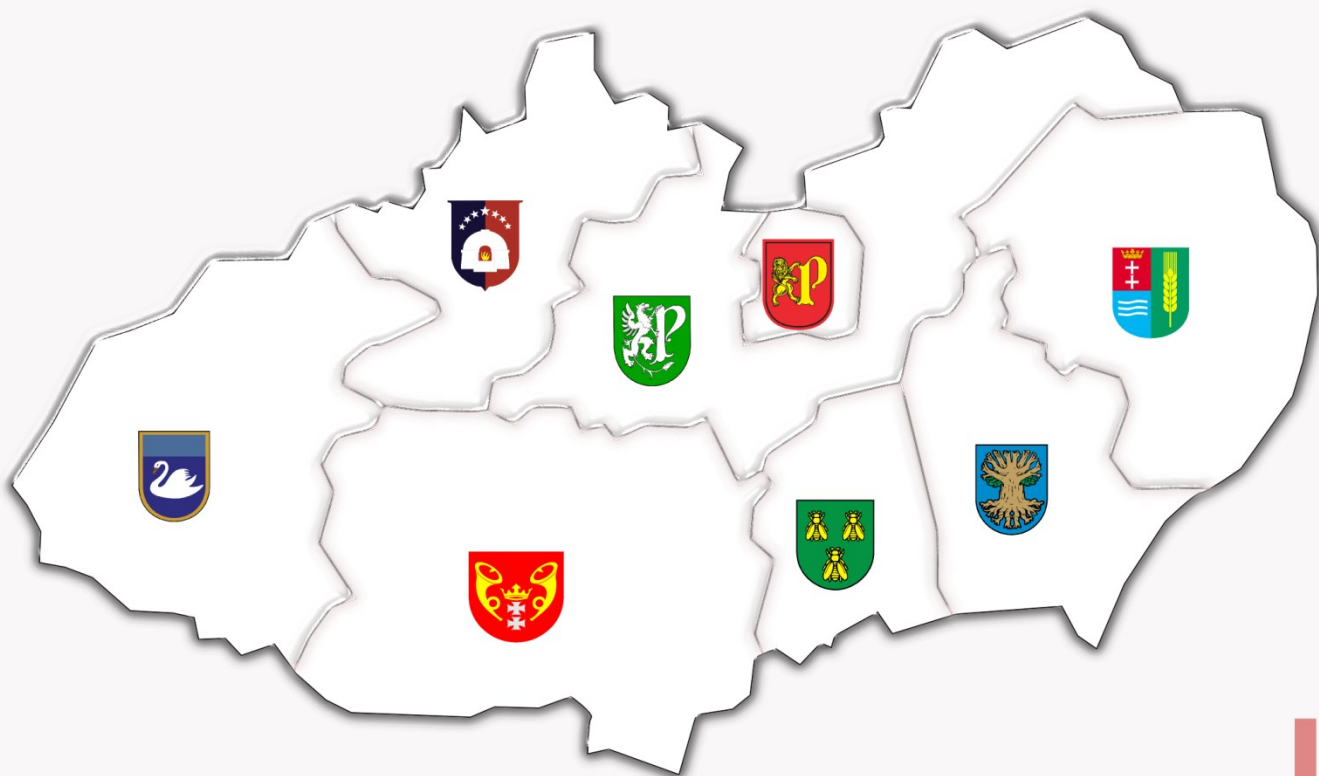


Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Powiatu Gdańskiego

projekt do konsultacji społecznych



Pruszcz Gdański, wrzesień 2015

Autorami niniejszego projektu planu transportowego powiatu gdańskiego są członkowie Zespołu specjalistów ds. publicznego transportu zbiorowego REFUNDA z Wrocławia.



REFUNDA Sp. z o.o.
pl. Solny 16
50-062 Wrocław

www.refunda.pl
www.planytransportowe.pl

Spis treści

Spis treści.....	2
1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Gdańskiego	4
1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego.....	5
1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego.....	5
1.3. Konsultacje społeczne.....	6
2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem.....	7
2.1. Informacje ogólne	8
2.1.1. Powiat gdański	8
2.1.2. Gminy powiatu gdańskiego.....	8
2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru	9
2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia.....	9
2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności.....	12
2.2.3. Bezrobocie.....	12
2.2.4. Prognoza	13
2.3. Układ drogowy.....	14
2.4. Układ kolejowy	15
2.5. Podsumowanie.....	15
3. Sieć komunikacyjna	16
3.1. Obecna sieć komunikacyjna	17
3.1.1. Powiatowe przewozy pasażerskie	17
3.1.2. Niepowiatowe przewozy pasażerskie dostępne na obszarze powiatu gdańskiego.....	19
3.2. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej	20
3.3. Węzły przesiadkowe	22
4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu gdańskiego	23
4.1. Generatory ruchu	24
4.2. Charakterystyka podróży	25
4.3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych - podsumowanie	29
5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych	30
5.1. Źródła i formy finansowania.....	31
5.2. Rentowność linii komunikacyjnych.....	31

6.	Preferencje dotyczące wyboru środków transportu.....	33
6.1.	Posiadanie samochodu i prawa jazdy	34
6.2.	Łączenie komunikacji indywidualnej i zbiorowej	35
6.3.	Pożądane cechy komunikacji zbiorowej.....	35
6.4.	Podsumowanie.....	36
7.	Zasady organizacji rynku przewozów.....	38
7.1.	Powiat gdański jako organizator publicznego transportu zbiorowego.....	39
7.2.	Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego .	39
7.3.	Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat gdański	40
8.	Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	42
8.1.	Informacje ogólne	43
8.2.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego	44
8.3.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego	45
8.4.	Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróży do infrastruktury przystankowej	45
8.5.	Standard wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym.....	46
9.	Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej	47
10.	Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego	50
10.1.	Transport w obszarze metropolitalnym.....	51
10.2.	Rozwój sieci przewozów powiatowych	52
10.2.1.	Możliwe zmiany wynikające ze współpracy z województwem	52
10.2.2.	Możliwe zmiany wynikające ze współpracy z gminami.....	53
10.3.	Przygotowanie oferty przewozowej	53
11.	Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego	54
12.	Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu transportowego	56
13.	Część graficzna	58
14.	Spisy map, tabel i wykresów.....	60
14.1.	Spis map.....	60
14.2.	Spis tabel.....	60
14.3.	Spis wykresów	60

1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Powiatu Gdańskiego

1.1. Cel planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego

Celem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego (dalej jako plan transportowy dla powiatu gdańskiego) jest ustalenie przez organizatora publicznego transportu zbiorowego systemu standardów dla powiatowego publicznego transportu zbiorowego oraz wyznaczenie sieci komunikacyjnej, na której będą wykonywane przewozy o charakterze użyteczności publicznej.

Publiczny transport zbiorowy organizowany przez powiat gdański będzie zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Rozwój publicznego transportu zbiorowego uwzględniać będzie oczekiwania społeczne mieszkańców powiatu gdańskiego dotyczące transportu zbiorowego. W procesie rozwoju publicznego transportu zbiorowego uwzględnione będą również te kwestie, które wynikają z potrzeb osób niepełnosprawnych i o ograniczonej zdolności ruchowej oraz zagadnienia związane z ochroną środowiska naturalnego.

1.2. Metodologia tworzenia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego

Powiat gdański jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w powiatowych przewozach pasażerskich. Zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej występującą jako ustawa o publicznym transporcie zbiorowym), powiatowe przewozy pasażerskie organizowane przez powiat gdański to przewozy osób w ramach publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczające poza granice administracyjne powiatu gdańskiego.

Zakres planu transportowego dla powiatu gdańskiego jest zgodny z art. 12. ust. 1. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.

Przy opracowywaniu planu transportowego dla powiatu gdańskiego wykorzystano dane i materiały, które były w dyspozycji m.in. Starostwa Powiatowego w Pruszczu Gdańskim oraz dane publikowane przez Główny Urząd Statystyczny. Wykorzystano również dane oraz informacje pochodzące z publikacji branżowych izb gospodarczych oraz ogólnodostępnych publikacji o tematyce związanej z publicznym transportem zbiorowym.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym w planie transportowym uwzględnia się ogłoszony plan transportowy wyższego rzędu, czyli plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego.

1.3. Konsultacje społeczne

Niniejszy plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego, jako akt prawa miejscowego, poddany zostanie trzytygodniowym konsultacjom społecznym. Ich celem będzie poinformowanie lokalnej społeczności o planowanych działaniach przewidzianych do realizacji w ramach planu transportowego oraz stworzenie mieszkańcom powiatu gdańskiego możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag i wskazania rozwiązań preferowanych.

Informacja o opracowanym projekcie niniejszego planu transportowego dla powiatu gdańskiego zostanie ogłoszona w miejscowej prasie, w Biuletynie Informacji Publicznej (BIP) oraz w sposób zwyczajowo przyjęty, określając miejsce wyłożenia projektu planu transportowego dla powiatu gdańskiego oraz formę, miejsce i termin składania opinii dotyczących tego projektu.

2. Podstawowe informacje o obszarze objętym planem

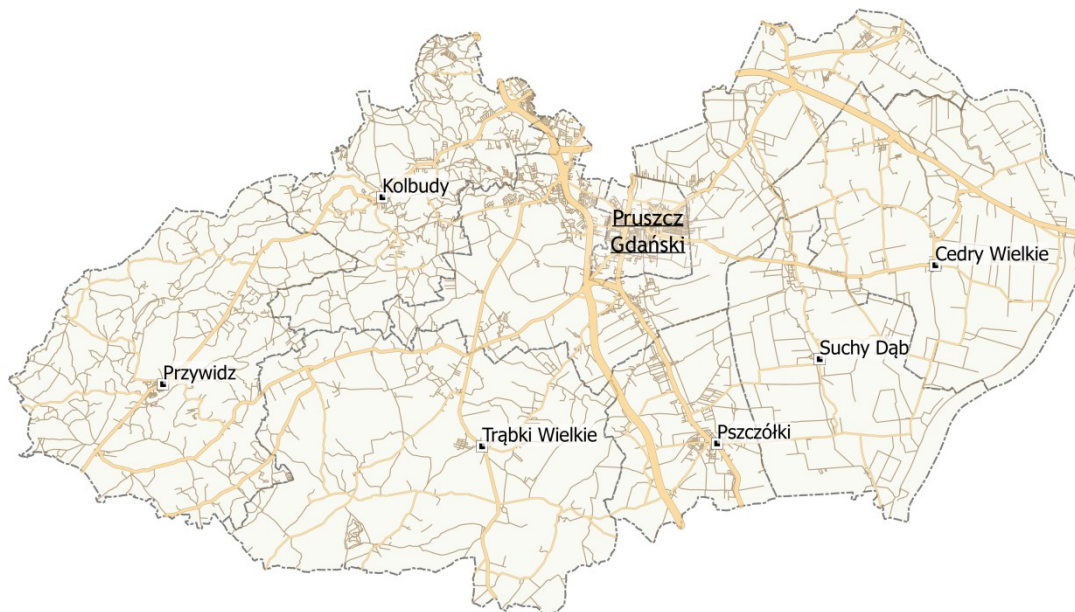
2.1. Informacje ogólne

2.1.1. Powiat gdański

Powiat gdański położony jest w centralnej części województwa pomorskiego - w bezpośrednim sąsiedztwie siedziby województwa - miasta Gdańsk. Siedziba powiatu znajduje się w Pruszczu Gdańskim, które jednocześnie jest jedynym miastem powiatu. Powierzchnia powiatu wynosi 793 km² i jest zamieszkały przez 107 382 osób. Powiat od zachodu graniczy z Pojezierzem Kaszubskim (powiaty kartuski i kościerski), od południa z Regionem Kociewa (powiaty starogardzki i tczewski), od wschodu opiera się na Wiśle i graniczy z terenem Żuław Wiślanych (powiat nowodworski, do którego można się dostać jednym mostem w ciągu drogi krajowej nr 7 oraz krótka granica z powiatem malborskim - bez żadnego mostu), od północy graniczy z miastem Gdańsk, częściowo granica przebiega po Martwej Wiśle. Powiat dzieli się na miasto Pruszcz Gdański i 7 gmin: Cedry Wielkie, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Przywidz, Pszczółki, Suchy Dąb i Trąbki Wielkie.

2.1.2. Gminy powiatu gdańskiego

Siedziba powiatu - miasto Pruszcz Gdański - znajduje się w północnej części powiatu, wokół miasta z każdej strony znajduje się gmina Pruszcz Gdański, z wyjątkiem krótkiego odcinka na północy, gdzie miasto bezpośrednio sąsiaduje z Gdańskiem. Gmina Pruszcz Gdański graniczy ponadto od północy z miastem Gdańsk, a następnie (zgodnie z ruchem wskazówek zegara) z gminami: Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Pszczółki, Trąbki Wielkie i Kolbudy. Jediną gminą powiatu niegraniczącą z gminą Pruszcz Gdański jest znajdująca się na zachodzie gmina Przywidz. Położenie gmin w powiecie zaprezentowano na poniższej mapie.



Mapa 1. Gminy powiatu gdańskiego

Źródło: opracowanie własne

2.2. Sytuacja społeczno-gospodarcza obszaru

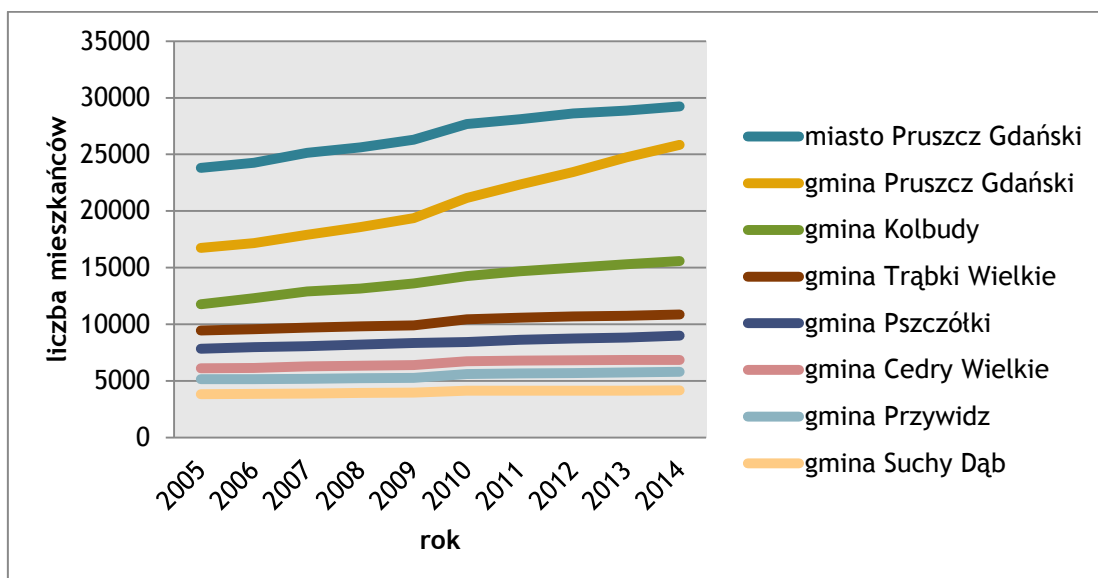
2.2.1. Liczba ludności i gęstość zaludnienia

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego w powiecie gdańskim na koniec 2014 roku mieszkało 107 382 osób. W poniższej tabeli przedstawiono dane dot. liczby ludności w poszczególnych gminach i w całym powiecie w latach 2005, 2010 i 2014. Niżej, na wykresie, zaprezentowano zmianę liczby ludności gmin powiatu gdańskiego na przestrzeni ostatnich 10 lat.

