

PLAN

ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

PUBLICZNEGO TRANSPORTU

ZBIOROWEGO DLA GMINY MIASTA

WEJHEROWA

Spis treści

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Miasta Wejherowo.....	4
1.1. Wizja transportu publicznego w Wejherowie	6
1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego w Wejherowie	7
1.3. Definicje i określenia	9
2. Determinanty rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego	14
2.1. Strategia mobilności w Unii Europejskiej i w Polsce.....	14
2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim, powiecie wejherowskim i w Wejherowie.....	30
2.3. Zagospodarowanie przestrzenne	42
2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja	50
2.5. Czynniki społeczne.....	57
2.6. Czynniki gospodarcze.....	64
2.7. Ochrona środowiska naturalnego	66
2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej.....	70
2.9. Źródła ruchu	72
2.10. Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wyższego szczebla.....	75
3. Ocena i prognoza potrzeb przewozowych	82
3.1. Wielkość popytu w roku bazowym.....	82
3.2. Prognoza popytu	89
4. Sieć komunikacyjna, na której planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.....	94
4.1. Charakterystyka istniejącej sieci.....	94
4.2. Charakterystyka planowanej sieci.....	100
4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych	101
5. Finansowanie usług przewozowych.....	103
5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych	103
5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji	105
6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu	107
6.1. Podział zadań przewozowych	107
6.2. Preferencje pasażerów	110
6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych.....	113
7. Organizacja rynku przewozów	116

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji	116
7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego.....	119
8. Pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej.....	123
9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów	127
10. Kierunki rozwoju transportu publicznego	131
11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego.....	133
12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Wejherowie i gminach ościennych	136
13. Udział społeczeństwa w opracowywaniu planu.....	137
Spis tabel	138
Spis rysunków.....	140

1. Cele planu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla Miasta Wejherowo

Celem głównym planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie i gminach sąsiadujących, z którymi Miasto Wejherowo podpisało stosowne porozumienia międzygminne, jest zapewnienie funkcjonowania transportu zbiorowego według zasad zrównoważonego rozwoju, czego głównym przejawem w miastach jest udział publicznego transportu zbiorowego w przewozach na poziomie 25-50%.

Cele uzupełniające planu transportowego są następujące:

1. Zapewnienie zasad dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, wymaganych i określonych w dyrektywach Unii Europejskiej i przepisach krajowych oraz w tzw. dobrych praktykach.
2. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego jako realnej alternatywy dla realizacji podróży samochodami osobowymi – poprzez zapewnienie wysokiej jakości usług i uprzywilejowanie pojazdów transportu zbiorowego w ruchu drogowym.
3. Integracja publicznego transportu zbiorowego, obejmująca transport miejski i transport regionalny – przede wszystkim w zakresie taryfowo-biletowym, koordynacji rozkładów jazdy, informacji o usługach – oraz budowa węzłów integracyjnych.
4. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko – poprzez rozbudowę floty pojazdów zeroemisyjnych, sukcesywną wymianę wyeksploatowanego taboru autobusowego oraz utrzymanie założonego udziału publicznego transportu zbiorowego w przewozach miejskich.

Głównym zadaniem planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (planu transportowego) jest zaplanowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze Miasta Wejherowo i gmin sąsiednich (z którymi Miasto Wejherowo – jako organizator transportu – podpisało porozumienia w zakresie lokalnego transportu zbiorowego), zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, które wynikają z istotnego znaczenia mobilności dla rozwoju społeczno-gospodarczego i negatywnych następstw niekontrolowanego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

Duże znaczenie w kształtowaniu jakości życia mieszkańców ma transport, który stanowi w miastach i aglomeracjach źródło zanieczyszczeń i hałasu. Zmierzając w kierunku poprawy jakości życia, należy dążyć do wprowadzenia zmian w strukturze podróży miejskich, które – w Wejherowie – zdominowane są przez samochody osobowe. Efektem tych zmian powinien być wzrost udziału publicznego transportu zbiorowego oraz przejazdów rowerami i innymi środkami indywidualnego przemieszczania się. Wzrost udziału pojazdów zeroemisyjnych oraz

niskoemisyjnych napędzanych gazem ziemnym w administracji i w obsłudze miasta także może więc wzmocnić efekt poprawy jakości życia.

Wzrost świadomości istoty problemów transportowych, w tym związanych z emisją zanieczyszczeń i hałasu, przyczynił się do zmiany postrzegania pojazdów spalinowych. Za sprawą ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, której założenia wpisują się w światowe trendy, wprowadzono regulacje mające stymulować rozwój transportu nisko- i zeroemisyjnego w polskich miastach. Na mocy zapisów przywołanej ustawy, samorzady stały się jednymi z głównych uczestników procesu popularyzacji zastosowania paliw alternatywnych do zaspokajania codziennych potrzeb transportowych ich mieszkańców.

W ramach przyjętej w niniejszym planie zasady zrównoważonego rozwoju, podstawowe znaczenie ma dążenie do racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze Wejherowa i gmin ościennych.

Racjonalność tę determinują:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnością;
- zapewnienie wysokiej jakości i dostępności usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynacja planu rozwoju transportu lokalnego z planami rozwoju transportu w regionie i w kraju;
- redukcja negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Cele szczegółowe niniejszego planu transportowego obejmują:

- zidentyfikowanie potrzeb przewozowych;
- zaplanowanie sieci komunikacyjnej, na której będą realizowane przewozy o charakterze użyteczności publicznej;
- przedstawienie propozycji priorytetyzacji oraz harmonogramu wdrażania elementów strategii elektromobilności;
- określenie zasad finansowania usług przewozowych;
- określenie preferencji dotyczących wyboru rodzaju środków transportu;
- rozwój zrównoważonego systemu transportowego;
- ustalenie zasad organizacji rynku przewozów;
- określenie standardów usług przewozowych użyteczności publicznej;
- określenie standardów infrastruktury przystankowej;
- organizację systemu informacji dla pasażerów;

- określenie linii komunikacyjnych, na których przewidywane jest wykorzystanie pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym oraz terminu rozpoczęcia ich użytkowania.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gminy Miasta Wejherowa dotyczy wyłącznie usług przewozowych, których organizatorem jest Gmina Miasto Wejherowo. Połączenia organizowane przez inne jednostki samorządu terytorialnego, takie jak np. obsługująca m.in. Redę i Wejherowo linia J – organizowana przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – są przedmiotem planów transportowych innych jednostek (o ile, ze względu na kryterium demograficzne, są one zobligowane do sporządzenia planów).

1.1. Wizja transportu publicznego w Wejherowie

Wizja publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie i w gminach ościennych objętych obsługą organizatora, zakłada funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów – w sposób tworzący z tego transportu realną alternatywę dla podróży realizowanych własnym samochodem osobowym, dostępnego także dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej.

Realizacja założeń planu transportowego polega na zapewnieniu optymalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i indywidualny (ruch samochodowy, rowerowy i pieszy), w zależności od charakterystyk zagospodarowania przestrzennego danego obszaru miasta. Głównym celem planu jest osiągnięcie takiej sprawności funkcjonowania transportu, przy rosnącej motoryzacji, aby poprzez wzmocnienie roli publicznego transportu zbiorowego co najmniej powstrzymać, a najlepiej odwrócić zjawisko przenoszenia się pasażerów z publicznego transportu zbiorowego do indywidualnego. Aby ten cel był możliwy do osiągnięcia, oferta publicznego transportu zbiorowego musi być konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego, a więc charakteryzować się wysoką jakością, a w strefach z ograniczonym indywidualnym ruchem samochodowym, publiczny transport zbiorowy musi przejąć jego rolę.

System transportowy powinien być wewnętrznie zrównoważony, a to oznacza symbiozę między ruchem samochodowym, transportem publicznym, ruchem pieszym i rowerowym. Rozwój infrastruktury drogowej nie może odbywać się kosztem ograniczania rozwoju infrastruktury dla publicznego transportu zbiorowego, ruchu pieszego, czy rowerowego, a mieszkańcy powinni mieć możliwość wyboru środka transportu. Oprócz możliwości poruszania się po mieście samochodem mieszkańcy powinni mieć dobre warunki do podróżowania transportem publicznym, rowerem, czy pieszo. Osiągnięcie celów zakładanych przez plan transportowy wymaga równoczesnego zastosowania środków planistycznych, prawnych, organizacyjnych i finansowych.

1.2. Metodologia tworzenia planu transportowego w Wejherowie

Przyjęta struktura planu transportowego jest zgodna z art. 12. ust. 1. ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1371 ze zm.) oraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684).

Geograficznie w zakres planu wchodzi obszar gmin miejskich Wejherowa i Redy oraz gmin wiejskich Luzino i Wejherowo. Plan transportowy nie obejmuje miasta Rumi, które na podstawie podpisanego porozumienia w sprawie powierzenia organizacji publicznego transportu zbiorowego obsługują linie 8 i 9 wejherowskiej komunikacji miejskiej. Rumia nie partycypuje w kosztach funkcjonowania wymienionych linii, a za organizację publicznego transportu zbiorowego na obszarze miasta odpowiada Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Przedmiotowo zakres planu transportowego obejmuje:

- metodologię tworzenia planu;
- uwarunkowania rozwoju sieci publicznego transportu zbiorowego;
- obszar, na którym jest planowane wykonywanie przewozów w publicznym transporcie zbiorowym;
- ocenę i prognozy potrzeb przewozowych – z uwzględnieniem lokalizacji obiektów użyteczności publicznej, gęstości zaludnienia oraz zapewnienia dostępu do transportu zbiorowego osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej zdolności ruchowej;
- preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- planowaną ofertę przewozową oraz pożądany standard usług przewozowych, uwzględniający poziom jakościowy i wymagania ochrony środowiska naturalnego oraz dostępność podróży do infrastruktury przystankowej;
- zasady organizacji rynku przewozów;
- organizację systemu informacji dla pasażera;
- źródła i formy finansowania usług przewozowych;
- planowane kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego oraz zasady planowania oferty przewozowej, w tym planowaną ofertę przewozową publicznego transportu zbiorowego – wraz z uzasadnieniem proponowanych rozwiązań.

W przygotowaniu planu transportowego uwzględniono:

- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE., l. 315/1 z dnia 3 grudnia 2007 r.), zmienione Sprostowaniem z dnia 3 grudnia

2007 r. (Dz. Urz. UE, l. 240/65 z dnia 16 września 2015 r.) oraz Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. (Dz. Urz. UE, l. 354/22 z dnia 23 grudnia 2016 r.);

- Zieloną Księgę „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, przedstawioną przez komisję Wspólnot Europejskich, KOM (2007) 551 z dnia 25 września 2007 r.;
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz mobilności w mieście (2008/2217(INI)) – (Dz. U. UE. C. 2010.184E.43);
- Rezolucję Parlamentu Europejskiego z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie planu działania na rzecz inteligentnych systemów transportowych (2008/2216 (INI)) – (Dz. U. UE. C. 2010.184E.50);
- ustawę z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1371 ze zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego (t.j. Dz. U. 2011 nr 117 poz. 684);
- ustawę z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 180);
- ustawę z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 110 ze zm.);
- ustawę z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8)

oraz:

- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” (M.P. 2012 poz. 252);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 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);
- dokumenty strategiczne kraju, województwa i Miasta Wejherowa;
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego dla gmin objętych planem;
- sytuację społeczno-gospodarczą;
- wpływ transportu na środowisko;
- potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, w szczególności potrzeby osób z niepełnosprawnościami i osób o ograniczonej zdolności ruchowej;
- potrzeby wynikające z kierunku polityki państwa, w zakresie linii komunikacyjnych w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich;
- rentowność linii komunikacyjnych.

W planie wykorzystano następujące źródła danych i informacji:

- dane eksploatacyjne i ekonomiczne dotyczące sieci komunikacji miejskiej w Wejherowie i w gminach ościennych;
- dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego charakteryzujące sytuację demograficzną, gospodarczą i społeczną Wejherowa i gmin ościennych;
- dane z urzędów miast i gmin, urzędów pracy, ośrodków pomocy społecznej, policji i innych instytucji;
- publikacje Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej;
- publikacje gospodarcze (branżowe);
- książki i podręczniki poświęcone tematyce publicznego transportu zbiorowego i polityce transportowej;
- serwisy internetowe.

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

1.3. Definicje i określenia

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

- **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 silnika, 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)** – parkingi dla rowerów zlokalizowane przy głównych węzłach i przystankach publicznego transportu zbiorowego, umożliwiające bezpieczne pozostawienie roweru dla kontynuowania podróży transportem zbiorowym;
- **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;
- **komunikacja miejska** – sieć wszystkich linii komunikacyjnych o charakterze użyteczności publicznej zorganizowanych przez Miasto na obszarze jego właściwości – Miasta i gmin, które z Miastem zawarły porozumienia międzygminne;

- **komunikacja regionalna** – niezdefiniowane w prawodawstwie pojęcie oznaczające przewozy pasażerskie w publicznym transporcie zbiorowym, wykonywane na liniach zwykłych i przyspieszonych w granicach jednego województwa lub województw sąsiednich, i niebędące komunikacją miejską; komunikacją regionalną mogą być gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, wojewódzkie lub międzywojewódzkie przewozy pasażerskie;
- **K&R (Kiss&Ride)** – parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane przy głównych węzłach publicznego transportu zbiorowego (stacjach i przystankach kolejowych oraz metra, dworcach autobusowych, przystankach węzłowych komunikacji miejskiej i regionalnej, portach lotniczych), pozwalające na pozostawienie pasażera pojazdu indywidualnego w celu kontynuowania przez niego podróży transportem zbiorowym;
- **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;
- **Miasto** – Gmina Miasta Wejherowa;
- **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**;
- **OMG-G-S** – Stowarzyszenie „Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot”, ul. Długi Targ 39/40, 80-830 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);

- **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;
- **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 ogniach paliwowych, w opracowaniu w odniesieniu do autobusu nazywany także autobusem elektrycznym z wodorowymi ogniakami paliwowymi lub autobusem elektrycznym zasilanym z ogniakami paliwowymi;
- **przewoźnik** – przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub potwierdzenia zgłoszenia przewozu, a w transporcie kolejowym – na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (do wykonywania regularnego przewozu osób w transporcie kolejowym);
- **przewóz o charakterze użyteczności publicznej** – powszechnie dostępna usługa w zakresie publicznego transportu zbiorowego wykonywana przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewożonych społeczności na danym obszarze;
- **publiczny transport zbiorowy** – powszechnie dostępny regularny przewóz osób wykonywany w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej;

- **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 22kW, z wyłączeniem urządzeń do mocy 3,7kW zainstalowanych np. w budynkach mieszkalnych) lub dużej mocy (większej niż 22kW);
- **punkt tankowania wodoru** – zespół urządzeń służących do zaopatrywania pojazdów samochodowych w wodór;
- **P&R (Park&Ride)** – parkingi przeznaczone dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego, pozwalające na pozostawienie samochodu osobowego (lub innego pojazdu indywidualnego) i kontynuowanie podróży transportem zbiorowym; parkingi takie lokalizowane 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;
- **rekompensata** – środki pieniężne lub inne korzyści majątkowe przyznane operatorowi publicznego transportu zbiorowego w związku ze świadczeniem usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- **SKM w Trójmieście** – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia, określana w opracowaniu także jako **SKM**;
- **sieć komunikacyjna** – układ linii komunikacyjnych obejmujących obszar działania organizatora publicznego transportu zbiorowego lub część tego obszaru;
- **stacja ładowania** – urządzenie budowlane obejmujące punkt ładowania o normalnej mocy lub punkt ładowania o dużej mocy, związane z obiektem budowlanym, lub wyposażone w oprogramowanie umożliwiające świadczenie usług ładowania, wraz ze stanowiskiem postojowym oraz instalacją prowadzącą od punktu ładowania do przyłącza elektroenergetycznego;
- **ustawa o ptz** – ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1371 ze zm.);
- **ustawa o elektromobilności** – ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 110 ze zm.);
- **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;

- **umowa wykonawcza** – umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – umowa między organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a operatorem publicznego transportu zbiorowego, która przyznaje temu operatorowi prawo i zobowiązuje go do wykonywania określonych usług związanych z wykonywaniem przewozu o charakterze użyteczności publicznej;
- **UTO** – urządzenie transportu osobistego – jest to urządzenie konstrukcyjnie przeznaczone do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym urządzeniu, o szerokości nieprzekraczającej w ruchu 0,9 m, długości nieprzekraczającej 1,25 m, masie własnej nieprzekraczającej 20 kg;
- **Wydział Inwestycji, Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska** – ul. 12 Marca 195, 84-200 Wejherowo, wykonujący czynności organizatora publicznego transportu zbiorowego;
- **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 Gdyni;
- **zrównoważony rozwój publicznego transportu zbiorowego** – proces rozwoju transportu uwzględniający oczekiwania społeczne dotyczące zapewnienia powszechnej dostępności do usług publicznego transportu zbiorowego, zmierzający do wykorzystywania różnych środków transportu, a także promujący przyjazne dla środowiska i wyposażone w nowoczesne rozwiązania techniczne środki transportu.

