu tematyki zrównoważonego, zeroemisyjnego i bezpiecznego transportu miejskiego oraz przeprowadzenie akcji edukacyjnych i informacyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności i elektromobilności.

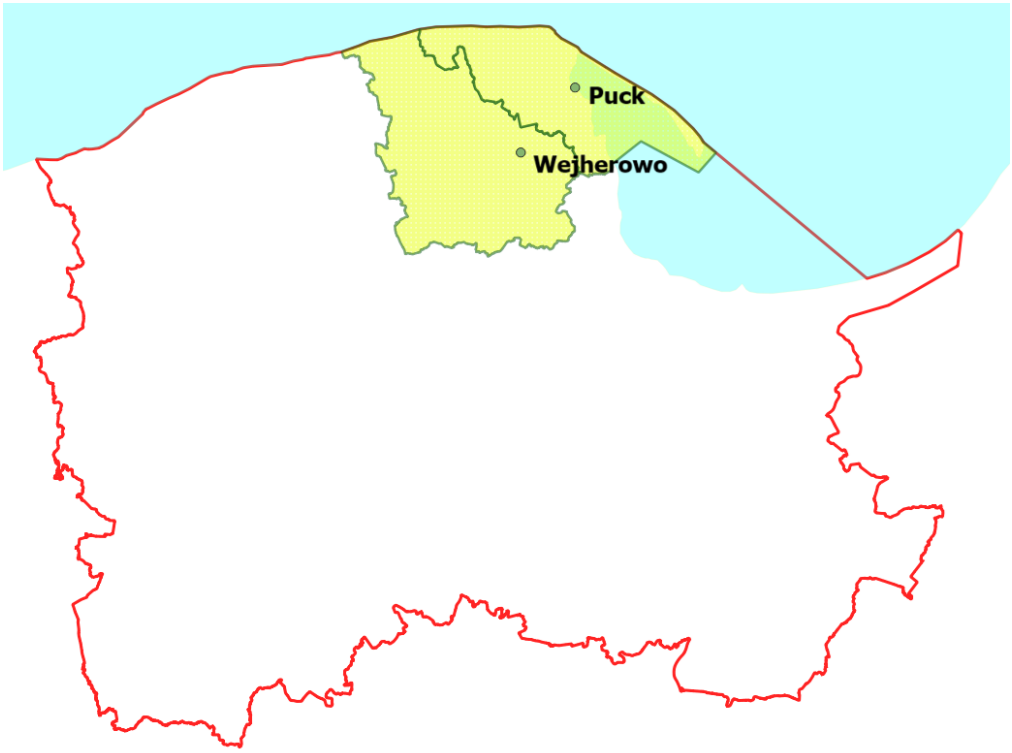
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Rozpoznanie potrzeb transportowych danego obszaru należy poprzedzić wcześniejszą analizą położenia geograficznego i zagospodarowania przestrzennego. Sieć osadnicza, urbanizacja, gęstość zaludnienia, struktura użytkowania gruntów, rzeźba terenu, lokalizacja szkół i zakładów pracy – wszystko to będzie kształtowało kierunki oraz intensywności potoków

pasażerskich. Niezależnie od specyfiki danego obszaru, istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i rozwoju transportu zbiorowego, m.in.:

- długość podróży wiąże się z wielkością obszaru realizacji potrzeb przewozowych, przy czym istotne jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnego narażenia na kongestie ruchu;
- wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych zależy od przestrzennego rozmieszczenia funkcji, jak i ukształtowania terenu;
- wysoka gęstość zaludnienia wpływa w niewielkim stopniu na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, natomiast wysoka gęstość miejsc zatrudnienia jest dodatnio skorelowana ze średnią długością podróży;
- udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich zależy od gęstości zaludnienia, zatrudnienia i wielkości obsługiwanego obszaru;
- ograniczenie liczby podróży można osiągnąć poprzez skupienie atrakcyjnych miejsc (pracy, nauki, spędzania wolnego czasu) w bliskim sąsiedztwie osiedli ludzkich;
- realizowana polityka przestrzenna w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży (mieszkańcy nie zrezygnują z nauki i pracy);
- także na terenach miejskich obserwowana jest naturalna skłonność do rezygnacji z transportu indywidualnego lub zbiorowego na rzecz podróży pieszych i rowerowych, jednak pod warunkiem, że trasa jest przystępna, bezpieczna i relatywnie krótka (można założyć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km);
- na popyt na podróże rowerem istotnie wpływają warunki atmosferyczne oraz sezonowość.

Położenie powiatów puckiego i wejherowskiego pokazano na rys. 1.



Rys. 1. Położenie powiatów puckiego i wejherowskiego na tle granic województwa pomorskiego

Źródło: opracowanie własne.

Informacje ogólne o położeniu – powiat wejherowski

Powiat wejherowski, powstały wskutek reformy administracyjnej z 1999 r., stanowi część województwa pomorskiego, graniczący z Gdynią oraz powiatami: puckim, kartuskim i lęborskim, a także Morzem Bałtyckim. Granice powiatu przebiegają przez obszar kilku mezoregionów fizycznogeograficznych: Wybrzeża Słowińskiego, Wysoczyzny Żarnowieckiej, Pradoliny Redy-Łeby i Pojezierza Kaszubskiego.

Powierzchnia powiatu, według stanu na koniec 2025 r., wynosiła 1 288 km^2. Na obszarze tym zamieszkiwało 232 280 osób, co oznaczało gęstość zaludnienia na poziomie 180 os./km^2. W skład powiatu wchodzą trzy miasta (Reda, Rumia i Wejherowo), które otacza siedem gmin wiejskich położonych w tym powiecie: Choczewo, Gniewino, Linia, Luzino, Łęczyce, Szemud i Wejherowo. Etnograficznie, powiat wejherowski jest częścią Kaszub, czego dowodem jest kultywowanie tradycji regionalnych oraz silne poczucie tożsamości kaszubskiej wśród mieszkańców zamieszkałych tutaj od pokoleń (dowodem są dwujęzyczne tablice z nazwami miejscowości, np. w gminie Szemud).

Gmina miejska Wejherowo

Miasto Wejherowo, będące stolicą powiatu, leży w jego centralnej części. Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia miasta wynosiła 27 km^2, a stan ludności – 44 983 osób (gęstość zaludnienia ok. 1 666 os./km^2). Wraz z Redą i Rumią tworzy tzw. Małe Trójmiasto Kaszubskie. Miasto rozciąga się równoleżnikowo, przez kilka kilometrów, w dolinie, pomiędzy korytem Redy a zalesionymi wzgórzami Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, na których wznosi się Kalwaria Wejherowska. Niemal na równe połowy miasto rozdziela linia kolejowa nr 202, łącząca Gdańsk ze Stargardem. Wejherowo stanowi zakończenie linearnie rozciągającego się organizmu miejskiego, od Pruszcza Gdańskiego, przez Trójmiasto, Rumię i Redę.

Centralną i reprezentacyjną część miasta Wejherowo stanowi śródmieście, z Placem Jakuba Wejhera, ratuszem i Parkiem Miejskim. W Wejherowie występuje praktycznie każdy typ zabudowy mieszkaniowej. Duże skupisko domów jednorodzinnych znajduje się m.in. po południowej stronie linii kolejowej (rejon Śmiechowa). Bloki mieszkalne to m.in. Osiedle Sobieskiego oraz Osiedle 1000-lecia Państwa Polskiego. Strefa przemysłowa, z zakładami różnych branż, zajmuje przede wszystkim północno-zachodni fragment miasta.

Gmina miejska Reda

Miasto Reda leży pomiędzy Rumią i Wejherowem, od północnego wschodu graniczące także z gminą wiejską Puck. Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia Redy wynosiła 34 km^2, a stan ludności – 29 066 osób (gęstość zaludnienia ok. 868 os./km^2). Miasto pełni funkcję przede wszystkim mieszkaniową, leżąc pomiędzy lasami Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego a łąkami, które rozciągają się od granicy miasta aż do Zatoki Puckiej, wzdłuż Zagórskiej Strugi i Kanału Łyskiego. W kształtowaniu się tkanki miejskiej istotną rolę odegrał szkielet komunikacyjny – linia kolejowa i ważny węzeł drogowy. Reda jest miastem, gdzie chętnie osiedlają się dawni mieszkańcy Trójmiasta, o czym świadczą liczne inwestycje deweloperskie. Niewątpliwą atrakcję, przyciągającą turystów, stanowi redzki aquapark.

Gmina miejska Rumia

Miasto Rumia położone jest między Gdynią i Redą, graniczące także z gminami wiejskimi: Kosakowo (w powiecie puckim) i Wejherowo. Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia miasta wynosiła 30 km^2, a stan ludności – 54 107 osób (gęstość zaludnienia ok. 1 800 os./km^2). Jest to największe (pod względem liczby mieszkańców) i najgęściej zaludnione spośród miast opisywanych w niniejszym planie. Rumia, podobnie jak sąsiednia Reda, pełni funkcję przede wszystkim mieszkaniową. Od zachodu miasto ograniczają lasy i wzgórza Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Dwie osie miasta, przecinające się niemal pod kątem prostym (istotnie wpłynęły na rozwój przestrzenny) to linia kolejowa nr 202 oraz rzeka Zagórska Struga.

Zabudowa mieszkaniowa jest bardzo zróżnicowana (domy jednorodzinne i szeregowe, bloki mieszkalne z okresu PRL oraz współczesne budownictwo), a w jej kształtowaniu istotną rolę odegrał szkielet komunikacyjny – linia kolejowa i węzeł drogowy. Rumia, tak samo jak Reda, cieszy się dużym zainteresowaniem jako miejsce osiedlenia się, o czym świadczą liczne, nowe inwestycje mieszkaniowe.

Gmina wiejska Choczewo

Gmina wiejska Choczewo leży w północno-zachodnim krańcu powiatu, graniczący z powiatem lęborskim oraz Morzem Bałtyckim (jedyna gmina w powiecie wejherowskim z dostępem do morza). Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia gminy wynosiła 186 km^2, a stan ludności – 4 780 osoby (gęstość zaludnienia bardzo niska, ok. 26 os./km^2). W jej skład wchodzi 14 sołectw: Borkowo Lęborskie, Choczewko, Choczewo, Ciekocino, Gościęcino, Jackowo, Kierzkowo, Kopalino, Łętowo, Sasino, Słajkowo, Słajszewo, Starbienino i Zwartówko.

Rolniczy charakter użytkowania przestrzeni przeważa w środkowej części gminy, natomiast jej pozostałą część pokrywają głównie lasy (szczególnie w strefie nadmorskiej, okolice Lubiatowa i Kopalina). Za sprawą licznych walorów przyrodniczych (rezerwat Mierzeja Sarbska, bory nadmorskie, plaże) gmina ta jest niewątpliwie bardzo atrakcyjna turystycznie.

W pobliżu Zwartówka mieści się także znacznych rozmiarów farma fotowoltaiczna. Fragment gminy Choczewo (okolice Lubiatowa i Kopalina) został wytypowany jako lokalizacja przyszłej elektrowni jądrowej. Przedsięwzięcie to, jeżeli zostanie sfinalizowane, wygeneruje istotne potrzeby transportowe, związane z koniecznością przemieszczania ludzi oraz materiałów eksploatacyjnych.

Gmina wiejska Gniewino

Gmina wiejska Gniewino leży w północnej części powiatu, rozciągając się od rozległych Lasów Lęborskich na południowym zachodzie do Jeziora Żarnowieckiego na północnym wschodzie. Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia gminy wynosiła 176 km^2, a stan ludności – 7 390 osób (gęstość zaludnienia ok. 42 os./km^2). W skład gminy wchodzi 12 sołectw: Bychowo, Chynowie, Czymanowo, Gniewino, Kostkowo, Lisewo, Mierzynko, Mierzyno, Nadole, Perlino, Rybno i Tadzino.

Gmina jest znana za sprawą Elektrowni Szczytowo-Pompowej Żarnowiec w Czymanowie, skansenu w Nadolu (zagroda gburska) oraz kompleksu turystyczno-rekreacyjnego w Strzebielinku (z wieżą widokową), nieopodal elektrowni wodnej.

Gmina wiejska Linia

Gmina wiejska Linia leży w południowo-zachodniej części powiatu. Tworzy ją 13 sołectw: Kętrzyno, Kobylasz-Potęgowo, Lewinko, Lewino, Linia, Miłoszewo, Niepoczołowice, Osiek, Pobłocie, Smażyno, Strzepcz, Tłuczewo i Zakrzewo. Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia

gminy wynosiła 120 km^2, a stan ludności – 6 486 osób (gęstość zaludnienia ok. 54 os./km^2). W zagospodarowaniu gminy przeważa rolniczy charakter użytkowania przestrzeni, choć licznie występują też lasy, ponadto południowa część gminy wchodzi w skład Kaszubskiego Parku Krajobrazowego. Środkiem gminy (południkowo) płynie rzeka Łeba. Fragment terenu pomiędzy Tłuczewem a Strzepczem zajmuje Ośrodek Szkolenia Poligonowego Wojsk Specjalnych.

Gmina wiejska Luzino

Gmina wiejska Luzino leży w centralnej części powiatu. Tworzy ją 12 sołectw: Barłomino, Dąbrówka, Kębłowo, Kochanowo, Luzino, Milwino, Robakowo, Sychowo, Tępcz, Wyszecino, Zelewo i Zielnowo. Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia gminy wynosiła 111 km^2, a stan ludności – 18 422 osób (gęstość zaludnienia ok. 164 os./km^2). Miejscowość Luzino jest jedną z największych wsi na Pomorzu, zamieszkuje ją ponad 40% mieszkańców gminy.

Dominuje rolniczy charakter wykorzystania przestrzeni. Istotna jest też bliskość metropolii trójmiejskiej i tzw. Małego Trójmiasta Kaszubskiego, co widać choćby po rozwoju nowej zabudowy mieszkaniowej. Część granicy gminy pokrywa się z biegiem rzeki Reda, natomiast środkiem gminy (południkowo), wzdłuż wschodniej granicy sołectwa Luzino płynie Bolszewka.

Gmina wiejska Łęczyce

Gmina wiejska Łęczyce zajmuje środkowo-zachodni fragment powiatu, graniczący od zachodu z powiatem lęborskim. Gminę tworzy 25 sołectw: Bożepole Małe, Bożepole Wielkie, Brzeźno Lęborskie, Chmieleniec, Chrzanowo, Dąbrowa Brzezieńska, Dzięcielec, Godętowo, Jeżewo, Kaczkowo, Kisewo, Łęczyce, Łęczyn, Łówcz Górny, Nawcz, Pużyce, Rozłazino, Strzebielino, Strzebielino Osiedle, Strzelęcino, Świchowo, Świetlino, Wielistowo, Witków i Wysokie. Według stanu na koniec 2025 r. powierzchnia gminy wynosiła 233 km^2, a stan ludności – 11 850 osoby. Gęstość zaludnienia wyniosła tym samym niecałe 51 os./km^2. Lasy pokrywają znaczną część gminy (szczególnie na południu). Gminę Łęczyce przecina równoleżnikowo pradolina z korytem rzeki Łeby.

Gmina wiejska Szemud

Gmina wiejska Szemud zajmuje południowo-wschodni fragment powiatu, graniczący z Gdynią (od wschodu) i powiatem kartuskim (od południa). Gminę tworzą 23 sołectwa: Będargowo, Bojano, Częstkowo, Dobrzewino, Donimierz, Głazica, Grabowiec, Jeleńska Huta, Kamień, Karczemki, Kieleńska Huta, Kielno, Koleczkowo, Kowalewo, Leśno, Łebieńska Huta, Łebno, Przetoczyno, Rębiska, Szemud, Szemudzka Huta, Warzno i Zęblewo. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia gminy wynosiła 177 km^2, a stan ludności – 22 830 osoby. Gęstość zaludnienia wyniosła tym samym ok. 129 os./km^2, jednak różnicowała się ona przestrzennie. W miejscowościach położonych blisko granicy z Gdynią wciąż powstawała nowa

zabudowa mieszkaniowa (jednorodzinna i szeregowa) – zauważyć to można było szczególnie w okolicach Bojana i Koleczkowa.

Lasy skoncentrowane są głównie na północy gminy. Dominuje rolniczy charakter użytkowania przestrzeni. Gmina jest także miejscem rekreacji dla nieodległego Trójmiasta, co widać szczególnie w okolicach miejscowości Kamień (kąpielisko jeziorne, domy letniskowe).

Gmina wiejska Wejherowo

Gmina wiejska Wejherowo otacza miasto Wejherowo z prawie każdej strony. Jednostkę tworzy 18 sołectw: Bieszkowice, Bolszewo, Góra, Gniewowo, Gościcino, Gowino, Kniewo, Kąpino, Łężyce, Nowy Dwór Wejherowski, Orle, Pętkowice, Reszki, Sopieszyno, Ustarbowo, Warszkowo, Zamostne i Zbychowo. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia gminy wynosiła 194 km^2, a stan ludności – 32 366 osób. Gęstość zaludnienia wyniosła tym samym ok. 166 os./km^2.

Ponad połowę obszaru gminy wypełniają lasy (Puszcza Darżlubska na północy, Trójmiejski Park Krajobrazowy na południe od granicy z miastem Wejherowo). Mają one znaczenie nie tylko dla mieszkańców gminy, ale też sąsiedniego Trójmiasta, szczególnie Gdyni. W pozostałej zaś części gminy przeważa rolniczy charakter użytkowania terenu. Miejscem bardzo rozpoznawalnym (w skali kraju) są groby pomordowanych w czasie II wojny światowej, nieopodal Piaśnicy.

Niektóre sołectwa są funkcjonalnie powiązane z miastem Wejherowo, stanowiąc swego rodzaju przedłużenie organizmu miejskiego (m.in. Bolszewo, Gościcino, Orle). W tej części gminy rozwinęła się funkcja przemysłowa (czego wyrazem są obecne tam zakłady produkcyjne).

Informacje ogólne o położeniu – powiat pucki

Powiat pucki, powstały wskutek reformy administracyjnej z 1999 r., stanowi część województwa pomorskiego i jest najbardziej wysuniętym na północ powiatem Polski. Powiat ten leży, za sprawą Morza Bałtyckiego i Mierzei Helskiej, w jednym z najbardziej rozpoznawalnych i najczęściej wybieranych regionów turystycznych Polski. Powiat pucki znajduje się na styku trzech mezoregionów fizycznogeograficznych: Pobrzeża Kaszubskiego, Mierzei Helskiej i Wysoczyzny Żarnowieckiej. Położenie to sprawia, że panujący tu klimat jest łagodniejszy niż w głębi lądu.

Powierzchnia powiatu, według stanu na koniec 2025 r., wynosiła 868 km^2. Na obszarze tym zamieszkiwały 92 854 osoby, co oznaczało gęstość zaludnienia na poziomie 107 os./km^2.

Przy analizowaniu powierzchni jednostek samorządu terytorialnego należy pamiętać, iż w 2022 roku włączono (wskutek dostosowywania przepisów do Konwencji ONZ o prawie morza) grunty pod morskimi wodami wewnętrznymi do powierzchni przyległych gmin. Z tego powodu, powierzchnia powiatu puckiego wzrosła z 581 do 868 km^2. Rzeczywista gęstość zaludnienia jest więc wyższa.

Administracyjnie, powiat pucki podzielony jest na siedem gmin: dwie miejskie (Hel, Puck), dwie miejsko-wiejskie (Jastarnia, Władysławowo) i trzy wiejskie (Kosakowo, Krokowa, Puck). Etnograficznie, powiat ten jest częścią Kaszub, czego dowodem jest kultywowanie tradycji regionalnych oraz silne poczucie tożsamości kaszubskiej wśród mieszkańców zamieszkałych tutaj od pokoleń.

Gmina miejska Puck

Miasto Puck, położone nad Zatoką Pucką, jest siedzibą władz powiatu puckiego. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia Pucka wynosiła 17 km^2 (do 2022 r., przed włączeniem obszaru dna morskiego w granice gminy – 5 km^2), a stan ludności – 10 230 osób. Najbardziej reprezentacyjna jest południowo-wschodnia część miasta, z historycznym rynkiem i kościołem farnym. Bloki mieszkalne (nieprzekraczające poziomu pięciu kondygnacji) skoncentrowane są głównie w południowo-wschodniej części Pucka. W zachodniej części miasta dominuje zabudowa jednorodzinna (okolice ul. Wejherowskiej i Osiedle Swarzewskie). Tereny przemysłowe znajdują się głównie na północy miasta, jednak brak jest w Pucku wielkich zakładów przemysłowych o znacznej uciążliwości dla środowiska.

Gmina miejska Hel

Miasto Hel znajduje się w na samym końcu Mierzei Helskiej, w jej najszerszym miejscu. Od północnego zachodu graniczy z gminą Jastarnia, a z pozostałych stron miasto otaczają wody Morza Bałtyckiego (Zatoka Pucka i Zatoka Gdańska). Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia gminy miejskiej wynosiła 95 km^2 (do 2022 r., przed włączeniem obszaru dna morskiego w granice gminy – 23 km^2), a stan ludności – 2 666 osób.

Większość powierzchni Helu zajmuje nadmorski las iglasty. Miasto otaczają plaże, przyciągające turystów szczególnie w sezonie letnim. Zabudowania miejskie skoncentrowane są bliżej południowego krańca Mierzei (tzw. cypel helski) – występuje tam zabudowa mieszkaniowa (zarówno domy jednorodzinne oraz bloki mieszkalne) oraz przemysłowa (port morski i zakłady związane z rybołówstwem). W kształtowaniu zagospodarowania Helu istotną rolę odegrał fakt, że przez kilkadziesiąt lat miasto znajdowało się w tzw. Rejonie Umocnionym Hel – stąd obecność jednostki wojskowej, stanowisk artyleryjskich (dziś będących atrakcjami turystycznymi) oraz bloków wielorodzinnych dla pracowników wojska. W mieście Hel intensywnie

rozwinęły się baza i infrastruktura turystyczna (pensjonaty, hotele, pola namiotowe, szlaki spacerowe).

Gmina miejsko-wiejska Jastarnia

Gmina miejsko-wiejska Jastarnia zajmuje środkową część Mierzei Helskiej. W 2017 r. Jastarnia zmieniła charakter z gminy miejskiej na miejsko-wiejską. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia gminy wynosiła 104 km^2 (do 2022 r., przed włączeniem obszaru dna morskiego w granice gminy – 10 km^2), a stan ludności – 3 369 osób. 75% z tych osób zamieszkiwało miasto, a pozostałe – przyległe miejscowości (Juratę i Kuźnicę). Podobnie jak w przypadku pobliskiego Helu, większość lądowej części gminy Jastarnia zajmuje nadmorski las. W mieście, jak i przyległych miejscowościach dominuje niska zabudowa jednorodzinna. W Jastarni i Kuźnicy działają niewielkie porty rybackie. W Juracie funkcjonuje natomiast rezydencja Prezydenta RP. W całej gminie intensywnie rozwinęły się baza i infrastruktura turystyczna (pensjonaty, hotele, pola namiotowe, szlaki spacerowe).

Gmina miejsko-wiejska Władysławowo

Gmina miejsko-wiejska Władysławowo obejmuje najbardziej wysunięty na północ fragment Polski. W 2015 r. dokonano przekształcenia gminy z miejskiej w miejsko-wiejską. Od tamtego momentu, w skład gminy, oprócz miasta Władysławowo, wchodzą także sołectwa: Chłapowo, Chałupy, Jastrzębia Góra, Karwia, Ostrowo, Rozewie i Tupadły. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia gminy wynosiła 62 km^2 (do 2022 r., przed włączeniem obszaru dna morskiego w granice gminy – 42 km^2), a stan ludności – 13 837 osoby. 65% tych osób zamieszkiwało miasto.

W gminie przeważa niska zabudowa mieszkaniowa, jednorodzinna, choć w mieście Władysławowo występują także bloki mieszkalne. Istotną rolę odgrywa tam także port morski ze stocznią, w pobliżu której mieści się również elektrociepłownia. Nie brakuje terenów cennych przyrodniczo (rezerwat Słone Łąki nad Zatoką Pucką). Lasy skupione są w północnej części gminy.

W całej gminie intensywnie rozwinęły się baza i infrastruktura turystyczna (pensjonaty, hotele, pola namiotowe, szlaki spacerowe). Miejscowość Rozewie kojarzona jest ze słynną latarnią morską, a Jastrzębia Góra i Karwia – z atrakcyjnymi plażami i klifowymi wybrzeżami, przyciągającymi co roku znaczącą liczbę turystów z Polski i zagranicy.

Gmina wiejska Kosakowo

Gmina wiejska Kosakowo graniczy z Gdynią i stanowi najbardziej wysuniętą na południe część powiatu puckiego. Siedzibą lokalnych władz jest miejscowość Kosakowo, a w skład gminy wchodzą także sołectwa: Dębogórze, Dębogórze-Wybudowanie, Kazimierz, Mechelinki, Mosty, Pierwoszyno, Pogórze, Rewa i Suchy Dwór. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia

gminy wynosiła 100 km^2 (do 2022 r., przed włączeniem obszaru dna morskiego w granice gminy – 50 km^2), a stan ludności – 22 929 osób.

Gmina Kosakowo, charakterem zagospodarowania przestrzeni, odróżnia się od pozostałych gmin powiatu. Dzieje się tak dlatego, że stanowi ona częsty kierunek migracji mieszkańców pobliskiej Gdyni, decydujących się na wyprowadzkę z miasta – stąd licznie występująca nowa zabudowa mieszkaniowa i infrastruktura usługowa (m.in. Galeria Szperk), szczególnie na południu gminy – którego sołectwa (Pogórze i Suchy Dwór), są funkcjonalnie powiązane z miastem Gdynią i stanowią swego rodzaju przedłużenie organizmu miejskiego (gdyńskiej dzielnicy Pogórze).

Zaplecze turystyczne najbardziej rozwinęło się w nadmorskich miejscowościach – Mechelinkach i Rewie.

Południowo-wschodnią część gminy zajmuje Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo, nieużytkowany obecnie w regularnym ruchu pasażerskim. Za sprawą organizowanej co roku imprezy Open'er Festival gmina Kosakowo staje się celem dla kilkudziesięciu tysięcy uczestników wydarzenia, co generuje znaczne zapotrzebowanie na obsługę komunikacyjną.