Tabela 1. Liczba ludności gmin powiatu gdańskiego w latach 2005, 2010 i 2014

LICZBA MIESZKAŃCÓW	2005	2010	2014
miasto Pruszcz Gdański	23 800	27 678	29 226
gmina Cedry Wielkie	6 128	6 725	6 865
gmina Kolbudy	11 782	14 261	15 591
gmina Pruszcz Gdański	16 750	21 141	25 856
gmina Przywidz	5 142	5 617	5 805
gmina Pszczółki	7 837	8 447	9 005
gmina Suchy Dąb	3 813	4 138	4 159
gmina Trąbki Wielkie	9 459	10 427	10 875
POWIAT GDAŃSKI	84 711	98 434	107 382

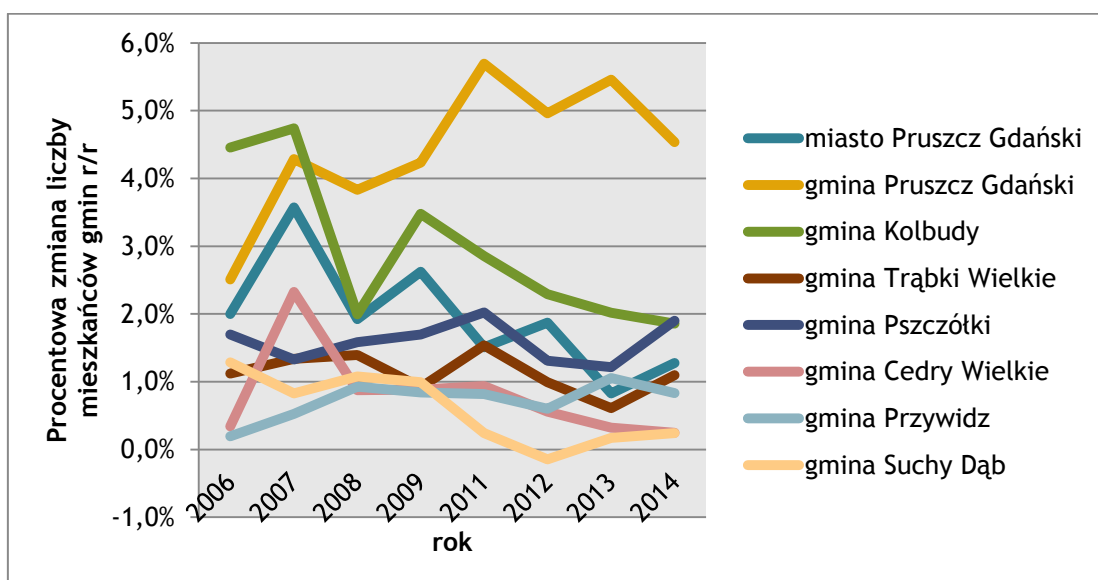
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS



Wykres 1. Zmiana liczby mieszkańców w gminach powiatu gdańskiego w latach 2005-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS

Powyższe dane pokazują stały i stabilny wzrost liczby mieszkańców wszystkich gmin powiatu gdańskiego, przy czym największy (w wartościach bezwzględnych) jest w gminach graniczących z Gdańskiem - mieście Pruszcz Gdański i gminach Pruszcz Gdański i Kolbudy. Widoczne na wykresie przełamanie stałości wzrostu w roku 2010 wynika ze zmiany podstawy obliczania liczby ludności przez Główny Urząd Statystyczny. Poniżej, na wykresie, przedstawiono procentową zmianę liczby mieszkańców każdej gminy w ujęciu rok do roku (z przyczyn wyjaśnionych wcześniej pominięto rok 2010).



Wykres 2. Procentowa zmiana liczby mieszkańców gmin powiatu gdańskiego rok do roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS

W ujęciu procentowym rok do roku w ostatnich latach zdecydowanie najdynamiczniej zwiększa się liczba mieszkańców gminy Pruszcz Gdański (ok. 5% rocznie), około

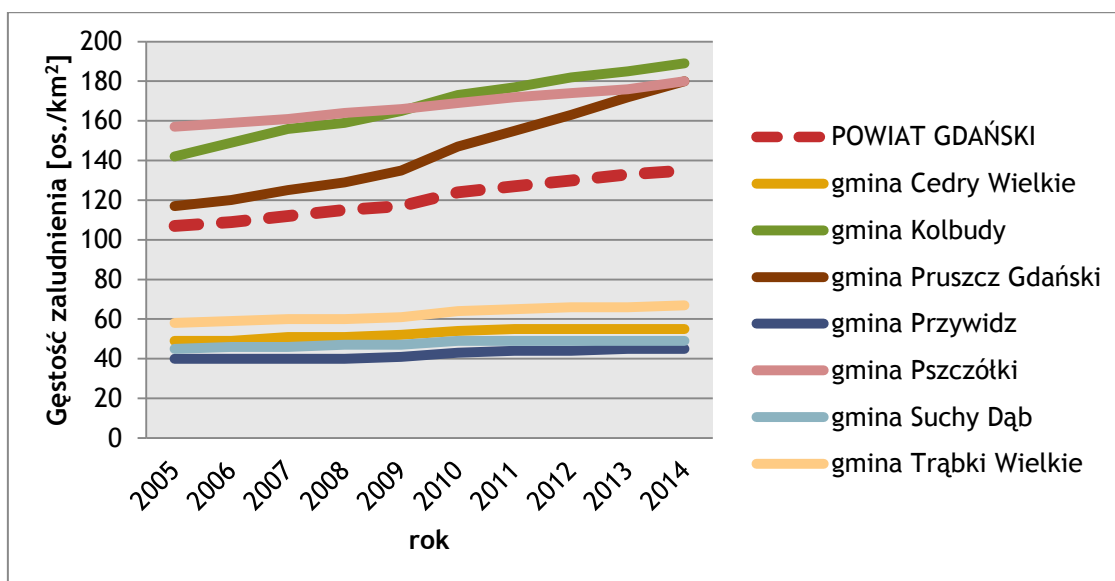
dwuprocentowy wzrost w zeszłym roku zanotowały gminy Kolbudy i Pszczółki. W przypadku wszystkich gmin, z wyjątkiem jedynie gminy Suchy Dąb w 2012 roku, każdego roku przybywało mieszkańców.

Powyższe widoczne jest również w stałym wzroście gęstości zaludnienia na obszarze powiatu. Poniższa tabela i wykres przedstawiają zmianę gęstości zaludnienia gmin powiatu gdańskiego. Na wykresie, ze względu na czytelność, pominięto miasto Pruszcz Gdański.

Tabela 2. Gęstość zaludnienia gmin powiatu gdańskiego w latach 2005, 2010 i 2014

GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA [os./km ²]	2005	2010	2014
miasto Pruszcz Gdański	1445	1681	1774
gmina Cedry Wielkie	49	54	55
gmina Kolbudy	142	173	189
gmina Pruszcz Gdański	117	147	180
gmina Przywiesz	40	43	45
gmina Pszczółki	157	169	180
gmina Suchy Dąb	45	49	49
gmina Trąbki Wielkie	58	64	67
POWIAT GDAŃSKI	107	124	135

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS



Wykres 3. Zmiana gęstości zaludnienia powiatu gdańskiego i gmin wiejskich powiatu w latach 2005-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS

Największy wzrost gęstości zaludnienia w ciągu ostatnich 10 lat zanotowało (niepokazane na wykresie) miasto Pruszcz Gdański, poza nim wyróżniają się trzy gminy, w których gęstość zaludnienia najszybciej rośnie i jest wyższa niż powiatu - są to gminy Kolbudy, Pszczółki i Pruszcz Gdański.

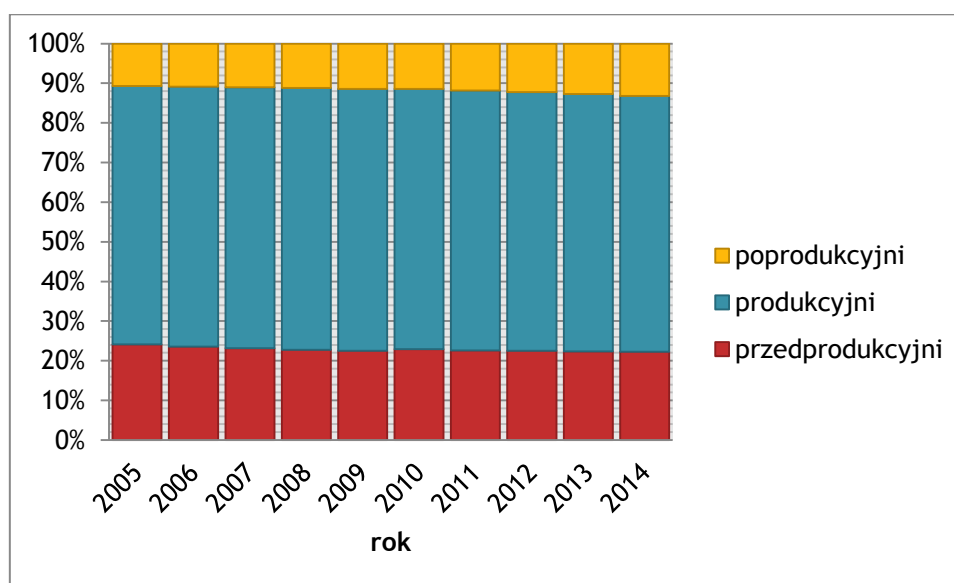
2.2.2. Struktura funkcjonalna ludności

Strukturę funkcjonalną charakteryzuje się poprzez podział na trzy grupy ekonomiczne: przedprodukcyjni, produkcyjni i poprodukcyjni. Poniżej przedstawiono procentowy udział każdej z grup w ludności powiatu w tabeli w latach 2005, 2010 i 2014 oraz na wykresie w latach 2005-2014.

Tabela 3. Struktura funkcjonalna ludności powiatu gdańskiego

	2005	2010	2014
przedprodukcyjni	24,1%	22,9%	22,3%
produkcyjni	65,1%	65,7%	64,5%
poprodukcyjni	10,7%	11,4%	13,2%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS



Wykres 4. Procentowy udział ekonomicznych grup funkcjonalnych w ludności powiatu gdańskiego

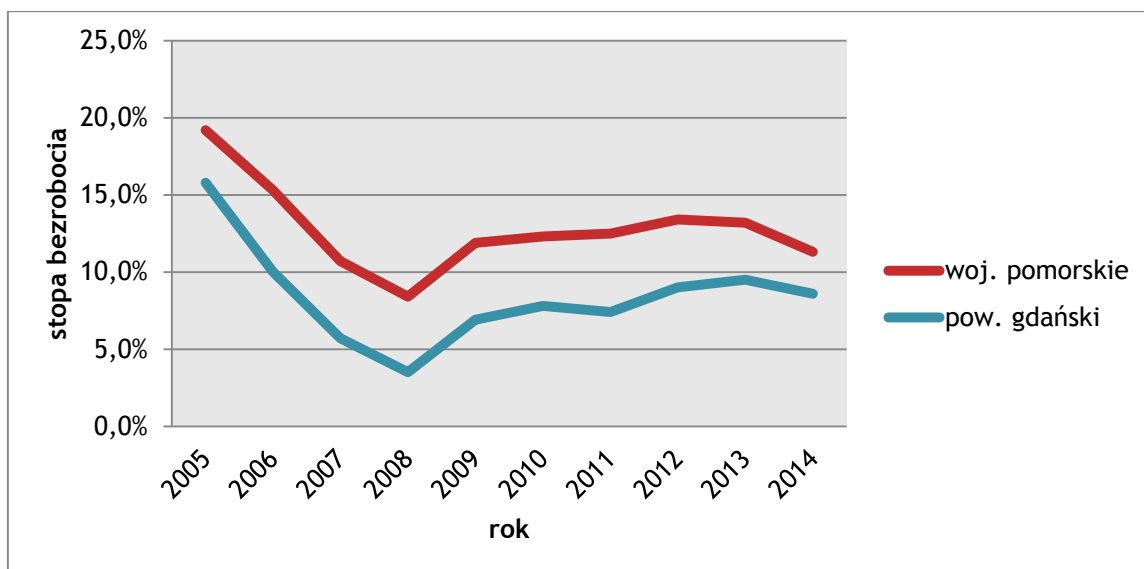
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS

W powyższych danych widoczny jest charakterystyczny dla całej Polski (a także Europy) proces starzenia się społeczeństwa polegający na zmniejszaniu się udziału grup przedprodukcyjnej i produkcyjnej na rzecz grupy poprodukcyjnej. Proces ten jest mało widoczny na wykresie, jednak jego dynamikę pokazuje tabela - wzrost udziału grupy poprodukcyjnej w ciągu ostatnich 10 lat o 2,5 punktu procentowego oznacza zwiększenie się udziału tej grupy aż o 23%. Mimo postępującego zmniejszania się grup przedprodukcyjnej i produkcyjnej powiat gdański charakteryzuje się względnie korzystną sytuacją - przykładowo w całym województwie pomorskim w 2014 udział grupy przedprodukcyjnej wyniósł 19,5%, produkcyjnej - 62,8% a poprodukcyjnej 17,7%, czyli w porównaniu do powiatu odpowiednio (w punktach procentowych) o 2,8 mniej, 1,7 mniej i 4,5 więcej.