W dokumencie przyjęto pisownię nazw jednostek samorządu terytorialnego, typu: „miasto Wejherowo”, „gmina Luzino” czy „powiat wejherowski”, 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. Wyjątek od tej zasady stanowi pisane z dużej litery „Miasto”, zdefiniowane w powyższym słowniczku jako skrót od pełnej nazwy: „Gmina Miasta Wejherowa”.

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. Zasada równego dostępu jest fundamentem tworzenia w Unii Europejskiej nowych funkcji publicznych.

W Unii Europejskiej uważa się, że podstawowe problemy ekologiczne związane są z nadmiernym wykorzystaniem produktów z ropy naftowej jako paliwa, co powoduje wzmożoną emisję CO₂, zanieczyszczenie powietrza i nadmierny hałas. Transport jest jednym z trudniejszych sektorów, jeśli chodzi o kontrolę emisji CO₂. Pomimo postępu technicznego, wzrost natężenia ruchu i sposób jazdy w obszarach zurbanizowanych (ciągłe ruszanie i zatrzymywanie się), powodują, że emisja CO₂ jest coraz większa. Dzięki unijnym rozwiązaniom prawnym, obniżającym limity emisji szkodliwych substancji dla nowych pojazdów, na przestrzeni ostatnich 15 lat (tj. od momentu przyjęcia pierwszej normy EURO), zdołano ograniczyć emisję tlenu azotu i cząstek stałych o 30-40%. Warto dodać, że nastąpiło to pomimo wzrostu natężenia ruchu¹. Szczególnie istotne jest ograniczenie emisji zanieczyszczeń w rejonach ochrony zasobów przyrody oraz na obszarach, w których występują przekroczenia stężeń dopuszczalnych. Unia Europejska stale wspiera wszelkie formy rozwoju elektromobilności (zwłaszcza w zakresie transportu szynowego) w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń na obszarach miejskich.

¹ *Zielona Księga: „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”*. Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela, 25.9.2007 r., KOM (2007) 551.

Opracowana przez Komisję Europejską w 2011 r. „Biała Księga”², przedstawia kierunki europejskiej polityki transportowej, priorytety i sposoby ich osiągnięcia na najbliższe lata (do 2030 r.). W dokumencie tym przedstawiono wizję konkurencyjnego i zrównoważonego systemu transportu w ramach polityki wspólnotowej, przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji CO₂ o 60% – co wiązać się będzie z koniecznością częstszego wykorzystywania autobusów i autokarów oraz transportu kolejowego, w przewozach pasażerów.

W transporcie zbiorowym popierane jest wykorzystywanie Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS), zapewniających lepsze zarządzanie flotą pojazdów i dodatkowe usługi dla pasażerów. Zastosowanie systemu ITS pozwala na wzrost przepustowości ciągów drogowych o 20-30%, a ma to niezwykle istotne znaczenie, ponieważ zazwyczaj możliwości rozbudowy dróg, w szczególności na obszarach miejskich, są bardzo ograniczone. Aktywne zarządzanie infrastrukturą transportu może mieć również pozytywny wpływ na bezpieczeństwo i środowisko naturalne.

Aktualne założenia perspektywy finansowej Unii Europejskiej dla horyzontu finansowego 2014-2020 r., m.in. w ramach Strategii Europa 2020 (Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu), zakładają promowanie technologii ICT (teleinformatyki), zaawansowanych rozwiązań materiałowych, bio- i nanotechnologii oraz zaawansowanych systemów produkcji i przetwarzania, bezpiecznego, czystego i ekologicznego procesu wytwarzania energii, a dla transportu zbiorowego – inteligentnych, ekologicznych i zintegrowanych systemów transportowych.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r., ustanawiające wspólne przepisy dla funduszy europejskich na okres perspektywy finansowej 2021-2027³, 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 Biała Księga: „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Komisja Europejska, 28.3.2011, KOM (2011) 144.

³ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azylu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej, Dz. Urz. UE z dnia 30.06.2021 r. poz. L231/159.

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

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

- 077 – Działania mające na celu poprawę jakości powietrza i ograniczenie hałasu (40%/100%);
- 081 – Infrastruktura czystego transportu miejskiego – umożliwiająca eksploatację taboru bezemisyjnego (100%/100%);
- 082 – Tabor czystego transportu miejskiego – bezemisyjny (100%, 40%);
- 083 – Infrastruktura rowerowa (100%/100%);
- 084 – Cyfryzacja transportu miejskiego (0%/0%);
- 085 – Cyfryzacja transportu, gdy ma częściowo na celu redukcję gazów cieplarnianych: transport miejski (40%, 0%);
- 086 – Infrastruktura paliw alternatywnych (100%, 40%).

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

Fundusze będą dążyć do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej Europy, w szczególności realizując cel „Inwestycje na rzecz zatrudnienia i wzrostu” oraz „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg).

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. W umowie partnerstwa wskazane będą cele pośrednie dla lat 2024 i 2029.

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

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

Wsparcie z Fundusz Sprawiedliwej Transformacji mogą otrzymać przedsięwzięcia inwestycyjne wymienione w rozporządzeniu, w tym m.in. z zakresu inteligentnej i zrównoważonej mobilności lokalnej, w tym dekarbonizacji lokalnego sektora transportu i jego infrastruktury. Wsparcie mogą także otrzymać inne przedsięwzięcia, lecz pod warunkiem objęcia ich terytorialnym planem sprawiedliwej transformacji i gdy przede wszystkim przyczyniają się do transformacji w kierunku neutralnej dla klimatu gospodarki Unii do roku 2050 oraz do realizacji powiązanych celów środowiskowych. Polska może być największym beneficjentem Funduszu Sprawiedliwej Transformacji, pod warunkiem opracowania planów terytorialnych. Szansę na wsparcie z Funduszu mają województwa śląskie, dolnośląskie, wielkopolskie. Polska zabiega również o to, by z pomocy mogły korzystać także województwa: lubelskie, łódzkie i małopolskie.

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

„Projekt umowy partnerstwa dla realizacji polityki spójności 2021-2027 w Polsce”⁴, w ramach celu nr 2 polityki spójności przewiduje osiem obszarów, w tym – transport niskoemisyjny i mobilność miejską. Wsparciem objęte mają być:

- systemy metra i transportu szynowego;

⁴ <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/umowa-partnerstwa>, dostęp: 20 listopada 2021 r.

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

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

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

Przewiduje się, że programy krajowe będą realizowane w podobnym zakresie jak w perspektywie finansowej 2014-2020. Największą alokację środków w perspektywie 2021-2027 otrzyma Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

Jak podkreślono w projekcie Umowy Partnerstwa mimo znacznych inwestycji w mobilność miejską niemal połowa mieszkańców obszarów zurbanizowanych nie ma bezpośredniego dostępu do publicznego transportu zbiorowego. Szybki rozwój miast i obszarów je otaczających oraz chaotyczna urbanizacja doprowadziły do wzrostu ruchu w miastach, kongestii i zanieczyszczenia powietrza. Dlatego w obszarze transportu wspierane będą działania na rzecz zbiorowej i indywidualnej mobilności o niskiej lub zerowej emisyjności, infrastruktura dla ruchu niezmotoryzowanego oraz ładowania pojazdów publicznego transportu zbiorowego, integracja transportu zbiorowego, wdrażanie nowych sposobów przemieszczania się i podnoszenie świadomości ludności.

Jednym z podstawowych problemów funkcjonowania miast i aglomeracji jest niewydolna infrastruktura transportowa, przyczyniająca się do wydłużenia czasu przejazdu oraz zwiększająca liczbę wypadków. Obecny standard przewozu osób znacznie odbiega od występującego w Europie Zachodniej, przez co zwiększa się zatłoczenie miast i obszarów podmiejskich oraz wzrasta emisja CO₂. W związku z tym, dużym wyzwaniem jest zapewnienie efektywnego systemu publicznego transportu zbiorowego na tych obszarach. Bez efektywnych systemów transportu zbiorowego oraz ich integracji, coraz mniej opłacalny stanie się dojazd z miejscowości podmiejskich, co w konsekwencji wpłynie na konkurencyjność miast. Podobnie trudne będzie spełnienie wymogów jakości powietrza i zmniejszenia energochłonności transportu.

„Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności”⁵ wyznacza dziewięć celów strategicznych, których osiągnięcie pozwoli zrealizować sformułowaną w dokumencie wizję rozwoju kraju, ukierunkowaną na stworzenie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki do 2030 r.

W obszarze równoważenia potencjału rozwojowego regionów Polski (dyfuzji) w kierunku interwencji, transport określono jako cel „9. Zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”.

W ramach tego celu kierunkami interwencji dotyczącymi mobilności i transportu zbiorowego w miastach, w zakresie udroźnienia obszarów miejskich i metropolitalnych, są:

- budowa obwodnic dużych miejscowości, przebudowa pod kątem bezpieczeństwa ruchu i wdrożenie programu uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości;
- wprowadzenie zaawansowanych technik zarządzania i sterowania ruchem w dużych miastach;
- konieczność rezerwacji w odpowiednich dokumentach planistycznych terenów na obszarach zurbanizowanych na potrzeby związane z rozwojem systemu transportowego;
- podjęcie działań na rzecz upłynnienia ruchu transportu miejskiego, zapewnienie dogodnych przesiadek, lepsza koordynacja środków transportu zbiorowego, integracja systemów taryfowych, podniesienie jakości oferty publicznego transportu zbiorowego.

Dokument uznaje, że powyższe działania winny być skoordynowane, w szczególności z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych.

⁵ *Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności* przyjęte przez Radę Ministrów w dniu 5 lutego 2013 r., M.P. z 2013 r., poz. 121.

„Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)”⁶ to aktualizacja Strategii Rozwoju Kraju do 2020 r. i jest narzędziem do zarządzania głównymi procesami rozwojowymi w Polsce, łącząc wymiar strategiczny i operacyjny. Określa niezbędne działania i instrumenty wdrażania. Celem głównym Strategii jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Celem szczegółowym jest „III. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”. W ramach tego celu wymieniono trzy cele polityki regionalnej, a wśród nich „Zrównoważony rozwój kraju wykorzystujący indywidualne potencjały poszczególnych terytoriów”, którego realizacja powinna spowodować zwiększenie dostępności transportowej i poprawę mobilności mieszkańców.

W ramach kierunków interwencji wymieniono „Aktywne gospodarczo i przyjazne mieszkańcom miasta”; kierunek ten odwołuje się do dokumentu „Krajowa Polityka Miejska 2023”.

Wśród działań zmierzających do poprawy warunków rozwojowych miast wymieniono:

- 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 publicznego transportu zbiorowego.

Wśród działań zmierzających do pełniejszego wykorzystania potencjału największych polskich aglomeracji wymieniono:

- wprowadzenie preferencji i zachęt przyczyniających się do zmian dotychczasowych zachowań mobilnych obywateli na rzecz użytkowania transportu zbiorowego, jako podstawowego środka komunikacji w obszarach miejskich i ich strefach podmiejskich;
- tworzenie warunków do rozwoju elektromobilności m.in. poprzez ułatwienia w lokalizowaniu stacji do ładowania pojazdów elektrycznych, zakup elektrycznych autobusów itp. oraz wspieranie miast w rozwoju niskoemisyjnego transportu zbiorowego;
- wprowadzanie uregulowań prawnych i organizacyjnych przyczyniających się do wzrostu użytkowania pojazdów elektrycznych;
- wspieranie miast w wymianie taboru transportu miejskiego na ekologiczny i niskoemisyjny (np. autobusy elektryczne we wszystkich miastach wojewódzkich).

Jednym z obszarów szczegółowo omówionych w przywołanym dokumencie, wpływającym na osiągnięcie celów Strategii, jest transport. Jako kierunek interwencji w tym obszarze

⁶ *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.

dokument wymienia „Zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności” – nakierowane na podniesienie efektywności i atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego, stanowiące zachętę dla mieszkańców do zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy.

Wśród działań w ramach tego obszaru wymieniono:

- 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 publicznego transportu zbiorowego;
- 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.

Z kolei w ramach kierunku interwencji „Poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe” jako działanie wskazano m.in. przygotowanie nowego systemu finansowania usług publicznych w obszarze transportu, zarówno na obszarach funkcjonalnych miast i aglomeracji, jak również na obszarach wiejskich – zapewnienie odpowiedniego poziomu finansowania usług.

„Krajowa Polityka Miejska 2023”⁷ jest celowym działaniem państwa na rzecz zrównoważonego rozwoju miast i ich obszarów funkcjonalnych. Jej celem strategicznym jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do kreowania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy oraz poprawa życia mieszkańców, a w tym:

- poprawa konkurencyjności;
- rewitalizacja obszarów zdegradowanych;
- przeciwdziałanie negatywnym zjawiskom niekontrolowanej suburbanizacji (segregacja przestrzenna, problem z dostępem do usług, zapewnienie komunikacji) oraz pogarszaniu się jakości życia.

⁷ Przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 20.10.2015 r., <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/polityka-miejska>, dostęp: 20 listopada 2021 r.

W ramach tego celu realizowane będą działania związane z adaptacją i tworzeniem efektywnej struktury przestrzennej miast, dostosowanej do potrzeb jej użytkowników. Pożądana struktura przestrzenna łączy wzrost gospodarczy z potrzebą ochrony środowiska.

Jednym z sześciu głównych wątków tematycznych ujętych w Krajowej Polityce Miejskiej jest „Transport i mobilność miejska”, w tym transport publiczny. W kierunkach działań wskazuje się, że celem działań władz samorządowych powinno być osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta, a zasadniczym priorytetem – starania na rzecz zmiany zachowań komunikacyjnych, a zwłaszcza odwrócenia trendu polegającego na wzrastającym uzależnieniu od codziennego wykorzystywania samochodu osobowego przy przemieszczaniu się w obszarze miejskim.