W gminie Kosakowo występują tereny bardzo cenne przyrodniczo (m.in. rezerwat Mechelińskie Łąki). Północną część gminy (dolny bieg Zagórskiej Strugi) zajmują, w znacznej mierze, łąki (okolice Kanału Leniwego). Infrastrukturę przemysłową ulokowano w środkowej i zachodniej części gminy (okolice Dębogórza i Dębogórza-Wybudowania) – są tam m.in. oczyszczalnia ścieków, baza paliwowa oraz składnica wojskowa.

Gmina wiejska Krokowa

Gmina wiejska Krokowa zajmuje północno-zachodni fragment powiatu puckiego. Siedzibą lokalnych władz jest miejscowość Krokowa, a gminę współtworzy jeszcze 25 innych sołectw: Białogóra, Brzyno, Dębki, Goszczyno, Jeldzino, Karlikowo, Karwieńskie Błoto Drugie, Karwieńskie Błoto Pierwsze, Kłanino, Lisewo, Lubkowo, Lubocino, Minkowice, Odargowo, Parszczyce, Połchówko, Prusewo, Sławoszyno, Słuchowo, Sobieńczyce, Sulicice, Świecino, Tyłowo, Wierzchucino i Żarnowiec. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia gminy wynosiła 214 km^2, a stan ludności – 10 468 osób. Gęstość zaludnienia jest niewielka (niecałe 50 os./km^2), a sama gmina cechuje się niską intensywnością zagospodarowania. Znaczną część jej południowego fragmentu zajmują lasy. Od południowego zachodu gmina graniczy z Jeziorem Żarnowieckim; granica na pewnym odcinku pokrywa się również z rzeką Piaśnicą.

Uwagę zwraca także wysiedlona wieś Kartoszyno, gdzie znajdują się pozostałości budowanej w okresie PRL elektrowni jądrowej. W okolicach Tyłowa mieści się także stacja elektroenergetyczna, związana z ulokowaną w sąsiedniej gminie Gniewino elektrownią wodną.

Gmina wiejska Puck

Gmina wiejska Puck to największa (powierzchniowo) z gmin powiatu. Siedzibą władz jest miasto Puck, niewchodzące w skład gminy. Jednostkę współtworzy 28 sołectw: Błądzikowo, Brudzewo, Celbowo, Darzlubie, Domatowo, Domatówko, Gnieżdżewo, Leśniewo, Łebcz, Mechowo, Mieroszyno, Mrzezino, Osłonino, Połchowo, Połczyno, Połczyno Bis, Radoszewo, Rekowo Górne, Rzucewo, Sławutowo, Smolno, Starzyno, Starzyński Dwór, Strzelno, Swarzewo, Werblinia, Zdrada i Żelistrzewo. Według stanu na koniec 2025 r., powierzchnia gminy wynosiła 277 km^2 (do 2022 r., przed włączeniem obszaru dna morskiego w granice gminy – 237 km^2), a stan ludności – 29 355 osób.

Niemal całość zachodniego fragmentu gminy zajmują lasy (Puszcza Darżlubska). W pozostałej zaś części przeważa rolniczy charakter zagospodarowania przestrzeni. Zauważalny jest (szczególnie na południu gminy) wzmożony proces osadniczy, związany z bliskością metropolii trójmiejskiej (w tym tzw. Małego Trójmiasta Kaszubskiego) i przeprowadzaniem się mieszkańców na tereny wiejskie. W gminie nie brakuje terenów cennych przyrodniczo (m.in. Puckie Błota oraz doliny rzeczne Piaśnicy i Płutnicy). Z racji walorów turystycznych (m.in. dostęp do morza, pałac w Rzucewie, sanktuarium maryjne w Swarzewie) przez gminę nie tylko przejeżdżają turyści zmierzający w kierunku Helu, ale część z nich tutaj się zatrzymuje.

2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Sytuacja demograficzna obszaru objętego planem transportowym oraz prognozowane zmiany w strukturze demograficznej są czynnikami wpływającymi na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, kształtowanie sieci komunikacyjnej oraz jej organizację. Dodatkowym czynnikiem, który w bardzo istotny sposób determinuje popyt na te usługi jest liczba samochodów osobowych.

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2025 r. (dane GUS), powiat wejherowski zamieszkiwało 232 280 osób, natomiast powiat pucki – 92 854 osoby. Pod koniec 2018 r. liczba ludności powiatu wejherowskiego wynosiła 215,9 tys. osób, natomiast powiatu puckiego – 85,7 tys. osób. W ciągu ostatnich 7 lat nastąpił wzrost liczby mieszkańców o 6,9% w powiecie wejherowskim oraz o 7,8% w powiecie puckim. Czynnikami, które wpłynęły na wzrost liczby mieszkańców powiatów są: dodatnie saldo migracji oraz w większości ostatnich lat dodatni wskaźnik przyrostu naturalnego. Liczbę ludności, powierzchnię oraz gęstość zaludnienia powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2018-2024 przedstawiono w tabeli 1.

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2018-2025 – dane GUS

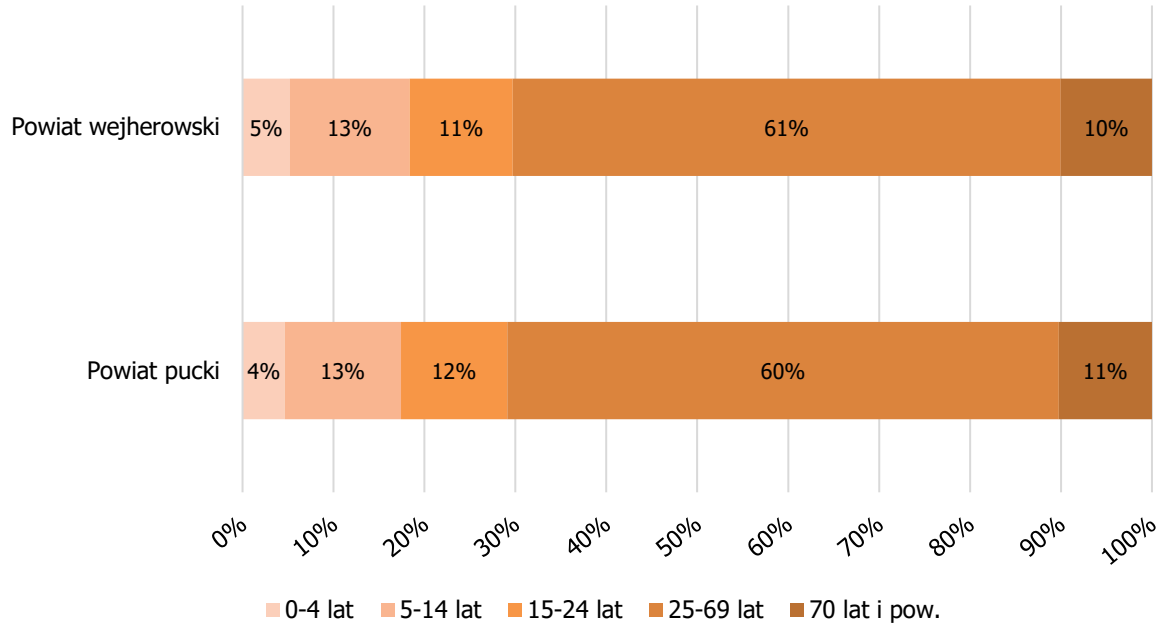
Wyszcze-gólnienie	Jedn.	Rok							
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Powiat wejherowski									
Liczba mieszkańców	[osób]	215 908	217 846	224 365	225 799	227 406	229 446	230 818	232 280
Powierzchnia	[km^2]	1 285	1 285	1 285	1 285	1 288	1 288	1 288	1288
Gęstość zaludnienia	[osób/ km^2]	168,0	169,5	174,6	175,7	176,6	178,2	179,3	180,4
Powiat pucki									
Liczba mieszkańców	[osób]	85 729	86 684	89 493	90 329	90 942	91 664	92 383	92 854
Powierzchnia	[km^2]	581	581	581	581	581	868	868	868
Gęstość zaludnienia	[osób/ km^2]	147,5	149,5	154,0	155,4	156,5	105,6	106,4	106,9

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.06.2026 r.

Powiat pucki odnotował znaczący wzrost powierzchni w 2023 r., co wynika z objęcia ewidencją gruntów pod morskimi wodami wewnętrznymi Zatoki Gdańskiej.

Analiza struktury wiekowej mieszkańców powiatu wejherowskiego wskazuje, że na dzień 31 grudnia 2024 r. dominowały osoby w wieku 25-69 lat (60%). Pozostałe segmenty, wyodrębnione na podstawie kryterium wieku, tworzyły osoby w wieku: 5-14 lat – 13%, 15-24 lata – 11%, 70 lat i powyżej – 10% oraz 0-4 lata – 5%. Struktura wiekowa mieszkańców powiatu puckiego prezentowała się niemal identycznie jak dla powiatu wejherowskiego. Strukturę wiekową mieszkańców powiatów wejherowskiego oraz puckiego przedstawiono na rysunku 2.

Strukturę ludności powiatów wejherowskiego i puckiego wg kryterium aktywności zawodowej w roku: 2019, 2022 i 2025 przedstawiono w tabeli 2.



Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 31 grudnia 2025 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

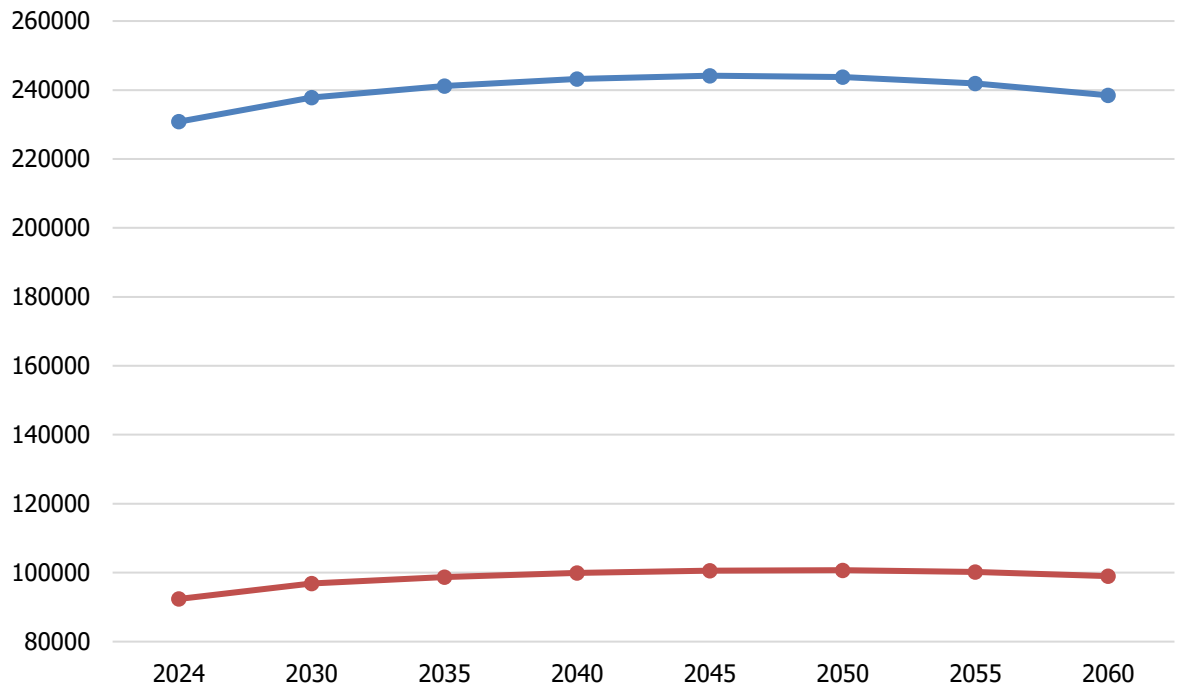
Tab. 2. Struktura ludności powiatów wejherowskiego i puckiego w roku: 2019, 2022 i 2025

Liczba i struktura mieszkańców	2019	2022	2025	Dynamika 2025/2019 [%]
Powiat wejherowski				
Liczba mieszkańców	**217 846**	**227 406**	**232 280**	**106,6**
w tym:				
– w wieku przedprodukcyjnym	42 525	43 756	41 589	**97,8**
– w wieku produkcyjnym	145 873	150 117	153 904	**105,5**
– w wieku poprodukcyjnym	29 448	33 533	36 787	**124,9**
Powiat pucki				
Liczba mieszkańców	**86684**	**90 942**	**92 854**	**107,1**
w tym:				
– w wieku przedprodukcyjnym	15 764	16 713	15 711	**99,6**
– w wieku produkcyjnym	58 930	60 498	61 901	**105,8**
– w wieku poprodukcyjnym	11 990	13 731	15 242	**127,1**

Źródło: dane GUS, dostęp: 30.06.2026 r.

Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują dość stabilną strukturę aktywności zawodowej mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego. Pozytywnym aspektem dla obu powiatów jest wzrost liczby mieszkańców w wieku w wieku produkcyjnym. Oznacza to, że powiaty rozwijają się demograficznie. Wyzwaniem dla obu powiatów jest dynamiczny wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym oraz malejący wzrost dzieci. Oznacza to proces starzenia się społeczeństwa, charakterystyczny dla całej Polski. W dłuższej perspektywie można spodziewać się zmniejszenia liczby podróży obligatoryjnych (np. do pracy), a zwiększenia liczba podróży incydentalnych (w przypadku osób starszych – do placówek służby zdrowia czy na zakupy).

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



Rys. 3. Prognozowana liczba osób zamieszkujących powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2030-2060

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane dla powiatów puckiego i wejherowskiego wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego. Dane te zaprezentowano w tabeli 3.

Tab. 3. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie puckim i wejherowskim – porównanie 2014 i 2024 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2014	2024	Wzrost (2024/2014) [%]
Powiat pucki			
Pojazdy samochodowe i ciągniki	53 635	62 267	**41,5**
– w tym: samochody osobowe	41 843	49 189	**40,8**
Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców	651	674	**27,2**
– w tym: samochody osobowe /1 000 mieszkańców	508	532	**26,6**
Powiat wejherowski			
Pojazdy samochodowe i ciągniki	111 527	154 178	**45,2**
– w tym: samochody osobowe	88 779	122 564	**44,2**
Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców	542	668	**31,4**
– w tym: samochody osobowe /1 000 mieszkańców	431	531	**30,5**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2024 r. w powiecie puckim było zarejestrowane 62 267 pojazdów samochodowych i ciągników, w tym 49 189 samochodów osobowych. Wskaźnik motoryzacji wyniósł w powiecie puckim 674 pojazdów i jednocześnie 532 samochody osobowe na 1 000 mieszkańców, był więc nieco niższy od wskaźnika motoryzacyjnego dla Polski i województwa pomorskiego, które w tym samym okresie – wg danych GUS – ukształtowały się na poziomie odpowiednio 801 i 740 pojazdów oraz 612 i 583 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

Z kolei w powiecie wejherowskim zarejestrowane było 154 178 pojazdów samochodowych i ciągników, w tym 122 564 samochody osobowe. Wskaźnik motoryzacji w powiecie wejherowskim wyniósł 668 pojazdów samochodowych i ciągników i 531 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców. Wskaźnik motoryzacji w powiecie wejherowskim był więc znacznie niższy niż w powiecie puckim oraz znacznie niższy niż w Polsce i województwie pomorskim.

W okresie ostatnich 10 lat zanotowano w powiecie puckim wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 41,5% oraz samochodów osobowych – o 40,8% w stosunku do stanu z 2014 r. Natomiast w powiecie wejherowskim odnotowano w stosunku do stanu z 2014 r. wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 45,2% oraz samochodów osobowych – o 44,2% Obszar powiatów charakteryzuje się wyższym wzrostem liczby pojazdów samochodowych oraz samochodów osobowych

w analogicznym okresie czasu, w porównaniu do obszaru kraju i województwa pomorskiego gdzie osiągnięto:

- na obszarze kraju – wzrost o 35,7% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników oraz o 40,4% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych;
- na obszarze województwa pomorskiego – wzrost o 37,5% wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników oraz o 37,8% wskaźnika liczby zarejestrowanych samochodów osobowych.

Według danych GUS na dzień 31 grudnia 2024 r., w powiecie puckim dominującym rodzajem paliwa stosowanym w samochodach osobowych była benzyna, którą zasilano 25 914 takich pojazdów (44,0% ogółu). Olej napędowy wykorzystywało 21 452 samochodów osobowych (36,4%), LPG – 6 715 (11,4%), a inne rodzaje paliwa – 4 856 (8,2%). 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.

W powiecie wejherowskim dominującym rodzajem paliwa w samochodach osobowych na dzień 31 grudnia 2023 r. także była benzyna, którą zasilano 57 611 szt. (43,2% ogółu) i także drugą pozycję zajmował olej napędowy, który zasilał silniki 51 632 samochodów osobowych (38,7%). Gazem LPG zasilane było 16 004 samochody (12,0%), a innymi paliwami 8 075 szt. (6,1%). W okresie 10-letnim największy wzrost odnotowały samochody osobowe zasilane innymi paliwami oraz olejem napędowym. Liczba pojazdów zasilanych innymi paliwami w tym okresie niemal podwoiła się (wzrost o 91%).

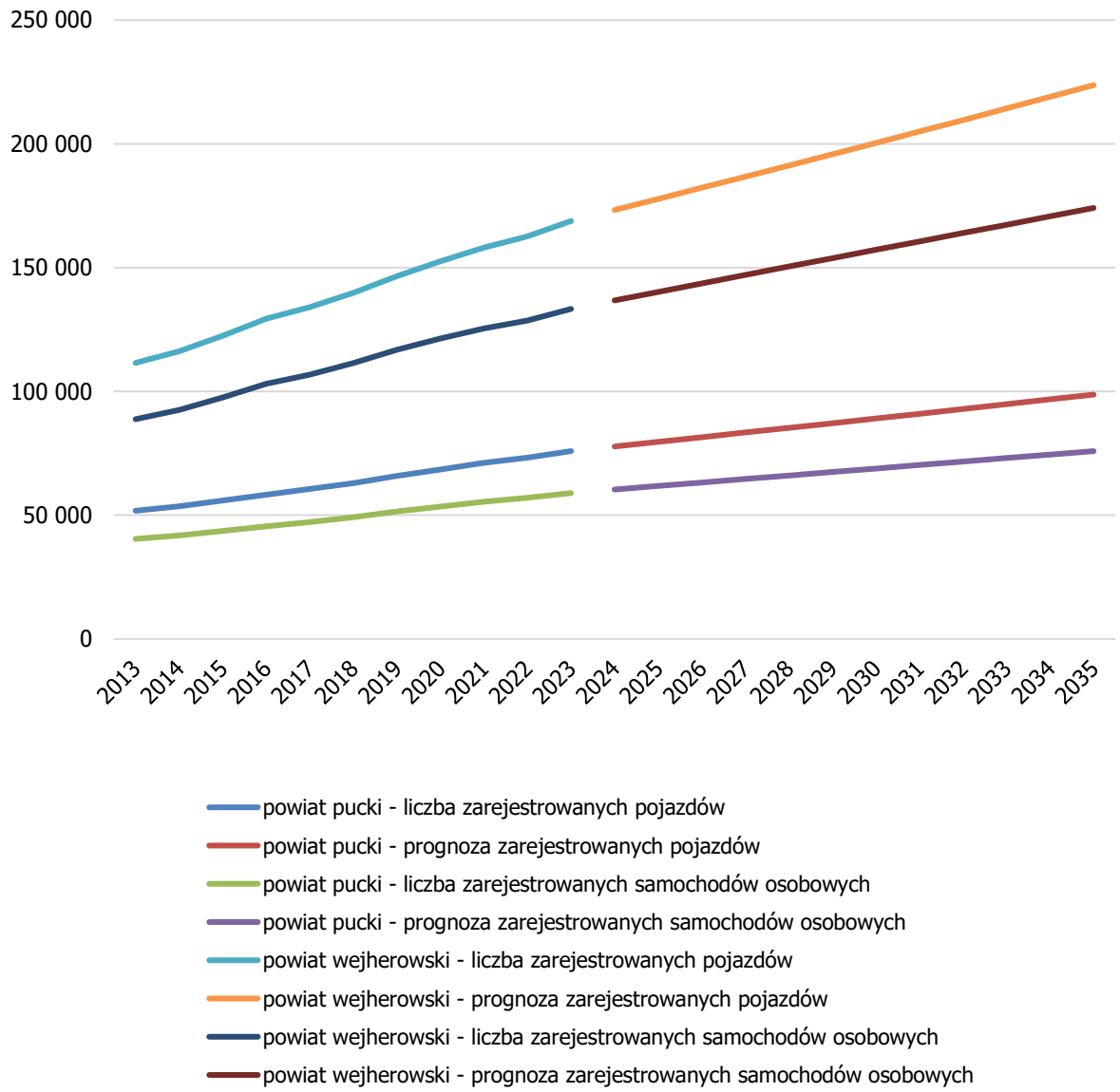
Liczbę pojazdów i samochodów osobowych zarejestrowanych w powiatach puckim i wejherowskim w latach 2013-2023 oraz ich prognozę na lata 2024-2035, przedstawiono na rysunku 4.

Przygotowana prognoza liczby samochodów osobowych zakłada jej wzrost dla powiatu puckiego do 96,9 tys. w 2030 r. i do 98,8 tys. w 2035 r., a dla powiatu wejherowskiego do 237,8 tys. w 2030 r. i do 243,2 tys. w 2035 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w tych latach odpowiednio o: 13,4 i 22,5% dla powiatu puckiego oraz 17,0% i 26,6% dla powiatu wejherowskiego, w stosunku do 2023 r.[19]

Przedstawiona prognoza nie uwzględnia skutków podjęcia ewentualnych działań zmierzających do ograniczenia dominacji samochodów osobowych w realizacji codziennych podróży na obszarze powiatów.

[19] Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

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.



Rys. 4. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatów puckiego i wejherowskiego do 2035 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Z Banku Danych Lokalnych GUS wynika, że w kategorii autobusów dominowały pojazdy zasilane silnikami wysokoprężnymi, które stanowiły 76% zarejestrowanych autobusów w

województwie pomorskim, 71% w powiecie puckim i aż 90% w powiecie wejherowskim. Największy wzrost w okresie ostatnich 10 lat zanotowały natomiast autobusy z innym napędem, których liczba w województwie pomorskim podwoiła się, a w powiatach puckim i wejherowskim wzrosła o 72-78%. Jest to jednak prawdopodobnie wynik niedoskonałości statystyk, które do autobusów z napędem innym niż benzyna, olej napędowy lub gaz, kwalifikują wszelkie autobusy hybrydowe, w tym tzw. miękkie hybrydy.

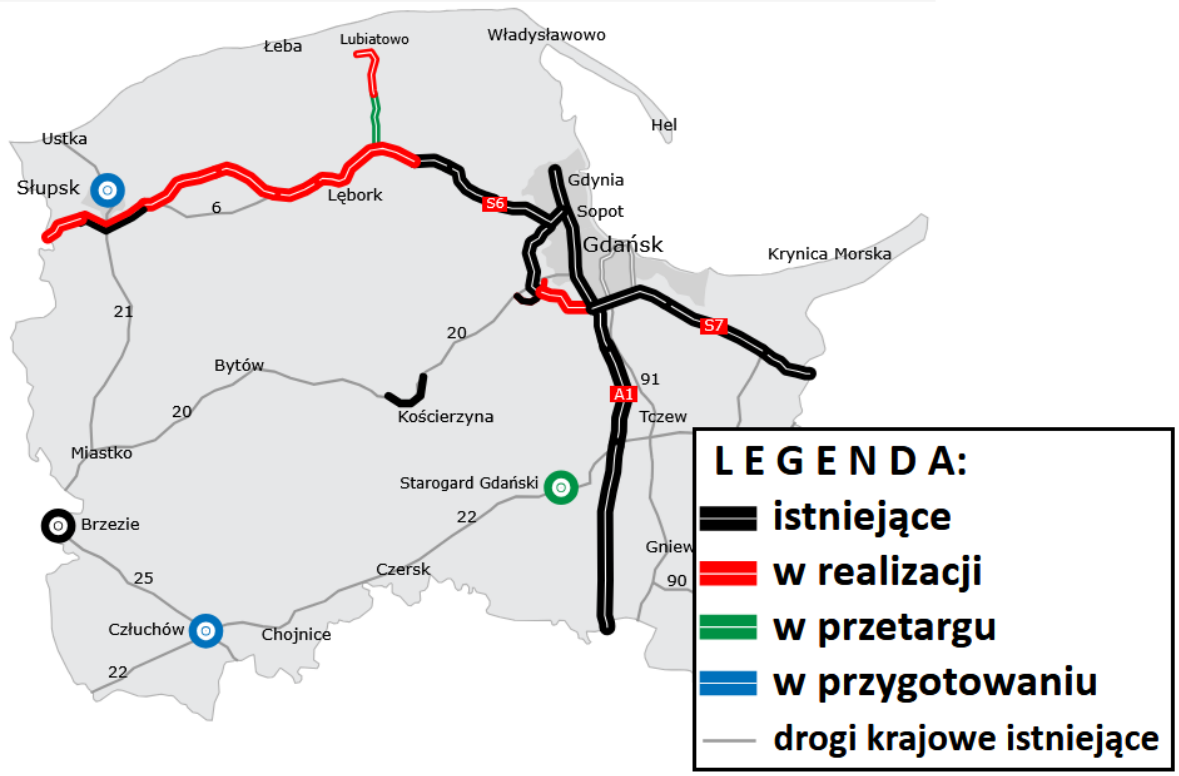
Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych zawiera także te pojazdy, które nie były użytkowane, nie podlegały badaniom technicznym i nie były ubezpieczane. Przeprowadzona w połowie 2024 r. akcja wykreślania z rejestrów takich pojazdów, w przyszłości wpłynie na zmniejszenie ich ogólnej liczby 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. Sieć komunikacyjna na obszarze planu

Najważniejszym szlakiem komunikacyjnym opisywanego obszaru jest droga ekspresowa S6 (Trasa Kaszubska – Kaszëbskô Darga, widoczna na rys. 5.), której pierwszy fragment oddano do użytku w grudniu 2022 r. Łączy on węzeł drogowy Gdynia Wielki Kack z miejscowością Bożepole Wielkie, skąd droga krajowa nr 6 (w lipcu 2025 r. jeszcze nie jako ekspresowa, choć przebudowywana do tego standardu) biegnie w kierunku Słupska i Szczecina. Na istniejącym w lipcu 2025 r. odcinku Trasy Kaszubskiej (S6) funkcjonowało kilka węzłów (Koleczkowo, Szemud, Luzino, Strzebielino, Bożepole Wielkie) oraz Miejsce Obsługi Podróżnych w Kamieniu.