2.2.3. Bezrobocie

Powiat gdański charakteryzuje się niską stopą bezrobocia względem województwa pomorskiego i kraju. Według Głównego Urzędu Statystycznego bezrobocie w powiecie

gdańskim w 2014 roku wyniosło 8,6%. W przeciągu ostatnich lat stopa bezrobocia charakteryzowała się dużą zmiennością, nawiązującą do stanu gospodarki polskiej i światowej. Stopa bezrobocia w ostatnich 10 latach w powiecie i województwie została przedstawiona na poniższym wykresie.



Wykres 5. Stopa bezrobocia w powiecie gdańskim i województwie pomorskim

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS

2.2.4. Prognoza

Główny Urząd Statystyczny publikuje prognozy dotyczące liczby oraz struktury funkcjonalnej ludności. Dane te zostały przedstawione w poniższej tabeli.

Tabela 4. Prognoza liczby i struktury funkcjonalnej ludności powiatu gdańskiego

	2015	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050
przedprodukcyjni	22%	22%	21%	20%	19%	18%	18%	18%
produkcyjni	65%	64%	64%	65%	66%	66%	63%	60%
poprodukcyjni	13%	13%	15%	15%	15%	16%	19%	22%
Ludność ogółem	109578	119889	129456	138078	146040	153764	161430	168877

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych banku danych lokalnych GUS

W okresie objętym prognozą przewiduje się dalszy, stabilny wzrost liczby mieszkańców powiatu gdańskiego. Udział grupy poprodukcyjnej będzie nadal rósł, choć bardzo powoli, kosztem grupy przedprodukcyjnej przy stałym udziale grupy produkcyjnej. Przetłamanie i zdecydowany wzrost udziału grupy poprodukcyjnej kosztem produkcyjnej prognozowany jest w odległym horyzoncie czasowym - po 2040 roku.

2.3. Układ drogowy

Na układ drogowy powiatu gdańskiego składają się drogi krajowe (w tym autostrady i drogi ekspresowe), drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Przez obszar objęty planem przebiegają trzy ciągi dróg krajowych:

- A1/S6 - jest to droga o przebiegu południkowym, przecinająca obszar powiatu na dwie mniej więcej równe części, łączy południe Polski i Europy z trójmiejskimi portami, przechodzi w obwodnicę Trójmiasta,;
- droga krajowa nr 91 - równoległa, leżąca kilka kilometrów na wschód od autostrady, przed wybudowaniem autostrady pełniła funkcje drogi międzynarodowej;
- droga krajowa nr 7 i S7 - prowadząca z kierunku Warszawy do Trójmiasta, przebiega równoleżnikowo po północnej stronie powiatu, odcinek drogi ekspresowej stanowi południową obwodnicę Gdańska i przebiega na przemian przez powiat gdański i miasto Gdańsk, na węźle Gdańsk południe wpada w obwodnicę trójmiasta, most przez Wisłę w ciągu drogi krajowej nr 7 stanowi jedyny most na wschodniej granicy powiatu i ostatni przed ujściem Przekopu Wisły.

Drogi wojewódzkie przebiegające przez powiat gdański to (patrząc od zachodu):

- droga nr 221 prowadząca z powiatu kościerskiego, przez gminy Przywidz i Kolbudy do Gdańska;
- droga nr 233 stanowiąca łącznik między drogą nr 221 a drogą nr 226;
- droga nr 226 prowadząca z powiatu kościerskiego po przekątnej powiatu: przez gminę Przywidz, Kolbudy, Pruszcz Gdański, miasto Pruszcz Gdański i ponownie gminę Pruszcz Gdański do skrzyżowania z drogą nr 501 w Przejazdowie;
- droga nr 222 z kierunku powiatu starogardzkiego przez gminę Trąbki Wielkie i gminę Pruszcz Gdański do Gdańska;
- droga nr 227 łącząca gminę Cedry Wielkie z miastem Pruszcz Gdański;
- droga nr 501 przebiegająca po północnym skraju gminy Pruszcz Gdański, stanowiąca jedyne połączenie Wyspy Sobieszewskiej (części Gdańska) z centrum Gdańska.

Układ dróg krajowych i wojewódzkich zwrócony jest przede wszystkim w kierunku Gdańska, uzupełnieniem tej sieci są drogi powiatowe i gminne, które umożliwiają podróże w relacjach powiatowych niezapewnionych przez drogi wyższych kategorii. Dróg powiatowych w powiecie gdańskim jest 51 (z czego 7 w całości znajduje się w mieście Pruszcz Gdański) o łącznej długości 294 km.

2.4. Układ kolejowy

Przez obszar powiatu gdańskiego przebiega jedna linia kolejowa eksploatowana w ruchu pasażerskim - jest to magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana linia nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa - Gdańsk Główny. Linia objęta jest umowami AGC i AGTC, które wyznaczają główne europejskie linie kolejowe. Ponadto, równoległe do linii nr 9 przebiegają linie wykorzystywane w ruchu towarowym: nr 226 Pruszcz Gdański - Gdańsk Port Północny, nr 260 Zajęczkowo Tczewskie - Pruszcz Gdański, nr 265 Zajęczkowo Tczewskie - Pszczółki. W Pruszczu Gdańskim rozpoczyna się również linia kolejowa nr 229 Pruszcz Gdański - Łeba, jednak od lat nie jest ona eksploatowana.

2.5. Podsumowanie

Powiat gdański, a w szczególności północne gminy, stanowią typową „sypialnię” Gdańska. Suburbanizacja jest to zjawisko charakterystyczne - osoby pracujące w mieście poszukują spokojniejszego miejsca do zamieszkania, ale w pobliżu Gdańska. „Rozlewanie się” miasta sprawia, że obszar powiatu w coraz większym stopniu zamieszkuje ludność typowo miejska (choć w samym powiecie jest tylko jedno miasto). Najatrakcyjniejszymi miejscami, z punktu widzenia nowych mieszkańców, są gminy Kolbudy, Pruszcz Gdański i miasto Pruszcz Gdański - bezpośrednio sąsiadujące z Gdańskiem i umożliwiające dogodny dojazd własnym autem bądź komunikacją podmiejską, a także, ze względu na przebieg linii kolejowej i dróg A1 i 91 - gmina Pszczółki.

Charakter powiatu, jako sypialni Gdańska, jest widoczny w każdym aspekcie. Układ drogowy wskazuje Gdańsk jako najistotniejszy ośrodek regionu. Ze względu na duże natężenie ruchu w stronę Gdańska (wynikające nie tylko z potrzeb mieszkańców powiatu, ale przede wszystkim z roli Gdańska jako jednego z najważniejszych miast i największego portu w kraju) główne drogi omijają siedzibę powiatu - Pruszcz Gdański.

Liczba i struktura ludności odbiega od ogólnokrajowych wskaźników: zarówno według danych z lat poprzednich jak i według prognoz z roku na rok przybywa mieszkańców powiatu, a proces starzenia się społeczeństwa postępuje znacznie wolniej, niż w całym kraju.

3. Sieć komunikacyjna

3.1. Obecna sieć komunikacyjna

3.1.1. Powiatowe przewozy pasażerskie

Powiatowe przewozy pasażerskie, zgodnie z ustawą z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym, to „przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego wykonywany w granicach administracyjnych co najmniej dwóch gmin i niewykraczający poza granice jednego powiatu albo w granicach administracyjnych powiatów sąsiadujących, które zawarły stosowne porozumienie lub które utworzyły związek powiatów; inne niż przewozy gminne, wojewódzkie i międzywojewódzkie”. Powiat gdański nie jest członkiem związku powiatów oraz nie posiada porozumień dotyczących linii komunikacyjnych z sąsiednimi powiatami; a także nie organizuje obecnie żadnych przewozów o charakterze użyteczności publicznej (to znaczy nie posiada operatora, który wykonywałby połączenia na zlecenie powiatu gdańskiego). Aktualnie jedynymi powiatowymi przewozami pasażerskimi są te, które wykonują przewoźnicy prywatni posiadający zezwolenie od starosty. Wykaz zezwoleń znajduje się w tabeli poniżej.

Tabela 5. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego

nr zezwoleń	przewoźnik	nazwa linii	orientacyjna liczba kursów w dzień roboczy
1/2013	Usługi transportowe "Ramzes" Dariusz Marszałkowski	Pszczółki - Sobowidz	7
8/2013	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Pruszcz Gdański - Juszkowo	1
9/2012	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Mierzeszyn - Trzepowo	1
9/2013	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Pruszcz Gdański - Żuławka	6
10/2013	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Pruszcz Gdański - Jagatowo	6
12/2013	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Pruszcz Gdański - Łapino	21
7/2013	PKS Gdańsk Sp. z o.o.	Pruszcz Gdański - Jagatowo	14
7/2014	Firma transportowa S.C. Salewski Edward, Salewski Marek	Drzewina - Trąbki Wielkie - Pruszcz Gdański	3

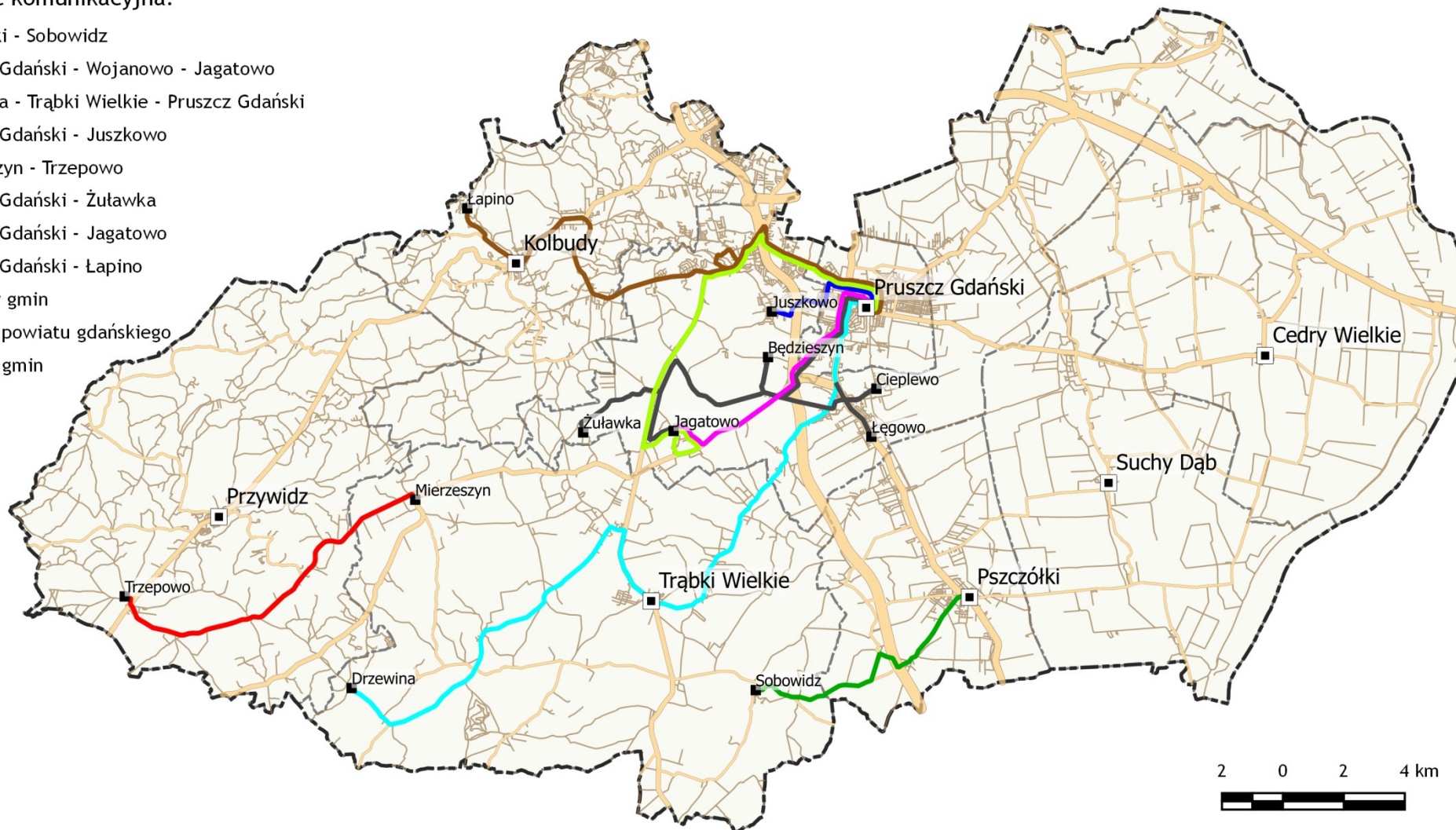
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa powiatowego

Łącznie na ośmiu liniach wykonywanych jest około 59 kursów w dzień roboczy (licząc „tam i z powrotem” jako jeden kurs). Większość linii koncentruje się w Pruszczu Gdańskim, jednak dwie do siedziby powiatu nie dojeżdżają - tj. Pszczółki - Sobowidz i Mierzeszyn - Trzepowo. Żadna z linii powiatowych nie pojawia się we wschodnich gminach powiatu. Przebieg linii, na które zezwolenie wydał Starosta, zostały przedstawione na poniższej mapie.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego

Obecna sieć komunikacyjna:

- Pszczółki - Sobowidz
- Pruszcz Gdański - Wojanowo - Jagatowo
- Drzewina - Trąbki Wielkie - Pruszcz Gdański
- Pruszcz Gdański - Juskowo
- Mierzeszyn - Trzepowo
- Pruszcz Gdański - Żuławka
- Pruszcz Gdański - Jagatowo
- Pruszcz Gdański - Łapino
- Siedziby gmin
- ⬜ Granica powiatu gdańskiego
- ⬜ Granice gmin



Mapa 2. Obecna sieć przewozów powiatowych
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa powiatowego

Znakomitą większość przewozów obsługujących obszar powiatu gdańskiego (w tym przewozy o charakterze użyteczności publicznej) stanowią, opisane w kolejnym rozdziale, przewozy niepowiatowe.