Jako jeden z priorytetów inwestycyjnych Krajowa Polityka wskazuje zmianę sposobu kształtowania ulic, zwłaszcza w obszarach śródmiejskich, przyczyniając się do zmiany zachowań komunikacyjnych na rzecz ograniczania indywidualnego transportu samochodowego (strefowanie prędkości, preferowanie ruchu rowerowego, zachęty dla podróży pieszych). Jako inny priorytet dokument wymienia inwestycje w transport publiczny. Podkreślona została także potrzeba szerszej integracji systemów komunikacyjnych, w tym taryfowej, rozkładowej i systemów P&R.

W ramach kształtowania zachowań komunikacyjnych w dążeniu do mobilności zrównoważonej wskazuje się na działania zmniejszające rolę samochodu osobowego na rzecz innych sposobów przemieszczania się. Dokument podkreśla, że wprowadzenie rozwiązań promujących komunikację zbiorową powinno być wspierane poprzez działania prowadzące do postrzegania roweru jako samodzielnego środka transportu, w wyniku tworzenia infrastruktury rowerowej zapewniającej dostępność rowerem do 100% potencjalnych źródeł i celów podróży. Z kolei w rozwiązaniach przestrzennych i komunikacyjnych jako bardzo ważne przedstawia się uwzględnianie potrzeb pieszych – zarówno w obszarach śródmiejskich, jak i poza nimi, na długich dystansach oraz w zakresie ostatniej mili (niwelowanie barier, skracanie dróg dojścia itp.), z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

W zakresie organizacji i zarządzania transportem publicznym Krajowa Polityka wskazuje m.in. na potrzebę koordynacji i współpracy między samorządami, tworzenie „stref niskiej emisji”, odpowiednią politykę parkingową, właściwe opracowywanie planów zrównoważonego rozwoju transportu zbiorowego.

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony”⁸ wymienia siedem wyzwań rozwojowych kraju, w tym adaptację do zmian klimatu, rozwój infrastruktury podnoszącej konkurencyjność, atrakcyjność inwestycyjną i warunki życia w regionach. Jako problemy wymieniono m.in. spadek liczby pasażerów komunikacji miejskiej i brak zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnie oferty transportu zbiorowego.

Strategia określa cel główny i cele szczegółowe polityki regionalnej. Dokument wskazuje podstawowe zasady polityki regionalnej jako: subsydiarność, zintegrowane podejście terytorialne, partnerstwo i współpraca, koncentracja terytorialna i tematyczna, podejmowanie decyzji w oparciu o dowody, warunkowość zrównoważonego inwestowania.

Celem głównym polityki regionalnej jest „efektywne wykorzystanie endogenicznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju”. Strategia definiuje trzy cele szczegółowe, a w ramach nich kierunki działań. Cel szczegółowy „1. Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym” nakierowany jest na takie obszary strategicznej interwencji jak: obszary zagrożone trwałą marginalizacją, miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze, Śląsk oraz wschodnią Polskę.

W ramach tego celu określono kierunek działań „1.5. Rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów”, dotyczący także infrastruktury transportowej. Działania mają objąć lepsze skomunikowanie obszarów miejsko-wiejskich i wiejskich z miastami, inwestycje zwiększające dostępność do usług publicznych wewnątrz jednostek administracyjnych (infrastruktura transportowa oraz rozwój usług i środków transportu zbiorowego na obszarach wiejskich) oraz zwiększenie wykorzystania potencjału kolejowego.

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

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

⁸ „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: 20 listopada 2021 r.

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

Cel szczegółowy „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 publicznego transportu zbiorowego (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.

„Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”⁹ określa działania równoważenia mobilności miejskiej realizowane poprzez przedsięwzięcia z zakresu polityki przestrzennej. Koncepcja definiuje trzy cele odnoszące się do działalności transportowej:

1. Podwyższenie konkurencyjności głównych ośrodków miejskich Polski w przestrzeni europejskiej poprzez ich integrację funkcjonalną, przy zachowaniu policentrycznej struktury systemu osadniczego sprzyjającej spójności;
2. Poprawa spójności wewnętrznej kraju i terytorialne równoważenie rozwoju kraju poprzez promowanie integracji funkcjonalnej, tworzenie warunków dla rozprzestrzeniania się czynników rozwoju oraz wykorzystanie potencjału wewnętrznego wszystkich terytoriów;
3. Poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

Jako kierunek działań w ramach ostatniego z celów, w Koncepcji wymienia się „zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu”, a w ramach tego kierunku – następujące działania:

- zmniejszenie zewnętrznych kosztów transportu, w tym środowiskowych;
- poprawę dostępności wewnątrz obszarów funkcjonalnych z preferencją dla rozwoju transportu publicznego, w tym rozwój transportu szynowego i szybkiego autobusu;
- utworzenie zintegrowanego multimodalnego systemu transportowego, w tym na obszarach aglomeracyjnych dla pasażerskiego publicznego transportu zbiorowego.

⁹ *Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030 r.* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2011 r. (M.P. z 2012 r., poz. 252)

W Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku¹⁰ 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 poprawa 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.

Działania podejmowane w ramach kierunku nr 1 w obszarze transportu drogowego koncentrować się będą na rozbudowie sieci dróg i autostrad, budowie obwodnic, dostosowaniu dróg do zwiększonego nacisku i rozwoju infrastruktury, w tym systemu ładowania pojazdów o napędzie alternatywnym oraz na innowacyjnych systemach zarządzania ruchem. W ramach działań przewiduje się dostosowanie dróg na obszarze miast i ich obszarów funkcjonalnych do wymogów ruchu niezmotoryzowanego.

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 do przewoźnika, docelowo zintegrowanego także z podsystemami regionalnymi i lokalnymi.

W kwestii rozwoju transportu publicznego w całym kraju dokument przewiduje:

- integrację drogowych przewozów pasażerskich z innymi rodzajami transportu;
- zapewnienie dostępności komunikacyjnej obszarów pozamiejskich, z uwzględnieniem podziału zadań pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego;

¹⁰ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* przyjęta Uchwałą Rady Ministrów w dniu 24 września 2019 r. (M.P. z 2019 r. poz. 1054).

- stworzenie systemu finansowania oraz warunków organizacyjnych dla rozwoju transportu na obszarach podmiejskich, w tym wiejskich;
- integrację przewozów szkolnych z przewozami realizowanymi w ramach usług publicznych.

W Strategii przewiduje się określenie obowiązkowego zakresu zadań publicznych dotyczących transportu oraz adekwatnego do nich udziału w podziale dochodów publicznych, przy udzielaniu wsparcia finansowego dla wybranych kierunków rozwoju transportu pozamiejskiego. Zadanie to zostanie zrealizowane poprzez określenie obowiązkowych minimalnych standardów publicznych usług przewozowych, z uwzględnieniem integracji systemów lokalnych, regionalnych i krajowych.

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.

Priorytet ten będzie realizowany w szczególności poprzez:

- integrację systemów transportu miejskiego poszczególnych gałęzi;
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego, w tym dla osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się;
- tworzenie w centrach miast stref uspokojonego ruchu, z ograniczoną dostępnością dla samochodów osobowych i ciężarowych;
- zwiększenie roli transportu szynowego w obsłudze transportowej regionalnej i w obrębie obszarów aglomeracyjnych i miejskich;
- stopniową wymianę taboru transportu publicznego na ekologiczny, niskoemisyjny, przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością i osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- upowszechnienie nowych form mobilności – poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania oraz stref z ograniczonym ruchem, promocję wspólnego podróżowania, proekologiczną politykę parkingową, promowanie ruchu rowerowego i pieszego oraz promowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport;
- 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 ramach kierunku nr 5 uwzględniono działania wymienione w poprzednich kierunkach.

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 w zakresie działań organizacyjno-systemowych w szczególności przewidyje się:

- promowanie elektryfikacji transportu drogowego;
- promowanie niskoemisyjnych i efektywnych energetycznie środków transportu, zasilanych alternatywnymi źródłami energii;
- promowanie wykorzystania samochodów elektrycznych oraz przygotowanie do sukcesywnego wdrażania pojazdów autonomicznych;
- upowszechnienie nowych form mobilności poprzez informację dla pasażerów, integrację taryfową, wydzielanie stref zamieszkania i politykę przestrzenną oraz rozwijanie systemów współdzielenia i działania edukacyjne;
- tworzenie stref ograniczonej emisji transportu;
- stwarzanie zachęt dla samorządów w celu wymiany taboru na autobusy z napędem alternatywnym, w tym elektrycznym lub hybrydowym.

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;
- zintegrowanie transportu publicznego w miastach oraz obszarach aglomeracji miejskich wraz z budową systemów parkowania P&R i B&R;

- optymalizację i integrację przewozów miejskich i aglomeracyjnych oraz regionalnych systemów transportu osób;
- promocję ruchu pieszego i rowerowego oraz rozbudowę łańcuchów ekomobilności.
„Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości”¹¹ jako cele wskazuje:
- stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności Polaków;
- rozwój przemysłu elektromobilności;
- stabilizację sieci elektroenergetycznej.

Realizacja planu przebiegać ma w trzech etapach. W pierwszym etapie zaplanowano stworzenie warunków dla rozwoju elektromobilności po stronie regulacyjnej oraz ukierunkowanie finansowania publicznego. W etapie drugim (lata 2019-2020) założono budowę infrastruktury zasilania w wybranych miastach, intensyfikację zachęt i komercjalizację wyników badań oraz wdrażanie nowych modeli biznesowych. W ostatnim etapie (do 2025 r.) planowane jest stopniowe wycofywanie instrumentów wsparcia.

Projekt „Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności”¹² jest wstępną wersją dokumentu programowego stanowiącego podstawę do ubiegania się o wsparcie z europejskiego Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększenia Odporności (Recovery and Resilience Facility). Horyzontem realizacji przywołanego dokumentu jest sierpień 2026 r. Opisywany projekt oparty jest 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. 57/17 z dnia 12 lutego 2021 r.).

Plan służyć będzie promowaniu spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej – poprzez:

- zwiększenie odporności;
- gotowość na wypadek sytuacji kryzysowych;
- zdolność dostosowawczą i potencjał wzrostu gospodarczego;
- łagodzenie społecznych i gospodarczych skutków kryzysu;
- wspieranie zielonej transformacji oraz przyczynianie się do realizacji unijnych celów w zakresie klimatu;
- transformację cyfrową.

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

¹¹ *Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce. Energia dla przyszłości* przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 16 marca 2017 r., www.gov.pl/web/elektromobilnosc, dostęp: 20 listopada 2021 r.

¹² www.gov.pl/web/planodbudowy/czym-jest-kpo2, dostęp: 20 listopada 2021 r.

Adresatami proponowanych działań są samorządy terytorialne, które otrzymają wsparcie m.in. w zakresie inwestycji w rozbudowę infrastruktury i w środki transportu – zapewniających czyste środowisko, w tym w zeroemisyjny tabor autobusowy.

Jednym z celów szczegółowych planu jest zielona transformacja gospodarki oraz rozwój zielonej, inteligentnej mobilności. Oczekiwanyimi rezultatami są m.in.:

- zmniejszenie narażenia na zanieczyszczenie powietrza przez cząstki stałe (PM_{2,5} i PM₁₀);
- wzmocnienie udziału zbiorowego publicznego transportu zbiorowego w transporcie pasażerskim ogółem.

Realizacja planu skoncentrowana będzie wokół pięciu komponentów:

- A. Odporność i konkurencyjność gospodarki;
- B. Zielona energia i zmniejszenie energochłonności;
- C. Transformacja cyfrowa;
- D. Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia;
- E. Zielona, inteligentna mobilność.

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

Cel komponentu „B. Ograniczenie negatywnego oddziaływania gospodarki na środowisko przy jednoczesnym zapewnieniu konkurencyjności i bezpieczeństwa energetycznego oraz ekologicznego kraju”.

W ramach tego celu określono cel szczegółowy „B2. Zwiększenie wykorzystania odnawialnych energii”, a w nim reformę „B2.1. Poprawę warunków dla rozwoju technologii wodorowych oraz gazów zdekarbonizowanych” i inwestycję „B2.1.1. Inwestycje w technologie wodorowe, wytwarzanie, magazynowanie i transport wodoru”. W ramach tej inwestycji wspierane będą prace nad opracowaniem technologii w takich obszarach jak np. odnawialny wodór, ogniwa paliwowe i inne paliwa alternatywne oraz magazynowanie energii.

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

W ramach tego celu 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 dwie inwestycje: „E1.1.1. Wsparcie dla gospodarki niskoemisyjnej” i „E1.1.2. Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy)”.

Dokument zakłada w ramach reformy nowelizację ustawy o elektromobilności – podwyższającą wymagane poziomy pojazdów ekologicznych w zamówieniach publicznych. Plan przyjmuje, że w pierwszym okresie odniesienia co najmniej 32% zamówionych autobusów musi być napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym połowa powinna być pojazdami zeroemisyjnymi, natomiast w drugim okresie udział ten wzrośnie do 46%. Jednocześnie przewiduje się wprowadzenie ustawowego obowiązku wymiany autobusów na elektryczne i wodorowe w miastach pow. 100 tys. mieszkańców (począwszy już od 2025 r. każdy przetarg w takich miastach powinien dotyczyć autobusów elektrycznych lub wodorowych).

W Planie zakłada się także nowelizację ustawy o ptz, prowadzącą do wzmocnienia roli planów transportowych – poprzez wyznaczenie podmiotu odpowiedzialnego za jego opracowanie dla obszaru całego województwa. Dokument przewiduje również utrzymanie wsparcia z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej.

Plan przewiduje, że wsparcie będzie udzielane także dla opracowywania Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej.

W ramach pierwszej z inwestycji (E.1.1.1) przewiduje się zwiększenie potencjału przedsiębiorstw do produkcji rozwiązań zero- i niskoemisyjnych. W ramach drugiej inwestycji (E.1.1.2) zakłada się natomiast zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych.

Reforma E2.2 dotyczy rozwoju infrastruktury kolejowej, odnowy taboru kolejowego oraz poprawy efektywności transportu multimodalnego. W ramach tej reformy przewiduje się zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu, eliminację ruchu tranzytowego z obszarów o zwartej zabudowie mieszkaniowej (obwodnice na drogach krajowych) oraz unowocześnienie systemu transportowego i wdrożenie rozwiązań cyfrowych poprawiających efektywność wykorzystania infrastruktury transportowej.

2.2. Strategie rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim, powiecie wejherowskim i w Wejherowie

Problematyka związana z funkcjonowaniem wejherowskiej komunikacji miejskiej zawarta została w różnych dokumentach strategicznych województwa, obszaru metropolitalnego i miasta.

W „Strategii rozwoju województwa pomorskiego 2030”¹³ jako jedno z wyzwań określono spójność wewnętrzną regionu i mobilności mieszkańców. Strategia definiuje trzy cele strategiczne województwa:

- 1. Trwałe bezpieczeństwo;
- 2. Otwarta wspólnota regionalna;
- 3. Odporna gospodarka.

W ramach każdego z celów strategicznych określono w dokumencie po cztery cele operacyjne.

W ramach celu „1. Trwałe bezpieczeństwo jako jeden z pożądanych kierunków zmian” wymienia się m.in. 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” wymienia się m.in. poprawę dostępności transportowej, 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 strategicznego Strategia wymienia:

- 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;
- niedostateczna integracja transportu zbiorowego, zarówno w sferze organizacyjnej, jak i taryfowo-biletowej, co jest niezrozumiałe i uciążliwe, zarówno dla mieszkańców województwa, jak i turystów.

W ramach celu operacyjnego „2.4. Mobilność” wymienione są ukierunkowania tematyczne takie jak:

- rozwój infrastruktury transportu zbiorowego (liniowej i węzłowej);

¹³ Strategia przyjęta uchwałą nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

- 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 szczególności miejskie obszary funkcjonalne, tereny o sezonowo wysokim ruchu turystycznym oraz obszary cechujące się niską dostępnością transportową.