Przed otwarciem Trasy Kaszubskiej krajowa „6” przebiegała przez Wejherowo, Rumię i Redę (w miejscu dzisiejszej drogi wojewódzkiej nr 468). Przez obszar powiatu puckiego nie prowadzą drogi krajowe.



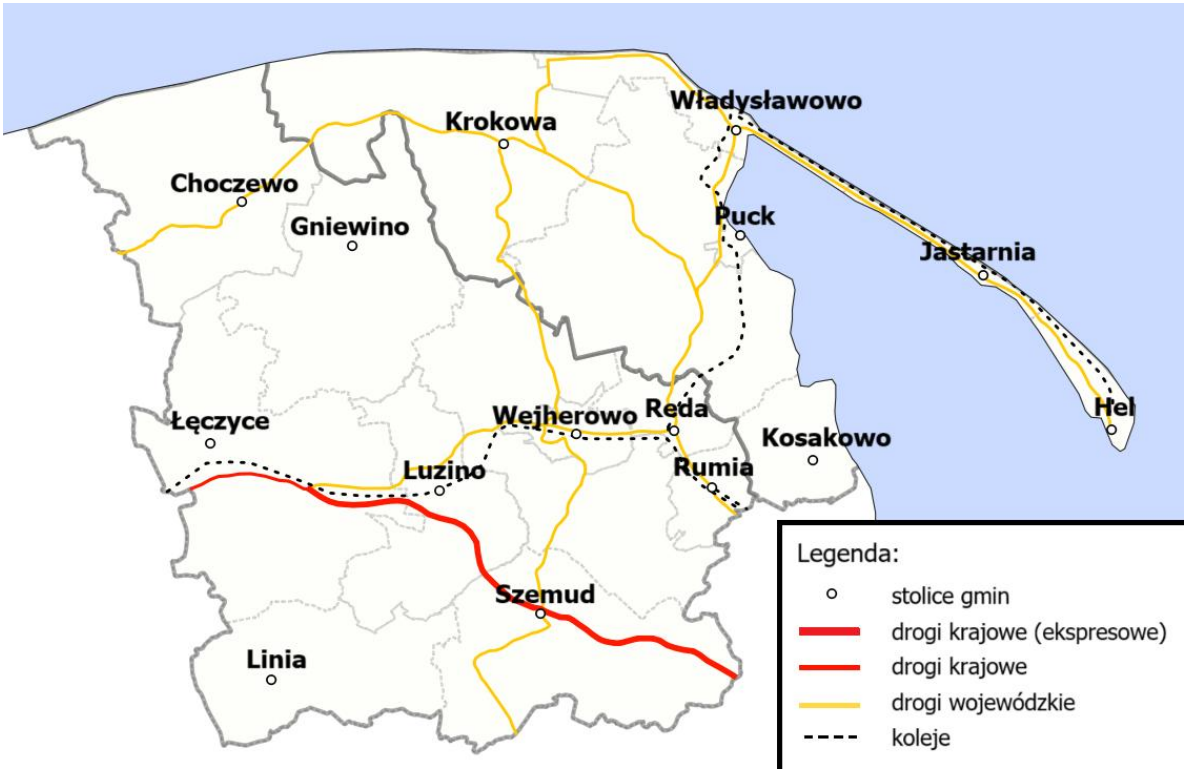
Rys. 5. Drogi na terenie województwa pomorskiego, pozostające w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – stan na dzień 30 czerwca 2026 r.

Źródło: serwis GDDKiA, dostęp: 30.06 2026 r.

Przez obszar planu, w lipcu 2025 r. przebiegało kilka dróg wojewódzkich, administrowanych przez Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku:

- 213 (Słupsk – Celbowo);
- 215 (Władysławowo – Sulicice);
- 216 (Reda – Hel);
- 218 (skrzyżowanie DW224 z 1489G – Krokowa);
- 224 (Sopieszyno – Tczew);
- 468 (Bożepole Wielkie – Gdynia).

Najważniejsze szlaki komunikacyjne powiatów puckiego i wejherowskiego, czyli drogi krajowe i wojewódzkie oraz czynne w ruchu pasażerskim linie kolejowe przedstawia rys. 6.



Rys. 6. Najważniejsze szlaki komunikacyjne powiatów puckiego i wejherowskiego

Źródło: opracowanie własne.

W pozostałym zakresie, sieć drogową obszaru niniejszego planu uzupełnia system dróg powiatowych i gminnych. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego, przez opisywane powiaty, pod koniec 2024 r., przebiegało:

- 569 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej (180,82 km w powiecie puckim i 388,8 km w powiecie wejherowskim);
- 565,1 km dróg powiatowych o nawierzchni twardej ulepszonej (180,82 km w powiecie puckim i 384,9 km w powiecie wejherowskim);
- 19,4 km dróg powiatowych o nawierzchni gruntowej (11,4 km w powiecie puckim i 8,0 km w powiecie wejherowskim);
- 929,9 km dróg gminnych o nawierzchni twardej (366,2 km w powiecie puckim i 563,7 km w powiecie wejherowskim);
- 812,0 km dróg gminnych o twardej ulepszonej (293,6,5 km w powiecie puckim i 518,4 km w powiecie wejherowskim);
- 512,0 km dróg gminnych o nawierzchni gruntowej (131,1 km w powiecie puckim i 380,9 km w powiecie wejherowskim).

Można w tym miejscu zasygnalizować, że przewoźnikiem autobusowym, realizującym największą pracę przewozową w sieci drogowej powiatów puckiego i wejherowskiego jest PKS Gdynia SA (zarówno w ramach linii użyteczności publicznej, jak i linii komercyjnych). Przewoźnik ten świadczy ponadto usługi w zakresie komunikacji miejskiej w Pucku i Władysławowie. Klienci PKS Gdynia, na obszarze niniejszego planu, mają do dyspozycji dworce autobusowe w: Wejherowie, Pucku i Władysławowie.

W wybranych gminach powiatów wejherowskiego i puckiego funkcjonują także linie komunikacji miejskiej, organizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo sp. z o.o.

Przez obszar powiatu wejherowskiego przebiega linia kolejowa nr 202 (Gdańsk Główny – Stargard) – zelektryfikowana, pierwszorzędna i znaczenia państwowego. Mimo odgrywania znaczącej roli w obsłudze komunikacyjnej Polski, linia nr 202 jest dwutorowa jedynie na wybranych odcinkach, m.in. Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia oraz Rumia – Wejherowo. W lipcu 2025 r. zaawansowane były prace modernizacyjne (budowa drugiego toru) na odcinku Lębork – Słupsk. Kompleksowa modernizacja linii, która docelowo obejmie także obszar niniejszego planu, polepszy warunki podróży na trasie Gdańsk – Gdynia – Wejherowo – Lębork – Słupsk, przede wszystkim poprzez podniesienie prędkości handlowej pociągów oraz skrócenie czasu jazdy.

Z linii nr 202, w lipcu 2026 r. korzystały pociągi przewoźników, kursujących na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego (PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. oraz POLREGIO SA). Ponadto, linią nr 202 kursowały liczne pociągi międzywojewódzkie PKP Intercity SA (głównie na trasie Olsztyn – Gdynia – Szczecin) oraz sezonowy pociąg przyspieszony „Słoneczny”, uruchamiany przez Koleje Mazowieckie sp. z o.o.

Na obszarze planu kończy się linia nr 250 (Gdańsk Śródmieście – Rumia), zarządzana i eksploatowana przez PKP Szybką Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o. Prócz stacji Rumia, linia nr 250 prowadzi także przez przystanek Rumia Janowo. Prowadzenie przez PKP SKM ruchu pociągów aglomeracyjnych po własnej linii, niezależnej od linii nr 202 i innych, umożliwia zachowanie wysokiej częstotliwości i eliminuje utrudnienie powodowane przez pociągi innych przewoźników. Z tego też powodu w ramach modernizacji linii kolejowej nr 202 planowana jest dobudowa dodatkowej pary torów do Wejherowa, dedykowanej przewozom aglomeracyjnym w ramach szybkiej kolei miejskiej – nieformalnie stanowiącej przedłużenie linii kolejowej nr 250.

Na stacji Reda, od linii nr 202 odchodzi linia nr 213 (Reda – Hel) – jednotorowa i niezelektryfikowana, stanowiąca kolejowy kręgosłup transportowy powiatu puckiego. Linię tę całorocznie obsługują pociągi POLREGIO SA, łączące Hel z Gdynią (w wakacje uruchamiany jest

także pociąg do i z Chojnic). Ruch na linii jest bardzo intensywny w sezonie letnim, kiedy w kierunku Helu kursują dodatkowo pociągi przewoźnika PKP Intercity SA, zapewniające dojazd turystom z całej Polski, a także komercyjne połączenia przewoźnika Arriva RP sp. z o.o.

Szczegółowy wykaz czynnych stacji i przystanków kolejowych na terenie powiatów puckiego i wejherowskiego, z podziałem na gminy, zaprezentowano w tab. 4.

Tab. 4. Czynne stacje i przystanki kolejowe w powiatach puckim i wejherowskim – stan na dzień 30 czerwca 2026 r.

Gmina	Linia	Nazwa stacji/przystanku	Obsługujący przewoźnicy
Miasto Rumia	**250**	Rumia Janowo	PKP SKM
	202, 250	Rumia	PKP SKM, POLREGIO, PKP Intercity
Miasto Reda	**202, 213**	Reda	PKP SKM, POLREGIO
Miasto Wejherowo	**202**	Reda Pieleszewo	PKP SKM
		Wejherowo Śmiechowo	PKP SKM
		Wejherowo Nanice	PKP SKM
		Wejherowo	PKP SKM, POLREGIO, PKP Intercity, Koleje Mazowieckie
Gmina Wejherowo		Gościcino Wejherowskie	PKP SKM, POLREGIO
Gmina Luzino		Luzino	PKP SKM, POLREGIO
Gmina Łęczyce		Strzebielino Morskie	PKP SKM, POLREGIO
		Bożepole Wielkie	PKP SKM, POLREGIO
		Godętowo	PKP SKM, POLREGIO
Miasto Reda	**213**	Reda Rekowo	POLREGIO
Gmina Puck		Mrzezino	POLREGIO
		Żelistrzewo	POLREGIO
Miasto Puck		Puck	POLREGIO, PKP Intercity, Arriva
Gmina Puck		Swarzewo	POLREGIO
Gmina Władysławowo		Władysławowo	POLREGIO, PKP Intercity, Arriva
		Władysławowo Port	POLREGIO, Arriva
		Chałupy	POLREGIO, PKP Intercity, Arriva
Gmina Jastarnia		Kuźnica (Hel)	POLREGIO, PKP Intercity, Arriva
		Jastarnia Wczasy	POLREGIO, Arriva
		Jastarnia	POLREGIO, PKP Intercity, Arriva
		Jurata	POLREGIO, PKP Intercity, Arriva
Miasto Hel		Hel	POLREGIO, PKP Intercity, Arriva

Źródło: opracowanie własne na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy pociągów.

Ponadto, zarządca infrastruktury (PKP PLK SA) planuje, w ramach wspomnianej modernizacji linii nr 202, budowę czterech zupełnie nowych przystanków (na terenie Rumi, Redy, Bolszewa i Gościcina), co dodatkowo podniesie dostępność kolei dla mieszkańców.

Istotną zmianę przyniesie także zapowiedziana odbudowa linii nr 229 (Pruszcz Gdański – Łeba), na odcinku Kartuzy – Lębork (na początku lipca 2025 r. zarządca infrastruktury wyłonił wykonawcę prac). Ruch pociągów pasażerskich na tym odcinku zawieszono w czerwcu 2000 r., a jego reaktywacja w najbliższych latach znacząco poprawi dostęp do kolei także dla mieszkańców powiatu wejherowskiego – linia nr 229 przebiega bowiem przez terytorium gmin Linia (przystanki: Niepoczołowice, Linia Zakrzewo, Kętrzyno) oraz Łęczyce (przystanki Nawcz i Rozłazino). Ta modernizacja wpisuje się w projekt rządowy, którego celem jest zapewnienie dostępu do planowanej elektrowni jądrowej Lubiatowo-Kopalino.

W przeszłości, istotną rolę w dowozach na terenie dzisiejszego powiatu wejherowskiego odgrywała ponad 60-kilometrowa linia nr 230 (Wejherowo – Garczegorze, z odnogą do nieukończonej elektrowni jądrowej w pobliżu Żarnowca). W 1992 r. cały odcinek zamknięto dla ruchu pasażerskiego, który od tamtego momentu nie został wznowiony. Jednak i ta linia ma zostać przywrócona do eksploatacji, także w związku z budową elektrowni jądrowej. Zgodnie z zapowiedziami, odbudowa ma dotyczyć odcinka Wejherowo – Choczewo. Zadaniem towarzyszącym będzie z kolei budowa nowych odcinków z Choczewa, poprzez elektrownię jądrową, do połączenia z linią nr 229 w Steknicy (powiat lęborski)[20].

Dostęp do transportu kolejowego miała niegdyś także gmina Krokowa. Na przystanku kolejowym (dawnej stacji) Swarzewo odchodziła (od linii nr 213) 17-kilometrowa linia nr 236 (Swarzewo – Krokowa). Pomiędzy stacjami krańcowymi, pasażerowie mogli korzystać z następujących przystanków: Łebcz, Starzyński Dwór, Radoszewo, Kłanino i Sławoszyno. Dla ruchu pociągów pasażerskich linię zamknięto w 1989 r. W 2005 r. nastąpiła fizyczna rozbiórka szlaku kolejowego, a w 2011 r. w miejscu linii poprowadzono drogę dla rowerów.

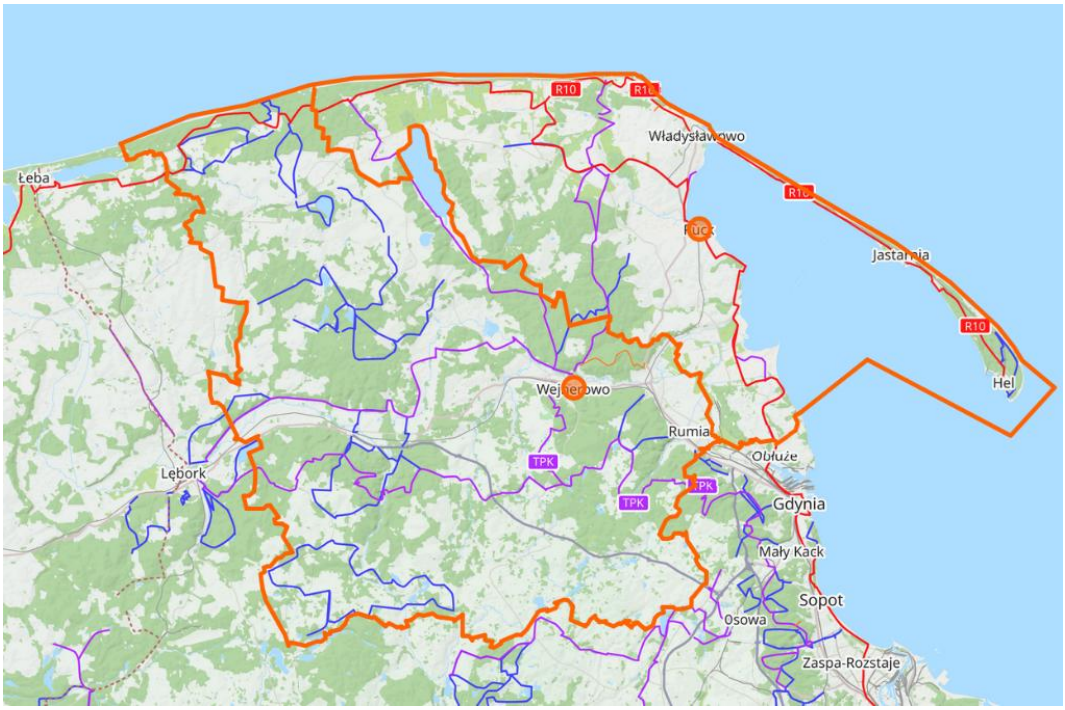
Dostęp do transportu kolejowego posiada także Gmina Kosakowo, jednak obejmuje on wyłącznie bocznicę towarową do bazy paliwowej PERN.

Sieć ważniejszych szlaków rowerowych na obszarze powiatów puckiego i wejherowskiego prezentuje rys. 7.

Uwagę zwracają, oznaczone kolorem czerwonym, szlaki R10 (trasa wzdłuż całego polskiego wybrzeża, od Świnoujścia do Elbląga) oraz międzynarodowy szlak Velo Baltica. Należy jednak pamiętać, że w codziennych przejazdach rower nie zawsze pełni funkcję rekreacyjną;

[20] Rynek Kolejowy, *Ministerstwo Przemysłu potwierdza: linia 229 to priorytet dla elektrowni jądrowej*, https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/ministerstwo-przemyslu-potwierdza-linia-229-to-priorytet-dla-elektrowni-jadrowej-122030.html, dostęp: 30.06.2026 r.

dla wielu osób jest sposobem np. na dojazd do pracy. Z tego powodu należy zwrócić uwagę nie tylko na szlaki turystyczne, lecz na całkowitą długość dróg dla rowerów w poszczególnych gminach obu powiatów (tab. 5.).



Rys. 7. Najważniejsze szlaki turystyki rowerowej na obszarze powiatów puckiego i wejherowskiego

Źródło: OpenStreetMap, dostęp: 30.06.2026 r.

Tab. 5. Drogi dla rowerów w gminach powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na koniec 2025 r.

Gmina	Całkowita długość dróg dla rowerów [km]
Miasto Hel	10,0
Gmina Jastarnia	17,0
Gmina Kosakowo	13,4
Gmina Krokowa	30,0
Gmina Puck	12,0
Miasto Puck	6,4
Gmina Władysławowo	40,0
Powiat pucki	**128,8**
Gmina Choczewo	2,6
Gmina Gniewino	4,4

Gmina	Całkowita długość dróg dla rowerów [km]
Gmina Linia	7,7
Gmina Luzino	5,3
Gmina Łęczyce	0,0
Miasto Reda	12,6
Miasto Rumia	29,1
Gmina Szemud	3,0
Gmina Wejherowo	14,0
Miasto Wejherowo	22,6
Powiat wejherowski	**101,3**
Województwo pomorskie	**1 852,6**
Polska	**24 137,4**

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych.

Jak wynika z danych w tab. 5., gęstość dróg rowerowych w gminach jest bardzo zróżnicowana przestrzennie. Najlepiej (powyżej średniej wartości dla Polski) wypadają niemal wszystkie gminy powiatu puckiego (oprócz gminy wiejskiej Puck) oraz miasta powiatu wejherowskiego (Reda, Rumia i Wejherowo).

Charakteryzując sieć komunikacyjną na terenie powiatu puckiego należy także wspomnieć o transporcie drogą morską. Zgodnie z danymi Urzędu Morskiego w Gdyni[21], w lipcu 2026 r., na terenie powiatu puckiego funkcjonowały 5 portów morskich (Władysławowo, Puck, Jastarnia, Hel, Hel-Zachód), 5 przystani morskie (Dębki, Kuźnica II, Mechelinki, Pogórze, Swarzewo) oraz 11 przystani rybackich (Rewa I, Rewa II, Osłonino, Chłapowo, Karwia, Chałupy I, Chałupy II, Kuźnica I, Jastarnia I, Jastarnia III).

W lipcu 2026 r. sezonowy przewóz osób drogą morską świadczony był na następujących trasach (z możliwością przewozu roweru):

- Rewa – Jastarnia – Rewa (LRR sp. z o.o.);
- Sopot – Hel (Żegluga Gdańska sp. z o.o.);
- Gdańsk – Hel (Żegluga Gdańska sp. z o.o.);
- Gdynia – Hel (Żegluga Gdańska sp. z o.o.);
- Swarzewo – Chałupy (Związek Powiatowo – Gminny Zatoki Puckiej)

[21] https://www.umgdy.gov.pl/mapy/porty-i-przystanie/, dostęp: 30.06.2026 r.

Na terenie powiatu puckiego (Gmina Kosakowo) zbudowano port lotniczy Gdynia-Kosakowo, jednak obecnie nie jest on obsługiwany przez żadną linię lotniczą. Najbliższym, czynnym dla pasażerów lotniskiem jest Port Lotniczy Gdańsk.

2.6. Ochrona środowiska naturalnego

Od początku dziejów zachodzi interakcja między człowiekiem a otaczającą go przyrodą. W naukach przyrodniczych wypracowano pojęcie tzw. antropopresji, czyli wpływu człowieka na środowisko. Eksploracja (i jednoczesna degradacja) środowiska przyrodniczego przybrało na sile w okresie rewolucji przemysłowej (XIX w.) i trwa po dziś dzień, choć należy stwierdzić, że – dzięki zwiększonej świadomości społecznej – intensywnie poszukuje się sposobów ochrony bogactwa przyrody, przy jednoczesnym prowadzeniu gospodarki w sposób efektywny, ale możliwie najmniej uciążliwy.

Wyrazem powyższego jest ustanawianie prawnych form ochrony przyrody, które można podzielić na obszarowe i punktowe. Spośród form obszarowych, zgodnie z danymi Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska[22] na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego występują m.in.:

- obszary chronionego krajobrazu („Bielawski", „Choczewsko-Saliński", „Pradoliny Redy-Łeby", Puszczy Darżlubskiej", „Nadmorski" i „Doliny Rzeki Płutnicy");
- obszary Natura 2000, w tym: „Białogóra", „Kaszubskie Klify", „Trzy Młyny", „Orle" i „Puszcza Darżlubska".

Najbardziej rygorystyczna forma – rezerwaty przyrody – występuje w kilku miejscach powiatów:

- w powiecie wejherowskim:
  - Choczewskie Cisy;
  - Mierzeja Sarbska;
  - Długosz Królewski w Łęczynie;
  - Lewice;
  - Gałęźna Góra;
  - Pełcznica;
  - Cisowa;
  - Paraszyńskie Wąwozy;
  - Pużyckie Łęgi;
  - Wielistowskie Łęgi;
  - Wielistowskie Źródliska;

[22] https://geoserwis.gdos.gov.pl/mapy/, dostęp: 30.06.2026 r.

- w powiecie puckim:
  - Mechelińskie Łąki;
  - Beka;
  - Darzlubskie Buki;
  - Źródliska Czarnej Wody;
  - Zielone;
  - Długosz Królewski w Wierzchucinie;
  - Babnica;
  - Białogóra;
  - Piaśnickie Łąki;
  - Widowo;
  - Bielawa;
  - Przylądek Rozewski;
  - Dolina Chłapowska;
  - Słone Łąki;
  - Helskie Wydmy.

Ponadto, zgodnie z danymi GUS, w 2025 r. na terenie powiatu wejherowskiego istniało 316 pomników przyrody, a na terenie powiatu puckiego istniało 125 pomników przyrody.

Z punktu widzenia tworzenia planu transportowego, istotnym aspektem jest ochrona jakości powietrza. Bogatej informacji w tej kwestii dostarcza Roczna Ocena Jakości Powietrza, przygotowana przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska – Departament Monitoringu Jakości Powietrza (w przypadku województwa pomorskiego – Regionalny Wydział Środowiska w Gdańsku). Dokument ten wyodrębnia na obszarze województwa:

- aglomerację trójmiejską (PL 2201);
- strefę pomorską (PL 2202) – obejmującą pozostałą część województwa.

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 (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 870). Na liście ocenianych substancji w celu ochrony zdrowia ludzi znajdują się: tlenek węgla CO, dwutlenek azotu NO_2, ozon O_3, pył PM10, pył PM2,5, dwutlenek siarki SO_2, benzo(a)piren w pyle PM10, benzen C_6H_6, a także poziom metali ciężkich w pyle PM10: ołowiu Pb, arsenu As, kadmu Cd i niklu Ni. Na liście ocenianych substancji w celu ochrony roślin uwzględnia się: ozon O_3, tlenki azotu NO_x oraz dwutlenek siarki SO_2.

Główny Inspektor Ochrony Środowiska dokonuje 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 – obejmującej swoim zasięgiem obszar całego województwa pomorskiego, z wyłączeniem obszaru aglomeracji trójmiejskiej.

Tab. 6. Klasyfikacja strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza

Substancja	Klasa	Poziom stężeń 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	A	nieprzekraczający poziomu dopuszczalnego
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 rok 2025”.*

Jak wynika z danych w tabeli 6, w strefie PL2202 stężenie szkodliwych substancji mieściło się w dopuszczalnych przedziałach. Ocena jakości powietrza w 2025 r. utrzymywała się na podobnym poziomie w województwie pomorskim w porównaniu z rokiem 2024.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w województwie pomorskim oraz na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego 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.

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, są one coraz bardziej restrykcyjne i nie ulega wątpliwości, iż 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, gdzie 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 stosunkowo dobra pod względem ekologicznym.

Osobnym problemem polskiego 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. Przede wszystkim 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 powiatów wejherowskiego i puckiego, będą mniej uciążliwe dla środowiska naturalnego, nie tylko w miejscu ich kursowania, ale także tam, gdzie produkowana będzie energia niezbędna do ich zasilania.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2026 r., usługi przewozowe na 4 liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat pucki świadczył jeden operator – PKS Gdynia SA.

PKS Gdynia SA dysponowała flotą 142 pojazdów, które mogła wykorzystywać do realizacji przewozów na liniach organizowanych przez powiat pucki. 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 142 autobusów we flocie tego operatora, według stanu na dzień 30 czerwca 2026 r., wynosiła ponad 22 lata. Najmłodsze pojazdy zostały wyprodukowane w 2012 r. – 2 szt., ale jednocześnie aż 45 szt. autobusów tego operatora zostało wyprodukowanych przed 2000 r.