3.1.2. Niepowiatowe przewozy pasażerskie dostępne na obszarze powiatu gdańskiego

Transport drogowy

Niepowiatowy transport autobusowy w powiecie gdańskim składa się z kilku elementów. Pierwszy z nich to komunikacja miejska organizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku. Na podstawie porozumienia z miastem Pruszcz Gdański gdańska komunikacja obsługuje kilkoma liniami (w tym nocną) miasto Pruszcz Gdański. Ponadto autobusy komunikacji miejskiej kursują do gminy Kolbudy i Pruszcz Gdański (także jako przejazd między częściami Gdańska). Dodatkowo gmina Pruszcz Gdański, miasto Pruszcz Gdański i miasto Gdańsk połączone są liniami autobusowymi organizowanymi przez gminę Pruszcz Gdański. Powiat gdański skomunikowany jest licznymi połączeniami komercyjnymi, kursującymi przede wszystkim w obrębie obszaru metropolitalnego: m.in. z Gdańska do Kościerzyny, Tczewa, Sztutowa.

Transport kolejowy

Przez powiat gdański przebiega jedna czynna w ruchu pasażerskim linia kolejowa, dostępna w pięciu punktach: na stacjach Pszczółki i Pruszcz Gdański oraz na przystankach Skowarcz, Różyny i Cieplewo. Po linii kursują pociągi trzech przewoźników pasażerskich: PKP Intercity SA, Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. oraz PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

PKP Intercity SA prowadzi tą linią pociągi wszystkich kategorii (w tym międzynarodowe), jednak tylko pojedyncze kursy dalekobieżne kategorii TLK oraz IC zatrzymują się na stacji Pruszcz Gdański. Najbliższe postoje pociągów niezatrzymujących się w powiecie gdańskim znajdują się na stacjach Gdańsk Główny i Tczew.

Pociągi regionalne i aglomeracyjne prowadzone przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. wykonywane są na zlecenie wojewódzkiego organizatora transportu publicznego - Marszałka województwa pomorskiego. W obecnym rozkładzie jazdy (14.06-31.08.2015) w dzień roboczy kursuje 8 par połączeń SKM obsługujących wszystkie stacje i przystanki powiatu gdańskiego (relacje Tczew - Gdańsk Główny oraz Tczew - Gdynia Cisowa) oraz kolejnych 7 par łączących Trójmiasto jedynie z Pruszczem Gdańskim. Połączenia Regio spółki Przewozy Regionalne funkcjonują na dłuższych trasach: do Gdyni, Helu, Grudziądza, Elbląga, Malborka, Olsztyna, Chojnic i Bydgoszczy. Łącznie w dzień roboczy kursuje 31 par połączeń Regio, z czego część nie zatrzymuje się na przystankach Skowarcz, Różyny i Cieplewo.

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

Zadaniem powiatu gdańskiego jest realizacja przewozów o charakterze powiatowym. Ze względu na bliskość Gdańska przez obręb powiatu przechodzi wiele linii komunikacyjnych, które jednocześnie zaspokajają przewozy o charakterze powiatowym. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego przewiduje kilka linii komunikacyjnych przebiegających przez obszar powiatu gdańskiego, są to:

- Tczew - Gdańsk Główny - Wejherowo (linia kolejowa);
- (Elbląg) - Malbork - Tczew - Gdańsk Główny - Gdynia Główna/Chylonia (linia kolejowa);
- (Bydgoszcz Główna) - Smętowo - Tczew - Gdańsk Główny - Gdynia Główna (linia kolejowa);
- Gdynia Główna/Tczew - Stargard Gdański - Chojnice (linia kolejowa);
- (Grudziądz) - Gardeja - Kwidzyn - Malbork/Gdynia Główna (linia kolejowa);
- (Olsztyn - Iława) - Prabuty - Malbork - Tczew - Gdańsk Główny - Gdynia Główna (linia kolejowa);
- Nowy Dwór Gdański - Cedry Wielkie - Gdańsk (linia autobusowa);
- (Elbląg) - Nowy Dwór Gdański - Gdańsk (linia autobusowa);
- Starogard Gdański - Pruszcz Gdański - Gdańsk (linia autobusowa);
- Bytów/Kościerzyna - Przywidz - Kolbudy - Gdańsk (linia autobusowa);
- Tczew - Krzywe Koło/Cedry Wielkie - Pruszcz Gdański (linia autobusowa);
- Kościerzyna - Nowa Karczma - Pruszcz Gdański (linia autobusowa);
- Tczew - Pruszcz Gdański - Gdańsk (linia autobusowa interwencyjna uruchamiana w przypadku ograniczonych możliwości prowadzenia ruchu po równoległej linii kolejowej).

Wymienione linie zostały pokazane na poniższej mapie.



Mapa 3. Linie komunikacji wojewódzkiej zaplanowane na obszarze powiatu gdańskiego

źródło: opracowanie własne na podstawie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego

Artykuł 11. Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym mówi, że starosta uwzględnia ogłoszony plan transportowy opracowany przez marszałka województwa. Zgodnie z przytoczonym artykułem powiat gdański nie planuje uruchamiania linii o relacjach zaplanowanych przez marszałka. Ponadto część potrzeb przewozowych jest zaspokajana przez przewozy aglomeracyjne, tradycyjnie organizowane przez gminy. Powiat gdański jako organizator publicznego transportu zbiorowego nie będzie dublował i konkurował z liniami organizowanymi przez innych organizatorów.

Bezpośrednie połączenie z miastem powiatowym na podstawie planu wojewódzkiego posiadają siedziby gmin Trąbki Wielkie, Pszczółki, Suchy Dąb i Cedry Wielkie.

Mimo objęcia siecią wojewódzką połączenia bezpośredniego z siedzibą powiatu - miastem Pruszcz Gdański nie będą posiadać siedziby gmin Przywidz i Kolbudy - dlatego powiat gdański planuje uruchomić połączenie: Przywidz - Kolbudy - Pruszcz Gdański.

Druga linia zaplanowana przez powiat to: Trąbki Wielkie - Pszczółki - Suchy Dąb.

Zadaniem tej linii jest skomunikowanie południowych gmin powiatu z węzłem metropolitalnym w Pszczółkach. Planowane linie przedstawione są w poniższej tabeli. W ramach usługi gwarantowanej podano także minimalną liczbę par połączeń, w trakcie bieżącej działalności organizacyjnej w ramach możliwości technicznych i finansowych liczba połączeń może być zwiększana.

Tabela 6. Planowane linie powiatowe

nr linii	przebieg	długość trasy	minimalna liczba par połączeń w		
			dni robocze	soboty	nd i święta
P1	Pruszcz Gdański - Straszyn - Bielkówek - Lubiewo Gdańskie - Kolbudy - Babidół - Czapielsk - Jodłowno - Pomlewo - Przywidz	33 km	10	3	3
P2	Trąbki Wielkie - Gołębiewo Wielkie - Sobowidz - Rębielcz - Pszczółki - Krzywe Koło - Suchy Dąb	25 km	10	3	3

Źródło: opracowanie własne

W przypadku nie uruchomienia połączeń wskazanych w planie wojewódzkim przez Marszałka Województwa Pomorskiego lub nie wystarczającej liczby kursów wynikającej z faktycznego zapotrzebowania na przewozy o charakterze powiatowym Starosta Powiatu Gdańskiego rozważy uruchomienie dodatkowych linii opisanych w punkcie 10.2.1. Mapa przedstawiająca planowane linie znajduje się w rozdziale 13. - część graficzna.

3.3. Węzły przesiadkowe

Na obszarze powiatu gdańskiego zaplanowano dwa węzły przesiadkowe:

- Pruszcz Gdański,
- Pszczółki.

W tych dwóch miejscach będzie dokonywać się fizyczna integracja przewozów różnych gałęzi i różnego zasięgu. Powiatowy transport autobusowy będzie spotykać się z koleją aglomeracyjną i regionalną oraz z autobusową komunikacją miejską (metropolitalną) i regionalną. Węzły te zostały pokazane w części graficznej w rozdziale 13.

4. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych mieszkańców powiatu gdańskiego

Wnikliwa analiza potrzeb transportowych mieszkańców Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego oparta o badania ankietowe dotyczące zachowań transportowych została przeprowadzona jesienią 2014 roku na potrzeby *Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030*. Treść rozdziału 4.2 opiera się o wyniki tych badań zawężone (z zaznaczonymi wyjątkami) do obszaru powiatu gdańskiego.

4.1. Generatory ruchu

Do generatorów ruchu powiatowego zalicza się przede wszystkim urzędy i instytucje publiczne, placówki oświatowe, zakłady pracy, placówki służby zdrowia, obiekty sportowe, rekreacyjne, kulturalne i handlowe. Na obszarze powiatu gdańskiego znajduje się niewiele tego typu obiektów.

Duże zakłady pracy znajdują się przede wszystkim w Gdańsku, czasem w bezpośrednim sąsiedztwie powiatu gdańskiego. Dominujące w regionie branże to związane z morzem, petrochemiczna, elektromaszynowa, drzewno-meblarska, spożywcza, turystyczna, logistyczna. Najbliższe podstrefy Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej znajdują się w Gdańsku i Tczewie. W samym powiecie gdańskim na koniec 2013 roku zarejestrowanych było 2 793 podmiotów gospodarczych (w tym 2 546 prywatnych), czyli 27,1 podmiotów na 1 000 mieszkańców - jest to wartość dwukrotnie niższa niż dla Trójmiasta.

Istotne generatory ruchu zostały ujęte w poniższej tabeli.

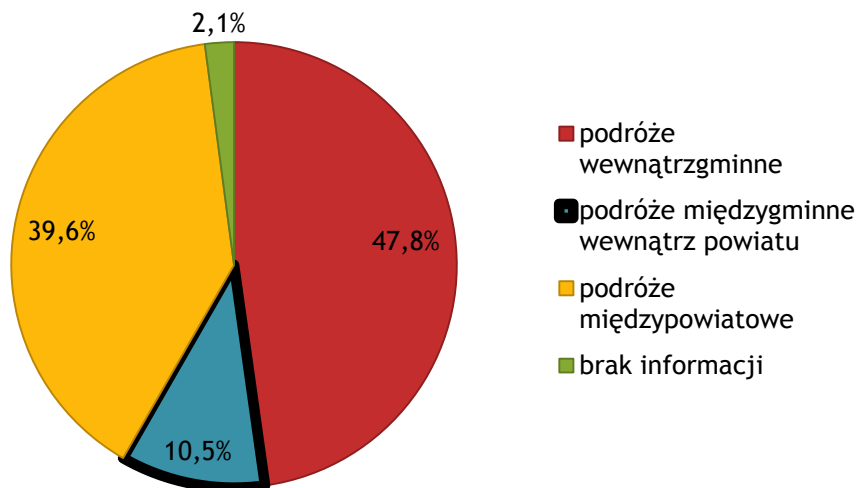
Tabela 7. Główne generatory ruchu w powiecie gdańskim

kategoria	nazwa placówki	adres
Urzędy i instytucje	Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim	ul. Wojska Polskiego 16 83-000 Pruszcz Gdański
Urzędy i instytucje	Urząd Skarbowy w Pruszczu Gdańskim	ul. I. Łukasiewicza 2 83-000 Pruszcz Gdański
Urzędy i instytucje	ZUS Inspektorat w Pruszczu Gdańskim	ul. Wita Stwosza 7 83-000 Pruszcz Gdański
Urzędy i instytucje	Powiatowe Centrum Pomocy Rodzinie	ul. Wojska Polskiego 16 83-000 Pruszcz Gdański
Służba zdrowia	Samodzielne Publiczne Pogotowie Ratunkowe w Pruszczu Gdańskim	ul. Wojska Polskiego 16 83-000 Pruszcz Gdański
Oświata	Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1 w Pruszczu Gdańskim	ul. Niemcewicza 1 83-000 Pruszcz Gdański
Oświata	Zespół Szkół Ogrodniczych i Ogólnokształcących	ul. Wojska Polskiego 4 83-000 Pruszcz Gdański
Oświata	Zespół Szkół Rolniczych Centrum Kształcenia Praktycznego w Rusocinie	ul. Rataja 1 83-031 Łęgowo

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych starostwa powiatowego

4.2. Charakterystyka podróży

Na poniższym wykresie przedstawiono podział podróży mieszkańców powiatu gdańskiego ze względu na zasięg.

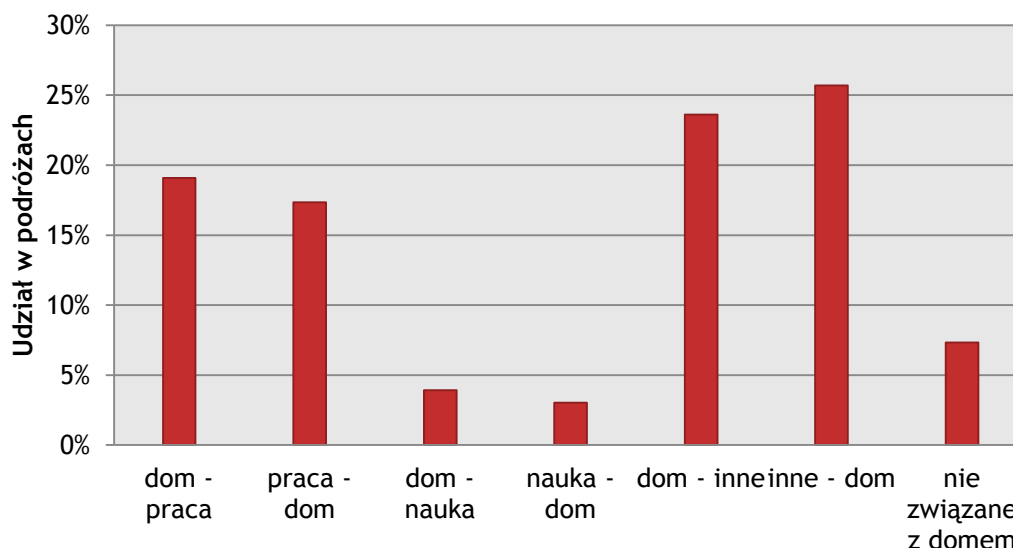


Wykres 6. Podział podróży ze względu na zasięg

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

Najistotniejsze na wykresie zostało zaznaczone czarną ramką: zaledwie 10,5% podróży wykonywanych przez mieszkańców powiatu gdańskiego to podróże o charakterze powiatowym. Blisko połowa to podróże wewnątrzgminne (w tym wewnątrzmiejskie) a niemal 40% to podróże międzypowiatowe (z czego niemal wszystkie zawierają się w obszarze metropolitalnym).