W ramach zobowiązań Strategii wymieniono:

- 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.

„Program ochrony powietrza dla strefy pomorskiej, w której został przekroczony poziom dopuszczalny pyłu zawieszonego PM10 oraz poziom docelowy benzo(a)pirenu”¹⁴ obejmuje miasta Wejherowo, Reda i Rumia oraz gminę Wejherowo w zakresie przekroczenia średniorocznego poziomu docelowego benzo(a)pirenu.

Wśród planowanych do podjęcia działań krótkoterminowych dla poziomu 3 – ryzyka przekroczenia poziomu alarmowego w zakresie transportu wymienia działania – korzystanie z komunikacji miejskiej zamiast indywidualnej oraz upłynnienie ruchu kołowego w miastach i czasowy zakaz wjazdu do miast samochodów ciężarowych powyżej 3,5 t.

Problematyka rozwoju mobilności i transportu publicznego została zawarta w dokumentach strategicznych Gminy Miasta Gdyni oraz OMG-G-S.

„Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030”¹⁵ zawiera trzy cele, a w nich trzynaście kierunków polityki przestrzennej zagospodarowania obszaru. Obszar metropolitalny został w tym dokumencie podzielony na rejony, a miasta Wejherowo i Redę i gminę Wejherowo zaliczono do rejonu bezpośredniego otoczenia Trójmiasta.

¹⁴ Program przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego nr 308/XXIV/20 z dnia 28 września 2020 r.

¹⁵ Załącznik nr 2 do uchwały nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

W ramach celu „C.1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy”, jako pożądaną zmianę wskazano spadek udziału transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego – wraz z systemowymi rozwiązaniami integrującymi ruch pieszy i rowerowy, różne środki transportu zbiorowego i transport indywidualny, a także rozwój mobilności pieszej.

W ramach celu „C.2. Konkurencyjna oraz wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo”, wymieniono m.in. kierunek polityki zagospodarowania przestrzennego wymieniono „K.2.1. Rozwój funkcji metropolitalnych”. Zasady zagospodarowania przestrzennego przedstawiono w podziale na grupy, w tym wymieniono grupę – wielofunkcyjne śródmieścia.

Jako jedno z działań w ramach tego kierunku przewidziano wzmocnienie potencjału w otoczeniu integracyjnych węzłów transportowych i przystanków zintegrowanych. Działanie to będzie realizowane poprzez budowę, przebudowę i modernizację węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych oraz podnoszenie jakości przestrzeni publicznych wokół integracyjnych węzłów transportowych i przystanków zintegrowanych.

Jako strategiczny obszar rozwoju funkcji metropolitalnych w wielofunkcyjnych śródmieściach w Wejherowie, wymieniono w dokumencie – historyczne śródmieście wraz z zespołem pałacowo-parkowym i rozwinięciem w kierunku Kalwarii Wejherowskiej.

Przewiduje się eliminowanie barier komunikacyjnych oraz wprowadzenie rozwiązań zapewniających w pierwszej kolejności swobodę i bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego, z zapewnieniem jak najlepszej dostępności do transportu zbiorowego, w tym poprzez uwzględnienie stref wyłączzonego lub ograniczonego ruchu samochodowego.

W ramach celu C.2. sformułowano także kierunek polityki zagospodarowania przestrzennego „K.2.4. Kształtowanie racjonalnej struktury przestrzennej sieci transportowej”. W ramach tego kierunku dokument przywołuje zasadę hierarchizacji węzłów integracyjnych wymienionych w wojewódzkim planie transportowym.

Wejherowo wskazano jako węzeł integracyjny regionalny (drugiej kategorii), integrujący transport kolejowy, autobusowy regionalny i miejski oraz transport indywidualny. Z kolei Redę i Rumie dokument wymienia jako węzły integracyjne metropolitalne (trzeciej kategorii), a przystanek Wejherowo Śmiechowo jako węzeł integracyjny lokalny (czwartej kategorii). W ramach kierunku przyjęto zasadę kształtowania infrastruktury transportowej wspierającej rozwój transportu niezmotoryzowanego i integracji transportu w węzłach integracyjnych poprzez budowę: dojazdowych tras rowerowych, parkingów w systemie Park&Ride i Bike&Ride oraz infrastruktury przystankowej dla autobusów. Przewiduje się także budowę systemu ITS, w szczególności na drogach krajowych, wojewódzkich i dojazdowych do Trójmiasta.

W ramach celu „C.3. Zachowane zasoby i walory środowiska” – wymieniono kierunek „3.3. Ograniczanie emisji zanieczyszczeń środowiska”, w którym przyjęto zasadę zmniejszania

negatywnego wpływu transportu na środowisko poprzez zwiększanie płynności ruchu oraz wyrowadzenie ruchu tranzytowego poza miasta i tworzenie stref buforowych.

„Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020”¹⁶ obejmuje rozległy obszar województwa pomorskiego i dotyczy 30 gmin w kilkunastu powiatach – wokół Trójmiasta jako rdzenia, w tym miasta Wejherowo i Reda oraz gminę Wejherowo. Wśród celów strategicznych dokumentu określono cel „III. Kreowanie zintegrowanej przestrzeni”, w którym wymieniono działanie „1. Mobilność”. W ramach tego działania określono przedsięwzięcia związane m.in. z tworzeniem węzłów integracyjnych z trasami dojazdowymi, wdrożeniem systemu elektronicznego biletu zintegrowanego oraz jako przedsięwzięcie komplementarne – rozbudowę systemu kolei aglomeracyjnej w kierunku Wejherowa.

Wymienionymi w dokumencie węzłami integracyjnymi są m.in. Wejherowo Kwiatowa oraz Reda, a Wejherowo Śmiechowo wskazano jako rezerwowe.

Liderem wdrożenia systemu biletu zintegrowanego jest InnoBaltica sp. z o.o., a partnerami m.in. miasta Wejherowo i Reda oraz gmina Wejherowo. System obejmie transport miejski oraz kolejowy, co zachęci kierowców do korzystania z parkingów Park&Ride, zwiększając poziom integracji transportu zbiorowego z indywidualnym. Oczekiwany efekt realizacji przedsięwzięcia będzie ograniczenie ruchu prywatnych samochodów, a tym samym poprawa sprawności układu drogowego.

„Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r.”¹⁷ wyznacza trzy cele strategiczne oraz siedem priorytetowych obszarów współpracy. W ramach celu strategicznego „Zrównoważona przestrzeń” oraz priorytetowego obszaru „5. Transport”, dokument wymienia 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.

„Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r.”¹⁸ jest rozwinięciem powyższej Strategii Rozwoju. Dokument przedstawia wizję systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego oraz określa pięć celów strategicznych w dwóch obszarach – zewnętrznym (A) oraz wewnętrznym (B), a są to:

¹⁶ Załącznik do uchwały nr 7/2021 Walnego Zebrania Członków Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

¹⁷ www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty, dostęp: 20 listopada 2021 r.

¹⁸ www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty, dostęp: 20 listopada 2021 r.

- A.1. Poprawa dostępności transportowej OM;
- A.2. Poprawa jakości infrastruktury warunkującej dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TEN-T;
- B.1. Poprawa sprawności sieci transportowych w OM;
- B.2. Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym;
- B.3. Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu.

W celu realizacji powyższych celów strategicznych w dokumencie zdefiniowano sześć kluczowych programów współpracy, w tym w obszarze B cztery programy:

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

Wymienionymi w ramach Programu nr 3 celami szczegółowymi oraz zadaniami określonymi dla celów szczegółowych są:

- 3.1. Podniesienie sprawności podstawowej sieci drogowej – a w nim zadania związane z budowa i modernizacją dróg, w tym obwodnicy Wejherowa w ciągu drogi wojewódzkiej nr 218.
- 3.2. Rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego – a w nim m.in. zadania:
 - 3.2.1. Rozbudowa linii kolejowych o znaczeniu metropolitalnym, w tym Wejherowo-Rybno;
 - 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.
- 3.3. Rozwój spójnej sieci tras pieszych rowerowych – a w nim zadania:
 - 3.3.1. Wspieranie rozwoju lokalnych sieci dróg rowerowych;
 - 3.3.2. Rozwój metropolitalnej sieci tras rowerowych.
- 3.4. Budowa transportowych węzłów integracyjnych – a w nim zadania:
 - 3.4.1. Rozbudowa sieci węzłów integracyjnych wg przyjętych standardów;
 - 3.4.2. Budowa tras dojazdowych i ciągów pieszych do transportowych węzłów integracyjnych;
 - 3.4.3. Wspieranie budowy/modernizacji przystanków zintegrowanych istotnych dla podróży metropolitalnych.
- 3.5. Stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego – a w nim zadania:

- 3.5.1. Strefy ograniczonej dostępności dla samochodów;
- 3.5.2. Ułatwienie korzystania z transportu zbiorowego.
- 3.6. Redukcja uciążliwości ruchu ciężarowego w obszarach zabudowanych.
Zadanie 3.2.6 ma na celu budowę buspasów, przystanków, systemów informacji pasażerskiej, punktów doładowania baterii elektrobusów. Zadanie 3.3.2 ma na celu budowę sieci tras rowerowych m.in. łączących Trójmiasto z Rumią, Redą i Wejherowem. Zadanie 3.4.1 dotyczy węzłów integracyjnych wymienionych w planie transportowym, w tym Wejherowa, Wejherowa Śmiechowo, Wejherowa Nanice, Redy i Redy Pieleszewo.

W Programie nr 4 jako cele szczegółowe wymieniono:

- 4.2. Zwiększenie poziomu integracji transportu pasażerskiego – z zadaniami utworzenia metropolitalnego organizatora transportu, weryfikacji planowania systemu węzłów integracyjnych, poszerzeniem integracji taryfowo-biletowej oraz koordynacji rozkładów jazdy;
- 4.3. Tworzenie dobrych warunków do podnoszenia konkurencyjności usług transportu zbiorowego oraz transportu niezmotoryzowanego w stosunku do transportu indywidualnego – z zadaniami zwiększenia priorytetów dla transportu zbiorowego, planowania nowych linii, a także informacji pasażerskiej;
- 4.4. Integracja zarządzania ruchem drogowym – z zadaniem m.in. rozbudowy systemu MISTAR, na bazie systemu TRISTAR, rozszerzonego m.in. o miasto Wejherowo.

W Programie nr 5 jako cele szczegółowe wymieniono:

- 5.1. Zarządzanie mobilnością – z zadaniami z zakresu edukacji ekologicznej, promowania aktywnej mobilności oraz monitorowania zachowań transportowych;
- 5.2. Kształtowanie przestrzeni publicznej sprzyjającej mobilności aktywnej – z zadaniami opracowania i wdrażania planów mobilności;
- 5.3. Stwarzanie warunków sprzyjających wykorzystaniu roweru w łańcuchu podróży intermodalnych – z zadaniem rozwoju stref ruchu pieszego i rowerowego, ich przystosowanie do potrzeb osób o ograniczonej możliwości ruchowej, umożliwieniem przewozu roweru środkami transportu zbiorowego;
- 5.4. Kształtowanie kultury aktywnej mobilności.

W ramach Programu 6 wymienione jest pięć celów szczegółowych, w tym:

- 6.1. Ochrona pieszych rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i osób niepełnosprawnych.

Załącznikiem nr 3 do przywołanego dokumentu jest „Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014-2020”. Dokument ten wyznacza cele priorytetowe, w tym cele:

- 2. Poprawa jakości wewnętrznych powiązań transportowych w OM.

- 3. Zwiększenie konkurencyjności systemu publicznego transportu zbiorowego i mobilności aktywnej w OM.

W ramach celu 2 wśród zadań wymieniono:

- D2/3. Rozwój podstawowego układu ulic w innych miastach OM, a w nim – budowę bezkolizyjnego węzła „ZRYW” wraz z funkcją Park&Ride w Wejherowie;
- K2/1. Rozwój kolei aglomeracyjnej, a w nim przebudowę odcinka Rumia – Wejherowo;
- K2/4. Likwidacja kolizji linii kolejowych z ulicami (bezkolizyjne przejazdy) w Gdańsku Oruni, Rumi, Redzie i Wejherowie.

W ramach Celu 3 wśród zadań wymieniono natomiast:

- Z3/1. Wdrożenie systemu zintegrowanego zarządzania transportem publicznym (autobusowym i kolejowym) z uwzględnieniem miast powiatowych jako lokalnych węzłów transportu publicznego, zmierzającego do wprowadzenia wspólnego biletu;
- Z3/3. Zakup taboru transportu publicznego;
- Z3/5. Dostosowanie infrastruktury transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- Z3/9. Przebudowa i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportu publicznego;
- Z3/10. Budowa/rozbudowa węzłów integracyjnych wraz z trasami dojazdowymi, w tym Wejherowo i Reda oraz na liście rezerwowej Wejherowo Śmiechowa – ZRYW;
- R3/1. System tras rowerowych dla OMT;
- R3/2. Budowa zamiejskich tras rowerowych;
- P3/1. Organizacja stref wyłączonych z ruchu samochodowego w miastach OM;
- P3/2. Budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele, przejścia poziome);
- P3/3. Przedsięwzięcia wspierające realizację planów aktywnej mobilności w miastach OM.

„Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego”¹⁹ określa zadania krótko- i średnioterminowe w formie harmonogramu rzeczowo-finansowego dla poszczególnych sektorów gospodarki. W sektorze transport wymieniono działania, które dotyczą miasta Wejherowa:

- 3.1. Wdrożenie systemu biletu elektronicznego, jako narzędzia integracji taryfowo-biletowej transportu publicznego na OM umożliwiające wprowadzenie wspólnego biletu;
- 3.2. Węzły integracyjne OM wraz z trasami dojazdowymi;
- 3.8. Budowa ciągów pieszych i rowerowych i kontynuacja rozpoczętych już zadań, realizowana w celu polepszenia funkcjonalności, usprawnienia i uzupełnienie istniejącej sieci dróg pieszych i rowerowych na obszarze metropolitalnym.

¹⁹ www.metropoliagdansk.pl/kim-jestesmy/dokumenty, dostęp: 20 listopada 2021 r.

W sektorze edukacja ekologiczna wymieniono natomiast działanie „5.4. Działania promocyjno-edukacyjne skierowane do ogółu mieszkańców, przedsiębiorstw w zakresie zrównoważonego rozwoju z uwzględnieniem zasad gospodarki niskoemisyjnej i ochrony środowiska”.

Projekt do konsultacji „Strategii Rozwoju Powiatu Wejherowskiego 2021-2030”²⁰ 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. Jako cele operacyjne dla tego celu strategicznego zdefiniowano m.in.:

- 2.1. Bezpieczna i wydajna mobilność;
- 2.2. Ochrona środowiska.

Kierunkami działań w ramach celu 2.1 są:

- 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.

Jako jeden z kierunków działań w ramach celu 2.2 wymieniono „2.2.2. Zwiększanie świadomości ekologicznej mieszkańców”.

„Strategia Rozwoju Elektromobilności dla Powiatu Wejherowskiego do roku 2035”²¹ określa wizję rozwoju elektromobilności jako – 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 określono cztery cele strategiczne:

- 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.

Powyższe cztery cele strategiczne osiągnięte zostaną poprzez realizację celów operacyjnych, wyznaczających kierunki rozwoju elektromobilności oraz poprzez realizację zadań określonych dla każdego celu operacyjnego.