W tabeli 7 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. 68,2% taboru operatora to pojazdy spełniające jedynie normę EURO IV lub niższą.

Tab. 7. Struktura autobusów PKS Gdynia SA w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 czerwca 2026 r.

Pojazdy	Jednostka	Norma czystości spalin EURO						Razem
		brak	I	II	III	IV	V	
Liczba autobusów	szt.	1	1	29	43	23	45	142
Struktura	%	0,7	0,7	20,4	30,3	16,1	31,8	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 Powiatów Puckiego i Wejherowskiego, 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 2026 r. poz. 670 ze zm.)).

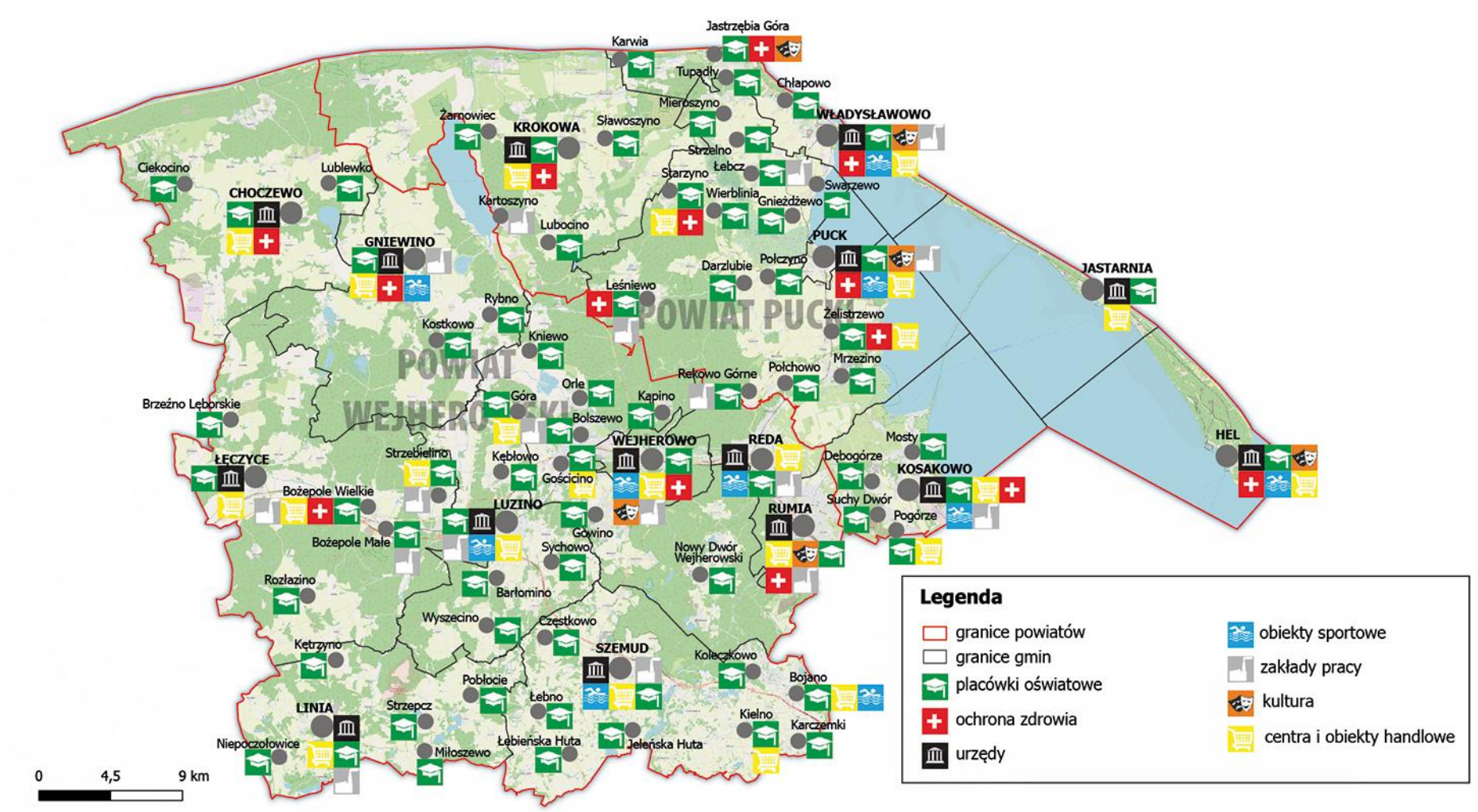
2.7. Źródła ruchu

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 powiatów wejherowskiego i puckiego, oddziałujących na mobilność mieszkańców, przedstawiono na rysunku 8.



Rys. 8. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze powiatów puckiego i wejherowskiego

Źródło: opracowanie własne.

2.8. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego 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”[23], 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”[24], 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 9.

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%).

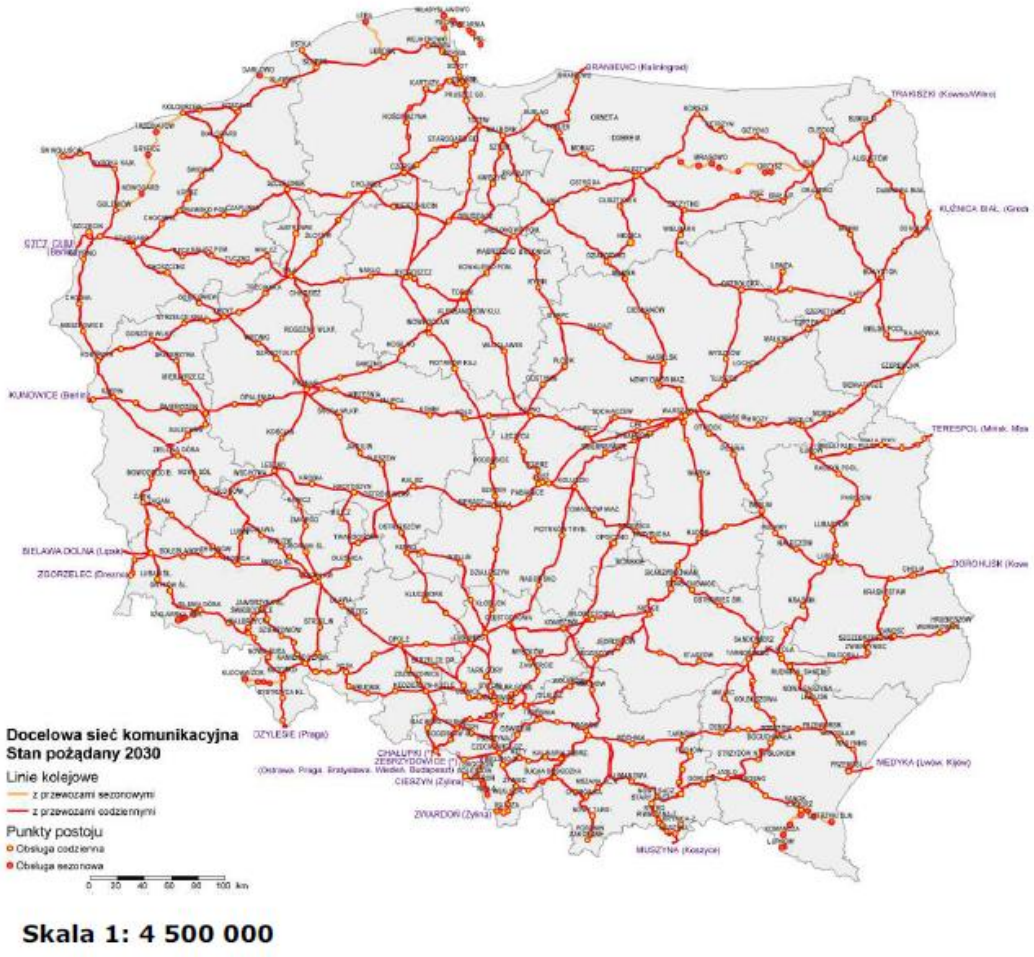
Przewidywany wysoki wzrost liczby pasażerów w porównaniu do 2020 r. wynika z założeń stopniowej eliminacji w latach 2021-2022 negatywnych skutków pandemii oraz z pozytywnych efektów realizowanych inwestycji modernizacyjnych, ponownego uruchomienia połączeń na głównych modernizowanych trasach oraz modernizacji Warszawskiego Węzła Komunikacyjnego, zaplanowanej na lata 2021-2027.

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

---

[23] 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).

[24] Plan przyjęty uchwałą nr 788/XXXVII/14 z dnia 24 lutego 2014 r. Sejmiku Województwa Pomorskiego.



Rys. 9. 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.

Dworce kolejowe w Rumi i Wejherowie uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowe punkty postojowe do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich, natomiast stacje i przystanki kolejowe w: Chałupach, Helu, Jastarni, Juracie, Pucku i Władysławowie jako punkty postojowe sezonowe.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia – Rumia – Wejherowo – Lębork uruchamianie od 8 do 11 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz do lat 2026/2027, natomiast w następnych okresach i jako stan pożądany w 2030 r. – od 12 do 15 par pociągów.

Na linii kolejowej nr 213 Plan przewiduje natomiast 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 oraz Gdynia Główna – Lębork/Słupsk.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Pomorskiego" określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 r. w przewozach o charakterze wojewódzkim.

W dokumencie 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 wariancie 1 sieci transportowej użyteczności publicznej wyznaczono 25 linii kolejowych (relacje w klasach akceptacji A do C) i 61 linii autobusowych. W wariancie 2 wyznaczono 14 linii kolejowych (relacje tylko w klasach akceptacji A i B) i 61 linii autobusowych o nieco większej długości niż w wariancie 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 dworca w Wejherowie wyznaczono funkcję węzła integracyjnego regionalnego (oznaczony R-2). Jako dworce integracyjne lokalne wyznaczono natomiast: Luzino (L-1), Redę (L-2), Puck (L-7), Władysławowo (L-9), Rumię (L-16) i w przypadku budowy linii kolejowej – Kosakowo (L-24).

Wśród połączeń kolejowych w obydwu wariantach za linie szkieletowe zostały uznane w klasach A i I częstotliwości obsługi:

- Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Rumia – Reda – Wejherowo (RPK-01);
- Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna/Gdańsk – Główny (RPK-03);

oraz za połączenie dowozowe w klasach B i II częstotliwości obsługi:

- Hel – Władysławowo – Reda – Gdynia Główna/Gdańsk Główny (RPK-12);

Natomiast za połączenie uzupełniające w klasach C III częstotliwości obsługi tylko w wariancie I:

- Gdynia Główna/Lębork – Łeba (RPK-21).

Połączenie Wejherowo – Góra Pomorska – Rybno uznano natomiast za nieakceptowalne czasowo.

W wojewódzkich autobusowych przewozach pasażerskich obejmujących powiaty pucki lub wejherowski, za linie uzupełniające uznano połączenia:

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

natomiast za linie dowozowe połączenia:

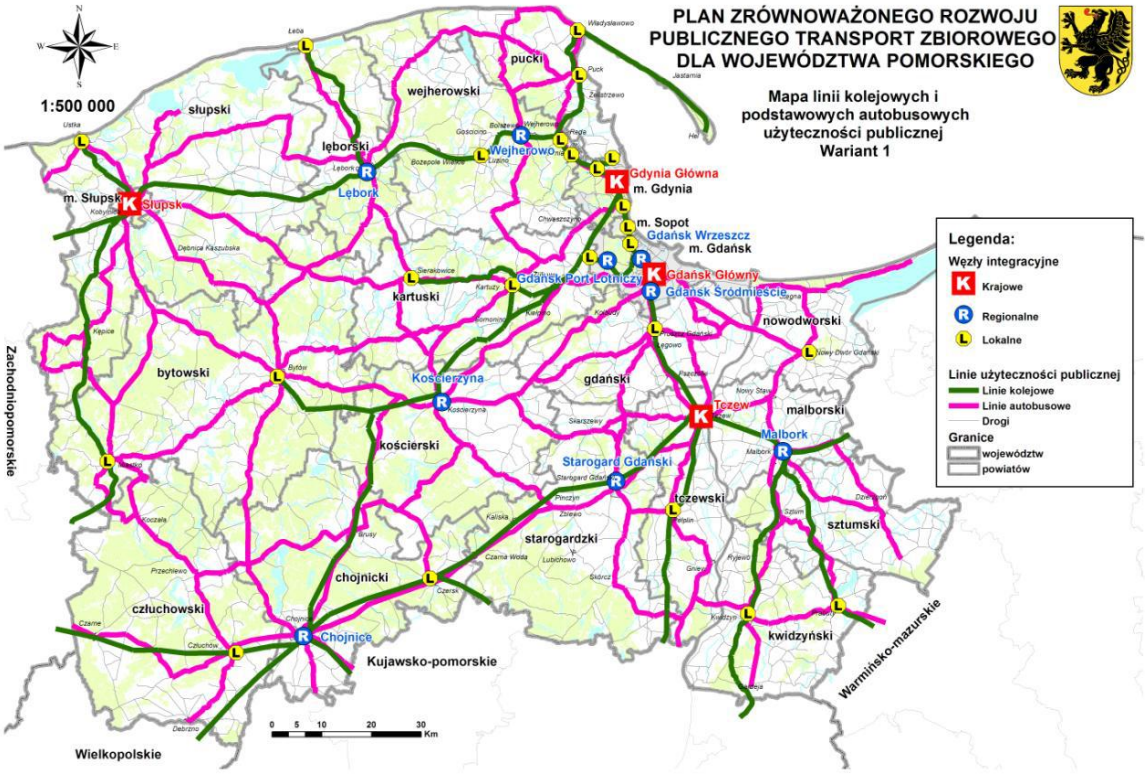
- Karwia – Puck – Reda/Gdynia (nr 22-17, III klasa);
- Lębork – Krokowa – Puck (nr 22-20, II klasa);
- Wejherowo – Karwia (nr 22-21, II klasa);
- Wejherowo – Kartuzy (nr 22-28, III klasa);
- Wejherowo – Puck (nr 22-16, II klasa).

Linie autobusowe interwencyjne wzdłuż linii kolejowych uruchamiane mogą być w przypadku ograniczonych możliwości technicznych lub zbyt małej liczby pasażerów. 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 10 przedstawiono sieć linii kolejowych i autobusowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariancie 1, a na rysunku 11 – w wariancie 2.



Rys. 10. 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 wojewódzkim ustalono, że pasażerski transport kolejowy będzie realizował aż 84% podróży transportem zbiorowym użyteczności publicznej.

W planie transportowym dla województwa pomorskiego określono 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. 11. Linie kolejowe i autobusowe linie 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 określa 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 z niepełnosprawnościami, kompleksową informacją pasażerską i dodatkowymi funkcjami dla podróżnych (usługi, handel).

Plan określił ponadto wymogi, które powinny być docelowo zapewnione, dla węzłów integracyjnych regionalnych, jakim jest dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi (w tym komunikacji miejskiej) w Wejherowie, a także dla węzłów integracyjnych lokalnych:

- zadaszenie;
- możliwość zakupu biletu;
- informację wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób z niepełnosprawnościami;
- minimum 60 i 40 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległość pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większa niż 150 m;
- parkingi: B&R – dla 3-6% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

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.

Plan ten jest nadal obowiązujący i nie został uchylony. Należy jednak zauważyć, że w rzeczywistości część jego założeń uległa zmianie w związku z np. z projektowaniem linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA na południe Gdańska, którą obsługiwać miałyby pociągi PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. – kończące obecnie bieg w Gdańsku Śródmieściu i obsługujące obszar powiatu wejherowskiego.

Dokumentem mającym cechy planu transportowego jest także „Regionalny Program Strategiczny w zakresie mobilności i komunikacji, stanowiący również Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030".

Program ten w zakresie rozwoju publicznego transportu zbiorowego opracowano w trzech wariantach: WA – dynamicznego rozwoju, WB – stabilnego rozwoju oraz WC – zachowawczym.

Wszystkie warianty zakładają wdrożenie zintegrowanego biletu oraz innowacyjnych systemów informacji pasażerskiej w skali województwa oraz ujednolicenie standardów taboru i organizacji przewozów. We wszystkich wariantach zakłada się promocję aktywnej mobilności oraz systemów współdzielenia. Warianty WA i WB zakładają utworzenie regionalnego i metropolitalnego zarządu transportu. Warianty te zakładają wdrażanie planów mobilności, rozwój stref czystego transportu, rozwój stacji tankowania LNG/LPG i punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz systematyczną wymianę taboru firmowego i publicznego na zero lub niskoemisyjny.

W dokumencie tym za linie szkieletowe obejmujące swym zasięgiem powiaty pucki i wejherowski zostały uznane zostały we wszystkich wariantach linie w I klasie częstości: RPK-01 Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Rumia – Reda – Wejherowo oraz RPK-03 Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna/Gdańsk Główny, a także w wariancie WA dodatkowa linia RPK-26 Gdynia Główna – Gdynia Chylonia/Gdynia Oksywie/Kosakowo.

Z kolei za linię sezonową i komplementarną uznano we wszystkich wariantach połączenie RPK-12 Hel – Władysławowo – Reda – Gdynia Główna (II klasa częstości, III poza sezonem), a jako linię wyłącznie sezonową – RPK-21 Gdynia Główna/Lębork – Łeba (III klasa).

W wojewódzkich autobusowych przewozach pasażerskich obejmujących powiaty pucki i wejherowski wymieniono w dokumencie linie:

- podstawowe:
  - nr 22-16 Wejherowo – Puck (II klasa, III w wariancie WC),
  - nr 22-20 Lębork – Krokowa – Puck (II klasa, I w wariancie WA),
  - nr 22-28 Wejherowo – Kartuzy (III klasa, II w wariancie WA),
- uzupełniające:
  - nr 22-21 Wejherowo – Karwia (II klasa, III w wariancie WC),
- alternatywne:
  - nr 22-17 Karwia – Puck – Reda/Gdynia (III klasa),
  - nr 22-29 Władysławowo – Puck – Reda (III klasa, IV w wariancie WC),
  - nr 22-60 Reda – Władysławowo – Hel (II klasa, III w wariancie WC);
- sezonowe:
  - nr 22-82 Łeba – Korkowa – Puck – Władysławowo (II klasa, III w wariancie WC),
  - nr 22-84 Wejherowo – Karwia – Jastrzębia Góra – Władysławowo (II klasa, III w wariancie WC),
- zastępcze:
  - nr 22-99 Gdynia – Puck – Władysławowo – Hel (I klasa, II w wariancie WC).

Miasto Wejherowo uznane zostało za regionalny węzeł integracyjny, a Luzino, Reda Centrum i Rumia za węzły metropolitalne, natomiast: Puck, Rumia Janowo, Wejherowo Śmiechowo, Władysławowo i Kosakowo Centrum (tylko wariant WA) – za lokalne.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, plany transportowe przygotowywane przez organizatorów na różnych poziomach administracji, tworzą zhierarchizowany układ – plan niższego rzędu uwzględnia postanowienia planu wyższego rzędu. W szczególności plan transportowy dla powiatu (miasta na prawach powiatu) 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

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

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, ten rodzaj popytu określa ilość przejazdów środkami komunikacji miejskiej w warunkach podaży oferowanej przez organizatora;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, na ten rodzaj popytu składa się część przejazdów transportem indywidualnym, która może zostać zrealizowana transportem publicznym oraz potrzeb przewozowych, które są oczekiwane i mogłyby zachęcić do wyboru transportu publicznego, a nie są z pewnych przyczyn realizowane.

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

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

W całej Polsce podział zadań przewozowych w transporcie pozamiejskim wskazuje na dominację podróży wykonywanych samochodami osobowymi. W ciągu ostatnich 20 lat przewóz pasażerów transportem publicznym na liniach pozamiejskich zmalał niemal czterokrotnie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat liczba zarejestrowanych samochodów osobowych – zarówno w Polsce, w województwie pomorskim jak i powiatach wejherowskim i puckim – wzrosła niemal o 50%. Samochody osobowe są nie tylko uciążliwe z powodu większego zanieczyszczenia środowiska produktami spalania paliw, czy hałasem, ale zajmują także około dziesięć razy więcej miejsca na drodze niż transport publiczny i wymagają jeszcze większej powierzchni parkingowej.

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

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

Prawidłowe organizowanie i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym wymaga systematycznego prowadzenia badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych mieszkańców oraz badań popytu.

Badania popytu efektywnego służą przede wszystkim do określenia liczby pasażerów lub – w przypadku rejestracji przychodów – także do ustalenia struktury pasażerów, co umożliwia analizę rentowności poszczególnych kursów i linii komunikacyjnych.

W związku z tym, że na przestrzeni ostatnich lat nie realizowano tego typu badań zaleca się przeprowadzenie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz badań popytu do końca 2027 r.

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej realizowanej na autobusowych liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat wejherowski w latach 2021-2025 r., plan na 2026 r. oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 8, 9.

Tab. 8. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych organizowanych przez Powiat Wejherowski w latach 2021-2025 r. oraz plan na 2026 r.

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2021	203,4	1 184,3	0,2
2022	373,9	1 632,7	0,2
2023	438,3	1 975,0	0,2
2024	183,9	691,9	0,3
2025	472,8	1 047,3	0,5
2026 – plan	500,0	1 140,0	0,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Wejherowie.

Tab. 9. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2021-2025 r. oraz plan na 2026 r.

Rok	Zmiana w stosunku rok do roku			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2021	-	-	-	-
2022	170,5	83,8	448,4	37,9
2023	64,4	17,2	342,3	21,0
2024	-254,4	-58,0	-1 283,1	-65,0
2025	288,9	157,1	355,4	51,4
2026 – plan	27,2	5,8	92,7	8,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Wejherowie.

W 2024 r. z usług powiatowych połączeń użyteczności publicznej skorzystało 183,9 tys. pasażerów. W porównaniu do 2021 r. popyt na usługi powiatowych połączeń autobusowych w 2024 r. zmniejszył się o 9,6%. W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zmniejszono aż o 41,6%.

Przyczyną tak istotnej zmiany były dwa zdarzenia organizacyjne. Pierwszym z nich było przekazanie, z dniem 1 stycznia 2024 r., części zadań własnych w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego, dotyczących linii autobusowych przebiegających przez obszar więcej niż jednej gminy, lecz niewykraczających poza granice powiatu wejherowskiego, do Wejherowskiego Związku Powiatowo-Gminnego. Drugim zdarzeniem było przejęcie, z dniem 1 stycznia 2024 r., zadań związanych z organizacją linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, funkcjonujących w ramach powiatu puckiego, przez Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej. Na mocy aneksu nr 3/2023 z dnia 11 sierpnia 2023 r. do porozumienia nr 21/2015 z dnia 3 lipca 2015 r., zawartego pomiędzy powiatem puckim a powiatem wejherowskim, ten ostatni zachował funkcję organizatora wyłącznie w odniesieniu do linii komunikacyjnych łączących oba powiaty.

Na mocy aneksu nr 1/2025 z dnia 3 grudnia 2025 r. do porozumienia nr 21/2015 z dnia 3 lipca 2015 r., zawartego pomiędzy powiatem puckim a powiatem wejherowskim ten pierwszy stał się organizatorem dla linii komunikacyjnych:

Rumia – Rumia przez: Reda, Mrzezino, Reda;

Puck – Rumia przez: Rzucewo, Połchowo, Reda;

Wejherowo – Puck przez: Domatowo;

Wejherowo – Puck przez: Domatowo, Mechowo.

Planowana wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej realizowanej na autobusowych liniach użyteczności publicznej organizowanych przez powiat pucki w roku 2026 r. przedstawiono w tabeli 10,

Tab. 10. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych organizowanych przez Powiat Pucki - plan na 2026 r.

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2026	**201,5**	**398,5**	**0,2**

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Starostwa Powiatowego w Pucku.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na usługi przewozów organizowanych przez powiaty wejherowski i pucki będzie się kształtować pod wpływem następujących czynników:

- liczby i struktury wiekowej mieszkańców gmin na obszarze powiatów;
- 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 powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiaty wejherowski pucki 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 powiatowych przewozach pasażerskich dla najbliższych lat musi uwzględniać kumulację różnych zdarzeń istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych na obsługiwanym obszarze.

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 umożliwiały przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia było więc jest znikome.

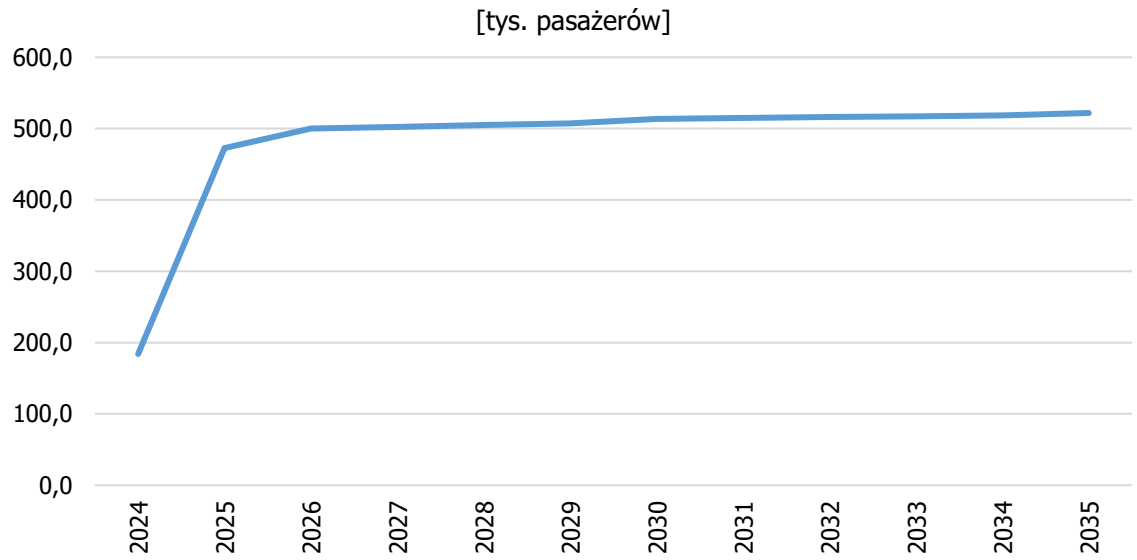
Nie bez znaczenia jest także fakt pogorszenia sytuacji finansowej jednostek samorządu terytorialnego, wynikający z wprowadzonych zmian podatkowych, wysokiej inflacji oraz pośrednich skutków działań wojennych Federacji Rosyjskiej prowadzonych w Ukrainie.