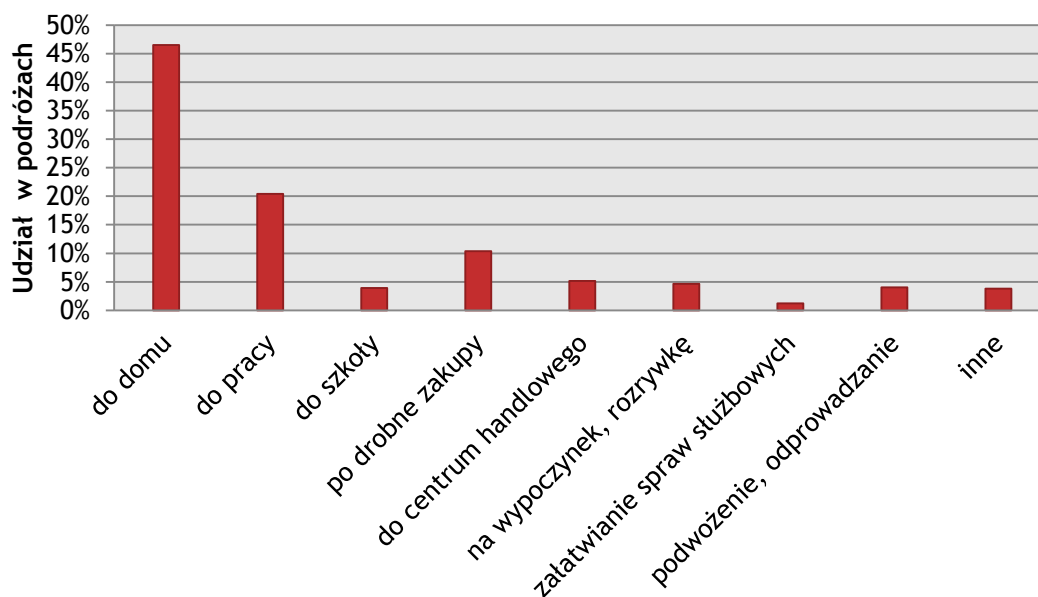
Na kolejnym wykresie przedstawiono podział odbywanych podróży ze względu na motywację - źródło i cel podróży.



Wykres 7. Podział podróży ze względu na motywację

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

Największy udział mają podróże związane z domem i źródłem/celom innym niż praca i nauka. Głównymi motywami tych podróży są zakupy, rozrywka lub wypoczynek i podwożenie/odprowadzanie innych osób, a także sprawy służbowe, wizyty u lekarza i inne. Udział motywacji celu podróży został pokazany na kolejnym wykresie.



Wykres 8. Podział podróży ze względu na motywację celu

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

W ujęciu zbiorczym dla całego obszaru Gdańskiego obszaru metropolitalnego przygotowano również zestawienie łączące motywację podróży (źródło - cel) z zasięgiem podróży. Przedstawia to poniższa tabela.

Tabela 8. Motywacja podróży w podziale na zasięg podróży (wiersz = 100%, podstawą procentowania wyniki całego obszaru GOM)

	podróże wewnątrzgminne	podróże międzygminne wewnątrz powiatu	podróże międzypowiatowe	brak informacji
dom - praca	64,6%	7,4%	24,9%	3,1%
praca - dom	64,3%	5,9%	27,1%	2,7%
dom - nauka	69,3%	9,1%	18,4%	3,3%
nauka - dom	68,9%	10,0%	19,2%	1,9%
dom - inne	75,7%	5,3%	14,5%	4,5%
inne dom	74,8%	6,1%	14,3%	4,8%
nie związane z domem	67,6%	5,7%	16,8%	9,8%

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

Największy odsetek (blisko jedna dziesiąta) podróży powiatowych wśród motywacji podróży stanowią te związane z miejscem nauki. Wynika to z podziału odpowiedzialności za poszczególne etapy edukacji między szczeble administracyjne - za szkoły średnie odpowiada powiat. Podróże łączące miejsce zamieszkania z miejscem pracy najczęściej mieszczą się w ramach gminy/miasta lub wykraczają poza powiat.

Na kolejnym wykresie przedstawiono udział podróży ze względu na godzinę rozpoczęcia podróży.



Wykres 9. Podział podróży ze względu na godzinę rozpoczęcia

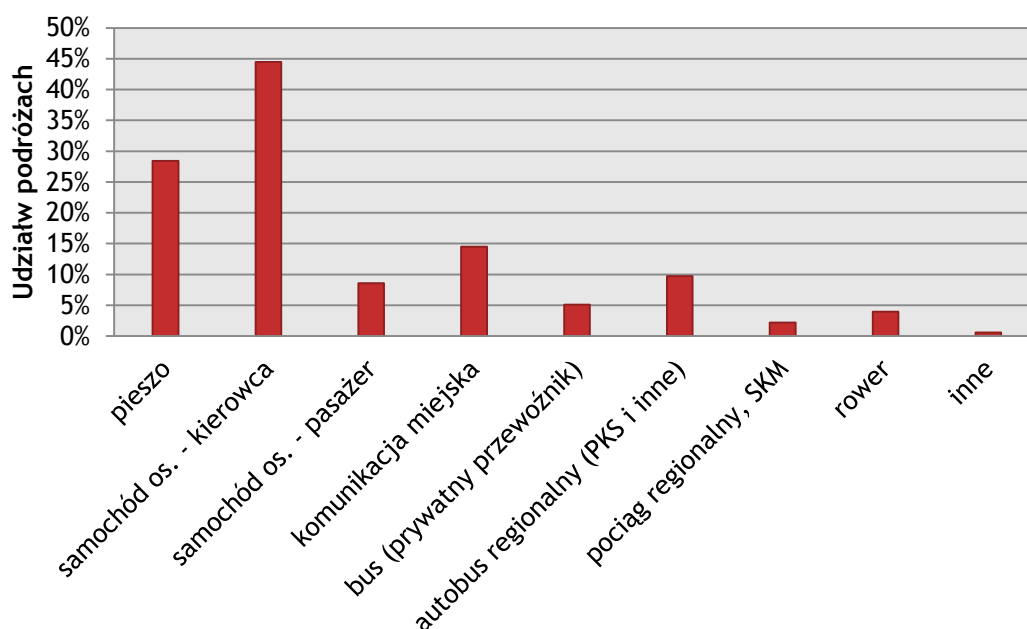
Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

Na wykresie widoczne są charakterystyczne przedziały czasowe wykonywanych podróży. Najwięcej podróży rozpoczyna się w porannym szczycie komunikacyjnym -

między godziną 5 a 9 z apogeum między 7 a 8. Druga zwyżka, jednak równomierniej rozłożona, to popołudniowy szczyt komunikacyjny - od godziny 14 do 18. Poza tym wyróżnia się międzyszczyt charakteryzujący się mniejszą liczbą podróży niż szczyty przewozowe, okres wieczorny od 18 do 23, kiedy liczba podróży równomiernie spada prawie do zera oraz okres nocny cechujący się niemal brakiem ruchu.

Według przytaczanych badań 10,8% mieszkańców nie odbyło żadnej podróży w dniu objętym badaniem. Odbycie jednej podróży zadeklarowało poniżej jednego procenta, największą grupę stanowią osoby, które odbyły 2 podróże - 72,3%. 3 i 4 podróże zadeklarowało odpowiednio 7,3 i 6,6%, a 5 lub więcej - 2,3%. Średnia liczba odbytych przez mieszkańca podróży wynosi 2,06, co jest najniższym wskaźnikiem wśród powiatów Gdańskiego obszaru metropolitalnego. Głównymi przyczynami braku podróży w ciągu dnia są brak potrzeby (59,4%) i choroba (34,0%).

Na ostatnim wykresie przedstawiono udział poszczególnych środków transportu w podróżach mieszkańców powiatu gdańskiego. Suma przekracza 100%, ponieważ w ramach jednej podróży może być wykorzystany więcej niż jeden środek transportu.



Wykres 10. Udział środków transportu w podróżach

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

Pokazana charakterystyka dotyczy wszystkich podróży wykonywanych przez mieszkańców powiatu (w tym wewnątrzgminnych i wewnątrzmijskich - także wewnątrz np. Gdańska, stąd duży udział komunikacji miejskiej). Rozpatrując podróże powiatowe udział podróży pieszych i rowerowych (jako samodzielnych) można praktycznie pominąć. Najistotniejszym elementem powyższego wykresu jest stosunek podróży odbywanych transportem indywidualnym (samochodami) do podróży odbywanych komunikacją zbiorową i przewaga tych pierwszych.

4.3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych - podsumowanie

Potrzeby przewozowe nie występują samodzielnie, a jako potrzeby wtórne - wynikająca z konieczności dojechania miejsca pracy, nauki, ośrodka zdrowia czy wypoczynku. W przypadku mieszkańców powiatu gdańskiego potrzeby te są mocno powiązane z największym ośrodkiem regionu - Gdańskiem. Jest to naturalną konsekwencją suburbanizacji i tworzenia się tzw. sypialni miast. Mieszkańcy nowoosiedlający się przede wszystkim w mieście Pruszcz Gdański i gminach Pruszcz Gdański i Kolbudy są silnie powiązani z Gdańskiem i tam pracują. Gdańsk stanowi też silnie oddziałujący ośrodek naukowy - liczne uczelnie przyciągają absolwentów szkół średnich, a bliskość i bezpośredniość połączeń gmin powiatu gdańskiego pozwala na codzienne dojazdy studentów.

Udział podróży powiatowych w ramach podróży do pracy jest niewielki. Mimo oddziaływania Gdańska największą grupę wciąż stanowią pracujący w gminie zamieszkania. Podróże powiatowe związane z nauką dotyczą jedynie szkolnictwa średniego - edukacja podstawowa jest zadaniem gminnym a uczelnie wyższe znajdują się w Gdańsku. Sprawy urzędowo-administracyjne generują ruch powiatowy (Starostwo Powiatowe oraz Urząd Skarbowy znajdują się w Pruszczu gdańskim), jednak niektóre instytucje nominalnie związane z powiatem znajdują się w Gdańsku - np. Powiatowy Urząd Pracy, szpital.

Atrakcyjność powiatu gdańskiego wynikająca z bliskości Gdańska, przebiegu linii kolejowej, rozwiniętej sieci drogowej, w tym autostrad i dróg ekspresowych i perspektywy dalszych inwestycji (np. obwodnicy metropolitalnej) jest i będzie przyczyną napływu ludności miejskiej, pokazanego w punkcie 2.2.4. Proces ten będzie pogłębiał dysproporcje między popytem na transport powiatowy a transport aglomeracyjny - na korzyść tego drugiego. W powiecie gdańskim nie wystąpią funkcje centrotwórcze generujące ruch porównywalny z ruchem zewnętrznym. Konsekwencją tego będzie utrzymujący się na niewielkim poziomie popyt na przewozy o charakterze powiatowym. Potrzeby te będą przede wszystkim związane z generatorami ruchu w Pruszczu Gdańskim - szkołami i urzędami. Zapotrzebowanie będzie zaspokajane po części przez przewozy zaplanowane przez Marszałka Województwa Pomorskiego, w pozostałych przypadkach zostały zaplanowane przez Starostę Powiatu Gdańskiego, co zostało opisane w rozdziale 3.2.

5. Przewidywane finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania

Obecnie powiat gdański jako jednostka samorządu terytorialnego nie finansuje usług przewozowych. Usługi publicznego transportu zbiorowego są realizowane przez przedsiębiorców prywatnych, działających na zasadach komercyjnych, uprawnionych do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie stosownych zezwoleń. Refundacja biletów ulgowych sprzedawanych przez tych przewoźników odbywa się ze środków marszałkowskich.

Powiat gdański będzie finansował własne usługi przewozowe w przypadku, gdy rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, finansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie mogło polegać na:

- pobieraniu przez operatora, któremu powiat gdański powierzy (w drodze przetargu lub bezprzetargowo) świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio przez sam powiat gdański opłat w związku z realizacją usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego za sprzedaż biletów,
- przekazaniu operatorowi tzw. rekompensaty (wynagrodzenia) z tytułu:
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem ustawowych uprawnień do ulgowych przejazdów publicznym transportem zbiorowym,
 - utraconych przychodów w związku ze stosowaniem uprawnień do ulgowych przejazdów w publicznym transporcie zbiorowym ustanowionych na obszarze właściwości powiatu gdańskiego, o ile zostały ustanowione,
 - poniesionych kosztów w związku ze świadczeniem przez operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego,
- udostępnianiu operatorowi przez powiat gdański środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Źródłem finansowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej mogą być w szczególności:

- środki własne jednostki samorządu terytorialnego będącej organizatorem, w tym przypadku powiatu gdańskiego,
- środki z budżetu państwa.

5.2. Rentowność linii komunikacyjnych

Powiat gdański nie posiada w swoich zasobach wyników finansowych prywatnych przedsiębiorców realizujących usługi przewozowe na obszarze powiatu. Szacuje się jednak, że rentowność linii komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźników

komercyjnych w powiatowych przewozach pasażerskich jest dodatnia. Przewoźnicy, realizując usługi przewozowe, kierują się głównie aspektami ekonomicznymi prowadzonej działalności celem osiągnięcia dodatnich wyników swojej aktywności.

Najbardziej rentowne są połączenia realizowane w czasie szczytów komunikacyjnych (porannego i popołudniowego), ponieważ wtedy występują największe napelnienia pojazdów i tym samym pojawia się największa sprzedaż biletów. Mieszkańcy powiatu gdańskiego dojeżdżają wtedy do szkół i do pracy.

Połączenia realizowane w trakcie trwania międzyszczytu cechują się znacznie niższym popytem w porównaniu z okresem szczytu komunikacyjnego, a kursy przewidziane do realizacji w tej porze dnia są na granicy rentowności. Przewoźnicy obsługują te połączenia także ze względów społecznych oraz aby móc korzystać z tzw. efektu skali występującego przy obsłudze sieci komunikacyjnej umożliwiającej realizację podróży w wielu kierunkach i w różnych porach dnia.