Dla realizacji celu strategicznego nr 1 wyznaczono cztery cele operacyjne, a w nich określono zadania do wykonania:

²⁰ www.powiatwejherowski.pl/strategia-powiatu-na-lata-2021-2030, dostęp: 20 listopada 2021 r.

²¹ Strategia przyjęta uchwałą nr VI/XX/322/21 Rady Powiatu Wejherowskiego z dnia 26 marca 2021 r.

- 1.1. Wyeliminowanie zasilanego ON taboru komunikacji miejskiej – a w nim zadania:
 - 1.1.1. Zakup 3 fabrycznie nowych autobusów elektrycznych;
 - 1.1.2. Zakup 27 elektrycznych autobusów zeroemisyjnych zasilanych paliwem wodorowym (wariantowo mogą też być to autobusy elektryczne z ekspanderem wodorowym) zapewniających realizację wymogów określonych ustawą o elektromobilności;
 - 1.1.3. Budowa infrastruktury produkującej tzw. „zielony wodór” z wykorzystaniem OZE;
 - 1.1.4. Dostosowanie zajezdni autobusowej do potrzeb eksploatacji taboru zeroemisyjnego i jej wyposażenie w OZE – fotowoltaika, turbiny wiatrowe, elektrolizery – dla uzupełniającego wytwarzania wodoru poprzez elektrolizę wody oraz budowa stacji tankowania wodorem dla dostarczanego przez LOTOS wodoru. Opcjonalnie dopuszcza się również rozważenie eksploatacji urządzeń do produkcji wodoru poprzez reforming parowy gazu ziemnego – wodór niebieski;
 - 1.1.5. Wdrożenie w pierwszej kolejności do obsługi linii komunikacyjnych obsługujących wejherowski szpital oraz duże osiedla mieszkaniowe wyłącznie tabor zeroemisyjny tj. autobusów elektrycznych, autobusy elektryczne z ekspanderem wodorowym i kolejno autobusy zeroemisyjne zasilane wodorem, które będą w drodze expiracji zastępowane wycofywane zasilane olejem napędowym.
- 1.2. Utrzymanie wysokiego poziomu jakości przewozów – a w nim m.in. zadania:
 - 1.2.1. Konsekwentna realizacja procesu zakupu nowego taboru autobusowego i wycofywanie dotychczasowych pojazdów spalinowych, w pierwszej kolejności o najniższych normach czystości spalin;
 - 1.2.2. Wyposażenie węzłowych przystanków – 8-15 lokalizacji – w dwustronne elektroniczne tablice dynamicznej informacji pasażerskiej z uwzględnieniem przewozów kolejowych – SKM w Trójmieście, Przewozów Regionalnych i innych przewoźników oraz wyposażenie sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej w e-rozkładowe tabliczki przystankowe dla każdej lokalizacji przystankowej, gdzie zatrzymuje się więcej niż jeden autobus. Informatyzacja emisji przystankowych rozkładów jazdy;
 - 1.2.3. Systematyczna modernizacja istniejących przystanków i wiat przystankowych, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Informatyzacja dostarczania uproszczonej informacji o rozkładach jazdy w czasie rzeczywistym dla osób niepełnosprawnych i niedowidzących.
- 1.3. Wprowadzenie uprzywilejowania dla pojazdów komunikacji miejskiej – a w nim zadania:
 - 1.3.1. Wprowadzenie systemu monitoringu przyczyn opóźnień rozkładowych pojazdów komunikacji miejskiej i przekazywanie ich do wiadomości pasażerów;

- 1.3.2. Analiza możliwości wprowadzenia ułatwień dla pojazdów komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym;
- 1.3.3. Systematyczne wprowadzanie uprzywilejowań w ruchu dla pojazdów komunikacji miejskiej dla pojazdów zeroemisyjnych.
- 1.4. Zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej – a w nim zadania:
 - 1.4.1. Budowa parkingów Park&Ride oraz Bike&Ride na wybranych pętlach autobusowych;
 - 1.4.2. Budowa parkingów Bike&Ride na wytypowanych przystankach w mieście oraz przy ważnych celach podróży w mieście;
 - 1.4.3. Modernizacja pętli autobusowych poprzez wyposażeniem ich w stacjonarne punkty „wc” wraz z dostosowaniem do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.

Dla realizacji celu strategicznego nr 2 wyznaczono dwa cele operacyjne, a w nich określono zadania do wykonania:

- 2.1. Utworzenie zintegrowanego systemu dróg rowerowych – a w nim zadania:
 - 2.1.1. Opracowanie koncepcji rozbudowy systemu dróg rowerowych w celu utworzenia kompletnego ich systemu w całym powiecie;
 - 2.1.2. Systematyczna budowa kolejnych odcinków dróg rowerowych według harmonogramu przedstawionego w koncepcji;
 - 2.1.3. Systematyczne dostosowywanie skrzyżowań do obsługi ruchu rowerowego;
 - 2.1.4. Budowa parkingów rowerowych przy ważnych celach podróży.
- 2.2. Uruchomienie systemu roweru publicznego – a w nim zadania:
 - 2.2.1. Uruchomienie systemu roweru miejskiego w powiecie z minimum 20 stacjami w Wejherowie i Rumi po min. 100 rowerów;
 - 2.2.2. Uruchomienie uzupełniającego systemu miejskiego roweru elektrycznego;
 - 2.2.3. Uruchomienie pilotażowego systemu innych systemów indywidualnego poruszania się.

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 oraz rozwój alternatywnych źródeł wytwarzania energii a transporcie. Przewiduje się m.in. lobbowanie za budową uruchomieniem w Wejherowie stacji tankowania pojazdów wodorem oraz produkcji wodoru z wykorzystaniem OZE, nabycie pojazdów elektrycznych do obsługi Straży Miejskiej w Wejherowie oraz obsługę zadań służb miejskich w centrum Wejherowa taborem zeroemisyjnym. W ramach rozwoju Smart City zakłada się w Strategii m.in. wdrożenie platformy partycypacji

społecznej oraz uruchomienie systemu informacji o poziomie zanieczyszczenia powietrza. Dla ograniczenia emisji zanieczyszczeń dokument przewiduje opracowanie koncepcji strefy czystego transportu, rozszerzanie stref płatnego parkowania, objęcie bocznych ulic strefami ruchu uspokojonego TEMPO 30.

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.

„Strategia Rozwoju Wejherowa na lata 2012-2022”²² wyznacza misję, priorytety oraz cele strategiczne i kierunki działania. Wśród priorytetów wskazano:

- Priorytet I – Infrastruktura, a w nim cele strategiczne:
 - 1. Budowa nowych i naprawa istniejących dróg miejskich, a w ramach kierunków działań;
 - 2. Modernizacja głównych połączeń komunikacyjnych.
- Priorytet IV – Przestrzeń i Ekologia, a w nim.in. cel strategiczny:
 - 2. Ochrona środowiska naturalnego.

W ramach priorytetu I oraz celu strategicznego 1 wskazano jako kierunki działania – jezdnie dróg zbiorczych i lokalnych, chodniki, zatoki autobusowe, parkingi oraz rozwój spójnego systemu ścieżek rowerowych. Natomiast w ramach celu strategicznego 2 wymieniono działania związane z powstaniem bezkolizyjnych węzłów komunikacyjnych północ-południe, zmianą przebiegu drogi wojewódzkiej nr 218 oraz wsparciem dla powstania obwodnicy północnej aglomeracji trójmiejskiej.

W ramach priorytetu IV i celu strategicznego 2 wskazano jako kierunek działania – poprawę czystości powietrza atmosferycznego, w tym wspieranie ekologicznego ogrzewania.

Strategia jako słabe strony miasta wymieniła m.in. brak połączeń bezkolizyjnych północ – południe oraz słabą sieć komunikacyjną wewnątrz miasta.

Dokument pn. „Założenia do planu zaopatrzenia w ciepło, energię elektryczną i paliwa gazowe Miasta Wejherowa – aktualizacja 2017”²³ jako problem wskazuje m.in. zanieczyszczenie powietrza pochodzące z komunikacji.

„Lokalny Program Rewitalizacji Miasta Wejherowa do roku 2022”²⁴ obejmuje obszar Wejherowa o koncentracji zjawisk negatywnych, czyli centralną część miasta ograniczoną od

²² Strategia przyjęta uchwałą nr VIk/XIX/233/2012 Rady Miasta Wejherowa z dnia 26 czerwca 2012 r.

²³ Aktualizacja Założeń przyjęta uchwałą nr VIIk/XXXVIII/440/2017 Rady Miasta Wejherowa z dnia 7 listopada 2017 r.

²⁴ www.wejherowo.pl/rewitalizacja-lokalny-programrewitalizacjimiastawejherowonalata2.html, dostęp: 20 listopada 2021 r.

północy torami kolejowymi, obejmującą m.in. teren Śródmieścia i zabudowy historycznej, osiedle Staszica i przy ul. Strzeleckiej, stary cmentarz, fragment Kalwarii Wejherowskiej.

Program przedstawia cel główny rewitalizacji oraz cele nadrzędne i szczegółowe w trzech sferach – społecznej, przestrzennej i gospodarczej. W ramach sfery przestrzennej jako cel nadrzędny wskazano – „Atrakcyjna, wysokiej jakości przestrzeń publiczna przyciągająca mieszkańców i przyjezdnych”. Wśród celów szczegółowych wymieniono:

- P3. Likwidacja niskiej emisji;
- P4. Rozwój ścieżek rowerowych, węzłów integracyjnych, połączeń komunikacyjnych i parkingów.

Budowę ścieżek rowerowych wymieniono także jako jeden z głównych kierunków działań w odniesieniu do sfery przestrzennej, a jako przedsięwzięcie – budowę ścieżek rowerowych wzdłuż ul. Sobieskiego, rzeki Cedron i ul. Ofiar Piaśnicy (projekt B13). Jako projekt rewitalizacyjny B10 o charakterze uzupełniającym wskazano także rewitalizację ul. Dworcowej, a w jego ramach przewidziano przebudowę chodników, jezdni oraz zmianę organizacji ruchu i przebudowę skrzyżowań przy dworcach autobusowym i kolejowym.

2.3. Zagospodarowanie przestrzenne

Zagospodarowanie przestrzenne danego obszaru jest jedną z kluczowych determinant charakteru potrzeb przewozowych jego mieszkańców i atrakcyjności transportu zbiorowego względem transportu indywidualnego. Można przyjąć, że im obszar jest gęściej zaludniony i silniej zurbanizowany, tym oferta transportu zbiorowego potencjalnie lepiej odpowiada na potrzeby transportowe i bardziej znaczące są przewagi nad transportem indywidualnym. Jest to jednak tylko ogólne założenie, ponieważ na potencjał przewozowy transportu zbiorowego wpływa w praktyce bardzo wiele czynników. Istotną determinantą występowania potrzeb przewozowych jest odległość między źródłem a celem podróży oraz obecność alternatywnych rozwiązań transportowych, pozwalających na przemieszczenie. Niewielkie odległości między źródłami, a celami podróży sprzyjają realizowaniu podróży pieszo lub rowerem.

Istnieje kilka prawidłowości we wzajemnym oddziaływaniu zagospodarowania przestrzennego i kształtowania się popytu na przewozy transportem zbiorowym:

- wysoka gęstość zamieszkania wpływa nieznacznie na zmniejszenie średniej długości podróży, jeśli nie wiąże się ze wzrostem kosztów podróży, podczas gdy 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 obszaru zurbanizowanego;
- długość podróży można określić jako skorelowaną z wielkością miasta, przy czym istotnym jest, czy trasa przejazdu prowadzi przez obszary szczególnie narażone na kongestie ruchu;

- zagospodarowanie terenu w niewielkim stopniu wpływa na częstość podróży;
- obecność atrakcyjnych miejsc (zatrudnienia, nauki, wypoczynku i usług socjalnych) w lokalnym otoczeniu wpływają na ograniczenia podróży niepieszych jego mieszkańców;
- nawet na obszarach gęsto zaludnionych, istnieje naturalne odejście od podróży niepieszych i nierowerowych, jeżeli trasa jest łatwa, bezpieczna i względnie niedługa do pokonania pieszo lub rowerem (można przyjąć, że przejście piesze jest zazwyczaj akceptowane na długości do 1,5 km w miastach, a pokonanie trasy rowerem – do około 10 km), przy czym występuje zauważalna sezonowość wahań popytu na przejazdy rowerowe;
- wśród osób o wysokim statusie materialnym oraz wśród seniorów, akceptowalna do pieszego pokonania odległość wynosi przeważnie do kilkuset metrów, przy czym nie jest to regułą, ponieważ w obu z wymienionych grup coraz więcej osób przemieszcza się pieszo ze względu na chęć zachowania lepszej kondycji i zdrowia;
- sposób zagospodarowania obszarów lokalnych i rozmieszczenie funkcji mają wpływ na wielkość udziału podróży pieszych i rowerowych.

Informacje ogólne o mieście i jego położeniu

Wejherowo jest siedzibą władz oraz największym miastem powiatu wejherowskiego, położonego w północnej części województwa pomorskiego. Miasto Wejherowo jest wydzieloną gminą miejską oraz siedzibą władz gminy wiejskiej, w której skład jednak nie wchodzi. Wejherowo to największe miasto kaszubskie, które z miastami Rumia i Reda tworzy zespół trzech miast zwany Małym Trójmiastem Kaszubskim. Według Banku Danych Lokalnych GUS, w dniu 31 grudnia 2020 r. liczba ludności miasta Wejherowa wynosiła 49 099 osób, co przy powierzchni miasta równej 27 km², oznacza średnio 1 818 osób na 1 km², czyli ponad 14-krotnie więcej niż wartość średnia dla kraju. Wejherowo jest szóstym pod względem liczby mieszkańców miastem województwa pomorskiego, zajmując pod względem powierzchni 8. miejsce.

Wejherowo położone jest w granicach trzech mezoregionów fizyczno-geograficznych: Pobrzeża Kaszubskiego-Wysoczyzny Żarnowieckiej, Pradoliny Redy-Łeby i Pojezierza Kaszubskiego. Miasto zajmuje niespełna 0,15% obszaru województwa pomorskiego oraz 2,1% obszaru powiatu wejherowskiego. Wejherowo od północy, zachodu i południa graniczy z gminą wiejską Wejherowo, natomiast od wschodu z miastem Reda.

Obszar zurbanizowany miasta rozciąga się równoleżnikowo wzdłuż doliny rzeki Redy. Obszary przy północnej granicy miasta oraz rejony południowe stanowią kompleksy leśne z licznymi wzgórzami.

Miasto przecinają równoleżnikowo, dzieląc obszar zurbanizowany na dwie części, położone blisko siebie, równoległe trasy: dwujezdniowej drogi krajowej nr 6 łączącej Trójmiasto ze Szczecinem oraz zelektryfikowanej linii kolejowej nr 202 z Gdańska Głównego do Stargardu.

Obszar zwartej zabudowy rozciągnięty jest na długości ponad 7 km, po obydwu stronach drogi krajowej i linii kolejowej. Z kolei szerokość obszaru zabudowy wynosi od 1 do 1,5 km.

Centrum miasta zlokalizowane jest po południowej stronie obydwu tras, z centralnie położonym rynkiem. Obszar wokół rynku stanowi zabudowa wielorodzinna, w znacznej części o charakterze historycznym. Zlokalizowana jest tu większość usług ponadpodstawowych. Rejony zachodnie w tej części miasta to osiedlowa zabudowa wielorodzinna oraz obiekty wojskowe, ogródki działkowe i enklawa zabudowy jednorodzinnej. Rejony wschodnie natomiast mają charakter zabudowy jednorodzinnej.