Prognozę liczby pasażerów przygotowano na podstawie danych dotyczących liczby sprzedanych biletów, przekazanych przez powiaty wejherowski i pucki, za lata 2020-2024. Od 2024 r. organizację przewozów na terenie powiatu wejherowskiego w dużym stopniu przejął Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny, natomiast na terenie powiatu puckiego – Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej. Zmiana ta przyczyniła się do spadku liczby pasażerów korzystających z linii organizowanych przez powiat wejherowski. Dla potrzeb analizy przyjęto jako poziom bazowy liczbę przewożonych pasażerów dla roku 2024.

Istotne znaczenie w przygotowywaniu prognozy ma występująca w latach 2014-2023 tendencja niewielkiego wzrostu liczby mieszkańców powiatów puckiego i wejherowskiego (ponad 10% wzrost liczby mieszkańców w każdym z powiatów). Według prognoz GUS w kolejnym 10-letnim okresie liczba mieszkańców powiatu będzie się nadal zwiększać (do 2055 r.).

Na rysunku 12 przedstawiono prognozę liczby pasażerów do 2035 r. w obydwu powiatach (dla 2024 r. zobrazowano wykonanie, a na lata następne – prognozę), bez uwzględniania popytu zaspokajanego przez Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny oraz Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej. Prognoza ta zakłada utrzymanie obecnego zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

W przyszłości bardzo silny wpływ na liczbę pasażerów przewożonych środkami transportu zbiorowego organizowanego przez powiaty pucki i wejherowski będzie miało utworzenie metropolii trójmiejskiej wraz z ostatecznym określeniem granic jej obszaru.



Rys. 12. Prognoza popytu do 2035 r.

Źródło: opracowanie własne.

Opracowana prognoza popytu wskazuje, że popyt może w 2035 r. wzrosnąć nawet o około 10% w stosunku do poziomu z 2025 r. Wzrost liczby pasażerów zależeć będzie przede wszystkim od wielkości wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Należy jednak mieć na uwadze, że przewidywana, na podstawie prognoz Banku Danych Lokalnych GUS (opracowanych na podstawie spisu powszechnego z 2021 r.), liczba mieszkańców powiatów do 2035 r. będzie wzrastać, by w 2035 r. osiągnąć poziom 5,2% wyższy od stanu na koniec 2025 r.

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:

- bezpośredniość;
- 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 organizatorów 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 transportem publicznym a indywidualnym. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego 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. śluzy ułatwiające 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

W powiatach puckim i wejherowskim organizacja przewozów publicznych ma charakter zdecentralizowany. Występują różni organizatorzy przewozów, zarówno na poziomie gminnym, jak i wojewódzkim. Aktualnie, sieć transportu publicznego na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego tworzą:

- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Starostę Puckiego;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Starostę Wejherowskiego;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej;
- linie autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego;
- połączenia kolejowe w ramach wojewódzkich i komercyjnych przewozów pasażerskich;
- komunikacja miejska organizowana przez MZK Wejherowo;
- komunikacja miejska organizowana przez ZKM w Gdyni;
- komunikacja miejska w Pucku;
- komunikacja miejska we Władysławowie;
- drogowe połączenia komercyjne.

Według stanu na dzień 30 czerwca 2026 r. powiat pucki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, uruchomił przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem środków z FRPA na 4 liniach komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Jedynym operatorem świadczącym usługi na tych liniach był PKS Gdynia SA. Całkowita długość linii komunikacyjnych w ramach tej sieci wynosiła 129,9 km. Powiat wejherowski, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, uruchomił przewozy autobusowe o charakterze użyteczności publicznej z wykorzystaniem środków z FRPA na 21 liniach komunikacyjnych w ramach powiatowych przewozów pasażerskich. Jedynym operatorem

świadczącym usługi na tych liniach był PKS Gdynia SA. Całkowita długość linii komunikacyjnych w ramach tej sieci wynosiła 776,4 km.

W tabeli 11 przedstawiono linie funkcjonujące w ramach powiatowych przewozów pasażerskich z dofinansowaniem z FRPA, organizowane przez powiat pucki i wejherowski według stanu na dzień 30 czerwca 2026 r.

Tab. 11. Linie komunikacyjne w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat pucki i powiat wejherowski – stan na 30 czerwca 2026 r.

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Wzkm planowane w 2026 r.
Powiat Pucki			
U2211101	656	Puck – Rumia przez: Rzucewo, Połchowo, Reda	158 209,2
U2211102	658	Wejherowo – Puck przez: Domatowo	70 298,2
U2211103	658	Wejherowo – Puck przez: Domatowo, Mechowo	83 345,7
U2211104	659	Rumia – Rumia przez: Reda, Mrzezino, Reda	86 688,0
Powiat Wejherowski			
U2215039	663	Wejherowo – Krokowa przez: Lisewo	41 782,2
U2215040	664	Wejherowo – Krokowa przez: Tyłowo	48 539,4
U2215041	665	Wejherowo – Dębki przez: Tyłowo, Krokowa	21 816,3
U2215044	689	Wejherowo – Białogóra przez: Rybno, Nadole	6 630,0
U2215045	691	Wejherowo – Białogóra przez: Rybno, Gniewino, Wierzchucino	4 676,7
U2215046	691	Wejherowo – Wierzchucino przez: Rybno, Gniewino	48 229,6
U2215047	692	Wejherowo – Białogóra przez: Kostkowo, Gniewino, Wierzchucino	5 504,0
U2215048	692	Wejherowo – Wierzchucino przez: Kostkowo, Gniewino	53 906,3
U2215050	693	Wejherowo – Kopalino przez: Nadole, Wierzchucino, Choczewo	19 602,0
U2215055	665	Wejherowo – Białogóra przez: Tyłowo, Krokowa, Dębki	12 026,8
U2215058	691	Wejherowo – Białogóra przez: Rybno, Gniewino, Brzyno	1 987,2
U2215059	691	Wejherowo – Wierzchucino przez: Rybno, Gniewino, Brzyno	7 683,8
U2215060	692	Wejherowo – Białogóra przez: Kostkowo, Gniewino, Brzyno	4 296,4
U2215061	692	Wejherowo – Wierzchucino przez: Kostkowo, Gniewino, Brzyno	21 379,2
U2215062	677	Wejherowo – Lębork przez: Strzepcz, Linia	99 807,0
U2215065	663	Wejherowo – Karwia przez: Lisewo	13 451,8

Nr ewi-dencyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej	Wzkm planowane w 2026 r.
U2215066	689	Rybska Karczma – Wierzchucino przez: Nadole	3 720,0
U2215067	689	Wejherowo – Wierzchucino przez: Rybno, Nadole	16 417,6
U2215082	639	Koleczkowo – Gdynia przez: Bojano	25 214,4
U2215083	518	Choczewo – Lębork przez: Zwartowo, Brzeźno Lęborskie	93 165,6
U2215084	672	Wejherowo – Gdynia przez: Szemud, Kielno	232 449,6

Źródło: dane powiatu puckiego i wejherowskiego.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii organizowanych przez powiat wejherowski, mierzoną liczbą wykonywanych kursów przedstawiono w tabeli 12.

Tab.12. Liczba kursów na liniach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat pucki i wejherowski – stan na 30 czerwca 2026 r.

Nr linii	Nr handlowy	Dni nauki szkolnej		Dni powszednie wolne od nauki szkolnej		Soboty, niedziele i święta	
		tam	powrót	tam	powrót	tam	powrót
Powiat Pucki							
U2211101	656	12	13	12	12	$4^{1,2}$	$3^{1,2}$
U2211102	658	2	3	2	2	$4^{1,2}$	4^{1}, 4^{2}
U2211103	658	4	4	4	4	3^{1}	2^{1}
U2211104	659	10	0	10	0	nie funkcjonuje	
Powiat Wejherowski							
U2215039	663	3	4	3	3	2^{1}	3^{1}
U2215040	664	5	3	2	2	3^{1}	2^{1}
U2215041	665	1	1	5	5	$1^{1,2}$	$1^{1,2}$
U2215044	689	1	1	nie funkcjonuje		1^{1}	1^{1}
U2215045	691	nie funkcjonuje		1	1	1^{1}	2^{1}
U2215046	691	2	2	2	3	2^{1}	5^{1}
U2215047	692	1	1	1	1	3^{1}	1^{1}
U2215048	692	2	4	2	4	4^{1}	1^{1}
U2215050	693	nie funkcjonuje		3	3	$3^{3,4}$	$3^{3,4}$
U2215055	665	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje		$4^{3,4}$	$4^{3,4}$
U2215058	691	nie funkcjonuje		1	-	nie funkcjonuje	
U2215059	691	-	1	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
U2215060	692	nie funkcjonuje		2	-	nie funkcjonuje	
U2215061	692	3	-	3	-	1^{3}	-
U2215062	677	6	5	5	4	3^{1}	3^{1}

Nr linii	Nr handlowy	Dni nauki szkolnej		Dni powszednie wolne od nauki szkolnej		Soboty, niedziele i święta	
		tam	powrót	tam	powrót	tam	powrót
U2215065	663	1	1	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
U2215066	689	1	-	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
U2215067	689	1	1	nie funkcjonuje		1[1]	1[1]
U2215082	639	6	6	nie funkcjonuje		nie funkcjonuje	
U2215083	661	6	6	4	4	nie funkcjonuje	
U2215084	672	13	13	10	10	7[1]	7[1]
RAZEM		**80**	**69**	**72**	**58**	**39[1], 5[2], 8[3], 7[3]**	**38[1], 5[2], 7[3], 7[3]**

[1] w soboty

[2] w niedziele i święta

[3] w soboty wyłącznie w okresie letnich wakacji szkolnych

[4] w niedziele i święta wyłącznie w okresie letnich wakacji szkolnych

Źródło: opracowanie własne

Komplementarne w stosunku do powiatowych linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej są połączenia autobusowe organizowane przez związki powiatowo-gminne funkcjonujące na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego (także obsługiwane przez PKS Gdynia SA) oraz połączenia autobusowe organizowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Połączenia te funkcjonują w ramach linii użyteczności publicznej i również realizowane są z wykorzystaniem dopłat z FRPA.

W tabeli 13przedstawiono linie komunikacyjne organizowane przez Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny oraz Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej, obejmujące trasami powiaty wejherowski i pucki.

Tab. 13. Połączenia organizowane przez Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny oraz Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej na terenie powiatów wejherowskiego oraz puckiego – stan na 30 czerwca 2026 r.

Nr ewidencyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej
Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny		
U2215001	670	Wejherowo – Będargowo przez: Szemud
U2215002	675	Wejherowo – Bojano przez: Reszki, Koleczkowo
U2215003	676	Wejherowo – Tępcz przez: Kębłowo, Barłomino

Nr ewiden-cyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej
U2215004	677	Wejherowo – Zakrzewo przez: Strzepcz, Linia
U2215005	694	Wejherowo – Sasino przez: Kostkowo, Choczewo
U2215006	699	Wejherowo – Sasino przez: Gniewino, Choczewo
U2215007	686	Wejherowo – Łęczyce przez: Kostkowo, Chynowie
U2215043	688	Wejherowo – Łęczyce przez: Warszkowo, Kostkowo, Mierzyno
U2215051	694	Wejherowo – Choczewo przez: Rybno, Kostkowo
U2215052	699	Wejherowo – Choczewo przez: Gniewino
U2215057	675	Wejherowo – Bojano przez: Gniewowo, Nowy Dwór Wejherowski
U2215063	678	Wejherowo – Niepoczołowice przez: Strzepcz, Linia
U2215069	675	Wejherowo – Bieszkowice przez: Reszki, Nowy Dwór Wejherowski
U2215072	676	Wejherowo – Tępcz przez: Kębłowo
U2215073	674	Rumia – Nowy Dwór Wejherowski przez: Gniewowo, Zbychowo
U2215074	690	Wejherowo – Rybska Karczma przez: Góra, Warszkowo
U2215075	691	Wejherowo – Bychowo przez: Rybno, Gniewino
U2215076	692	Wejherowo – Bychowo przez: Kostkowo, Gniewino
U2215077	681	Luzino – Zelewo przez: Kębłowo
U2215078	695	Choczewo – Sasino przez: Ciekocinko
U2215079	695	Choczewo – Sasino przez: Biebrowo
U2215080	696	Choczewo – Lublewo Lęborskie przez: Kopalino
U2215085	601	Nadole – Gniewino przez: Czymanowo, Rybno
Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej		
U2211001	650	Puck – Karwia przez Władysławowo, Jastrzębią Górę
U2211002	652	Puck – Jastrzębia Góra przez Łebcz, Strzelno
U2211003	654	Puck – Hel przez Łebcz, Władysławowo
U2211005	655	Puck – Puck przez Karwię, Krokowę
U2211006	657	Władysławowo – Kłanino przez Łebcz
U2211007	660	Puck – Krokowa przez Starzyński Dwór, Starzyno
U2211008	660	Puck – Wierzchucino przez Starzyński Dwór, Lubkowo
U2211009	660	Puck – Wierzchucino przez Starzyński Dwór, Krokowę
U2211010	660	Puck – Białogóra przez Starzyński Dwór, Lubkowo
U2211011	660	Puck – Białogóra przez Starzyński Dwór, Krokowę
U2211012	662	Puck – Kłanino przez Starzyński Dwór, Parszkowo
U2211013	662	Puck – Lubocino przez Starzyński Dwór, Parszkowo, Kłanino
U2211014	667	Puck – Pogórze przez Żelistrzewo, Kosakowo

Nr ewiden-cyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej
U2211015	667	Puck – Pogórze przez Rzucewo, Żelistrzewo
U2211016	668	Puck – Władysławowo przez Strzelno, Jastrzębią Górę
U2211017	653	Władysławowo – Białogóra przez Karwia, Dębki
U2211018	662	Krokowa – Dębki przez Odargowo
U2211019	1	Puck – Puck przez Błądzikowo
U2211020	11/12	Władysławowo – Władysławowo przez Chłapowo
U2211021	651	Puck – Władysławowo przez Łebcz
Marszałek Województwa Pomorskiego		
b.d.	654	Reda – Hel przez Władysławowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu wejherowskiego oraz https://bip.zmzp.pl.

Uzupełnienie oferty linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej stanowią komercyjne połączenia autobusowe uruchamiane przez przewoźników prywatnych. W tabeli 14 przedstawiono linie przewozów komercyjnych na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego, wg stanu na dzień 30 maja 2026 r. Linie te funkcjonowały na podstawie zezwoleń wydanych odpowiednio przez: Marszałka Województwa Pomorskiego, Starostę Wejherowskiego, Starostę Puckiego, Wójta Gminy Puck, Burmistrza Władysławowa oraz Wójta Gminy Krokowa.

Tab.14. Przewozy komercyjne na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 30 maja 2026 r.

Organ wydający zezwolenie	Nr zezwole-nia	Nr ewi-dencyjny linii	Trasa
Marszałek Woj. Pom.	0000015	R22261	Gdynia – Karwia przez Puck, Władysławowo
Marszałek Woj. Pom.	0000028	R22728	Wejherowo – Lębork przez Częstkowo, Strzepcz, Linia
Marszałek Woj. Pom.	0000029	R22773	Wejherowo – Władysławowo przez Lisewo, Krokowa, Karwia
Marszałek Woj. Pom.	0000919	R22225	Karwia – Gdańsk przez Władysławowo, Sopot
Marszałek Woj. Pom.	0000969	R22734	Władysławowo – Białogóra przez Karwię, Dębki
Marszałek Woj. Pom.	0000037	R22702	Puck – Rumia przez Rzucewo, Mrzezino, Redę

Organ wydający zezwolenie	Nr zezwolenia	Nr ewidencyjny linii	Trasa
Marszałek Woj. Pom.	0001176	R22701	Puck – Rumia przez Żelistrzewo, Mrzezino
Marszałek Woj. Pom.	0000020	R22522	Wejherowo – Puck przez Leśniewo, Darzlubie
Marszałek Woj. Pom.	0001047	R22729	Wejherowo – Sierakowice przez Częstkowo, Strzepcz, Linia
Marszałek Woj. Pom.	0001084	R22642	Lębork – Choczewo przez Brzeźno Lęborskie
Marszałek Woj. Pom.	0001300	R22703	Puck – Choczewo przez Krokowę, Wierzchucino
Marszałek Woj. Pom.	0000706	R22724	Wejherowo – Karwia przez Lisewo, Krokowę
Marszałek Woj. Pom.	0000866	R22725	Wejherowo – Karwia
Marszałek Woj. Pom.	0000038	R22523	Wejherowo – Starzyno przez Tyłowo, Krokowę
Marszałek Woj. Pom.	0000900	R22265	Wejherowo – Białogóra przez Krokowę, Dębki
Marszałek Woj. Pom.	0000970	R22723	Wejherowo – Białogóra przez Nadole
Marszałek Woj. Pom.	0000713	R22731	Wejherowo – Wierzchucino przez Gniewino
Marszałek Woj. Pom.	0000714	R22521	Wejherowo – Przodkowo przez Szemud
Marszałek Woj. Pom.	0000046	R22730	Wejherowo – Wierzchucino przez Kostkowo
Marszałek Woj. Pom.	0000372	R22661	Lębork – Rozłazino przez Łęczyce, Nawcz
Marszałek Woj. Pom.	0000373	R22660	Lębork – Rozłazino przez Nawcz
Marszałek Woj. Pom.	0001280	R22658	Linia – Kartuzy przez Sierakowice
Marszałek Woj. Pom.	0001282	R22666	Kartuzy – Łebieńska Huta przez Przodkowo
Marszałek Woj. Pom.	0001283	R22519	Karczemki – Kłosowo przez Kielno
Marszałek Woj. Pom.	0001286	R22646	Lębork – Lina przez Nawcz
Marszałek Woj. Pom.	0001292	R22629	Lębork – Chrzanowo
Marszałek Woj. Pom.	0001342	R22727	Łęczyce – Gniewino przez Lębork
Starosta Wejherowski	7	R2215004	Wejherowo – Choczewo – Sasino
Starosta Wejherowski	10	R2215005	Wejherowo – Gowino - Luzino
Starosta Wejherowski	001/2015	R2215007	Wejherowo – Szemud – Będargowo
Starosta Wejherowski	34	R2215008	Wejherowo – Strzepcz – Niepoczołowice
Starosta Wejherowski	39	R2215009	Wejherowo – Szemud – Kielno

Organ wydający zezwolenie	Nr zezwolenia	Nr ewidencyjny linii	Trasa
Starosta Wejherowski	43	R2215011	Wejherowo – Rybno – Perlinko
Starosta Wejherowski	44	R2215012	Wejherowo – Kostkowo – Bychowo
Starosta Wejherowski	60	R2215016	Wejherowo – Ustarbowo – Wejherowo
Starosta Wejherowski	63	R2215017	Wejherowo – Góra – Warszkowo – Rybska Karczma
Starosta Wejherowski	65	R2215018	Bolszewo – Wejherowo – Bojano
Starosta Wejherowski	002/2013	R2215020	Szemud – Częstkowo – Smażyno
Starosta Wejherowski	67	R2215023	Łęczyce – Bożepole Wielkie - Wejherowo
Starosta Wejherowski	001/2016	R2215026	Wejherowo – Luzino – Głodnica
Starosta Wejherowski	003/2024	R2215036	Kąpino – Bolszewo przez: Wejherowo
Starosta Wejherowski	001/2025	R2215038	Perlino – Rozłazino przez: Wejherowo, Strzepcz
Starosta Wejherowski	002/2025	R2215039	Gniewino – Rumia przez: Chynowie, Wejherowo
Starosta Wejherowski	003/2025	R2215040	Lisewo – Wejherowo przez: Toliszczek
Starosta Pucki	001/2024	R2211039	Starzyno – Starzyno przez Starzyński Dwór, Parszkowo
Starosta Pucki	72	R2211001	Krokowa – Sulicice – Starzyno – Parszkowo – Świecino – Krokowa
Starosta Pucki	78	R2211008	Puck – Karwia przez Władysławowo, Jastrzębią Górę
Starosta Pucki	76	R2211009	Puck – Karwia przez Łebcz, Strzelno, Jastrzębią Górę
Starosta Pucki	79	R2211011	Chłapowo – Kłanino przez Władysławowo, Łebcz
Starosta Pucki	81	R2211013	Puck – Białogóra przez Starzyno, Krokowę, Prusewo
Starosta Pucki	82	R2211004	Puck – Białogóra przez Krokowę, Wierzchucino
Starosta Pucki	83	R2211006	Puck – Dębki przez Starzyno, Krokowę
Starosta Pucki	002/2022	R2211038	Jastrzębia Góra – Hel przez Władysławowo
Starosta Pucki	003/2017	R2211030	Karwieńskie Błoto Drugie – Karwia przez Karwieńskie Błoto I
Starosta Pucki	77	R2211007	Dębki – Hel przez Władysławowo
Wójt Gminy Choczewo	1/2017	-	Choczewo – Osetnik przez: Jackowo, Sasino

Organ wydający zezwolenie	Nr zezwolenia	Nr ewidencyjny linii	Trasa
Wójt Gminy Choczewo	2/2017	-	Choczewo – Sasino przez: Biebrowo, Ciekocino
Wójt Gminy Choczewo	3/2017	-	Choczewo – Kopalino przez: Kierzkowo
Wójt Gminy Choczewo	4/2017	-	Choczewo – Choczewo przez: Zwartowo
Wójt Gminy Choczewo	6/2017	-	Sasino – Choczewo przez: Ciekocinko, Słajszewo
Wójt Gminy Choczewo	7/2017	-	Gardkowice – Choczewo przez: Lublewo Lęborskie
Wójt Gminy Choczewo	8/2017	-	Choczewo – Lublewo Lęborskie przez: Kopalino
Wójt Gminy Luzino	0001/Z/2024	680/1	Zelewo – Milwino
Wójt Gminy Luzino	0002/Z/2024	676/2	Luzino – Tępcz
Wójt Gminy Puck	R2211072-8	-	Starzyński Dwór – Starzyno
Wójt Gminy Puck	R2211072-7	-	Leśniewo – Leśniewo przez Domatowo, Małą Piaśnicę
Wójt Gminy Puck	R2211072-6	-	Zdrada – Połczyno
Wójt Gminy Puck	R2211072-5	-	Połczyno Szkoła – Połczyno Szkoła przez Połczyno Nowa
Wójt Gminy Puck	R2211072-4	-	Żelistrzewo – Żelistrzewo przez Błądzikowo, Osłonino
Wójt Gminy Puck	R2211072-3	-	Sławutowo – Żelistrzewo przez Połchowo, Mrzezino
Wójt Gminy Puck	R2211072-2	-	Mechowo – Darzlubie
Wójt Gminy Puck	R2211072-1	-	Brudzewo – Darzlubie przez Celbowo, Połczyno
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Zęblewo przez Łebno, Będargowo
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Przetoczyno
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Smażyno przez Częstkowo
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Szemud przez Kowalewo, Donimierz
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Szemud przez Grabowiec
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Kielno przez Kamień
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Kowalewo przez Kamień
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Kielno – Leśno przez Warzno
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Kielno – Kielno przez Karczemki, Bojano

Organ wydający zezwolenie	Nr zezwolenia	Nr ewidencyjny linii	Trasa
Wójt Gminy Szemud	b.d.	b.d.	Szemud – Kielno przez Kowalewo, Leśno
Wójt Gminy Wejherowo	b.d.	b.d.	Gowino – Biała
Wójt Gminy Wejherowo	b.d.	b.d.	Gościcino – Gościcino
Burmistrz Władysławowa	241.2.2025	-	Władysławowo – Karwia przez Jastrzębią Górę

Źródło: opracowanie własne.

Na obszarze powiatów wejherowskiego oraz puckiego funkcjonują także linie komunikacji miejskiej organizowanej przez Prezydenta Miasta Wejherowa oraz Prezydenta Miasta Gdyni.

Wejherowska komunikacja miejska, organizowana przez Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. odgrywa kluczową rolę w obsłudze powiatu wejherowskiego, zapewniając połączenia nie tylko w granicach miasta Wejherowa, ale również z wieloma gminami powiatu.

Wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 r. w sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej funkcjonowało 16 regularnych linii komunikacyjnych – w tym 13 linii wykraczających poza granice miasta lub funkcjonujących wyłącznie poza granicami Wejherowa, co stanowi ewenement na skalę ogólnopolską. Trasy wejherowskiej komunikacji miejskiej obejmują swym zasięgiem obszar miast: Wejherowa, Redy i Rumi oraz gmin Wejherowo i Luzino. Intensywność funkcjonowania linii wejherowskiej komunikacji miejskiej poza miastem Wejherowo mierzoną liczbą wykonywanych kursów – wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 r. – przedstawiono w tabeli 15.

Tab. 15. Liczba kursów wejherowskiej komunikacji miejskiej poza miastem Wejherowo – stan na 30 czerwca 2026 r.

Gmina	Miejscowość	Linia	Dzienna liczba par kursów					
			w dni powszednie (nauki szkolnej)		w soboty		w niedziele	
			do	z	do	z	do	z
Wejherowo	Bolszewo	**1**	48	49	24	24	20	19
		3	31	30	23	24	19	19
Wejherowo	Bolszewo	**4**	13	16	7	8	5	6
		5	19	19	23	24	19	19
	Bolszewo	**7**	3	3	–	–	–	–

Gmina	Miejscowość	Linia	Dzienna liczba par kursów					
			w dni powszednie (nauki szkolnej)		w soboty		w niedziele	
			do	z	do	z	do	z
		10	19	19	13	13	12	12
	Gniewowo	**11**	8	9	6	6	5	5
	Gościcino	**3**	31	30	23	24	19	19
		7	13	13	8	8	5	5
		10	19	19	13	13	12	12
	Gowino	**12**	22	22	11	10	8	8
	Góra	**1**	15	16	9	9	9	9
	Kąpino	**12**	15	16	10	10	8	7
	Orle	**4**	12	15	–	–	–	–
		5	18	16	23	24	19	19
Luzino	Kochanowo	**10**	16	18	7	8	6	7
	Kębłowo	**10**	16	18	7	8	6	7
Reda	Reda	**8**	28	28	22	22	15	15
		9	32	29	25	23	24	22
		17	10	9	7	7	6	5
		18	13		–	–	–	–
		19	11	11	_	_	_	_
Rumia	Rumia	**8**	28	28	22	22	15	15
		9	32	29	25	23	24	22
		18	7		–	–	–	–
		19	11	11	_	_	_	_

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych https:mzkwejherowo.pl, dostęp: 30.08.2026 r.