Zyski netto w branży przewozów komercyjnych pojawiają się w długofalowej perspektywie (nierzadko 10-letniej). Najczęściej są to zyski netto mieszczące się w przedziale od 3% do 6%, kalkulowane w zależności od poczynionych nakładów początkowych, jak i kosztów bieżącej działalności przewozowej. Należy zaznaczyć, że koszty prowadzonej działalności w branży transportu zbiorowego są znaczące, a składa się na nie przede wszystkim koszt zakupu paliwa, wynagrodzenia kierowców i pracowników administracyjnych oraz utrzymanie (naprawy, remonty i modernizacje) taboru, a także inne koszty, takie jak np. obsługa finansowa zaciągniętych zobowiązań (kredyt, leasing, in.), ogólne koszty zarządu czy amortyzacja.

Mając na uwadze powyższe planuje się, iż planowana sieć przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie siecią rentowną dla operatorów.

6. Preferencje dotyczące wyboru środków transportu

W ramach badań przeprowadzonych na potrzeby *Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030* (por. rozdział 4.) zadano również pytania dotyczące preferencji. Treść niniejszego rozdziału opiera się o wyniki tych badań (chyba, że wskazano inaczej).

6.1. Posiadanie samochodu i prawa jazdy

Wśród pełnoletnich osób objętych badaniem 63,0% zadeklarowało posiadanie prawa jazdy a 31,2% zadeklarowało nieposiadanie prawa jazdy (5,8% odmówiło odpowiedzi). Liczbę samochodów osobowych w gospodarstwie domowym pokazano na poniższym wykresie.

Tabela 9. Liczba samochodów osobowych w gospodarstwach domowych



Źródło: opracowanie własne na podstawie *Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030*

34,7% gospodarstw domowych nie posiada samochodu osobowego, w pozostałych gospodarstwach jest samochód, przy czym w blisko 45% ogółu jest to jeden pojazd, w 17% są to dwa pojazdy, 3 i więcej samochodów posiadają 4,4% gospodarstwa domowe. Średnio na jedno gospodarstwo domowe w powiecie gdańskim przypada 0,94 samochodu osobowego. Wartość ta wykazuje korelację do liczby osób w gospodarstwie, relacje te (w ujęciu dla całego obszaru metropolitalnego) pokazano w poniższej tabeli.

Tabela 10. Średnia liczba samochodów osobowych w gospodarstwie domowym w zależności od liczby osób w gospodarstwie domowym

Liczba osób w gospodarstwie domowym	Średnia liczba samochodów osobowych w gospodarstwie domowym
1 osoba	0,50
2 osoby	0,72
3 osoby	1,06
4 osoby	1,20
5 lub więcej osób	1,29

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

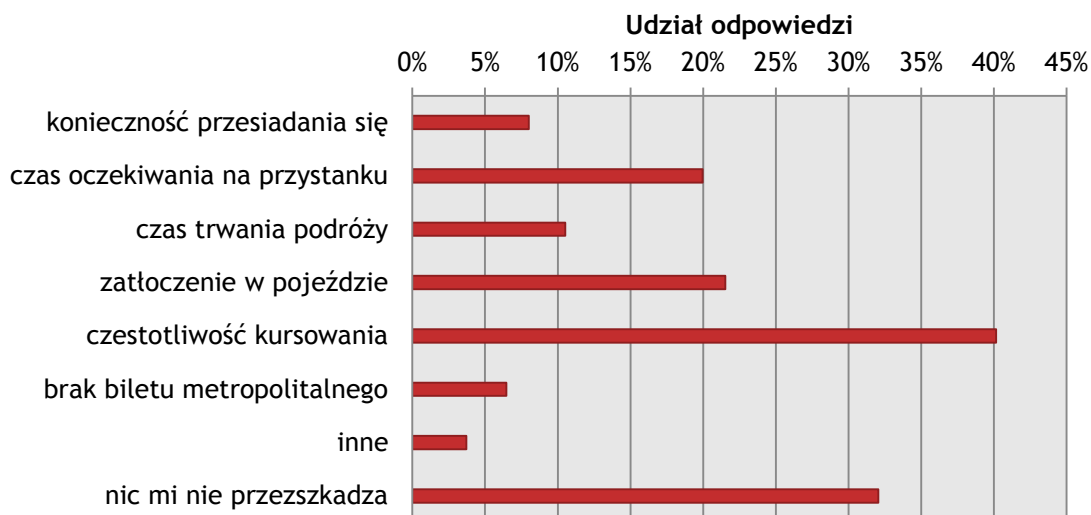
Według danych Głównego Urzędu Statystycznego współczynnik motoryzacji, czyli liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców, w 2013 roku wyniósł 552.

6.2. Łączenie komunikacji indywidualnej i zbiorowej

Łączenie komunikacji indywidualnej i zbiorowej polega na realizacji części podróży pojazdem prywatnym (samochodem jako kierowca lub pasażer, motorem, rowerem) a części komunikacją zbiorową. W powiecie gdańskim takie połączenie w drodze do miejsca pracy lub nauki zadeklarowało 5,1% respondentów. Jest to wynik niższy niż w większości powiatów obszaru metropolitalnego. Wśród tych osób 51% do komunikacji zbiorowej dojeżdżało samochodem jako kierowca, 46,4% samochodem jako pasażer a 2,7% rowerem.

6.3. Pożądane cechy komunikacji zbiorowej

Podróżowanie środkami komunikacji zbiorowej często wiąże się z pewnymi niedogodnościami. Ankietowani zostali poproszeni o wskazanie, co przeszkadza w podróżowaniu środkami transportu zbiorowego. Jest to pytanie odwrotne do pożądanych cech, przez co w prosty sposób można wskazać preferencje podróżnych. Poniższy wykres przedstawia odpowiedzi na opisywane pytanie, pod uwagę wzięto odpowiedzi tylko tych respondentów, którzy korzystają z komunikacji zbiorowej. Można było udzielić do 3 odpowiedzi, stąd suma odpowiedzi przekracza 100%.



Wykres 11. Rozkład odpowiedzi na pytanie "co przeszkadza w podróżowaniu środkami transportu zbiorowego?"

Źródło: opracowanie własne na podstawie Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030

Około 40% jako najbardziej negatywny aspekt korzystania z komunikacji zbiorowej wskazało częstotliwość kursowania pojazdów, po około 20% uzyskały odpowiedzi „zatłoczenie w pojeździe” i mocno powiązany z częstotliwością „czas oczekiwania na przystanku”. Na dalszych miejscach znalazły się czas podróży - około 10%, konieczność przesiadki - ok. 8% i brak biletu metropolitalnego - ok. 6%. Ponad 30% odpowiedziało, że nic im nie przeszkadza w korzystaniu z komunikacji zbiorowej. Warto w tym miejscu zauważyć aspekt informacji pasażerskiej - wg innego pytania aż 44,1% ankietowanych zadeklarowało korzystanie (przynajmniej od czasu do czasu) z dostępnych w Internecie wyszukiwarek połączeń. Jest to najwyższy wynik wśród powiatów obszaru metropolitalnego.

6.4. Podsumowanie

Preferencje dotyczące wyboru środka transportu powiązane są z możliwościami i przyzwyczajeniami mieszkańców. W powszechnej świadomości jako najwygodniejszy środek transportu uznaje się samochód osobowy, którym można dojechać bezpośrednio, zwykle niemal od drzwi do drzwi. Reguła ta bywa zaburzona w dużych miastach (strefy ograniczonego ruchu bądź wyłączone z ruchu), jednak w przypadku podróży powiatowych większe ograniczenia raczej nie występują. W powiecie gdańskim 63% pełnoletnich mieszkańców posiada prawo jazdy a 65% gospodarstw domowych posiada samochód - oni decydując się na podróż najczęściej będą wybierali swoje auto. Zgodnie z polityką zrównoważonego transportu obszary o rozproszonym zaludnieniu oraz mało popularne kierunki w dużej mierze mogą być zaspokajane transportem indywidualnym. Korzystnym, z punktu widzenia całego systemu transportowego, jest zjawisko łączenia komunikacji indywidualnej ze zbiorową. W takim wypadku główne ciągi komunikacyjne obsługiwane są komunikacją zbiorową (charakteryzującą się znaczną przepustowością), a zasięg przystanków

zwiększony jest dzięki komunikacji indywidualnej. Rozwiązanie to nie zdobyło dużej popularności w powiecie gdańskim (5,1% ogółu podróży to jeden z niższych wskaźników wśród powiatów obszaru metropolitalnego), w pewnym stopniu może to być spowodowane względnie gęstą siecią i dużą dostępnością komunikacji zbiorowej.

Z odpowiedzi pokazanych w podrozdziale 6.3 płyną wnioski dotyczące postulatów transportowych. Wśród trzech najbardziej negatywnych elementów komunikacji zbiorowej dwa są ze sobą silnie związane - częstotliwość kursowania i czas oczekiwania. Pokazuje to, że jednym z najistotniejszych czynników jest czas, a precyzyjniej minimalizacja czasu zmarnowanego. Oczekiwanie na przesiadkę czy w ogóle na rozpoczęcie podróży (wynikające z niskiej częstotliwości kursowania) powoduje trudną do zagospodarowania stratę czasu. Paradoksalnie czas trwania podróży jako negatywny aspekt podróży komunikacją zbiorową został wskazany jedynie przez około 10% podróżnych, jednak można to wytłumaczyć kilkoma czynnikami. Podróże aglomeracyjne zasadniczo nie są podróżami krótkimi a w obszarze metropolitalnym, którego częścią jest powiat gdański, udział takich podróży jest duży. Mieszkańcy powiatu albo są od dawna przyzwyczajeni do poświęcania czasu na dojazdy, albo w ostatnim czasie świadomie zdecydowali się na tę niedogodność wybierając powiat gdański jako miejsce zamieszkania. Ponadto w niektórych relacjach czas podróży komunikacją zbiorową jest atrakcyjniejszy niż prywatnym samochodem - dotyczy to przede wszystkim połączeń kolejowych. Z tych samych względów niewielkiemu odsetkowi podróżnych przeszkadza konieczność przesiadki. Jako istotny postulat (na podstawie odpowiedzi „zatłoczenie w pojazdach”) należy wskazać komfort podróży. Dostęp do miejsca siedzącego pozwala nie tylko przyjemniej spędzić podróż, ale również czynnie wykorzystać czas podróży, np. na czytanie książki.

Jako bardzo zadowalający wynik można przyjąć, że ponad 30% podróżnych nic nie przeszkadza w podróżowaniu komunikacją zbiorową.

7. Zasady organizacji rynku przewozów

7.1. Powiat gdański jako organizator publicznego transportu zbiorowego

Przepisy prawa zawarte w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym stanowią, iż organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze.

Na obszarze powiatu gdańskiego organizatorem jest powiat, a wynikające z tego zadania wykonuje starosta. Organizator zarządza przewozami pasażerskimi obejmującymi co najmniej dwie gminy, ale niewykraczającymi poza granice powiatu.

Ustawodawca nakłada na organizatora obowiązek:

- planowania rozwoju transportu,
- organizowania publicznego transportu zbiorowego,
- zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

Funkcja organizatora może zostać przekazana związkowi międzypowiatowemu. Wówczas obszarem działań staje się obszar tych powiatów, dla których organizowana jest wspólna sieć komunikacyjna.

7.2. Przewidywany tryb wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, operator publicznego transportu zbiorowego jest to samorządowy zakład budżetowy lub przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej, który zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach określonych w umowie.

W przypadku, gdy powiat gdański rozpocznie organizowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, że operator publicznego transportu zbiorowego będzie wybierany w jednym z następujących trybów zgodnych z przepisami, tj.:

- w trybie przetargu nieograniczonego zgodnego z ustawą z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.),
- w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w trybie bezpośredniego zawarcia umowy z operatorem zgodnie z art. 22 ust. 1 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, tj.:
 - świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli 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,

- o świadczenie usług zostanie powierzone bezprzetargowo, jeśli wystąpi zakłócenie w świadczeniu usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego lub bezpośrednio 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.

Umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zostanie zawarta na czas oznaczony, jednak nie dłuższy niż 10 lat. Wymagania techniczne i użytkowe dotyczące taboru (będące elementem specyfikacji istotnych warunków zamówienia), którym musi dysponować operator, będą uzasadnione faktycznymi potrzebami i współczesnymi standardami w tym zakresie, jak również możliwościami finansowymi powiatu.

Mając na uwadze powyższe oraz przy uwzględnieniu planowanej sieci przewozów o charakterze użyteczności publicznej planuje się, iż preferowanym trybem będzie tryb koncesyjny, niezależnie od formy zawarcia umowy, tj.:

- w przypadku, gdy operator będzie wybierany w trybie w trybie określonym ustawą z dnia 9 stycznia 2009 r. o koncesji na roboty budowlane lub usługi (Dz. U. z 2009 r. Nr 19, poz. 101, z późn. zm.),
- w przypadku, gdy operatora będzie wybierany w trybie bezpośredniego zawarcia umowy, umowa także będzie mieć charakter umowy koncesji.

Powyższe pozwoli w optymalny sposób wykorzystać zasoby finansowe organizatora uwzględniając rentowność poszczególnych linii lub całej sieci określonej w pkt. 3.2. niniejszego planu.

7.3. Przystanki komunikacyjne i dworce, których właścicielem lub zarządzającym jest powiat gdański

Na podstawie przepisów zawartych w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, zadaniem organizatora publicznego transportu zbiorowego jest określenie przystanków komunikacyjnych i dworców, których właścicielem lub zarządzającym jest jednostka samorządu terytorialnego, udostępnianie przystanków komunikacyjnych dla przewoźników oraz określenie warunków i zasad korzystania z tej infrastruktury.

Zgodnie z art. 2 ust. 13 ustawy prawo o ruchu drogowym za przystanek autobusowy uważa się miejsce zatrzymywania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi, czyli znakiem D-15 „przystanek autobusowy”. Ponadto ustawa o publicznym transporcie zbiorowym wskazuje, że na obszarze przystanku umieszcza się informacje w szczególności dotyczące godzin odjazdów środków transportu.

Określenie przystanków komunikacyjnych i dworców oraz warunków i zasad korzystania, o których mowa w art. 15 ust. 1 pkt 6 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, następuje w drodze uchwały podjętej przez właściwy organ danej jednostki samorządu terytorialnego.

Ważnym elementem zarządzania i organizowania publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu gdańskiego jest prowadzenie wspólnej i spójnej polityki zarządzania przystankami. Obecnie przystanki na obszarze powiatu są zarządzane przez gminy, powiat gdański nie zarządza żadnym przystankiem.