Na północ od głównej trasy drogowej i kolejowej obszar zwartej zabudowy zajmuje teren do rzeki Redy. W części centralnej i wschodniej tego obszaru dominuje mieszana zabudowa jedno- i wielorodzinna. W części wschodniej, oddzielonej nieczynną linią kolejową nr 230, dominują obszary przemysłowe.

Na lewym brzegu rzeki Redy zabudowa jest fragmentaryczna, znajdują się tu m.in. położony na niewielkim wzniesieniu Szpital Specjalistyczny im. Floriana Ceynowy oraz osiedle Fenikowskiego.

Studium kierunków i uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego wyodrębnia siedem jednostek urbanistycznych miasta:

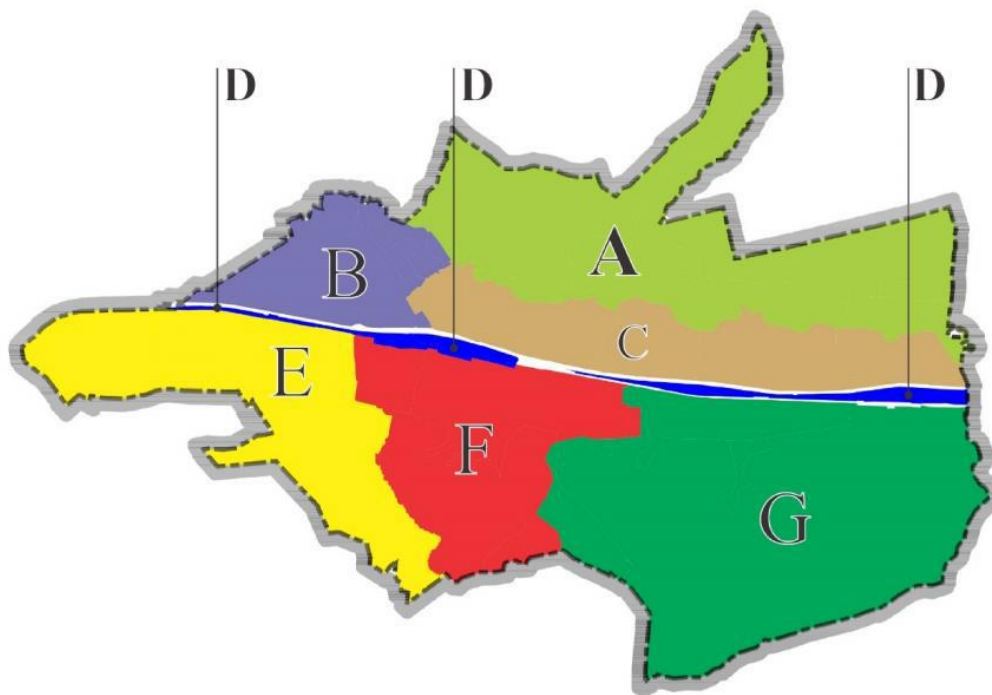
- jednostka A – zlokalizowana w północnej części miasta, obejmująca Obszar Chronionego Krajobrazu Puszczy Darżlubskiej wraz z dominującymi terenami leśnymi do zachowania, korytarz ekologiczny rzeki Redy wraz z terenami rolniczymi do zachowania, obszar szpitala wraz z zabudową towarzyszącą oraz zabudowę mieszkaniowo – usługową na północnym stoku pradoliny rzeki Redy w rejonie ulic Chopina i Nowowiejskiego. W korytarzu ekologicznym obowiązuje zasada bezwzględnego zachowania trwałości gruntów leśnych oraz naturalnych cieków i zbiorników wodnych, przy zachowaniu ich dotychczasowego gospodarczego wykorzystania, z uwzględnieniem uzasadnionej potrzeby ich przeznaczenia na cele publiczne;
- jednostka B – wyznaczona w północno-zachodniej części miasta, pomiędzy drogą krajową nr 6 i Bolszewem. Przez środek jednostki przebiega linia kolejowa nr 230. W północnej części jednostki zlokalizowany jest korytarz ekologiczny rzeki Redy wraz z terenami rolniczymi do zachowania. Południową część jednostki tworzy strefa przemysłowo – usługowa z enklawami zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. W korytarzu ekologicznym obowiązuje zasada bezwzględnego zachowania trwałości gruntów leśnych oraz naturalnych cieków i zbiorników wodnych, przy zachowaniu ich dotychczasowego gospodarczego wykorzystania, z uwzględnieniem uzasadnionej potrzeby ich przeznaczenia na cele publiczne;

- jednostka C – zlokalizowana w pradolinie Redy, pomiędzy korytarzem ekologicznym rzeki Redy od północy oraz drogą krajową nr 6 od południa. Jednostka charakteryzuje się zabudową mieszkaniowo-usługową, w tym zabudową wielorodzinną z „wielkiej płyty” z dominantami wysokościowymi w postaci wieżowców;
- jednostka D – zlokalizowana w korytarzu transportowym terenów kolejowych, linii kolejowej nr 202 oraz drogi krajowej nr 6. W jednostce dominuje zabudowa infrastruktury komunikacyjnej – dworzec i przystanki kolejowe, zintegrowany węzeł przesiadkowy przy dworcu, strategiczne parkingi i nieużytki. W strefie zlokalizowane są enklawy zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, usługowej oraz obiektów produkcyjnych, składów i magazynów;
- jednostka E – wyznaczona w południowo-zachodniej części miasta, obejmująca Góry Bolszewskie, wzgórza morenowe porośnięte lasami, częściowo należącymi do kompleksu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego i tworzącymi korytarz ekologiczny. Jednostkę charakteryzuje współczesna zabudowa mieszkaniowo-usługowa w tym zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, tereny leśne, ogrody działkowe oraz nieużytki. Rdzeń komunikacyjny jednostki stanowi ul. Sucharskiego. Jednostka stanowi główną rezerwę terenową pod rozwój miasta;
- jednostka F – obejmująca zabytkowy i współczesny obszar śródmiejski z dominującą zabudową mieszkaniowo-usługową, towarzyszącymi terenami zieleni urządzonej, terenami sportu i rekreacji, tereny parkowe Kalwarii Wejherowskiej oraz Park Miejski z Pałacem Przebendowskich i Keyserlingków. Jednostka stanowi główną strefę reprezentacyjną miasta;
- jednostka G – zlokalizowana w południowo-wschodniej części miasta, obejmująca umowną dzielnicę mieszkaniowo-usługową jedno- i wielorodzinną Śmiechowo z towarzyszącymi terenami sportu i rekreacji, dzielnicę mieszkaniową jednorodziną w Dolinie Cedronu oraz wzgórza morenowe porośnięte lasami, należącymi do kompleksu Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Tereny rolnicze zlokalizowane w jednostce stanowią rezerwę pod nową zabudowę mieszkaniową, usługową lub zielenią urządzonej.

Jednostki urbanistyczne na terenie miasta Wejherowa przedstawiono na rysunku 1.

Stacja kolejowa Wejherowo, wraz z dworcem, znajduje się w centralnej części miasta. Jest to ważny punkt w sieci połączeń trójmiejskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. Większość pociągów z kierunku Trójmiasta kończy bieg na stacji Wejherowo. Na stacji zatrzymują się także pociągi regionalne uruchamiane przez Polregio SA oraz pociągi dalekobieżne PKP Intercity SA. W Wejherowie funkcjonują ponadto dwa przystanki kolejowe: Wejherowo Nanice oraz Wejherowo

Śmiechowo. Znajdują się one w kierunku Redy i Gdyni od stacji Wejherowo. Obsługiwane są wyłącznie przez pociągi aglomeracyjne SKM.



Rys. 1. Jednostki urbanistyczne na terenie miasta Wejherowa

Źródło: „Zmiana Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Wejherowa”, Wejherowo, marzec 2020 r., s. 7.

Istotny problem sieci drogowej miasta stanowi ograniczona możliwość przekraczania linii kolejowej przecinającej miasto – tylko dwa tunele pod linią kolejową nr 202. Te bezkolizyjne przekroczenia linii kolejowej przeznaczone są przede wszystkim dla samochodów osobowych, tylko jeden z nich umożliwi przejazd autobusów komunikacji miejskiej.

Południkowo miasto przecina droga wojewódzka nr 218, w relacji: Krokowa – Wejherowo – Chwaszczyno – Gdańsk Oliwa.

Drogi krajowa i wojewódzka poprowadzone są ważnymi ulicami miasta i pełnią istotną rolę w funkcjonowaniu systemu komunikacyjnego miasta.

W niedalekiej przyszłości, po zrealizowaniu odcinka drogi ekspresowej S6 Bożepole Małe – Gdynia Kacze Buki (Trasa Kaszubska), ruchu tranzytowego w kierunku Słupska, Koszalina i Szczecina będzie w znacznej mierze omijał odcinek drogi krajowej nr 6 wytyczony przez Wejherowo.

Wejherowo jest istotnym centrum lokalnego życia społecznego, gospodarczego i kulturalnego. Jest miastem o znaczącej populacji, dającej 86. miejsce wśród największych miast

Polski oraz wchodzi w skład Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, będąc miejscem zamieszkania wielu osób zatrudnionych w samym rdzeniu aglomeracji, czyli w Trójmieście. Strukturę terytorialną OMG-G-S tworzy kilka stref. Wejherowo zlokalizowane jest w strefie silnej urbanizacji i stanowi przedłużenie jego głównej osi przebiegającej wzdłuż brzegu Zatoki Gdańskiej.

Gmina Luzino

Jest to gmina, która obejmuje obszar 111 km², a więc ponad czterokrotnie większy od Wejherowa, zamieszkały – wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. – przez 16 855 osób²⁵. W skład gminy wchodzi 12 miejscowości: Barłomino, Dąbrówka, Kębłowo, Kochanowo, Luzino, Milwino, Robakowo, Sychowo, Tępcz, Wyszecino, Zelewo i Zielnowo, z których tylko Kębłowo i Kochanowo posiadają połączenia wejherowskiej komunikacji miejskiej – linię 10 łączącą je z dworcem PKP w centrum miasta i os. Kaszubskim. Równoległe do drogi krajowej nr 6 przez gminę przebiega linia kolejowa nr 202. Na obszarze gminy zlokalizowana jest jedna stacja kolejowa we wsi Luzino, na której zatrzymują się pociągi połączeń regionalnych, których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Stacja Luzino jest jednocześnie stacją graniczną obowiązywania biletów metropolitalnych emitowanych przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej.

W obsłudze gminy Luzino dominującą rolę mają przewozy realizowane w ramach autobusowej komunikacji regionalnej organizowane przez PKS Gdynia SA, zapewniające połączenia m.in. z Wejherowem i Lęborkiem.

Sieć drogową w gminie tworzą:

- droga krajowa nr 6 – prowadząca z Łęgowa do granicy z Niemcami. Droga krajowa nr 6 przebiega przez gminę równoleżnikowo dzieląc ją na część północną i południową. W granicach administracyjnych gminy znajduje się około 10 km drogi krajowej nr 6;
- drogi powiatowe:
 - 1451G: Kniewo – DK6 – Luzino – Łębno;
 - 1336G: Zakrzewo – Linia – Strzecz – Czestkowo – Gowino – Wejherowo;
 - 1410G: Luzino – Dąbrówka – Sopieszyno;
 - 1452G: Kochanowo – DK6;
 - 1453G: Kębłowo – DK6;
- drogi gminne – sieć dróg gminnych wynosi około 150 km.

Przez teren gminy przebiega budowana droga ekspresowa S6, zwana potocznie Trasą Kaszubską. Oddanie do ruchu odcinków z Bożegopola Wielkiego do Szemudu zaplanowano

²⁵ dane GUS, dostęp: 31 grudnia 2021 r.

na maj-sierpień 2022 r. Na obszarze gminy zaplanowano budowę węzła drogowego zlokalizowanego na południe od miejscowości Luzino.

Gmina Luzino jest gminą o charakterze rolniczym, w której dominującą powierzchnię zajmują użytki rolne – ponad 50%. Następne w kolejności grunty leśne i zadrzewione zajmują ponad 42% powierzchni gminy. Siedzibą gminy jest miejscowość Luzino, która skupia funkcje administracyjno-usługowe.

Reda (gmina miejska)

Miasto Reda położone jest na wschód od Wejherowa, granicząc z nim na znacznym odcinku. Obszar Redy rozciąga się do wzgórz przy Szpitalu Specjalistycznym w Wejherowie do terenów łąkowych przy ujściu rzeki Redy do zatoki Puckiej. Wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. powierzchnia miasta wynosiła 34 km², a zamieszkiwało je 26,7 tys. osób²⁶.

Reda stanowi jedno z miast Małego Trójmiasta Kaszubskiego oraz jest częścią Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego.

Obszar zurbanizowany Redy stanowi jedynie część obszaru miasta i zlokalizowany jest wzdłuż doliny rzeki Redy i Kanału Mrzezino oraz w kierunku południowym w stronę Gdyni. Zachodnie rejony miasta to wyniesione tereny leśne. Północno zachodni obszar miasta to kompleksy wzgórz porośnięte lasem, a południowo wschodni to obszary łąkowe.

Przez miasto także przebiegają trasy drogi krajowej nr 6 oraz linii kolejowych nr 202 oraz nr 213 Reda – Hel. Dworzec kolejowy Reda położony jest w południowej części miasta. Funkcjonuje także przystanek kolejowy Reda Pieleszewo położony w kierunku Wejherowa od stacji Reda oraz Reda Rekowo – w kierunku Pucka. W styczniu 2020 r. oddano do użytkowania węzeł integracyjny przy dworcu PKP, w ramach którego udostępniono m.in. ponad 200 miejsc parkingowych dla samochodów oraz parking Bike&Ride z miejscami na 137 rowerów.

W mieście rozpoczyna swój bieg także droga wojewódzka nr 216 Reda – Władysławowo – Hel.

Obszar zurbanizowany miasta położony wzdłuż linii kolejowej nr 202 to mieszane obszary zabudowy mieszkaniowej i zakładów przemysłowych. Rejon centralny miasta zajmuje zabudowa jednorodzinna oraz osiedla wielorodzinne, natomiast w części północnej rejonu zurbanizowanego, wzdłuż linii kolejowej nr 216, dominuje zabudowa jednorodzinna. Przy południowej granicy miasta zlokalizowane jest centrum rozrywki rodzinnej Aquapark Reda.

Obsługę lokalnego (miejskiego) ruchu pasażerskiego na terenie miasta prowadzi Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo sp. z o.o. realizujący przewozy na czterech liniach: 8, 9, 17 i 18 oraz Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni realizujący przewozy na linii J, łączącą Rumię

²⁶ dane GUS, dostęp: 31 grudnia 2021 r.

przez Redę ze Szpitalem w Wejherowie. Ponadto do Aquaparku Reda dojeżdżają autobusy gdyńskiej komunikacji miejskiej linii 84 i 87. W Redzie nie funkcjonują wewnątrzgminne połączenia autobusowej komunikacji regionalnej, aczkolwiek z racji położenia miasta pomiędzy Rumią a nadmorskim powiatem puckim, prowadzi przez nie wiele połączeń w dłuższych relacjach.

Połączenia kolejowe Redy z Trójmiastem, Wejherowem, Lęborkiem lub Słupskiem realizowane są z wykorzystaniem linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard, po której kursują pociągi aglomeracyjne i regionalne PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. oraz Polregio SA. Po linii kolejowej nr 213 w kierunku Władysławowa i półwyspu helskiego kursują pociągi regionalne Polregio SA.