Linie komunikacji miejskiej organizowanej przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni swoim zasięgiem obejmowały:

- powiat wejherowski, w tym:
  - Rumię;
  - Redę;
  - Szemud (gminę wiejską);
  - Wejherowo (miasto);
  - Wejherowo (gminę wiejską);

- powiat pucki, w tym gminę Kosakowo.

W tabeli 16 zaprezentowano trasy linii gdyńskiej komunikacji miejskiej – w przekroju obsługiwanych jednostek administracyjnych w powiatach wejherowskim i puckim.

Tab.16. Relacje tras linii gdyńskiej komunikacji miejskiej na obszarze powiatów puckiego i wejherowskiego – stan na 30 czerwca 2026 r.

Nr linii	Trasa
Reda	
J	Wejherowo Szpital – Rumia Partyzantów
83	Reda Bosmańska – Janowo SKM – Sobieskiego
84	Reda Bosmańska – Rumia Dworzec PKP/Podmokła
87	Reda Bosmańska – Janowo SKM – Reda Bosmańska
Rumia	
83	Reda Bosmańska – Janowo SKM – Sobieskiego
84	Reda Bosmańska – Rumia Dworzec PKP/Podmokła
85	Partyzantów – Szmelta
86	Rumia Dworzec PKP/Rumia Cmentarz Komunalny – Dębogórze-Wybudowanie – Leśna/ Kosakowo – Gryfa Pomorskiego/Kosakowo – Centrum Handlowe
87	Reda Bosmańska – Janowo SKM – Reda Bosmańska
173	Plac Kaszubski – Jana z Kolna/Plac Kaszubski – Kosakowo Urząd Gminy – Kazimierz – Kazimierska – Rumia Dworzec PKP – Chylonia Dworzec PKP
288	Rumia Dworzec PKP – Łężyce – Chylonia Dworzec PKP
J	Wejherowo Szpital – Rumia Partyzantów
R	Rumia Dworzec PKP – Kacze Buki
M	Rumia Dworzec PKP – Rewa Bursztynowa
N30	Rumia Dworzec PKP – Kacze Buki
Gmina Kosakowo	
86	Rumia Dworzec PKP/Rumia Cmentarz Komunalny – Dębogórze-Wybudowanie – Leśna/ Kosakowo – Gryfa Pomorskiego/Kosakowo – Centrum Handlowe
105	Mechelinki Przystań – Redłowo Szpital
135	Terminal Kontenerowy – Dębogórze – Słonecznikowa
146	Rewa Bursztynowa – Plac Kaszubski/Plac Kaszubski – Jana z Kolna
165	Rewa Bursztynowa – Chylonia Dworzec PKP
173	Plac Kaszubski – Jana z Kolna/Plac Kaszubski – Kosakowo Urząd Gminy – Kazimierz – Kazimierska – Rumia Dworzec PKP – Chylonia Dworzec PKP
194	Suchy Dwór – Borchardta – Pogórze Górne – Plac Kaszubski/Plac Kaszubski – Jana z Kolna
265	Kosakowo Urząd Gminy – Obłuże Maciejewicza

Nr linii	Trasa
365	Obłuże Centrum – Rewa Bursztynowa
770	Kazimierz – Kazimierska – Kosakowo-Cmentarz Komunalny – Baza na Pogórzu Dolnym
N65	Pogórze Górne – Rewa Bursztynowa
N94	Witomino Leśniczówka – Suchy Dwór – Borchardta – Pogórze Górne
M	Rumia Dworzec PKP – Rewa Bursztynowa
Gmina Szemud	
191	Koleczkowo Poczta – Karwiny Nowowiczlińska
193	Szemud Centrum Samorządowe – Karwiny Nowowiczlińska
Wejherowo (miasto)	
J	Wejherowo Szpital – Rumia Partyzantów
Gmina Wejherowo	
288	Rumia Dworzec PKP – Łężyce – Chylonia Dworzec PKP

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych https:zkmgdynia.pl, dostęp: 30.06.2026 r.

Kręgosłup sieci transportu publicznego w powiatach puckim oraz – przede wszystkim – wejherowskim stanowią aglomeracyjne i regionalne połączenia kolejowe, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. W ramach przewozów kolejowych o takim charakterze usługi świadczone były przez:

- PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. oraz Polregio SA na linii kolejowej nr 202;
- PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. na linii kolejowej nr 250;
- Polregio SA na linii kolejowej nr 213.

Z perspektywy obsługi komunikacyjnej na poziomie powiatowym kluczowe posiada połączenie aglomeracyjne (miejskie) relacji Gdańsk Śródmieście – Sopot – Gdynia – Rumia – Reda – Wejherowo (linia S1), pełniące istotną funkcję zarówno w mobilności wewnątrzpowiatowej, jak i w zakresie przewozów metropolitalnych (do Trójmiasta).

Przewozy aglomeracyjne na trasie z Wejherowa realizowane są przez operatora PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (SKM), którego pociągi kursują między Wejherowem a Gdynią Chylonią w takcie ok. 20-minutowym (w weekendy nie mniejszym niż 30-minutowym). W godzinach szczytu przewozowego częstotliwość kursowania wzrasta – na terenie powiatu wejherowskiego odjazdy realizowane są co ok. 7-20 min (ze względu na przepustowość linii kolejowej, niemożliwe było wprowadzenie stałych taktów).

Wszystkie pociągi PKP SKM w Trójmieście z Wejherowa wydłużane są aż do Gdańska Śródmieścia – na trasie Gdynia Chylonia – Gdańsk Śródmieście w dniu powszednim kursy realizowane są łącznie co ok. 7,5 min w szczycie przewozowym i ok. 10 min poza szczytem przewozowym. Częstotliwość oferowana w weekendy jest stała, jednak znacząco zróżnicowana

w zależności od dnia, co spowodowane jest prowadzeniem prac torowych, skutkujących utrudnieniami w ruchu pociągów. Jej częste obniżanie do 30 min można zaklasyfikować jako jedną z największych wad oferty przewozowej na całej trasie linii S1.

Część pociągów SKM wydłużana jest z Wejherowa w kierunku Lęborka, uzupełniając tym samym ofertę pociągów regionalnych – spółki POLREGIO SA kursujących z Słupska do Gdyni Głównej, Tczewa, Malborka, Elbląga lub Bydgoszczy Głównej. Pociągi spółki POLREGIO SA na odcinku trójmiejskim poruszają się linią kolejową nr 202, co przekłada się na krótszy czas przejazdu niż pociągami linii S1. Na odcinku Wejherowo – Lębork łącznie (uwzględniając pociągi obu przewoźników) realizowanych jest średnio 17 par połączeń kolejowych na dobę.

Pomiędzy Redą a Gdynią, oprócz wspomnianych pociągów SKM i regionalnych z Słupska, oferowane są także połączenia kolejowe POLREGIO SA z Helu i Władysławowa przez Puck. Liczba połączeń zaplanowanych na tej trasie jest zróżnicowana, gdyż zależy ona od sezonu – linia kolejowa nr 213 charakteryzuje się bowiem znaczącym wzrostem popytu w czasie letnich wakacji szkolnych oraz tzw. długich weekendów w maju i czerwcu. W okresie wakacji jedna para pociągów regionalnych z Helu wydłużana jest do i z Chojnic.

Funkcjonujące połączenia kolejowe zapewniają dostępność transportową miejscowości zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowej, zarówno w kierunku Trójmiasta (Gdynia, Sopot, Gdańsk), jak i w ramach mobilności lokalnej na terenie obu powiatów.

W kolejowym ruchu pasażerskim na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego funkcjonowało:

- na obszarze powiatu wejherowskiego:
  - osiem stacji: Bożepole Wielkie, Godętowo, Gościcino Wejherowskie, Luzino, Reda, Rumia, Strzebielino Morskie, Wejherowo;
  - pięć przystanków osobowych: Reda Pieleszewo, Reda Rekowo, Rumia Janowo, Wejherowo Nanice, Wejherowo Śmiechowo;
- na obszarze powiatu puckiego:
  - sześć stacji: Hel, Jastarnia, Kuźnica (Hel), Mrzezino, Puck i Władysławowo;
  - sześć przystanków osobowych: Chałupy, Jastarnia Wczasy, Jurata, Swarzewo, Władysławowo Port i Żelistrzewo.

Stacje i przystanki kolejowe: Wejherowo, Rumia, Reda, Rumia Janowo, Władysławowo, Wejherowo Nanice, Hel i Wejherowo Śmiechowo pod względem dobowej wymiany pasażerskiej w 2025 r. znalazły się w zestawieniu stacji kolejowych odpowiednio na 39., 62., 58., 161., 118., 122., 136. i 233. miejscu w Polsce. Pokazuje to, że mają one istotne znaczenie w obsłudze ruchu pasażerskiego na terenie powiatów, co związane jest przede wszystkim z

funkcjonowaniem kolei aglomeracyjnej (miejskiej) – linii S1, jak również dużym znaczeniem turystycznym północnej części powiatu puckiego.

W tabeli 17 zaprezentowano dane dotyczące wymiany pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych w 2025 r. zlokalizowanych na obszarze powiatów puckiego i wejherowskiego.

Tab.17. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych na obszarze powiatów puckiego i wejherowskiego w 2025 r.

Stacja / przystanek kolejowy	Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę]	Średnia dobowa liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie
Powiat wejherowski			
Bożepole Wielkie	500-699	36	od 14 do 19
Godętowo	500-699	36	od 14 do 19
Gościcino Wejherowskie	300-499	37	od 8 do 13
Luzino	2 000	37	55
Reda	6 800	170	40
Reda Pieleszewo	500-699	116	od 4 do 6
Reda Rekowo	150-199	24	od 6 do 12
Rumia	6 600	192	35
Rumia Janowo	3 000	124	24
Strzebielino Morskie	500-699	36	od 14 do 19
Wejherowo	9 900	158	60
Wejherowo Nanice	3 500	116	30
Wejherowo Śmiechowo	2 000	116	17
Powiat pucki			
Chałupy	500-699	29	od 15 do 20
Hel	3 300	29	110
Jastarnia	1 500	29	50
Jastarnia Wczasy	150-199	23	od 7 do 9
Jurata	500-699	29	od 17 do 24
Kuźnica (Hel)	300-499	29	od 10 do 15
Mrzezino	500-699	28	od 18 do 25
Puck	1 800	30	60
Swarzewo	150-199	26	od 5 do 17
Władysławowo	3 600	31	115

Stacja / przystanek kolejowy	Wymiana pasażerska [liczba osób na dobę]	Średnia dobowa liczba zatrzymań	Średnia liczba pasażerów na zatrzymanie
Władysławowo Port	200-299	23	od 9 do 13
Żelistrzewo	300-499	27	od 11 do 18

Źródło: dane Urzędu Transportu Kolejowego, www.utk.gov.pl, dostęp: 30.06.2026 r.

Należy zauważyć, że część mieszkańców gminy Szemud w powiecie wejherowskim korzystać mogła również ze stacji Gdańsk Osowa obsługiwanej w ramach linii aglomeracyjnej S2 Gdynia Główna – Gdańsk Wrzeszcz. Dojazd do stacji możliwy był jednak wyłącznie samochodem osobowym.

Pomimo braku bezpośredniego dostępu do kolei pasażerskiej, pociągi SKM i Polregio SA odgrywały również istotną rolę w podróżach mieszkańców gminy Kosakowo realizowanych przede wszystkim w kierunku stolicy województwa. Z gminy możliwy był bowiem dojazd autobusami komunikacji miejskiej nie tylko do wspomnianej stacji Rumia, ale również i przede wszystkim stacji i przystanków zlokalizowanych na terenie Gdyni: Gdynia Chylonia, Gdynia Stocznia-Uniwersytet Morski i Gdynia Główna.

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 komunikacji. 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. Przewozy te 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 powiatu przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej determinowana jest:

- niewielkim zakresem przewozów kolejowych w stosunku do obszaru powiatu;
- rosnącym ryzykiem likwidacji linii lokalnych o niewielkiej liczbie pasażerów i ujemnej rentowności dla przewoźników;
- ryzykiem całkowitego zaniechania realizacji przewozów na lokalnych liniach po utracie prawa przewoźników do występowania o rekompensatę strat wynikających ze stosowania ulg ustawowych;
- występującą koncentracją przewozów komercyjnych wyłącznie na trasach o znacznych potokach pasażerskich.

Przy projektowaniu siatki połączeń należy uwzględnić zamiar zorganizowania przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego sieci wojewódzkich linii autobusowych.

Przewozy pasażerskie organizowane przez powiat powinny obejmować taki zakres, aby zapewnić pożądaną dostępność transportową mieszkańcom powiatu do centrów usług gminnych i ponadgminnych, w tym zabezpieczyć dowóz do węzłów komunikacyjnych i umożliwić dojazd do miejsc pracy, do szkół, wyższych uczelni, 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 powiatu 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 powiat w godzinach porannego (od ok. godz. 5:30 do ok. godz. 9) i popołudniowego (od ok. 14 do ok godz. 17) szczytu komunikacyjnego z uwagi na napełnienia powinna uwzględniać dojazd bezpośredni do lub z centrum miasta położonego na terenie powiatu, jako głównego punktu podróży, zaś w pozostałych godzinach oraz w weekendy kursy planowane powinny być do centrów przesiadkowych. Połączenia dowozowe wyłącznie do centrów przesiadkowych (np. stacji kolejowych w Redzie, Rumi, Wejherowie, Pucku, Gdyni Chyloni, a docelowo – także w Gdańsku przy ul. Kielnieńskiej) planować powinno się również w przypadku zapewniania dojazdów do rdzenia aglomeracji trójmiejskiej – który obsługiwany jest już koleją, charakteryzującą się wysoką intensywnością funkcjonowania i znacznie krótszym czasem przejazdu niż autobusy.

W okresie obowiązywania planu przyjmuje się organizowanie przez powiat wejherowski sieci połączeń autobusowych wskazanych w tabeli 18.

Graficznie sieć proponowanych połączeń powiatowych przedstawiona została na rysunku 13, a także w Załączniku nr 1 do planu.

Tab.18. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat pucki:

Nr ewiden-cyjny linii	Nr handlowy linii	Nazwa linii komunikacyjnej
U2211101	656	Puck – Rumia przez: Rzucewo, Połchowo, Reda
U2211102	658	Wejherowo – Puck przez: Domatowo
U2211103	658	Wejherowo – Puck przez: Domatowo, Mechowo
U2211104	659	Rumia – Połchowo przez: Reda, Rekowo Górne
U2215105	661	Puck – Gniewino przez: Starzyno, Wierzchucino
U2215106	666	Puck - Rewa przez: Żelistrzewo, Mosty
U2215107	667	Puck – Pogórze przez: Żelistrzewo, Rzucewo, Kosakowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu puckiego.

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

- Rumia – Puck przez: Redę, Rekowo Górne, Widlino, Połchowo, Mrzezino, Smolno, Żelistrzewo, Błądzikowo, Celbówko;
- Władysławowo – Osetnik przez: Jastrzębią Górę, Karwię, Krokową, Dębki, Żarnowiec, Wierzchucino, Białogórę, Górczyn, Słuchowo, Lublewko, Osieki Lęborskie, Lubiatowo, Kopalino, Lubiatowo, Osieki Lęborskie, Kierzkowo, Choczewo, Choczewko, Kurowo, Jackowo, Słajszewo, Biebrowo, Ciekocino, Sasino;
- Rumia – Karwia przez: Redę, Połchowo, Mrzezino, Smolno, Żelistrzewo, Błądzikowo, Celbówko, Puck, Gnieżdżewo, Łebcz, Strzelno, Mieroszyno, Tupadły, Jastrzębią Górę;

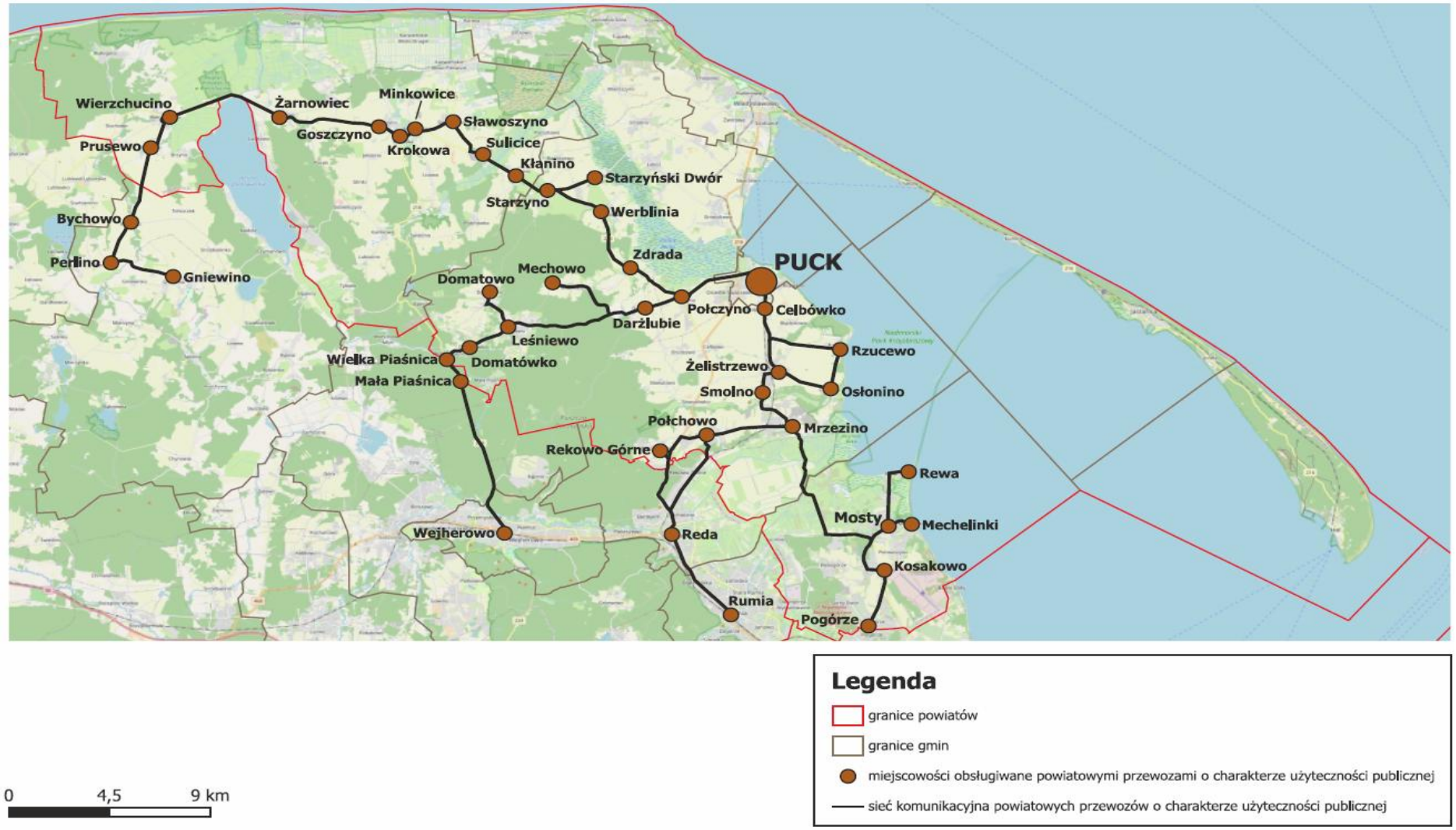
W przypadku podjęcia przez Samorząd Województwa Pomorskiego decyzji o odstąpieniu od organizowania przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej na liniach wojewódzkich, Powiat Pucki, kierując się potrzebą zapewnienia ciągłości obsługi komunikacyjnej oraz minimalizacji negatywnych skutków społecznych, rozważy możliwość przejęcia organizacji i utrzymania tych połączeń.

Realizacja powyższego zamierzenia będzie uzależniona od zawarcia stosownych porozumień z jednostkami samorządu terytorialnego szczebla powiatowego, których obszary sąsiadują z Powiatem Wejherowskim, umożliwiających skoordynowaną organizację i współfinansowanie przewozów.

Celem podjęcia takich działań będzie utrzymanie spójności terytorialnej i społecznej powiatu, zapewnienie mieszkańcom dostępu do miejsc pracy, edukacji i usług publicznych, a także wspieranie zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego w regionie.

Rozwiązanie to wpisuje się w założenia polityki transportowej, zakładającej integrację różnych szczebli samorządu w organizowaniu efektywnej i dostępnej komunikacji publicznej.

W ramach sieci połączeń powiatowych 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 powiat pucki.



Rys. 13. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat pucki

Źródło: opracowanie własne.

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

W tabeli 19 przedstawiono proponowane liczby kursów powiatowej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej.

Tab.19. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej

Nr linii	Nr handlowy	Dni nauki szkolnej		Dni powszednie wolne od nauki szkolnej		Soboty, niedziele i święta	
		tam	powrót	tam	powrót	tam	powrót
U2211101	656	12	13	12	12	Nie kursuje	
U2211102	658	7	6	5	4	5[1], 4[2]	4[1], 4[2]
U2211103	658	4	5	4	5	2[1],1[2]	3[1],1[2]
U2211104	659	11	11	11	11	Nie kursuje	
U2215105	661	3	3	Nie kursuje		Nie kursuje	
U2215106	666	8	8	8	8	4[1],4[2]	4[1],4[2]
U2215107	667	10	9	10	9	5[1]	5[1]
RAZEM		**55**	**55**	**50**	**49**	**16[1], 9[2],**	**16[1], 9[2],**

[1] w soboty

[2] w niedziele i święta

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych powiatu puckiego.

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

Komunikacja publiczna organizowana przez powiat 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 Powiatów Puckiego i Wejherowo".

Nie wyklucza się wykorzystania przez operatorów powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat wejherowski, do świadczenia zleconych usług przewozowych autobusów CNG zasilanych paliwem alternatywnym – gazem ziemnym.

Aktualnie ogólnodostępna stacja tankowania CNG zlokalizowana najbliżej sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat wejherowski 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 powiatów wejherowskiego lub puckiego, nowej stacji tankowania gazu ziemnego. W związku z powyższym przyjmuje się, że ewentualne rozpoczęcie wykorzystywania autobusów zasilanych gazem ziemnym nastąpi nie wcześniej niż w 2028 r., aczkolwiek według stanu na dzień 30 czerwca 2026 r., takich planów nie ma.

Powiat przewiduje, że w kolejnych postępowaniach wyborów operatorów uwzględniana będzie także możliwość wykorzystywania zeroemisyjnych autobusów elektrycznych. Powiat widzi ponadto możliwość występowania 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).

Powiat zamierza wykorzystywać do świadczenia przewozów autobusy klas II i III, nie wystąpi więc zobowiązanie zamawiającego, o którym mowa w § 68a ustawy o elektromobilności.

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 Wejherowo jako regionalny węzeł integracyjny, natomiast Luzino, Redę i Rumię jako metropolitalne węzły integracyjne. Kosakowo, Puck, Rumia Janowo, Wejherowo Śmiechowo i Władysławo wymieniono 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 powiat zaleca się, aby funkcję węzłów przesiadkowych pełniły przystanki:

- Bożepole Wielkie – integracja: komunikacja regionalna – kolej oraz komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Choczewo – integracja: komunikacja regionalna – kolej (po wznowieniu ruchu pociągów) oraz komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Chwaszczyno – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja miejska;
- Godętowo – integracja komunikacja regionalna – kolej oraz komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Gościcino Wejherowskie – integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Jastrzębia Góra – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Kosakowo Urząd Gminy – integracja: komunikacja miejska – komunikacja miejska;
- Krokowa – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;

- Luzino – integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Łebcz – integracja: komunikacja regionalna – komunikacja regionalna;
- Mrzezino – przystanek kolejowy, integracja: komunikacja regionalna – kolej;
- Pogórze Górne – integracja: komunikacja regionalna i miejska – 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;
- Reda – integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Rumia – dworzec kolejowy, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Rumia Janowo – dworzec kolejowy, integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Strzebielino – integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Wejherowo – dworzec kolejowy: integracja: komunikacja regionalna – kolej, komunikacja regionalna – komunikacja regionalna oraz komunikacja miejska – komunikacja regionalna i kolej;
- Wejherowo Śmiechowo – 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). 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 powiatowe przewozy pasażerskie powinny być wyposażone w czytelne rozkłady jazdy wszystkich przewoźników oraz posiadać utwardzony peron o długości równej minimum 8 m, odpowiadającej odległości pomiędzy początkiem pierwszych i końcem drugich drzwi standardowej długości autobusu. Każdy przystanek powinien być wyposażony w znak drogowy D-15 z czytelną nazwą przystanku, widoczną z obu stron – od strony nadjeżdżającego pojazdu i od strony przeciwnej. W miejscach, w których natężenie ruchu i czas trwania wymiany pasażerskiej są wysokie, należy budować zatoki – o ile ich wytyczenie nie spowoduje przesunięcia przystanku w mniej atrakcyjne dla pasażerów miejsce lub znacznego zwężenia chodnika. Przystanki o największej liczbie pasażerów wsiadających wyposażać należy w wiaty z miejscami do siedzenia.

Zintegrowane węzły przesiadkowe i dworce powinny mieć charakter zwarty, bez barier dla przemieszczających się podróżnych i być dodatkowo wyposażone w punkty sprzedaży biletów (dopuszczalne automatyczne), toalety, kioski lub punkty małej gastronomii, aby zapewniały pełną obsługę podróżnych. Dobrze urządzony zintegrowany węzeł przesiadkowy posiadać będzie parkingi P&R, B&R i K&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.

Powiaty pucki i wejherowski finansowały przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacyjnych przez nich organizowanych, ze wsparciem środkami z FRPA oraz z dotacjami z tytułu honorowania ulg ustawowych. Plan finansowania publicznego transportu zbiorowego na rok 2026 przedstawiono w tabeli 20.