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

8.1. Informacje ogólne

Standard i jakość usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej musi odpowiadać oczekiwaniom i potrzebom mieszkańców obszaru objętego planem transportowym oraz możliwościom finansowym jednostki samorządowej. Atrakcyjna jakościowo oferta przewozowa jest jednym z elementów wpływających na popyt na usługi transportu zbiorowego, a pośrednio także na jakość i standard życia mieszkańców.

Poprawa jakości i podniesienie standardu usług przewozowych jest związane głównie z realizacją postulatów transportowych, jakie wysuwają sami mieszkańcy. Są to pasażerowie - użytkownicy przekonani do transportu zbiorowego, jak i potencjalni użytkownicy tej formy transportu, którzy dotychczas korzystali z własnych, indywidualnych pojazdów. Tabela poniżej przedstawia przykładowe postulaty transportowe i sposób ich realizacji.

Tabela 11. Postulaty transportowe i sposób ich realizacji

Postulat transportowy	Sposób realizacji
bezpośredniość	Dostosowanie układu sieci komunikacyjnej do najczęściej występujących relacji w podróżach.
częstotliwość	Dostosowanie odstępów czasu między kolejnymi odjazdami autobusów do rzeczywistych potrzeb.
dostępność	Minimalizowanie odległości koniecznych do pokonania w drodze z/do przystanku poprzez budowę nowych przystanków lub zatrzymywanie autobusów powiatowej komunikacji pasażerskiej na dodatkowych przystankach np. na żądanie.
niezawodność	Zminimalizowanie wskaźnika zawodności taboru poprzez wymianę wysłużonych pojazdów na nieawaryjne.
koszt	Dostosowanie opłat taryfowych dostosowanych do realnych potrzeb i możliwości pasażerów, uwzględniając rzeczywiste koszty funkcjonowania publicznej komunikacji zbiorowej oraz możliwości finansowe organizatora.
prędkość	Dążenie do uzyskania czasów przejazdów konkurencyjnych dla komunikacji indywidualnej.
punktualność	Dostosowanie rozkładów jazdy do realnych czasów przejazdu, ograniczenie liczby odjazdów przed czasem i po czasie.
wygoda	Poprawianie standardu podróżowania i oczekiwania na podróż.

Źródło: opracowanie własne

Najważniejsze postulaty transportowe z punktu widzenia mieszkańców powiatu gdańskiego zostały opisane w rozdziale 6.

Planując ciągłe podwyższanie standardu i jakości usług przewozowych w powiatowych przewozach pasażerskich na terenie powiatu należy pamiętać i uwzględniać również:

- ochronę środowiska naturalnego,
- zwiększanie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego.

8.2. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych aspektów związanych z ochroną środowiska naturalnego

Transport, a w szczególności transport drogowy, ma negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Jest źródłem zanieczyszczenia powietrza oraz źródłem emisji hałasu. Aby ograniczyć presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne, konieczne jest podejmowanie działań mających pozytywny wpływ na zmniejszenie poziomu zanieczyszczenia środowiska i ograniczenie hałasu.

Kluczowe znaczenie ma między innymi proces modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej (liniowej i punktowej) tak, aby odpowiadała ona unijnym oraz krajowym standardom oraz wymogom ekologicznym.

Na presję, jaką transport drogowy wywiera na środowisko naturalne wpływ ma także standard taboru. Europejskie standardy emisji spalin (tzw. norma EURO) regulują dopuszczalne normy emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych na terenie Unii Europejskiej. Standardy te zostały opracowane w serii Dyrektyw Europejskich, które sukcesywnie zwiększały swoją restrykcyjność. Regulują one emisję szkodliwych substancji, takich jak:

- tlenek azotu (NO_x),
- węglowodór (HC),
- tlenek węgla (CO),
- cząstki stałe.

Obecnie najwyższą normą jest norma EURO 6, która stała się standardem i każda jednostka taboru wyprodukowana po 1 stycznia 2014 roku musi spełniać tę normę.

Problem dopuszczalnej emisji spalin na wybranych obszarach, w szczególności w wyodrębnionych strefach ośrodków miejskich, jest coraz częściej przedmiotem regulacji prawnych. Kraje Europy Zachodniej aktywnie działają na rzecz podnoszenia minimalnej normy emisji spalin emitowanych przez silniki autobusów. W tym celu powstają między innymi strefy, do których wjechać mogą wyłącznie pojazdy, również pojazdy realizujące usługi publicznego transportu zbiorowego, posiadające silniki spełniające odpowiednio wysoką normę EURO.

Innymi niż zaostrzenie norm w zakresie emisji spalin proekologicznymi rozwiązaniami mającymi zastosowanie w taborze jest wykorzystywanie udoskonalonych paliw konwencjonalnych oraz niekonwencjonalnych (np. gazu ziemnego, biopaliw) oraz zastosowanie napędów elektrycznych czy hybrydowych.

Powiat gdański, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, w chwili uruchomienia przewozów o charakterze użyteczności publicznej będzie wymagał od operatorów stosowania pojazdów spełniających co najmniej normę EURO 4 (obowiązującą nowe pojazdy w latach 2005-2008), a od 2020 roku EURO 6 (obowiązującą od 2014 roku).

8.3. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego

Na dostęp osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego wpływ ma oferowany standard taboru, w szczególności w zakresie:

- poziomu podłogi, tzn. stosowanie taboru niskowejściowego,
- uwzględnienia w taborze dostosowanego miejsca na wózki inwalidzkie,
- liczby drzwi i ich odpowiedniej szerokości oraz rozmieszczenia,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować numer autobusu i kierunek jego jazdy w momencie pojawienia się pojazdu na przystanku,
- wyposażenia w system informacji dźwiękowej pozwalający osobom ociemniałym i niedowidzącym zidentyfikować w czasie podróży następny przystanek oraz przystanek, na którym autobus się aktualnie znajduje,
- wyposażenia w system informacji wizualnej ułatwiający podróżę osobom niedosłyszącym.

Wszystkie wymienione powyżej rozwiązania wpływają pozytywnie na standard usług w zakresie dostępu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej zdolności ruchowej do publicznego transportu zbiorowego. Ponadto wpływają pozytywnie na ocenę standardu usług przez wszystkie grupy pasażerów publicznego transportu zbiorowego, w szczególności przez osoby w podeszłym wieku, podróżujące z dziećmi lub większym bagażem. Wraz z przewidywanymi zmianami demograficznymi, polegającymi na postępującym procesie starzenia się społeczeństwa, należy spodziewać się wzrostu liczby podróży odbywanych komunikacją zbiorową przez osoby starsze. Osoby te często z racji wieku i stanu zdrowia nie będą mogły podróżować samodzielnie komunikacją indywidualną - dlatego będą wybierać komunikację zbiorową.

Przedstawione powyżej rozwiązania będą brane pod uwagę podczas tworzenia specyfikacji do wyboru operatora publicznego transportu zbiorowego w powiecie gdańskim, zgodnie z opisem w rozdziale 8.5.

8.4. Uwzględnienie w pożądanym standardzie usług przewozowych dostępności podróżnych do infrastruktury przystankowej

Dostępność do infrastruktury przystankowej definiowana jest poprzez całkowity czas potrzebny do dotarcia od miejsca rozpoczęcia podróży (np. domu) do najbliższego przystanku komunikacyjnego. Strefa oddziaływania przystanków transportu

publicznego może być zwiększana poprzez umożliwienie wygodnego pozostawienia pojazdu prywatnego (samochodu lub roweru) i przesiadkę na transport zbiorowy. Kształtowanie dostępności odbywa się także poprzez odpowiednią organizację ruchu (przede wszystkim pieszego) w najbliższej okolicy przystanku.

Powiat gdański nie jest i nie planuje być zarządcą przystanków komunikacyjnych. Po uruchomieniu przewozów o charakterze użyteczności publicznej powiat gdański będzie zabiegał u zarządców przystanków, z których ta komunikacja będzie korzystać, o zapewnienie jak największej dostępności i odpowiedniego komfortu oczekiwania na pojazd.

8.5. Standard wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Poniżej w tabeli zostały określone podstawowe standardy pojazdów wykorzystywanych w publicznym transporcie zbiorowym, które będą wymagane po rozpoczęciu przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Tabela 12. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym

Wyposażenie pojazdu	Pojazdy fabrycznie nowe	Pozostałe używane
aktualny schemat sieci komunikacyjnej organizowanej przez powiat	X	X
boczna tablica kierunkowa - z prawej strony- ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	X
herb lub logo powiatu (organizatora) jednoznacznie identyfikujące pojazdy kursujące na liniach organizowanych przez powiat	X	X
miejsce na wózek inwalidzki	X	
niskie wejście	X	
przednia tablica kierunkowa - elektroniczny wyświetlacz ze wskazanym kierunkiem jazdy	X	
przednia tablica kierunkowa z kierunkiem jazdy (inna niż elektroniczna)		X
przycisk sygnalizujący zamiar opuszczenia pojazdu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim	X	
rampa dla wózków	X	
regulamin przewozów	X	X
taryfa przewozowa	X	X
wyposażenie w system informacji wizualnej i dźwiękowej ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym i ociemniałym	X	

źródło: opracowanie własne

9. Przewidywany sposób organizowania systemu informacji pasażerskiej

System informacji pasażerskiej ma na celu integrowanie i podwyższanie jakości usług transportu zbiorowego. Przygotowany nieodpowiednio sprawia, że transport zbiorowy postrzegany jest jako chaotyczny, trudny do zrozumienia, skomplikowany, niedostępny, nieprzystępny oraz nieprzystosowany do potrzeb pasażerów. Niedostatecznie rozbudowany system informacji dla pasażerów jest przyczyną rezygnacji z odbywania podróży środkami komunikacji zbiorowej już na etapie jej planowania. Stąd też ważne jest, aby system informacji pasażerskiej zawierał kompleksowe i łatwo dostępne informacje dla podróżnych.

Pasażer oczekuje informacji na każdym etapie podróży:

- w momencie wystąpienia potrzeby przewozowej,
- w trakcie oczekiwania na pojazd komunikacji zbiorowej,
- w czasie odbywania podróży środkami transportu zbiorowego.

Aby informacja pasażerska była dostępna na każdym etapie związanym z realizacją procesu polegającego na przemieszczaniu się, treści istotne z punktu widzenia podróżnego należy publikować:

- w pojazdach komunikacji,
- na przystankach,
- w Internecie,
- poprzez aplikacje dedykowane urządzeniom mobilnym, np. smartfonom i tabletom.

W poniższej tabeli przedstawiono kompletny, wielokanałowy system dystrybucji informacji pasażerskiej.

Tabela 13. System informacji pasażerskiej

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
Zintegrowana informacja na przystankach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Rozkłady jazdy na przystankach. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów na wiadach przystankowych. 3) Zastosowanie jednolitego wzoru rozkładów jazdy dla operatorów i przewoźników komunikacji regionalnej korzystających z przystanków publicznego transportu zbiorowego. 4) Schematy sieci komunikacyjnej na tablicach umieszczonych na wiadach. 5) Zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym pojazdu podjeżdżającego na przystanek na terenach miejskich. 6) Informacja o możliwości kontynuowania podróży innym środkiem transportu.
Informacja w pojazdach	<ol style="list-style-type: none"> 1) Zewnętrzne tablice kierunkowe. 2) Informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów. 3) Wewnętrzne tablice prezentujące pełną trasę przejazdu.

Zintegrowana informacja na stronie internetowej powiatu dostępna również w telefonach komórkowych (smartfonach) oraz tabletach

- 1) Informacja o rozkładach jazdy.
- 2) Informacja o opłatach, ulgach, regulaminie przewozów.
- 3) Wyszukiwarka połączeń.
- 4) Mapy i schematy sieci komunikacyjnej.

Źródło: opracowanie własne

Ze względu na dominujący w regionie transport aglomeracyjny, informacja pasażerska dotycząca powiatowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej powinna być zintegrowana z systemem aglomeracyjnym. W przypadku uruchomienia systemu informacji pasażerskiej transportu metropolitalnego (o którym mowa w Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego) powiat gdański będzie dążył do uwzględnienia w tym systemie transportu powiatowego.

10. Kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego

Planowanie transportu publicznego musi być oparte o świadomość znaczenia mobilności komunikacyjnej jako determinanty rozwoju społecznego i gospodarczego regionu oraz o znajomość negatywnych skutków takich jak wypadki komunikacyjne, destrukcyjny wpływ na środowisko naturalne czy kongestię. Zrównoważony rozwój ma na celu zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i przeciwdziałanie wykluczeniu społecznemu w sposób możliwie efektywny, ekonomiczny i ekologiczny.

Jednym z podstawowych kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego na terenie powiatu gdańskiego powinna być dalsza integracja na różnych szczeblach organizatorów. Z jednej strony chodzi o integrację ze szczeblem wojewódzkim (przewozy kolejowe), a z drugiej, z bardziej lokalnym - przewozy wewnątrzgminne. Aspektami integracji powinny być rozkłady jazdy koordynowane w węzłach przesiadkowych, taryfy i bilety (jeden bilet na linii różnych organizatorów, proste i przyjazne taryfy), jednolita informacja o wszystkich podsystemach, ujednoczone standardy wyposażenia i oznakowania pojazdów. Wyznaczone węzły przesiadkowe powinny integrować nie tylko transport poziomu powiatowego, ale także ułatwiać interakcje z pozostałymi poziomami.

Węzeł przesiadkowy należy traktować jako miejsce składające się z funkcjonalnego węzła komunikacyjnego oraz towarzyszących mu obiektów usługowych. Faktycznie już dziś można wskazać na miejsca, gdzie spontanicznie i niejako przypadkowo dochodzi do takiej koncentracji działań. Koncentracja usług i zabudowy w sąsiedztwie węzłów (głównych stacji) przesiadkowych zachęca ludzi do mieszkania w pobliżu transportu zbiorowego i „otwiera” wiele celów podróży dla tego środka transportu. Ponadto stacja przesiadkowa jest istotnym punktem kontaktu pasażera z systemem transportu.