Gmina Wejherowo (gmina wiejska)

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. (dane GUS), gminę Wejherowo zamieszkiwało 27 177 osób, a jej powierzchnia wynosiła 194 km². Gmina podzielona jest na 16 sołectw: Bolszewo, Gościcino, Gowino/Pętkowice, Orle, Kąpino, Góra, Zbychowo, Nowy Dwór Wejherowski, Kniewo/Zamostne, Łężyce, Bieszkowice, Gniewowo, Sopieszyno, Ustarbowo, Warszkowo oraz Reszki. Pomiędzy sołectwami występuje duże zróżnicowanie rzeźby terenu i zagospodarowania przestrzennego. W części południowej sołectwa są położone na obszarze Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego lub w części jego Otuliny (Łężyce, Bieszkowice, Reszki, Zbychowo, Nowy Dwór Wejherowski, Sopieszyno i Ustarbowo). Są to obszary z przewagą terenów leśnych z enklawami rolniczymi oraz jeziorami (Zawiat, Bieszkowice, Borowo, Wygoda, Wyspowo). W części środkowej i północnej występują tereny silnie zurbanizowane, dotyczy to w szczególności sołectw Kąpino, Bolszewo, Orle, Gościcino, Gowino, Góra. Sołectwo Kniewo ma charakter typowo rolniczy.

Funkcje mieszkaniowe są najbardziej rozwinięte na terenach wsi Bolszewo, Gościcino, Gowino i Orle. Rozwój mieszkalnictwa w ostatnich latach obserwowany jest także w Gniewowie i Kąpinie. Gmina Wejherowo nie posiada wykształconego ośrodka gminnego. Największy rozwój funkcji produkcyjnej i produkcyjno-usługowej występuje w Bolszewie i Gościcinie.

Gmina Wejherowo jest gminą obwarzankową wobec Wejherowa. Otacza ona miasto od południa, zachodu oraz północy. Obszar gminy jest znacznie rozciągnięty w kierunku północ – południe, przy stosunkowo niewielkiej rozpiętości w osi wschód – zachód, co utrudnia organizację połączeń komunikacyjnych w gminie. Znaczną część obszaru gminy porastają lasy, obszary zabudowy w kompleksach leśnych stanowią enklawy. Południowo-wschodni fragment gminy (Łężyce) graniczy z Gdynią, ciążąc komunikacyjnie do tego miasta.

Niezalesiony obszar gminy ma charakter rolniczo-podmiejski. Największe osiedla zabudowy mieszkaniowej zlokalizowane są w sąsiedztwie drogi krajowej nr 6 oraz na południowy i północny wschód od miasta Wejherowa.

Obszar gminy przecina linia kolejowa nr 202, z przystankiem Gościcino Wejherowskie oraz droga krajowa nr 6. Przez teren gminy przebiega także droga wojewódzka nr 218 oraz droga wojewódzka nr 224.

Przez teren gminy przebiega budowana droga ekspresowa S6, zwana potocznie Trasą Kaszubską.

Gmina wiejska Wejherowo jest obsługiwana 10 liniami wejherowskiej komunikacji miejskiej, które docierają do większości miejscowości. 9 z 10 linii w podstawowych wariantach trasy łączy miejscowości gminy z Wejherowem. W gminie Wejherowo, oprócz linii wejherowskiej komunikacji miejskiej, funkcjonują także linie komunikacji miejskiej organizowane przez ZKM w Gdyni, ale obsługują one zupełnie inną część tej gminy – nie mają więc charakteru substytucyjnego względem połączeń wchodzących w skład wejherowskiej komunikacji miejskiej.

2.4. Czynniki demograficzne i motoryzacja

Spośród czynników demograficznych, które w decydujący sposób wpływają na popyt na usługi publicznego transportu zbiorowego, a także determinują pożądany kształt oferty przewozowej, należy wskazać:

- liczbę mieszkańców i rozkład przestrzenny zaludnienia obszaru;
- strukturę wiekową ludności;
- liczbę osób aktywnych zawodowo;
- liczbę uczniów i studentów;
- stopień zmotoryzowania ludności.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. komunikacja miejska organizowana przez MZK Wejherowo obsługiwała obszar zamieszkały przez około 119,9 tys. osób. Samo miasto Wejherowo zamieszkiwało 49 099 osób. Pod koniec 2000 r. liczba ludności Wejherowa wynosiła 44 950 osób, a zatem w ciągu 20 lat nastąpił jej wzrost o 9,2%. W pozostałych jednostkach administracyjnych objętych planem, w tym okresie odnotowano znacznie większe wzrosty liczby mieszkańców niż w samym Wejherowie. W gminie Luzino liczba mieszkańców w latach 2000-2020 wzrosła o 47,9%, w Redzie o 55,7%, a w gminie Wejherowo – aż o 76,3%. Coraz większa liczba ludności to efekt m.in. procesu suburbanizacji. Wielu mieszkańców metropolii przeprowadziło się na obszary okolicznych gmin. Nastąpił w nich gwałtowny rozwój budownictwa mieszkaniowego. Dodatkowym czynnikiem, który w ostatnich latach wpłynął na wzrost liczby mieszkańców gmin jest dodatni wskaźnik przyrostu naturalnego. Jedynie w samym Wej-

herowie odnotowano ujemne wskaźniki salda migracji oraz w 2020 r. więcej zgonów niż narodzin. W tabeli 1 przedstawiono zmiany liczby mieszkańców dla wszystkich analizowanych jednostek administracyjnych. Dane zawarte w tej tabeli można podsumować, że obserwowane trendy wskazują na dobrą sytuację demograficzną całego obszaru objętego planem transportowym.

Tab. 1. Liczba ludności gmin obsługiwanych wejherowską komunikacją miejską w 2000 r. i w 2020 r.

Liczba ludności	Rok		Dynamika zmian
	2000	2020	2020/2000
Wejherowo	44 950	49 099	109,2
Gmina Luzino	11 399	16 855	147,9
Reda	17 156	26 707	155,7
Gmina Wejherowo	15 419	27 177	176,3
Razem	88 924	119 838	134,8

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

W tabeli 2 przedstawiono dane dotyczące przyrostu naturalnego oraz salda migracji Wejherowa i gmin obsługiwanych wejherowską komunikacją miejską w latach 2015-2020.

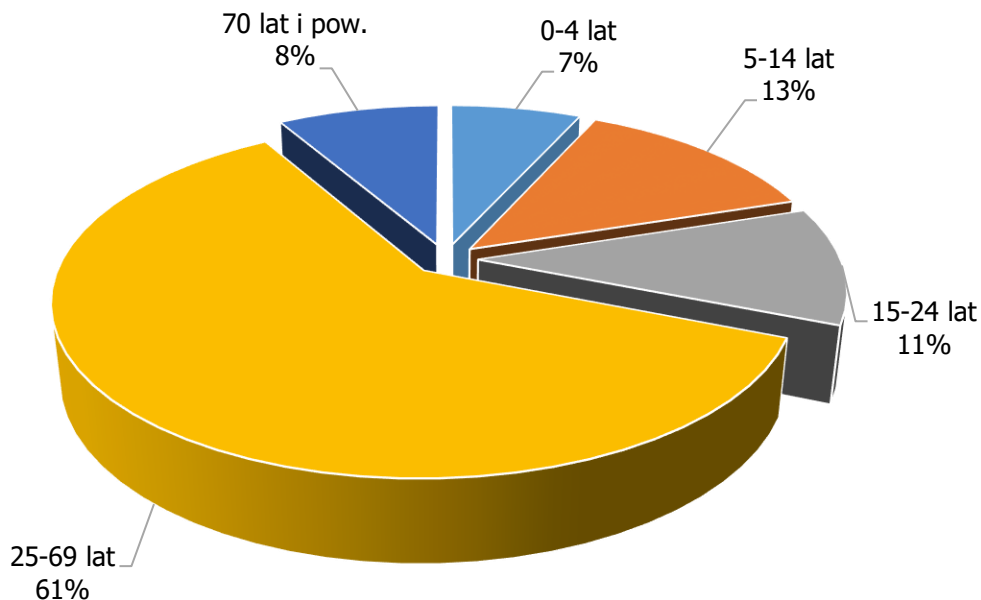
Tab. 2. Współczynniki demograficzne Wejherowa i gmin obsługiwanych wejherowską komunikacją miejską w latach 2015-2020

Współczynnik demograficzny	Rok					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wejherowo						
Przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	3,06	2,79	3,68	0,84	0,85	-2,69
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców	-	-4,3	-4,9	-4,7	-6,2	-6,0
Gmina Luzino						
Przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	6,95	10,47	10,41	9,88	8,48	9,96
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców	-	7,2	10,7	8,5	9,0	9,8

Współczynnik demograficzny	Rok					
	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Reda						
Przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	7,93	11,10	10,17	10,40	9,80	7,61
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców	-	13,3	10,0	17,0	7,7	8,3
Gmina Wejherowo						
Przyrost naturalny na 1 000 mieszkańców	9,23	8,66	11,13	8,64	9,64	5,46
Saldo migracji wewnętrznych i zewnętrznych na pobyt stały na 1 000 mieszkańców	-	12,3	14,6	11,5	20,2	16,5

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

Strukturę wiekową mieszkańców Wejherowa oraz pozostałych miast i gmin, objętych planem, przedstawiono na rysunku 2.

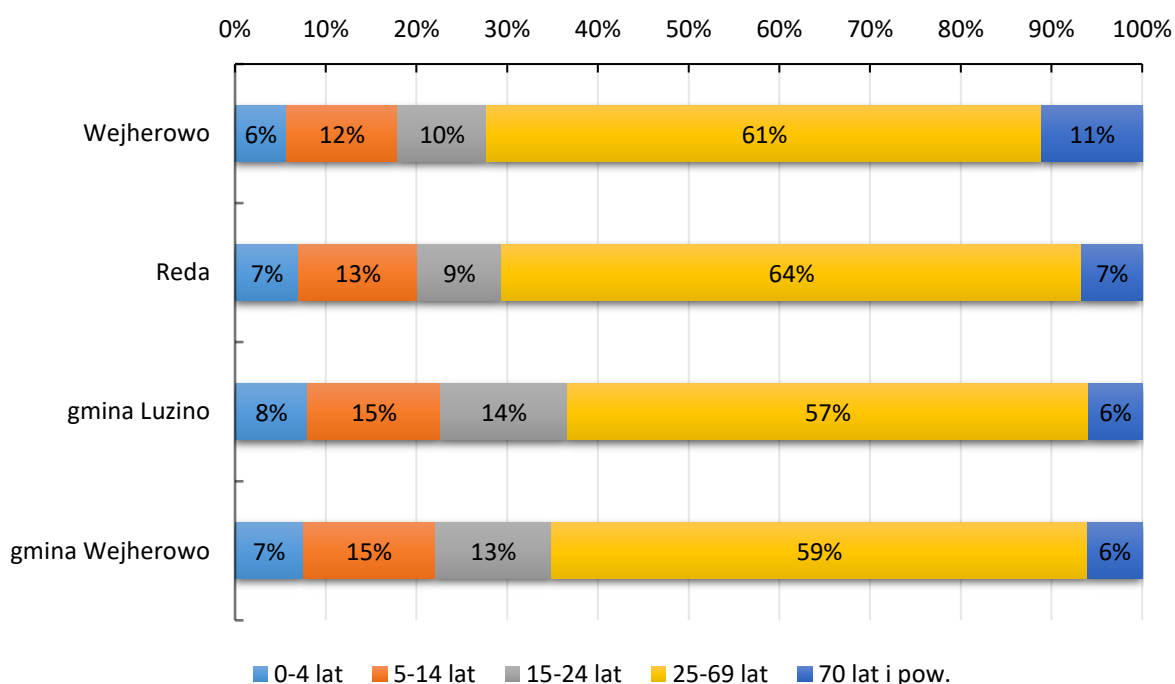


Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców Wejherowa oraz pozostałych miast i gmin, objętych planem – stan na 31 grudnia 2020 r.

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

W strukturze wiekowej mieszkańców dominowały osoby w wieku 25-69 lat (61%). Osoby stanowiące tę grupę podróżują w większości na podstawie biletów normalnych. Pozostałe segmenty, wyodrębnione na podstawie kryterium wieku, tworzyły w większości osoby uprawnione do przejazdów ulgowych (15-24 lata) – 11% i bezpłatnych (0-4 lata, 5-14 lat i powyżej 70 lat) – 28% (w granicach administracyjnych Miasta Wejherowo lub Miasta Reda lub gminy Luzino na podstawie wejherowskiej karty elektronicznej uczniowie szkół podstawowych mogą bezpłatnie podróżować wejherowską komunikacją miejską).

Udział poszczególnych grup wiekowych w przekroju miast i gmin, przedstawiony na rysunku 3, wykazuje zróżnicowanie. Udział mieszkańców uprawnionych do przejazdów bezpłatnych, w wieku 0-4 lat, najniższy był w Wejherowie (6%), a najwyższy – w gminie Luzino (8%). Udział osób w wieku 5-14 lat był również najniższy był w Wejherowie (12%), a najwyższy w gminach Luzino i Wejherowo (15%). Udział mieszkańców w wieku 15-24 lat najniższy był w Redzie (9%), a najwyższy – w gminie Luzino (14%). W segmencie osób w wieku 25-69 lat najniższy udział miała gmina Luzino (57%), natomiast najwyższy Reda (64%). Udział mieszkańców w wieku powyżej 70 lat, uprawnionych do przejazdów bezpłatnych w komunika miejskiej organizowanej przez MZK Wejherowo, najniższy był w gminie Luzino i w gminie Wejherowo (po 6%), natomiast najwyższy – w Wejherowie (11%).



Rys. 3. Porównanie struktury wiekowej mieszkańców Wejherowa oraz pozostałych miast i gmin, objętych planem – stan na 31 grudnia 2020 r.

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

Strukturę ludności Wejherowa wg kryterium aktywności zawodowej przedstawiono w tabeli 3.

Tab. 3. Struktura wiekowa ludności Wejherowa w latach 2016-2020

Liczba i struktura mieszkańców	2016	2017	2018	2019	2020	Dynamika 2020/2016 [%]
Liczba mieszkańców	50 039	49 927	49 789	49 505	49 099	98,12
w tym:						
– w wieku przedprodukcyjnym	8 849	8 941	8 950	8 878	8 731	98,67
– w wieku produkcyjnym	31 742	31 299	30 987	30 564	30 190	95,11
– w wieku poprodukcyjnym	9 448	9 687	9 852	10 063	10 178	107,73

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

Dane przedstawione w tabeli 3 wskazują, że liczba mieszkańców Wejherowa w latach 2016-2020 zmniejszyła się o 940 osób, tj. o 1,9%. Zmniejszyła się również liczba mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (o 1,3%) oraz w wieku produkcyjnym (o 4,9%), a jednocześnie zwiększyła się liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym (o 7,7%).

Na skutek zmian demograficznych zwiększy się liczba pasażerów podróżujących nieodpłatnie i na podstawie uprawnień do przejazdów bezpłatnych, co w rezultacie wpłynie niekorzystnie na poziom odpłatności usług komunikacji miejskiej.

Prognozy demograficzne przewidują, że w 2025 r. liczba mieszkańców powiatu wejherowskiego wyniesie 230,1 tys. osób, w 2030 r. 239,1 tys. osób, a w 2035 r. 246,2 tys. osób. Oznacza to, że w stosunku do 2020 r. (219,5 tys. osób) liczba mieszkańców powiatu wejherowskiego zwiększy się odpowiednio o 5,2; 8,9 i 12,2%. Prognozowane zmiany w liczbie ludności będą powodować konieczność zmian w ofercie przewozowej transportu zbiorowego. Ze względu na brak niektórych danych statystycznych w przekroju gmin, wykorzystano dane zagregowane dla obszaru powiatu.