Tab.20. Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego i sposób ich sfinansowania - plan na 2026 r.

Rok	Wartość [tys. zł]			
	koszt publicznego transportu zbiorowego	przychody ze sprzedaży biletów	rekompensata	dopłata
Powiat Pucki i Wejherowski				
2026	3 645,5	1 973,6	476,2	1 195,6

Źródło: dane Starostwa Powiatowego w Pucku.

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 dla Powiatu Wejherowskiego to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie dopłatę do świadczonych usług, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji. Powiat, analogicznie jak inne jednostki organizujące publiczny transport zbiorowy, zmuszony jest przekazywać na funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego dodatkowe środki z innych dochodów Powiatu.

W przewozach organizowanych przez powiaty inwestycje w tabor operatorzy prowadzili we własnym zakresie.

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

- przekazywaniu operatorowi rekompensaty ze środków budżetu państwa z dopłat przekazywanych powiatom oraz z tytułu dotacji wynikającej z utraconych przychodów operatora, związanych ze stosowaniem ulg ustawowych;
- przekazywaniu operatorowi rekompensaty i rozsądnego zysku ze środków budżetu powiatów, z tytułu wykonywania przewozów generujących straty, uwzględniając ww. element rekompensaty, jako wkład własny organizatora;
- 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 powiatów, 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 komunikacji 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.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

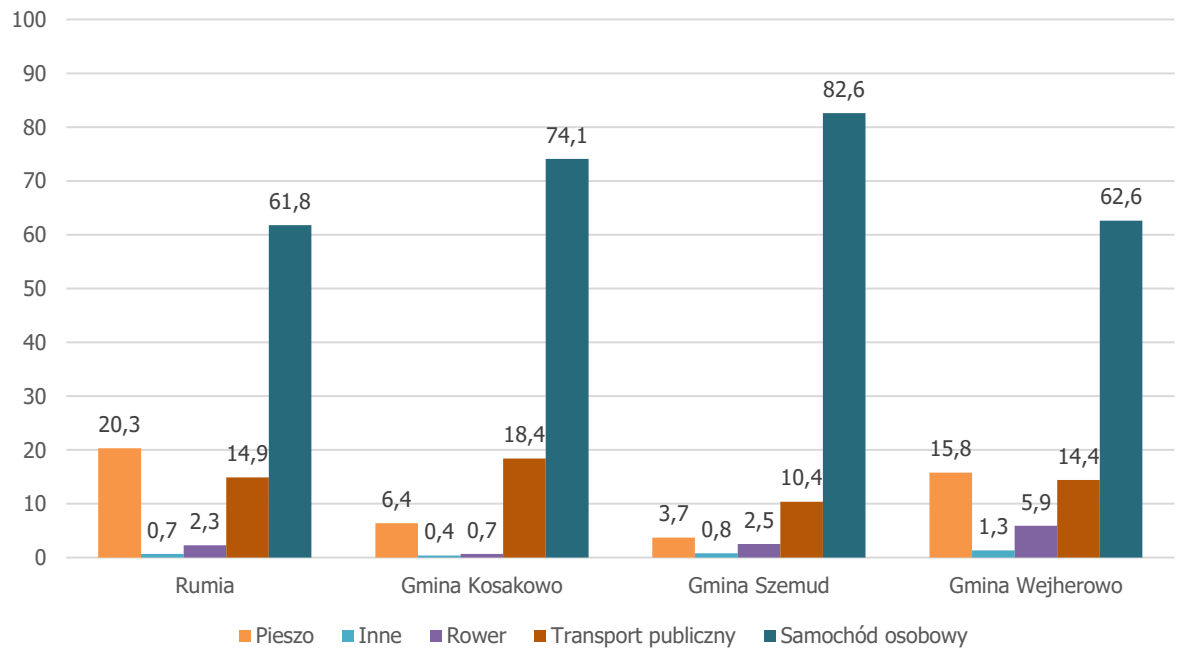
Analiza preferencji mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego w zakresie wyboru środka transportu zbiorowego jest kluczowym elementem planowania zrównoważonego systemu mobilności. Zrozumienie oczekiwań i nawyków transportowych społeczności lokalnej pozwala na dostosowanie oferty przewozowej do realnych potrzeb mieszkańców, a tym samym zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego względem transportu indywidualnego.

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

W związku z brakiem wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców obszaru objętego planem transportowym, do analizy wykorzystano badania zrealizowane w ostatnich latach przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej w gminach wiejskich: Kosakowo, Szemud i Wejherowo oraz w mieście Rumi. Strukturę podróży mieszkańców wg sposobu przemieszczania się w dniu powszednim zaprezentowano na rysunku 14.

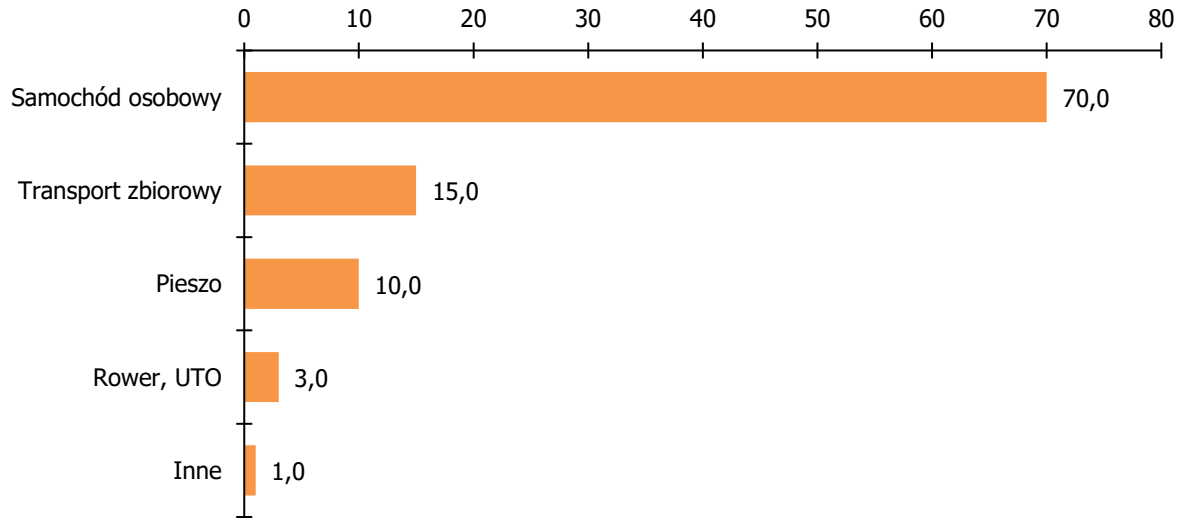
Podział podróży tzw. „modal split" – opracowany na podstawie badań przeprowadzonych przez MZKZG – wykazał, że najwięcej podróży z wykorzystaniem samochodu osobowego realizowano w gminie Szemud (82,6%) i gminie Kosakowo (74,1%). Miasto Rumia oraz gmina Wejherowo miały nieco mniejszy, ale nadal wysoki udział tego środka transportu w realizacji podróży – odpowiednio 61,8% i 62,6%. Udział transportu zbiorowego w poszczególnych jednostkach samorządu terytorialnego zawierał się od 10,4% (w gminie Szemud) do 18,4% (w gminie Kosakowo). Podróży pieszych najwięcej realizowano w Rumi (20,3%) i gminie Wejherowo (15,8%). Udział roweru jako środka transportu jest wszędzie stosunkowo niski i nie przekracza 6%.

Biorąc pod uwagę powyższe wyniki badań można założyć, że dla całego obszaru objętego planem dominującym środkiem transportu jest samochód osobowy – około 70% realizowanych podróży. Miasta (Puck, Rumia, Wejherowo, Reda) najpewniej ciągną średnią w stronę bardziej zrównoważonej mobilności – ze względu na większą dostępność transportu zbiorowego i gęstsze sieci drogowe dla pieszych. Na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego transport publiczny odgrywa znaczącą rolę, ale jego udział nie przekracza 15%. Ruch pieszy i rowerowy – znacznie większy w miastach, marginalny poza nimi. Oszacowany „modal split" dla powiatów wejherowskiego i puckiego zaprezentowano na rysunku 14.



Rys. 14. Podział zadań przewozowych w Rumi, gminie Kosakowo, gminie Szemud i gminie Wejherowo w dniu powszednim [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy tworzących MZKZG.



Rys. 15. Szacunkowy podział zadań przewozowych dla powiatów wejherowskiego i puckiego w dniu powszednim [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców gminy tworzących MZKZG.

Podział zadań przewozowych na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja kolejowa i autobusowa na liniach wojewódzkich, dofinansowywana przez samorząd województwa, powinna spełniać oczekiwania pasażerów w zakresie przebiegu jej tras, a komunikacja miejska finansowana przez miasto – spełniać oczekiwania mieszkańców podróżujących w jego granicach.

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

- czas przejazdu i częstotliwość kursowania – mieszkańcy preferują środki transportu oferujące szybkie i regularne połączenia, szczególnie w godzinach szczytu;
- dostępność przystanków i dogodna lokalizacja – bliskość punktów przesiadkowych i przystanków autobusowych/kolejowych ma istotne znaczenie dla wyboru środka transportu;
- komfort podróży – czystość, nowoczesność pojazdów, dostęp do Wi-Fi, klimatyzacji i miejsca siedzące to czynniki podnoszące atrakcyjność oferty;
- cena biletu – atrakcyjna, przystępna polityka taryfowa, w tym bilety czasowe, miesięczne i zintegrowane, wpływa na wybór transportu zbiorowego;
- bezpośredniość połączeń – unikanie konieczności przesiadek oraz dobre skomunikowanie między miejscowościami;
- punktualność i niezawodność – ważna jest regularność kursowania oraz unikanie opóźnień;
- ekologiczny charakter środka transportu – rośnie znaczenie świadomości ekologicznej i chęci korzystania z transportu przyjaznego środowisku.

Główną rolę w przewozach transportem zbiorowym na obszarze objętym planem pełni obecnie, obok komunikacji kolejowej, sieć linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat wejherowski, Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny oraz Związek Powiatowo Gminny Zatoki Puckiej. Komunikacja autobusowa zasięgiem obejmuje niemal cały obszar powiatów. 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, 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 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 niskowejściowymi (autobusy z niską podłogą bez progów poprzecznych wewnątrz, przynajmniej w części pojazdu wraz z platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji co najmniej wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym); im większa liczba autobusów tego typu – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych, docelowo wszystkie pojazdy w powiatowych przewozach pasażerskich powinny być niskowejściowe i posiadać takie systemy;
- przewozów specjalnych – zorganizowanych i dostępnych tylko dla osób 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 powiat wejherowski, 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

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest Starosta Powiatu Puckiego oraz Starosta Powiatu Wejherowskiego. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Nie przewiduje się samodzielnego wykonywania zadania organizatora – ustanowienia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego obowiązującego w granicach powiatu wejherowskiego, natomiast nie wyklucza się udziału w takim zintegrowanym systemie taryfowo-biletowym utworzonym przez innego organizatora, np. przewozów wojewódzkich.

Zadania organizatora wypełnia dla Powiatu Puckiego Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego w Pucku, ul. Kolejowa 7B, 84-100 Puck a dla Powiatu Wejherowskiego Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego w Wejherowie, ul. 3 Maja 4, 84-200 Wejherowo.

Schemat aktualnej organizacji rynku transportu publicznego w powiecie przedstawiono na rysunku 16.

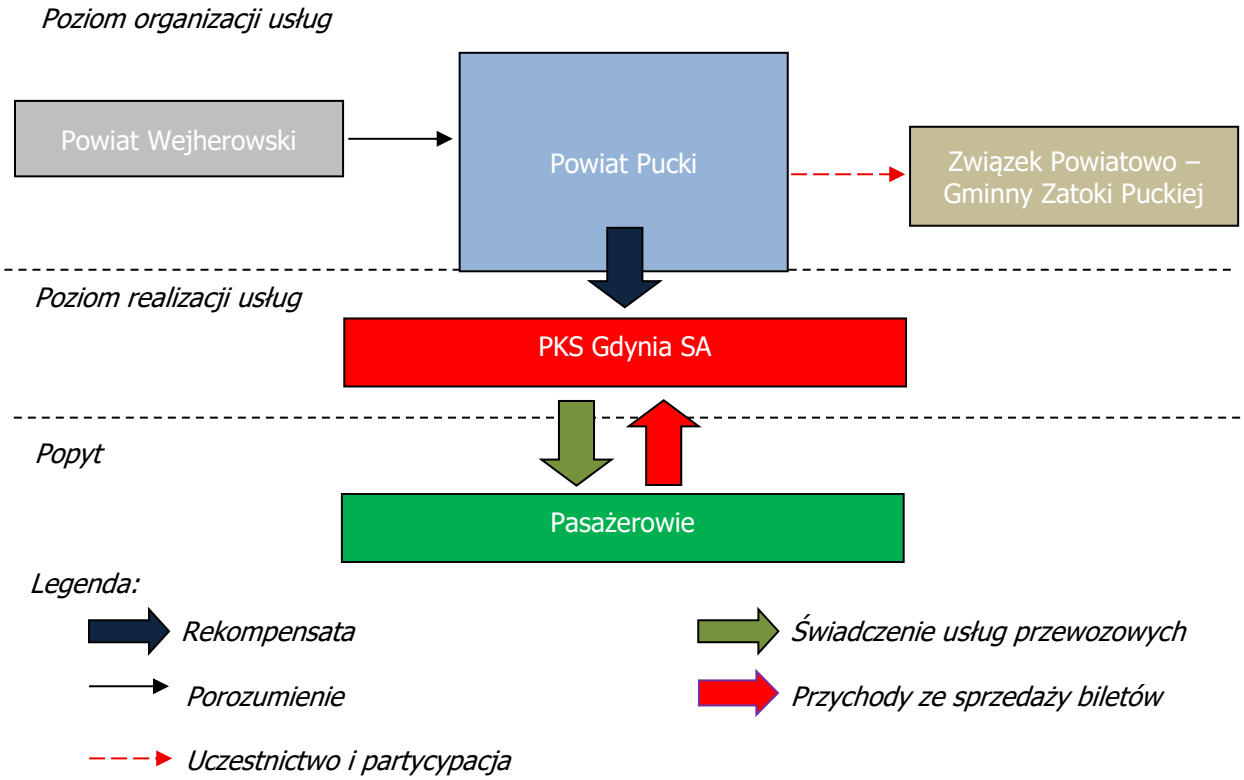
Wg stanu na dzień 30 czerwca 2026 r. powiat pucki wykorzystywał do realizacji usług przewozowych jednego operatora – PKS Gdynia SA – realizującego przewozy na podstawie umowy nr KO.272.3.4.2025 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zawartej w dniu 30 grudnia 2025 r. Umowa ta obejmuje okres od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia 2026 r. Przedmiotem umowy było świadczenie usług przewozowych na 4 liniach komunikacyjnych.

Przy zawieraniu obecnie obowiązującej umowy z operatorem przyjęto model „netto" oznaczający, że wpływy z biletów stanowią przychód operatora, który otrzymuje rekompensatę, liczoną jako różnicę wysokości kosztów funkcjonowania przewozów oraz osiągniętych przychodów. Dodatkowo wysokość rekompensaty powiększana jest o tzw. rozsądny zysk liczony od kapitału zaangażowanego na poziomie 6%. Operator zajmuje się, zgodnie z umową, emisją, dystrybucją, sprzedażą i kontrolą biletów oraz windykacją należności za jazdę bez ważnego biletu. Taryfę opłat ustala organizator.

W okresie planowania zakłada się przeprowadzanie postępowań zmierzających do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w oparciu o przepisy oddziału 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Na podstawie art. 19 ust. 1 wybór operatora może nastąpić w jednym z następujących trybów:

- ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 793);

- art. 22 ust. 1. ustawy o ptz.



Rys. 16. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego którego organizatorem jest Powiat Pucki w 2026 r.

Źródło: opracowanie własne.

Organizator może zawrzeć bezpośrednio umowę w trybie art. 22 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdy:

- średnia wartość roczna przedmiotu umowy jest mniejsza niż 1 000 000 euro lub świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego dotyczy świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 300 000 kilometrów rocznie;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane przez podmiot wewnętrzny, w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, powołany do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma być wykonywane w transporcie kolejowym, przy zastosowaniu jednego z trybów, o których mowa w art. 5 ust. 2, 3a i 4-6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007, z zastrzeżeniem art. 22a;
- wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednie ryzyko powstania takiej sytuacji zarówno z przyczyn zależnych, jak i niezależnych od operatora, o ile nie można zachować terminów określonych dla innych trybów

zawarcia umowy o świadczenie publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1.

Przyporządkowanie poszczególnych zadań organizatora do podmiotów je realizujących w odniesieniu do przewozów organizowanych przez Powiat, przedstawiono w tabeli 21.

Skoncentrowanie większości funkcji organizatorskich w Wydziale Komunikacji Starostwa Powiatowego, jest rozwiązaniem właściwym, umożliwiającym potencjalnie efektywne kształtowanie oferty przewozowej oraz jej dostosowywanie do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. W okresie planowania należy rozważyć możliwość przekazania organizacji wszystkich linii autobusowych o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat pucki do Związku Powiatowo – Gminnego Zatoki Puckiej, który będzie miał większą możliwość pozyskania środków z funduszu rozwoju przewozów autobusowych.

Tab. 21. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie puckim – 2026 r.

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Badanie i analiza potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej	**Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego**
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	**Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego**
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: – standardów dotyczących przystanków komunikacyjnych oraz dworców – korzystania z przystanków komunikacyjnych oraz dworców – funkcjonowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych – funkcjonowania zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego – systemu informacji dla pasażera	**Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego**
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	**Organizator/Operator**
Ustalanie stawek opłat za korzystanie przez operatorów i przewoźników z przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem albo zarządzającym nie jest jednostka samorządu terytorialnego, zlokalizowanych na liniach komunikacyjnych na obszarze właściwości organizatora	**Powiat Pucki**

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Określanie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnionych dla operatorów i przewoźników oraz warunków i zasad korzystania z tych obiektów	**Powiat Pucki**
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	**Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego**
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	**Powiat Pucki**
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	**Operator**
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 23 ustawy o ptz i art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	**Wydział Komunikacji Starostwa Powiatowego**

Źródło: opracowanie własne.

Istotnym celem organizatora transportu publicznego powinna być integracja publicznego transportu zbiorowego w zakresie standaryzacji oferty przewozowej oraz integracji rozkładów jazdy.

Powiat Pucki posiadał porozumienia zawarte z:

- powiatem wejherowskim Nr 21/2015 zawarte w dniu 3 lipca 2015 r. zmienione aneksem nr 1/2025 z dnia 3 grudnia 2025 na podstawie, którego Powiat Wejherowski przyjmuje wykonanie zadań publicznych polegających na organizacji przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich na obszarze powiatu wejherowskiego i powiatu puckiego z wyłączeniem zadań w zakresie powiatowych przewozów pasażerskich na liniach komunikacyjnych niewykraczających poza granice powiatu puckiego z wyłączeniem 4 linii autobusowych. Porozumienie zawarto na czas nieokreślony. Koszty związane z realizacją porozumienia ponoszą wspólnie powiaty wejherowski i pucki.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

Efektywne funkcjonowanie transportu zbiorowego w powiatach wejherowskim i puckim wymaga szeroko pojętej integracji – zarówno w wymiarze przestrzennym, taryfowym, jak i organizacyjnym. Celem integracji jest zwiększenie dostępności transportu, skrócenie czasu podróży, uproszczenie systemu biletowego oraz poprawa komfortu korzystania z komunikacji

publicznej przez mieszkańców i przyjezdnych. Integracja w kontekście publicznego transportu zbiorowego odnosi się do spójnego połączenia różnych elementów systemu transportowego, takich jak linie, rozkłady jazdy, taryfy, informacja pasażerska oraz różne środki transportu. W powiecie wejherowskim integracja powinna objąć zarówno wewnętrzny transport autobusowy, jak i połączenia z komunikacją miejską oraz transportem kolejowym (miejskim, aglomeracyjnym i regionalnym).

Integracja przestrzenna odnosi się do powiązania różnych środków transportu w sieć umożliwiającą płynne podróżowanie bez konieczności korzystania z samochodu osobowego. Do działań priorytetowych w tym zakresie należy zaliczyć:

- rozwój węzłów przesiadkowych (np. Wejherowo PKP, Wejherowo Śmiechowo, Reda PKP, Rumia Janowo) łączących komunikację autobusową, kolejową (SKM, PKP), rowerową i indywidualną;
- w miarę potrzeb, tworzenie nowych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych w strategicznych punktach powiatu;
- budowę i rozbudowa parkingów typu "Park&Ride" i "Bike&Ride" w kluczowych punktach przesiadkowych;
- zapewnienie koordynacji rozkładów jazdy autobusów i PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście SA i POLREGIO SA.

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

W województwie pomorskim planuje się, że transport publiczny będzie zintegrowany w ramach oferty przewozów użyteczności publicznej. Integracja może dotyczyć w szczególności koordynacji rozkładów jazdy pomiędzy regionalną komunikacją autobusową oraz wojewódzką komunikacją kolejową i autobusową.

Celem integracji taryfowej jest umożliwienie pasażerom podróżowania z wykorzystaniem jednego biletu ważnego w różnych środkach transportu oraz u różnych operatorów. Gdy organizator wojewódzkich przewozów pasażerskich użyteczności publicznej, na podstawie porozumień z innymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego wprowadzi do oferty taryfowo-biletowej bilety zintegrowane, zaleca się aby do tej integracji przystąpił także Starosta Powiatu Wejherowskiego jako organizator powiatowych przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej.

Wspólny system informacji dla pasażerów powinien obejmować wszystkie dostępne środki transportu i operatorów, umożliwiając pasażerom planowanie podróży w sposób kompleksowy. Integracja systemu informacji może dotyczyć:

- wspólnych tablic informacji pasażerskiej (na przystankach i dworcach) zawierające dane o wszystkich środkach transportu;
- ujednolicenia systemów prezentowania rozkładów jazdy (layout, kolorystyka, oznaczenia linii);
- integracji danych rozkładowych i dynamicznych z aplikacjami typu Jakdojade, FALA, Google Maps.
- budowę lub rozbudowę jednej platformy online obejmującej wszystkie przewozy realizowane na terenie powiatu lub województwa.

Skuteczna integracja wymaga współpracy między różnymi jednostkami samorządu terytorialnego, organizatorami i operatorami transportu. Transport zbiorowy wojewódzki autobusowy i kolejowy, powiatowy i gminny autobusowy muszą współpracować, gdyż podróże realizowane za pośrednictwem takich połączeń mają charakter komplementarny. Uciążliwość przesiadki z pociągu do autobusu (i odwrotnie), brak dogodnych wzajemnych połączeń, czy brak koordynacji rozkładów jazdy, odbiją się negatywnie na wszystkich rodzajach transportu. Współpraca w tym zakresie spowoduje natomiast korzystne efekty synergiczne.

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

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

Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej powinien odpowiadać potrzebom mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego, uwzględniając zarówno aspekty jakościowe, jak i ilościowe, z myślą o zrównoważonym rozwoju oraz zwiększeniu atrakcyjności transportu zbiorowego jako alternatywy dla transportu indywidualnego.

Docelowy pożądany poziom usług – w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r. – przedstawiono w tabeli 22.

Tab. 22. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r.