Odpowiednio kształtując informację w węźle, można oddziaływać na podróżnych, wskazywać im zalety określonego sposobu podróżowania, zachęcać do zwiększonego udziału takiej aktywności, oddziaływać na rodzinę i znajomych. Węzły mają ogromny potencjał, aby pomóc przekształcić aglomeracje i wzmocnić lokalne polityki transportowe w kierunku równoważenia systemu transportu. Możliwe jest to tylko w sytuacji udanej integracji zagospodarowania przestrzennego i planowania transportu, obecności zaangażowanych partnerów z sektora prywatnego, zdecydowane działania i wspólną wizję na przyszłość.

10.1. Transport w obszarze metropolitalnym

Rozwój publicznego transportu zbiorowego powiatu gdańskiego będzie silnie powiązany z rozwojem transportu w całym obszarze metropolitalnym. Wynikające z tego kierunki rozwoju to:

- budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą (działania rewitalizacyjne w zakresie istniejącej infrastruktury, a także budowa nowej poprawiającej dostępność i jakość przesiadania się pasażerów, poprawa obsługi węzłów transportem indywidualnym, jak również

uprzywilejowanie i dostosowanie infrastruktury dla transportu zbiorowego na i w najbliższej okolicy węzła) w Pruszczu Gdańskim i Pszczółkach;

- wdrożenie i utrzymanie standardów dla węzłów integracyjnych przyjętych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego dla węzła Pruszcz Gdański;
- wprowadzenie integracji taryfowo-biletowej komunikacji powiatowej z pozostałymi przewozami w obszarze metropolitalnym;
- koordynowanie rozkładów jazdy komunikacji powiatowej z pozostałymi przewozami w obszarze metropolitalnym;
- opracowanie i wdrożenie powiatowego planu bezpieczeństwa transportu zgodnie z założeniami Strategii transportu i mobilności obszaru metropolitalnego do roku 2030.

10.2. Rozwój sieci przewozów powiatowych

10.2.1. Możliwe zmiany wynikające ze współpracy z województwem

W przypadku zmian sieci wojewódzkiej skutkującymi zanikiem obsługi relacji łączących siedziby gmin z miastem Pruszcz Gdański oraz brakiem innych przewozów na tych relacjach powiat gdański utworzy linie:

- Pruszcz Gdański - Trąbki Wielkie,
- Pruszcz Gdański - Suchy Dąb (- Pszczółki),
- Pruszcz Gdański - Cedry Wielkie.

W opisanej sytuacji układ sieci będzie taki, jak na poniższej mapie.



Mapa 4. Sieć komunikacyjna w przypadku niedostatecznej obsługi relacji powiatowych przez przewozy wojewódzkie

źródło: opracowanie własne

10.2.2. Możliwe zmiany wynikające ze współpracy z gminami

W przypadku zaistnienia przesłanek opisanych w rozdziale 10.2.1 i uruchomienia sieci powiatowej łączącej wszystkie gminy powiatu gdańskiego z miastem Pruszcz Gdański - możliwy będzie dalszy rozwój sieci komunikacyjnej. Wydłużanie funkcjonujących linii lub tworzenie nowych w celu większej penetracji obszaru gmin będzie realizowane w wyniku zainteresowania i współfinansowania obsługi nowych odcinków sieci przez gminy. Rozwój sieci powinien być motywowany faktycznymi potrzebami mieszkańców na przewozy w granicach powiatu, niezaspokajany przez inne funkcjonujące przewozy transportu zbiorowego.

10.3. Przygotowanie oferty przewozowej

W przypadku planowego organizowania komunikacji zbiorowej przez powiat gdański, organizator w każdym roku budżetowym planuje przygotować „Plan zadań przewozowych” na rok następny.

Plan ten powinien uwzględniać i być zgodny z:

- obowiązujący „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego”,
- ustalonymi, i przyjętymi w planie transportowym standardami usług,
- faktycznym zapotrzebowaniem na przewozy,
- możliwościami finansowymi organizatora.

Roczny „Plan zadań przewozowych” powinien określać:

- sieć komunikacyjną ze szczegółowymi przebiegami linii,
- częstotliwości kursowania linii w poszczególne dni tygodnia,
- wielkość pracy przewozowej na tych liniach (liczbę wozokilometrów i wozogodzin),
- przewidywane koszty realizacji pracy przewozowej na terenie powiatu jak poszczególnych gmin.

11. Weryfikacja i aktualizacja planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego

Artykuł 11 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowi, że plan transportowy powinien być, w zależności od uzasadnionych potrzeb, poddawany okresowej weryfikacji, a następnie aktualizacji. Obecnie nie sposób przewidzieć ani wymienić wszystkich czynników, które mogą wpłynąć na podjęcie decyzji o aktualizacji Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla powiatu gdańskiego.

Z uwagi na wytyczne teoretyczne i praktyczne dla planowania transportu przyjmuje się, że dokonywana będzie weryfikacja zapisów zawartych w niniejszym opracowaniu i na podstawie wyników tej weryfikacji podejmowana będzie decyzja o ewentualnej konieczności aktualizacji dokumentu. Należy mieć na względzie fakt, iż każdorazowa aktualizacja Planu transportowego wymaga, zgodnie z przepisami, podjęcia stosownej uchwały zmieniającej przez Radę Powiatu Gdańskiego.

12. Harmonogram wyboru operatora oraz monitorowania zapisów planu transportowego

Poniżej został przedstawiony zakres działań planowanych do zrealizowania w ramach wyboru operatora oraz realizacji planu.

Tabela 14. Harmonogram realizacji planu

Zakres	Rezultat	Termin realizacji*
Publikacja ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.	Przygotowanie i wywieszenie ogłoszenia o zamiarze wyboru operatora w: - biuletynie publikacji zamówień publicznych UE - BIP - w miejscu powszechnie dostępnym w siedzibie organizatora - na stronie internetowej organizatora	do 31 grudnia 2015 r. (nie krócej niż rok przed wyborem operatora)
Przygotowanie i przeprowadzenie dialogu z przewoźnikami	Uzyskania informacji niezbędnych do stworzenia optymalnych rozkładów jazdy publicznej komunikacji zbiorowej, stanie taboru, standardach możliwych do ustanowienia, itp.	do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie modelu zawierającego zagadnienia prawne, ekonomiczne i techniczne dla zapewnienia optymalnej siatki połączeń na obszarze całego Powiatu	Opracowanie założeń do opracowania rozkładu jazdy, rozliczeń z operatorami czy określenia standardu świadczonych usług.	do 1 czerwca 2016 r.
Opracowanie kompletnej dokumentacji w trybie koncesji	Opracowanie pełnej dokumentacji w tym między innymi zaproszenia do złożenia ofert, wzory umów, negocjacje (dialog).	do 1 czerwca 2016 r.
Przeprowadzenie postępowania koncesyjnego	Podpisanie umowy z przewoźnikiem - wybór operatora.	do 31 grudnia 2016 r.
Monitorowanie potrzeb mieszkańców powiatu, optymalizacja rozkładów jazdy, weryfikacja zapisów planu transportowego,	Komunikacja spełniająca oczekiwania mieszkańców powiatu oraz aktualizacja zapisów planu transportowego.	Okresowo (pozostawia się do decyzji bieżących organizatora)
Przygotowanie planu zadań przewozowych na rok następny	Optymalizacja rozkładu jazdy, wyliczenie przewidywanego kosztu funkcjonowania komunikacji zbiorowej.	Do 31 grudnia każdego roku (od roku poprzedzającego uruchomienie publicznej komunikacji zbiorowej)

Źródło: opracowanie własne

**termin realizacji poszczególnych zadań może ulec zmianie i będzie zależny od możliwości finansowych powiatu.*

13. Część graficzna

Planowana sieć komunikacyjna:

— Linie komunikacyjne

● Węzły przesiadkowe

Pozostałe oznaczenia:

— Linie komunikacyjne wojewódzkie kolejowe

— Linie komunikacyjne wojewódzkie autobusowe

■ Siedziby gmin

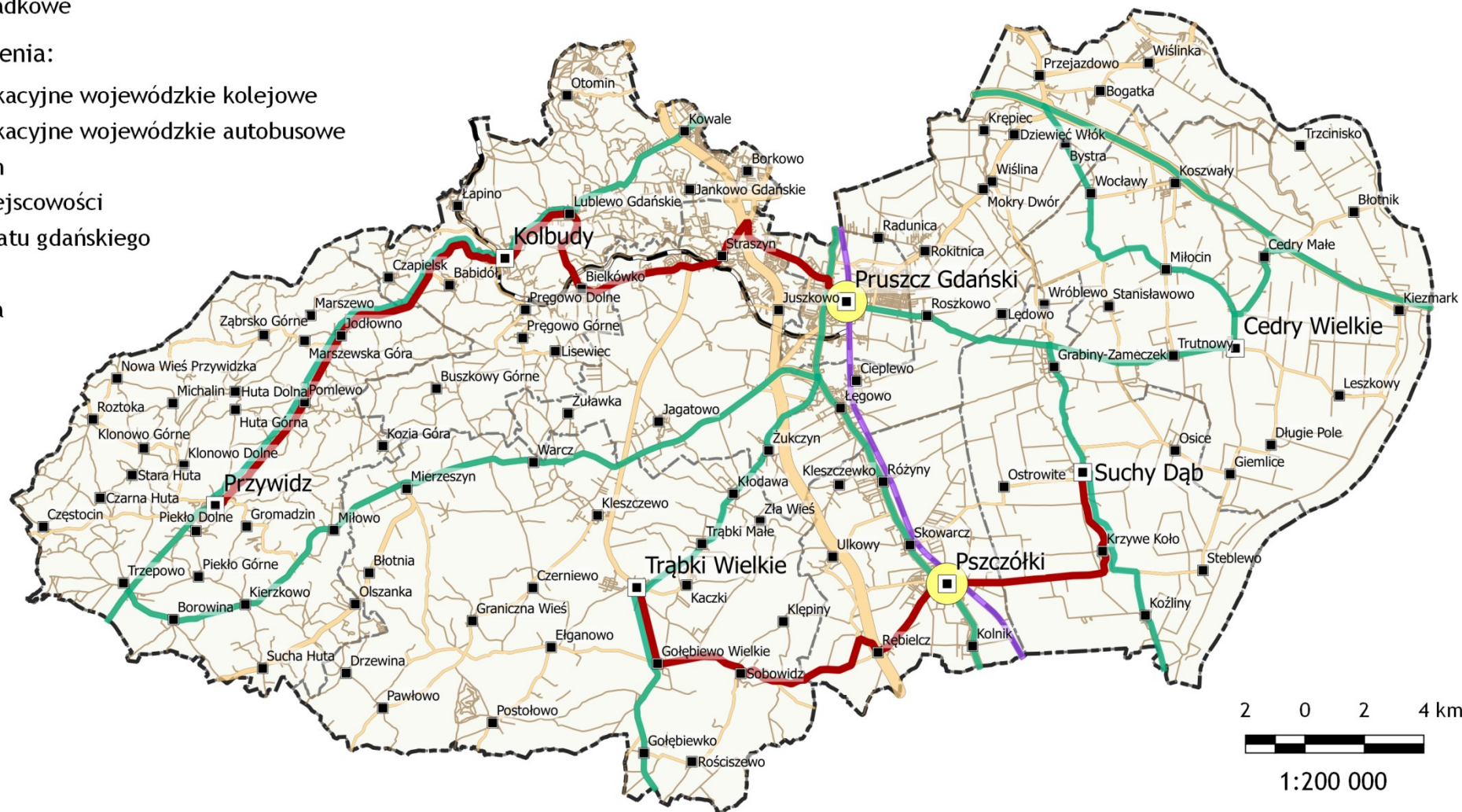
■ Pozostałe miejscowości

--- Granica powiatu gdańskiego

--- Granice gmin

— Sieć kolejowa

Planowana sieć komunikacyjna powiat gdański



14. Spisy map, tabel i wykresów

14.1. Spis map

Mapa 1. Gminy powiatu gdańskiego	9
Mapa 2. Obecna sieć przewozów powiatowych	18
Mapa 3. Linie komunikacji wojewódzkiej zaplanowane na obszarze powiatu gdańskiego	21
Mapa 4. Sieć komunikacyjna w przypadku niedostatecznej obsługi relacji powiatowych przez przewozy wojewódzkie	52

14.2. Spis tabel

Tabela 1. Liczba ludności gmin powiatu gdańskiego w latach 2005, 2010 i 2014	9
Tabela 2. Gęstość zaludnienia gmin powiatu gdańskiego w latach 2005, 2010 i 2014	11
Tabela 3. Struktura funkcjonalna ludności powiatu gdańskiego	12
Tabela 4. Prognoza liczby i struktury funkcjonalnej ludności powiatu gdańskiego	13
Tabela 5. Wykaz zezwoleń wydanych przez Starostę Gdańskiego	17
Tabela 6. Planowane linie powiatowe	22
Tabela 7. Główne generatory ruchu w powiecie gdańskim	24
Tabela 8. Motywacja podróży w podziale na zasięg podróży (wiersz = 100%, podstawą procentowania wyniki całego obszaru GOM)	27
Tabela 9. Liczba samochodów osobowych w gospodarstwach domowych	34
Tabela 10. Średnia liczba samochodów osobowych w gospodarstwie domowym w zależności od liczby osób w gospodarstwie domowym	35
Tabela 11. Postulaty transportowe i sposób ich realizacji	43
Tabela 12. Podstawowe standardy wyposażenia pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym	46
Tabela 13. System informacji pasażerskiej	48
Tabela 14. Harmonogram realizacji planu	57

14.3. Spis wykresów

Wykres 1. Zmiana liczby mieszkańców w gminach powiatu gdańskiego w latach 2005-2014	10
Wykres 2. Procentowa zmiana liczby mieszkańców gmin powiatu gdańskiego rok do roku	10
Wykres 3. Zmiana gęstości zaludnienia powiatu gdańskiego i gmin wiejskich powiatu w latach 2005-2014	11

Wykres 4. Procentowy udział ekonomicznych grup funkcjonalnych w ludności powiatu gdańskiego	12
Wykres 5. Stopa bezrobocia w powiecie gdańskim i województwie pomorskim	13
Wykres 6. Podział podróży ze względu na zasięg.....	25
Wykres 7. Podział podróży ze względu na motywację.....	26
Wykres 8. Podział podróży ze względu na motywację celu	26
Wykres 9. Podział podróży ze względu na godzinę rozpoczęcia	27
Wykres 10. Udział środków transportu w podróżach.....	28
Wykres 11. Rozkład odpowiedzi na pytanie "co przeszkadza w podróżowaniu środkami transportu zbiorowego?".....	36