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Bezpośredniość	▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, które zostaną zidentyfikowane w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców gmin lub pasażerów ▪ docelowe objęcie komunikacją zbiorową (komercyjną i użyteczności publicznej) wszystkich miejscowości powyżej 200 mieszkańców w powiatach – w uzgodnieniu z poszczególnymi gminami
Częstotliwość	▪ wprowadzenie koordynacji rozkładów jazdy w sieci komunikacyjnej, w tym z komunikacją kolejową ▪ obsługa komunikacją zbiorową użyteczności publicznej wszystkich miejscowości liczących przynajmniej 200 mieszkańców ▪ zapewnienie połączeń do kluczowych miejsc użyteczności publicznej (szkoły, urzędy, szpitale, centra handlowe) w godzinach ich funkcjonowania ▪ praktyka uzgadniania rozkładów jazdy z realnymi potrzebami mieszkańców w porozumieniu z gminami ▪ utworzenie miejsc dogodnych przesiadek w węzłach i na przystankach integracyjnych ▪ dostosowanie godzin odjazdu i przyjazdu środków transportowych do typowych godzin pracy i nauki ▪ wprowadzenie systemu „bus na żądanie” na mniej obleganych trasach, szczególnie w obszarach wiejskich i poza godzinami szczytu ▪ tworzenie linii o wysokiej intensywności obsługi, mierzonej liczbą realizowanych kursów ▪ zapewnienie oferty przewozowej również w dni wolne od nauki szkolnej

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Dostępność	▪ dostosowanie węzłów i przystanków integracyjnych do wymogów określonych w wojewódzkim planie transportowym ▪ zapewnienie dostępu do przystanku w odległości nie większej niż 500 m (na terenach zurbanizowanych) i 1000 m (na terenach wiejskich) od miejsca zamieszkania dla minimum 90% mieszkańców powiatu ▪ stosowanie taboru co najmniej niskowejściowego w obsłudze połączeń o charakterze użyteczności publicznej ▪ zwiększenie udziału przystanków wyposażonych w wiaty, oświetlenie, miejsca siedzące i kosze na śmieci ▪ systematyczna odnowa wiat z zastosowaniem wiat zabudowanych, wprowadzenie nazw na wszystkich przystankach ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	▪ wyposażenie wszystkich pojazdów w elektroniczne tablice kierunkowe z zapowiedziami przystanków ▪ wprowadzenie jednolitego oznakowania przystanków z nazwą widoczną z wnętrza pojazdów ▪ czytelne tablice przystankowe z rozkładem jazdy (również w alfabecie Braille'a), schematy sieci, informacje o taryfach ▪ wprowadzenie na najważniejszych przystankach tablic dynamicznej informacji pasażerskiej ▪ wprowadzenie zintegrowanej informacji o usługach transportu o charakterze przewozów wojewódzkich, powiatowych i gminnych dostępnej online, w aplikacji mobilnej oraz na stronach internetowych powiatów ▪ kompletna informacja o przesiadkach uwzględniająca wszystkie środki transportu regionalnego i lokalnego w węzłach zintegrowanych i na przystankach przesiadkowych ▪ aplikacja do planowania podróży, śledzenia pojazdów w czasie rzeczywistym, zakupu biletów ▪ dostępny kanał komunikacji dla pasażerów (telefon, e-mail, formularz online) do zgłaszania uwag i reklamacji ▪ tworzenie prostych, intuicyjnych tras linii, z ograniczoną do minimum liczbą wariantów

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Koszt	▪ zwiększenie atrakcyjności cenowej sieciowych biletów okresowych do jednorazowych, z docelowym mnożnikiem nie wyższym niż 30 w skali jednego miesiąca w przewozach użyteczności publicznej ▪ wprowadzenie wspólnego biletu na wszystkie linie o charakterze użyteczności publicznej na terenie powiatów, z możliwością rozszerzenia na transport miejski (Wejherowo, Rumia, Reda) oraz kolejowy miejski, aglomeracyjny i regionalny ▪ uruchomienie automatycznego systemu całodobowej sprzedaży biletów okresowych, w tym przez Internet i z wykorzystaniem aplikacji mobilnych ▪ dostosowanie wielkości pojazdów komunikacji zbiorowej do występującego na linii popytu
Niezawodność	▪ stała kontrola realizacji kursów przez operatorów i przewoźników komercyjnych ▪ wprowadzenie priorytetów w ruchu drogowym dla pojazdów komunikacji zbiorowej ▪ uzyskanie wskaźnika liczby wykonanych kursów powyżej 99% ▪ sukcesywna odnowa taboru autobusowego ▪ bieżące informowanie potencjalnych pasażerów o zakłóceniach w kursowaniu środków transportu, np. poprzez informacje publikowane w Internecie, poprzez aplikację mobilną, czy też powiadomienia SMS
Prędkość	▪ utrzymanie co najmniej obecnego średniego poziomu prędkości komunikacyjnej dla sieci autobusowej ▪ koordynacja rozkładów jazdy różnych operatorów, także kolejowych ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu publicznego ▪ zapewnianie adekwatności do rzeczywistości rozkładowych czasów jazdy
Punktualność	▪ udział odjazdów opóźnionych powyżej 5 min do 10% ▪ udział kursów przyspieszonych powyżej 5 min do 1% ▪ wprowadzenie systemu GPS do kontroli punktualności oraz do dostosowania rozkładowych czasów przejazdu do realiów ruchu drogowego
Rytmiczność	▪ wprowadzenia taktów częstotliwości modułowej ▪ zasada rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędna wytyczna do konstrukcji rozkładów jazdy ▪ osiągnięcie częstotliwości kursowania według zdefiniowanych kryteriów w różnych porach dnia dla większości linii

Postulat przewozowy	Docelowy pożądany poziom realizacji usług
Wygoda	▪ zakup nowych, ekologicznych pojazdów (hybrydowe, elektryczne) w celu sukcesywnej wymiany najstarszych autobusów uzyskanie wskaźnika przeciętnego wieku taboru autobusowego poniżej 10 lat ▪ dodatkowe wyposażenie pojazdów zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, monitoring przestrzeni pasażerskiej z rejestracją obrazu ▪ uzyskanie 100% udziału pojazdów co najmniej niskowejściowych ▪ uruchomienie zintegrowanego, intermodalnego węzła przesiadkowego dla komunikacji autobusowej i kolejowej ▪ dostosowanie przystanków do potrzeb pasażerów (perony, wiaty, zatoki), lokalizacja nowych i zmiany lokalizacji w miarę potrzeb

Źródło: opracowanie własne.

Narzędziem do uzyskania pożądanego stanu jakości usług na liniach organizowanych przez powiat wejherowski 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 powiat wejherowski, 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, ze szczególnym naciskiem na zasady postępowania w sytuacjach konfliktowych.

Realizacja niniejszego planu transportowego przyczyni się do stworzenia nowoczesnego, efektywnego i zrównoważonego systemu publicznego transportu zbiorowego w powiatach wejherowskim i puckim. Zapewni on mieszkańcom wysokiej jakości usługi przewozowe, zmniejszy stopień wykluczenia komunikacyjnego, zmniejszy negatywny wpływ transportu na środowisko oraz będzie wspierał rozwój gospodarczy regionu.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Efektywny i przyjazny system informacji pasażerskiej stanowi nieodzowny element funkcjonowania nowoczesnego transportu zbiorowego. Jego zadaniem jest nie tylko zapewnienie użytkownikom bieżącej i wiarygodnej wiedzy o dostępnych połączeniach, ale także budowanie zaufania do transportu publicznego jako przewidywalnego i zorganizowanego systemu. W powiatach puckim i wejherowskim należy dążyć do stworzenia jednolitego, dostępnego i cyfrowo zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.

System informacji dla pasażerów powinien być wielokanałowy, aby dotrzeć do jak najszerszego grona odbiorców, niezależnie od ich wieku czy znajomości technologii. W związku z powyższym, zaleca się, aby docelowy system informacji dla pasażerów obejmował:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach zarządzanych przez powiat:
  - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków;
  - przygotowaną wg jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez powiat, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
  - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą – o wielkości umożliwiającej odczytanie nazwy z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
  - z zamieszczeniem na przystanku kontaktu i danych organizatora oraz szybkiego łącza ze stroną internetową (np. QR-kodem);
  - z danymi kontaktowymi do operatorów poszczególnych linii;
  - w węzłach i na przystankach przesiadkowych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozu osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnej organizatorów oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – 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 powiatu oraz na stronach internetowych wszystkich gmin – z mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach przesiadkowych, opłatach, ulgach, regulaminie przewozów i stosowanych procedurach.

W celu uatrakcyjnienia powiatów puckiego i wejkherowskiego dla odwiedzających go turystów, podstawowe informacje zamieszczane na stronach internetowych powinny być udostępnione również w językach obcych, a co najmniej w języku angielskim.

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 powiązanym z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (gminnego i regionalnego) będą gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je na stronach internetowych oraz w węzłach i na przystankach przesiadkowych na bezpłatnej licencji.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu i zasady jego planowania

Rozwój publicznego transportu zbiorowego w powiatach puckim i wejherowskim będzie podporządkowany zasadom zrównoważonego rozwoju, stanowiącego fundament lokalnej polityki transportowej. Zrównoważony rozwój oznacza kształtowanie systemu transportowego w sposób minimalizujący jego negatywny wpływ na środowisko naturalne oraz jakość życia mieszkańców.

Oferta przewozowa powinna być dostępna i dostosowana do potrzeb osób pozbawionych możliwości korzystania z transportu indywidualnego – w szczególności młodzieży dojeżdżającej do szkół, osób starszych, niepełnosprawnych oraz mieszkańców nieposiadających własnych pojazdów. Powiat Pucki, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, będzie dążył do zapewnienia usług zgodnych z rzeczywistymi potrzebami społeczności lokalnej, w duchu art. 24 ustawy o pracownikach samorządowych (Dz. U. 2024 poz. 1135), zgodnie z którym do podstawowych obowiązków pracownika samorządowego należy dbanie o interes publiczny oraz potrzeby obywateli.

Transport odgrywa kluczową rolę w rozwoju lokalnym, jednak jego intensyfikacja wiąże się również z negatywnymi skutkami środowiskowymi. Wysoki udział transportu zbiorowego w strukturze podróży zmotoryzowanych pozwala ograniczać emisję zanieczyszczeń, co ma szczególne znaczenie na obszarach cennych przyrodniczo, licznie występujących na obszarze objętym planem.

Z badań marketingowych wynika, że średnie napełnienie autobusów międzypowiatowych wynosi ok. 10 osób, a pociągów – ok. 35 osób. Dla porównania, przeciętna liczba osób w samochodzie osobowym w podróżach międzypowiatowych to ok. 1,5, a w dojazdach do pracy – 1,3. Oznacza to, że jeden autobus zastępuje średnio 7 samochodów, a jeden pociąg – nawet 20. Publiczny transport zbiorowy znacząco ogranicza ruch samochodowy, zwłaszcza do szkół, miejsc pracy oraz centrum powiatu, przyczyniając się do obniżenia emisji spalin i poprawy jakości powietrza.

Powiat pucki będzie rozwijał ofertę transportu zbiorowego w sposób odpowiadający realnemu zapotrzebowaniu mieszkańców, dążąc do zwiększenia średniego napełnienia pojazdów. Należy jednak pamiętać, że dostępność transportu indywidualnego jest szeroka i zależy głównie od dostępności miejsc parkingowych.

Determinantami określającymi kierunki rozwoju transportu publicznego są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla, w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego;

- prognozy popytu dla transportu zbiorowego w powiatach wejherowskim i puckim;
- 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, w tym zawarte w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (p. 2.3. planu transportowego);
- kierunki rozwoju określone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców;
- uwarunkowania wynikające z konieczności ochrony środowiska naturalnego (p. 2.7. 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 w powiecie wejherowskim 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 w powiecie wejherowskim będą zgodne z uregulowaniami zawartymi w dokumentach strategicznych krajowych i wojewódzkich. W szczególności podejmować się będzie działania zmierzające do zmniejszenia niedogodności transportu publicznego takich jak zbyt niska dostępność komunikacyjna, niedostosowanie rozkładu jazdy do rzeczywistych potrzeb pasażerów, uciążliwość przesiadek i słabe skoordynowanie różnych środków transportu zbiorowego. Działania te będą realizowane poprzez:

- modernizację węzłów integracyjnych i przystanków przesiadkowych – w celu dostosowania ich do wymogów określonych w planach transportowych;
- jednolite nazewnictwo i oznakowanie wszystkich przystanków – wprowadzenie standardów oznakowania i zamieszczania informacji w pojazdach;
- uruchomienie skoordynowanej informacji pasażerskiej w skali całego powiatu, 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;
- wykorzystywanie nowoczesnych rozwiązań technicznych w budowie i modernizacji dróg, przyjaznych dla pasażerów transportu zbiorowego i zapewniających preferencje w ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego.

Podstawową zasadą racjonalnego planowania transportu zbiorowego jest dostosowanie podaży usług przewozowych do popytu. Jednak z uwagi na zależności popytu od oferowanej podaży usług, występuje sprzężenie zwrotne tych dwóch czynników. W okresach spadków liczby pasażerów (wakacje, ferie) należy przyjąć pewne minimalne gwarantowane standardy obsługi komunikacyjnej powiatu, aby nie doprowadzić do degradacji systemu transportu zbiorowego w wyniku jego zbyt niskiej atrakcyjności, a przez to – do niekontrolowanego wzrostu 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. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji publicznej, a docelowo także przewoźników komercyjnych,

świadczących usługi na obszarze objętym planem transportowym – na obecną chwilę przepisy tego nie regulują.

4. Polityka taryfowa będzie uwzględniała warunki rynkowe oraz poziom społecznej akceptacji cen przejazdów. Rozwiązania taryfowe będą różnicowały koszt podróży od pokonywanej odległości, aby taryfa korespondowała z kosztem zrealizowanego przewozu. Powiatowe przewozy pasażerskie będą też spełniały cele socjalne, zapewniając prawo do ustawowych ulg w przejazdach środkami publicznego transportu zbiorowego. Zakłada się, że dodatkową możliwością stosowania ulg socjalnych będą dopłaty gmin do biletów miesięcznych, np. dla uczniów dojeżdżających do szkół.
5. Głównymi zadaniami w zakresie polityki taryfowej będą: integracja biletowa i uzyskanie relatywnie wysokiego odsetka pasażerów podróżujących na podstawie biletów okresowych. Wszelkie nowe rozwiązania taryfowe powinny być 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, prowadzone będą kompleksowe badania wielkości popytu dla całej komunikacji zbiorowej na obszarze powiatu – wraz z więźbą podróży. Badania prowadzone będą w przekrojowych okresach roku, tj. w miesiącach: marzec – kwiecień lub październik – listopad.

Powiat będzie podejmować działania z zakresu organizowania publicznego transportu zbiorowego tylko w przypadkach współfinansowania tego zadania przez właściwe samorządy gminne. W przypadku współfinansowania linii przez powiat i zainteresowaną gminę, systematycznie prowadzone będą badania jej rentowności – w celu określenia niezbędnego poziomu partycypacji danej gminy w kosztach i zasadności utrzymania połączenia.

11. Monitorowanie realizacji i ewaluacja planu

Transport publiczny jest sektorem szczególnie narażonym na występowanie różnorodnych zagrożeń, których identyfikacja i przewidywanie stanowią warunek skutecznego przeciwdziałania ich skutkom oraz wdrażania odpowiednich środków zaradczych. Do kluczowych ryzyk wpływających na realizację usług przewozowych w ramach publicznego transportu zbiorowego zalicza się w szczególności:

- niski poziom rentowności linii komunikacyjnych wynikający z ograniczonego zainteresowania ze strony pasażerów;
- niewystarczające zaangażowanie jednostek samorządu terytorialnego w utrzymanie i rozwój oferty przewozowej na ich obszarze;
- ograniczanie dostępności transportu zbiorowego przez przewoźników prywatnych, prowadzące do dalszego spadku jego udziału w rynku;
- niedostateczne finansowanie komunikacji zbiorowej ze środków publicznych;
- wzrost cen paliw i energii;
- występowanie katastrof, w szczególności drogowych;
- zaistnienie zdarzeń losowych o charakterze siły wyższej, takich jak epidemie;
- brak politycznej determinacji do podejmowania niezbędnych, lecz potencjalnie niepopularnych decyzji dotyczących finansowania i uprzywilejowania transportu publicznego;
- zmiany legislacyjne w zakresie zamówień publicznych, finansowania, opodatkowania lub innych istotnych obszarów regulacyjnych;
- konkurencję ze strony transportu indywidualnego oraz przewozów komercyjnych;
- zmienność dostępności funduszy pomocowych, w tym środków zewnętrznych;
- uwzględnianie postulatów kierowanych przez wąskie grupy pasażerów, a skutkujących zmniejszeniem atrakcyjności oferty przewozowej dla większości jej beneficjentów;
- wzrost wymagań w zakresie ochrony środowiska.

W celu skutecznego zarządzania powyższymi ryzykami, niezbędne jest wdrożenie systemu monitorowania zmian zachodzących w otoczeniu funkcjonowania transportu zbiorowego. System ten powinien umożliwiać odpowiednio wczesne identyfikowanie zagrożeń oraz podejmowanie działań korygujących i prewencyjnych. Monitoring winien obejmować wszystkie istotne aspekty funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu, w sposób zapewniający realizację celów określonych w planie transportowym.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, plan transportowy podlega okresowej weryfikacji i aktualizacji. Powiat pucki może dokonywać aktualizacji planu w każdym czasie, w zależności od zaistniałych potrzeb i uwarunkowań. W szczególności podstawę do aktualizacji mogą stanowić wnioski i rekomendacje

wynikające z okresowych raportów dotyczących realizacji zapisów planu. Przyjmuje się, że nie rzadziej niż raz na dwa lata przeprowadzana będzie weryfikacja zapisów planu transportowego, a jej wyniki stanowić będą podstawę do podjęcia decyzji o ewentualnej konieczności jego aktualizacji.

W tabeli 25 przedstawiono zestaw parametrów i narzędzi oraz zakres oceny poszczególnych elementów systemu przewozów użyteczności publicznej na obszarze objętym planem, umożliwiających bieżące monitorowanie stopnia realizacji planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. Podstawą monitorowania i ewaluacji niniejszego planu będą raporty z jego realizacji.

Tab. 23. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów puckiego i wejherowskiego

Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Zapewnienie dostępności do transportu, w tym osobom z niepełnosprawnościami	▪ stopień spełnienia kryteriów dostępności w poszczególnych gminach ▪ liczba kursów do i z miasta powiatowego w przekroju dni tygodnia do i z ośrodków gminnych ▪ liczba miejscowości objętych siecią komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej w powiecie wejherowskim ▪ udział pojazdów niskopodłogowych w liczbie pojazdów w ruchu ▪ liczba przystanków bez barier dla osób niepełnosprawnych i wyposażonych w miejsca siedzące ▪ stosunek cen biletów do przeciętnego wynagrodzenia ▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego ▪ liczba przystanków na 1 km^2
Ochrona środowiska	▪ struktura pojazdów realizujących przewozy w przekroju norm czystości spalin ▪ udział autobusów dostosowanych do paliwa ekologicznego oraz z napędem alternatywnym w ogólnej liczbie pojazdów w ruchu
Efektywność ekonomiczna transportu osób	▪ liczba pasażerów transportu publicznego organizowanego przez powiat wejherowski ▪ wskaźnik odpłatności usług organizowanych przez powiat wejherowski: dofinansowanie/koszty ogółem [%] ▪ średnie napełnienie w pojeździe na linii komunikacyjnej ▪ liczba uchybień w realizacji umowy przewozowej z operatorem

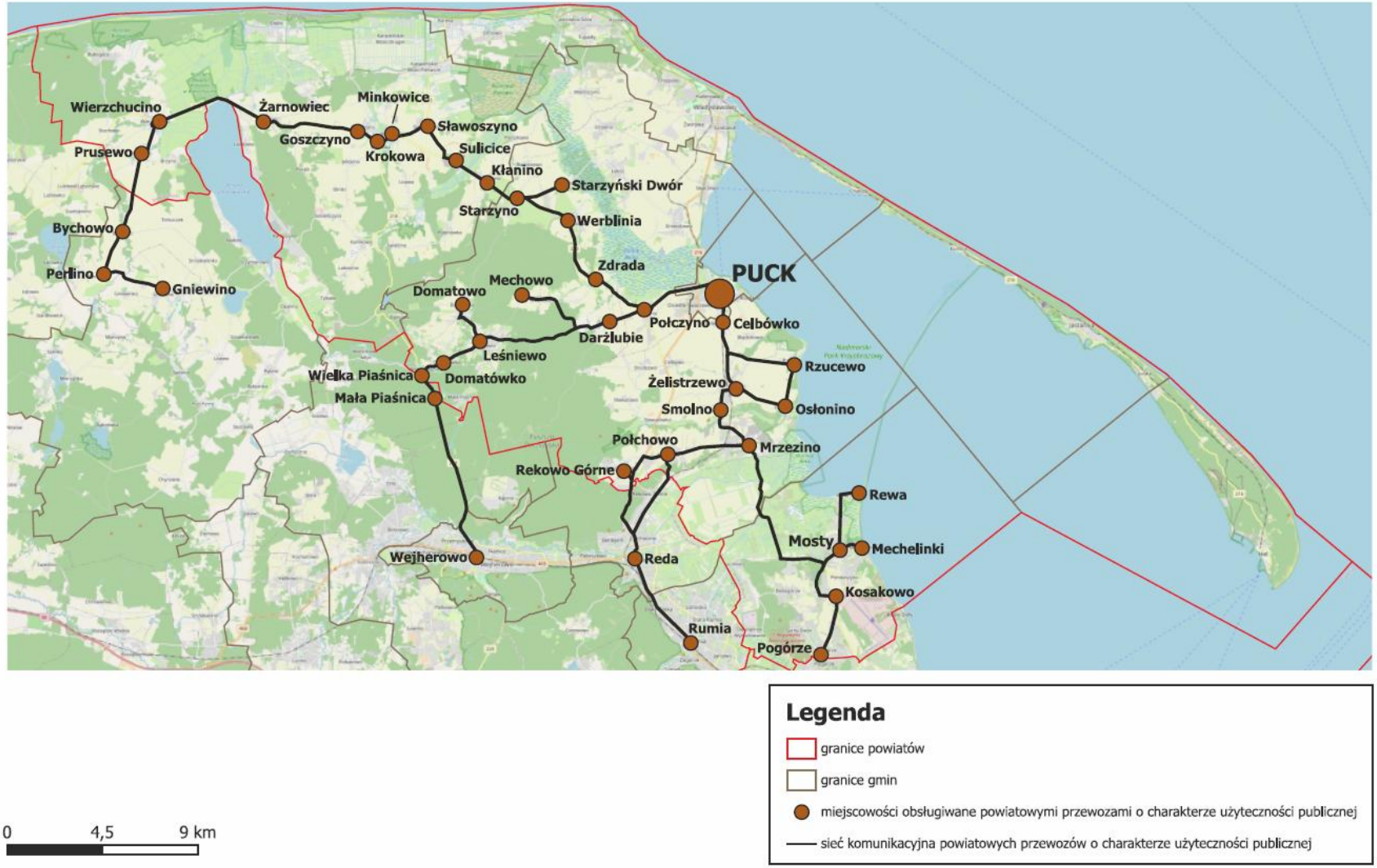
Badany element planu	Zakres i narzędzia badania
Integracja transportu	▪ liczba węzłów i przystanków integrujących transport regionalny i lokalny, kolejowy i autobusowy ▪ stopień dostosowania węzłów i przystanków integracyjnych do określonych w planach wymogów ▪ liczba przystanków wyposażonych w kompleksową informację pasażerską
System taryfowy i inne elementy oferty przewozowej	▪ relacja ceny biletu okresowego do odpowiedniego biletu jednorazowego w powiatowych przewozach użyteczności publicznej ▪ liczba zintegrowanych systemów biletowych ▪ dostępność, poprawność i szczegółowość informacji pasażerskiej publikowanej w Internecie oraz za pomocą aplikacji mobilnych
Dostosowanie oferty przewozowej do potrzeb przewozowych, popytu i preferencji komunikacyjnych	▪ cyklicznie realizowane badania popytu, potrzeb, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców ▪ liczba zgłaszanych wniosków i postulatów przez podróżnych

Źródło: opracowanie własne.

Na podstawie wyników monitoringu i ewaluacji plan będzie modyfikowany w celu dostosowania do zmieniających się warunków społeczno-gospodarczych, potrzeb mieszkańców oraz możliwości finansowych.

Załącznik nr 1

Rysunek sieci komunikacyjnej powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat pucki



Spis tabel

Tab. 1. Liczba ludności, powierzchnia i gęstość zaludnienia powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2018-2025 – dane GUS 44
Tab. 2. Struktura ludności powiatów wejherowskiego i puckiego w roku: 2019, 2022 i 2025 45
Tab. 3. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie puckim i wejherowskim – porównanie 2014 i 2024 r. 47
Tab. 4. Czynne stacje i przystanki kolejowe w powiatach puckim i wejherowskim – stan na dzień 30 czerwca 2026 r. 54
Tab. 5. Drogi dla rowerów w gminach powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na koniec 2025 r. 56
Tab. 6. Klasyfikacja strefy PL2202 (województwo pomorskie oprócz największych miast) ze względu na poziom zanieczyszczenia powietrza 60
Tab. 7. Struktura autobusów PKS Gdynia SA w podziale na normy emisji spalin – stan na 30 czerwca 2026 r. 62
Tab. 8. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2021-2025 r. oraz plan na 2026 r. 75
Tab. 9. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych w latach 2021-2025 r. oraz plan na 2026 r. 76
Tab.10. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej na liniach powiatowych połączeń autobusowych organizowanych przez powiat pucki - plan na 2026 r. 77
Tab. 11. Linie komunikacyjne w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat wejherowski – stan na 30 czerwca 2026 r. 82
Tab. 12. Liczba kursów na liniach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat pucki – stan na 30 czerwca 2026 r. 83
Tab. 13. Połączenia organizowane przez Wejherowski Związek Powiatowo-Gminny oraz Związek Powiatowo-Gminny Zatoki Puckiej na terenie powiatów wejherowskiego oraz puckiego – stan na 30 czerwca 2026 r. 84
Tab. 14. Przewozy komercyjne na terenie powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 30 czerwca 2026 r. 86
Tab. 15. Liczba kursów wejherowskiej komunikacji miejskiej poza miastem Wejherowo – stan na 30 czerwca 2026 r. 90
Tab. 16. Relacje tras linii gdyńskiej komunikacji miejskiej na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 30 czerwca 2026 r. 92

Tab. 17. Wymiana pasażerska na stacjach i przystankach kolejowych na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego w 2025 r. 95
Tab. 18. Planowana sieć połączeń linii w ramach powiatowych przewozów pasażerskich organizowanych przez powiat pucki 98
Tab. 19. Proponowana intensywność obsługi sieci autobusowych połączeń powiatowych o charakterze użyteczności publicznej 101
Tab. 20. Koszty organizacji publicznego transportu zbiorowego i sposób ich sfinansowania - plan na 2026 r. 106
Tab. 21. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w powiecie puckim – 2026 r. 117
Tab. 22. Pożądany docelowy poziom realizacji usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2035 r. 121
Tab. 23. Wskaźniki monitorowania realizacji planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatów puckiego i wejherowskiego 133

Spis rysunków

Rys. 1. Położenie powiatów puckiego i wejherowskiego na tle granic województwa pomorskiego 35
Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców powiatów wejherowskiego i puckiego – stan na 31 grudnia 2025 r. 45
Rys. 3. Prognozowana liczba osób zamieszkujących powiatów wejherowskiego i puckiego w latach 2030-2060 46
Rys. 4. Liczba zarejestrowanych pojazdów i samochodów osobowych i prognoza ich liczby dla powiatów puckiego i wejherowskiego do 2035 r. 49
Rys. 5. Drogi na terenie województwa pomorskiego, pozostające w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – stan na dzień 30 czerwca 2026 r. 51
Rys. 6. Najważniejsze szlaki komunikacyjne powiatów puckiego i wejherowskiego..... 52
Rys. 7. Najważniejsze szlaki turystyki rowerowej na obszarze powiatów puckiego i wejherowskiego 56
Rys. 8. Najważniejsze źródła ruchu na obszarze powiatów wejherowskiego i puckiego..... 64
Rys. 9. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym 66
Rys. 10. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego 69
Rys. 11. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2 70
Rys. 12. Prognoza popytu do 2035 r. 79
Rys. 13. Trasy linii przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez powiat wejherowski 100
Rys. 14. Podział zadań przewozowych w Rumi, gminie Kosakowo, gminie Szemud i gminie Wejherowo w dniu powszednim 111
Rys. 15. Szacunkowy podział zadań przewozowych dla powiatów puckiego i wejherowskiego w dniu powszednim 111
Rys. 16. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w powiecie puckim w 2026 r. 116