W kontekście opracowywania planu transportowego, czynniki demograficzne należy rozpatrywać łącznie z kwestią stopnia zmotoryzowania społeczeństwa. Dane dla obszarów ujętych w dokumencie wskazują na wzrost liczby pojazdów, w szczególności przeznaczonych do transportu indywidualnego (tab. 4.).

Obszar powiatu wejherowskiego charakteryzuje się dużą liczbą zarejestrowanych pojazdów samochodowych w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców, przy czym średnie wartości dla całego województwa pomorskiego są jeszcze wyższe i w przypadku samochodów osobowych osiągają 641 sztuk na tysiąc mieszkańców.

Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie wejherowskim – porównanie 2010 i 2020 r.

Pojazdy samochodowe i ciągniki	2010	2020	Wzrost (2010/2020) [%]
Pojazdy samochodowe i ciągniki	94 829	152 531	60,8
– w tym: samochody osobowe	75 021	121 357	61,8
Pojazdy samochodowe i ciągniki /1 000 mieszkańców	477	695	45,9
– w tym: samochody osobowe/1 000 mieszkańców	377	553	46,7

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

Według stanu na koniec 2020 r., w powiecie wejherowskim dominującym rodzajem paliwa stosowanego w samochodach osobowych była benzyna – 52 119 pojazdów (43,0% ogółu samochodów osobowych), olej napędowy wykorzystywało 48 190 samochodów (39,7%), gaz LPG – 15 183 (12,5%), a inne rodzaje paliwa – 5 865 (4,8%)²⁷.

Wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej stanowi istotny problem dla właściwego funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, który nie spełnia kluczowej roli w przewozach pasażerskich. Wśród przyczyn takiej sytuacji należy wskazać dochody mieszkańców pozwalające nabyć i utrzymać własny samochód osobowy oraz większy komfort codziennego życia i niezależność w przemieszczaniu się między źródłem a celem podróży. Istotnym czynnikiem jest również pandemia COVID-19, która zniechęciła do korzystania z transportu zbiorowego i w wielu przypadkach jest postrzegana jako potencjalne źródło zakażeń, choć badania naukowe tego nie potwierdzają..

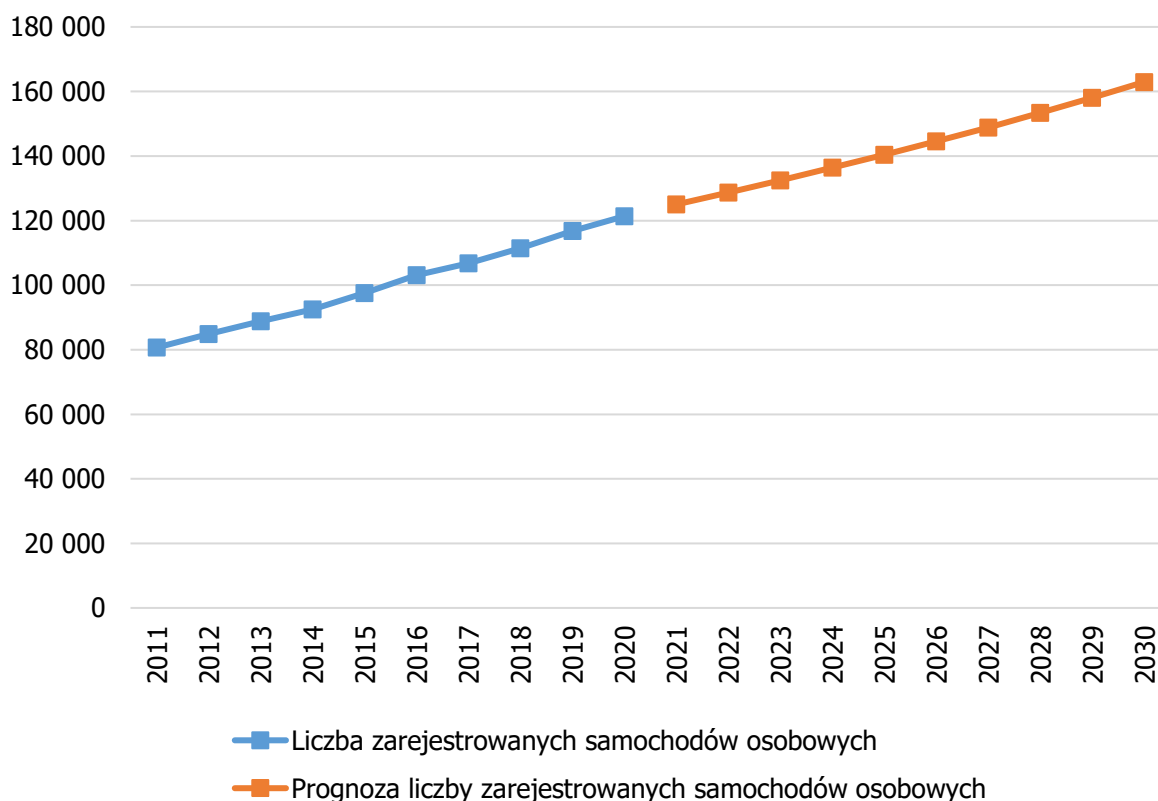
Niekorzystnie dla popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego kształtują się dane dotyczące wskaźników motoryzacji. Według Banku Danych Lokalnych GUS na koniec 2020 r. w powiecie wejherowskim zarejestrowane było 152,5 tys. pojazdów samochodowych i ciągników, co daje wskaźnik motoryzacji na poziomie 695 pojazdów na 1 000 mieszkańców, a także 121,4 tys. samochodów osobowych. Liczba samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców wyniosła zatem 553. W okresie ostatnich 10 lat zanotowano w powiecie bardzo wysoki wzrost wskaźnika liczby zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników – o 60,8% oraz samochodów osobowych – o 61,8% w stosunku do stanu z 2010 r.

Liczbę samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie wejherowskim w latach 2010-2020 oraz jej prognozę na okres do 2030, przedstawiono na rysunku 4.

²⁷ dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

Przygotowana dla powiatu wejherowskiego prognoza wskaźnika motoryzacji zakłada wzrost liczby samochodów osobowych do 140,4 tys. w 2025 r. i do 162,9 tys. w 2030 r. Oznacza to przyrost liczby samochodów osobowych w kolejnych badanych latach do 2030 r. odpowiednio o 14,3 i 28,1%²⁸ w stosunku do 2020 r., czyli osiągnięcie w 2030 r. wskaźnika motoryzacji na poziomie 687 samochodów osobowych na 1 000 mieszkańców.

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 z pewnością również będą obecne na drogach powiatu. Zauważalne jest natomiast odchodzenie od silników wysokoprężnych w nowych samochodach, przede wszystkim osobowych. Jednocześnie stanowią one dominujący rodzaj napędów w autobusach i pojazdach ciężarowych.



Rys. 4. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie wejherowskim i jej prognoza do 2030 r.

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

²⁸ Opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych GUS.

2.5. Czynniki społeczne

Polityka realizowana obecnie na szczeblu krajowym spowodowała zmianę struktury wpływów z podatków oraz wzrost obciążeń dla budżetów samorządów, które dodatkowo ponoszą negatywne konsekwencje pandemii. Jednocześnie, limitowanie pojemności pojazdów transportu zbiorowego z uwagi na obostrzenia sanitarne, a przy tym spadek popytu na usługi przewozowe, w rażący sposób wpłynęły na spadek rentowności połączeń. W 2020 r. wiele polskich miast zanotowało w niektórych miesiącach obniżenie przychodów ze sprzedaży biletów nawet o 70-75% względem analogicznych okresów sprzed pandemii. Sytuacja ta sprawiła, że miasta nie są w stanie zapewnić finansowania komunikacji publicznej na swoich obszarach na dotychczasowym poziomie, co wymusza ingerencję w kształt sieci komunikacyjnych i intensywność ich obsługi – optymalizację kosztową.

Na podstawie obserwacji podejmowanych decyzji przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w kraju można stwierdzić, że aktualnie już dość powszechnie stosowanym rozwiązaniem jest likwidacja części połączeń bezpośrednich i redukcja liczby linii – przy jednoczesnym zwiększaniu i rytmizacji częstotliwości kursowania najważniejszych połączeń – co najmniej w niektórych okresach doby i przynajmniej w dni robocze. W wielu ośrodkach miejskich odnotowano spadek wskaźnika odpłatności poniżej progu 20%, co skłoniło do rozważań w kwestii ewentualnego wdrożenia przewozów bezpłatnych dla pasażerów – przy pokrywaniu pełnego kosztu funkcjonowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej z budżetu samorządowego.

Do uwarunkowań mających bezpośredni wpływ na publiczny transport zbiorowy w Wejherowie i pozostałych gminach obsługiwanych wejherowską komunikacją miejską, należy zaliczyć:

- spadek zaufania pasażerów do komunikacji zbiorowej jako sposobu przemieszczania się, z uwagi na bliską obecność innych osób, niekorzystną z sanitarnego punktu widzenia – pomimo zniesienia od 26 czerwca 2021 r. limitów pojemności pasażerskiej w pojazdach transportu zbiorowego przez odpowiednie akty prawa krajowego;
- konieczność noszenia w pojazdach komunikacji zbiorowej maseczek ochronnych zakrywających usta i nos;
- konieczność utrzymywania zwiększonego dystansu społecznego pomiędzy pasażerami – wskutek czego część z nich przesiadła się do własnych samochodów lub przemieszcza się pieszo bądź rowerem;

- spadek liczby pasażerów w wieku produkcyjnym z uwagi na częściowo wprowadzoną pracę zdalną, z której część pracodawców nie zamierza rezygnować, gdyż ma ona swoje pozytywne strony, wśród których wymienia się m.in. oszczędność czasu na dojazdy i możliwość przeznaczenia go na efektywną pracę;
- przekładający się na spadek potrzeb przewozowych wzrost bezrobocia lub przebranżowienia pomiędzy sektorami gospodarki;
- spadek zapotrzebowania na przewozy z uwagi na wprowadzaną okresowo edukację zdalną lub hybrydową;
- ograniczone możliwości załatwiania spraw w obiektach użyteczności publicznej, w wielu przypadkach z pozostawieniem dostępnej tylko drogi elektronicznej – rozwiązania te bardzo zyskały na popularności w trakcie pandemii i nawet po zniesieniu większości obostrzeń sanitarnych, są preferowane przez pracowników administracyjnych, a nawet petentów, ograniczając tym samym zapotrzebowanie na bezpośredni kontakt;
- wzrost wymagań ze strony pasażerów dotyczących komfortu podróżowania w połączeniu z oczekiwaniem zapewnienia zwiększonego dystansu społecznego, czego następstwem jest wzrost popytu na autobusy przegubowe – nawet przy maksymalnym napełnieniu autobusu wynoszącym 50-60 osób w danym kursie, a w mniejszych ośrodkach – na autobusy standardowe przeznaczone do eksploatacji zamiast mini- lub midibusów;
- spadek realnej wartości pieniądza i wzrost inflacji, względnie uatrakcyjniające kosztowo podróże własnym samochodem osobowym;
- kongestię na trasach, po których poruszają się pojazdy drogowego publicznego transportu zbiorowego.

W tabeli 5 przedstawiono najważniejsze wskaźniki dotyczące sytuacji społecznej w Wejherowie i powiecie wejherowskim (w skład, którego wchodzi gminy ościenne, z którymi podpisane zostały porozumienia międzygminne dotyczące organizacji publicznego transportu zbiorowego) na tle województwa pomorskiego i całego kraju.

Tab. 5. Wskaźniki sytuacji społecznej w Wejherowie i powiecie wejherowskim na tle województwa pomorskiego i Polski – stan na 31 grudnia 2020 r.

Polska	Województwo pomorskie	Powiat Wejherowski	Miasto Wejherowo
Stopa bezrobocia rejestrowanego [%]			
6,3	5,9	6,9	8,3
Udział dzieci w wieku do lat 17, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny w ogólnej liczbie dzieci w tym wieku [%]			
22,7	23,5	26,0	23,2

Polska	Województwo pomorskie	Powiat Wejherowski	Miasto Wejherowo
Przeciętne wynagrodzenie [zł brutto]			
5 523,32	5 484,46	4 620,89	b.d.

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

W przypadku stopy bezrobocia, Wejherowo oraz powiat wejherowski wypadają niekorzystnie na tle średniej dla Polski i województwa. W przypadku udziału dzieci, na które rodzice otrzymują zasiłek rodzinny (przyznawany na podstawie kryterium dochodowego – uprawnione do otrzymywania zasiłku są rodziny o niskim dochodzie w przeliczeniu na członka rodziny) sytuacja wygląda podobnie. Najwyższą wartość odnotowano w powiecie wejherowskim (26%). Dla miasta Wejherowa wskaźnik ten wynosił 23,2%, co również przewyższa wartość wskaźnika dla Polski.

Jedną z przyczyn bezrobocia i ubóstwa jest wykluczenie transportowe. Organizacja i finansowanie transportu publicznego są narzędziem realizacji polityki społecznej władz publicznych, której celem jest zmniejszenie skali wykluczenia transportowego poprzez zapewnienie możliwości dojazdu do miejsca pracy i edukacji oraz dostępu do podstawowych usług.

Za pomocą usług komunikacji miejskiej władze publiczne realizują określone zadania polityki społecznej. W Wejherowie, głównym celem polityki społecznej realizowanej za pośrednictwem komunikacji miejskiej, jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom, niezależnie od statusu społecznego i materialnego, wymaganego przez nich poziomu mobilności.

Podstawowym narzędziem realizacji określonej polityki społecznej za pośrednictwem transportu miejskiego, są uprawnienia do przejazdów ulgowych i bezpłatnych.

Jedną z charakterystycznych cech wejherowskiej komunikacji miejskiej jest prosta i podana do publicznej wiadomości w przejrzysty sposób taryfa opłat przewozowych. Poszczególne rodzaje biletów i stawki opłat zostały wprowadzone uchwałą nr VIIIk/XV/195/2019 Rady Miasta Wejherowa z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie ustalenia opłat za przewozy środkami miejskiej komunikacji pasażerskiej w Wejherowie. Określono w niej następujące rodzaje biletów normalnych:

- jednorazowy na jeden przejazd (papierowy) – 3,80 zł;
- jednorazowy na jeden przejazd (elektroniczny) – 3,40 zł;
- 24-godzinny imienny – 14,00 zł;
- 24-godzinny na okaziciela – 14,00 zł;
- 5-dniowy na okaziciela – 26,00 zł;
- miesięczny imienny ważny od poniedziałku do piątku – 90,00 zł;
- miesięczny imienny ważny codziennie – 98,00 zł;

- miesięczny na okaziciela ważny codziennie – 114,00 zł.

Ceny biletów ulgowych stanowią w każdym przypadku 50% ceny biletów normalnych. Taryfa opłat wprowadzona powyższą uchwałą określa również zasady naliczania opłat dodatkowych w wejherowskiej komunikacji miejskiej:

- pobierana w razie braku odpowiedniego dokumentu przewozu: 60-krotność ceny najtańszego biletu jednorazowego normalnego: 204,00 zł;
- pobierana w razie naruszenia przepisów o przewozie rzeczy lub zwierząt: 25-krotność ceny najtańszego biletu jednorazowego normalnego: 85,00 zł;
- pobierana w razie braku ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego albo ulgowego przejazdu: 50-krotność ceny najtańszego biletu jednorazowego normalnego: 170,00 zł;
- pobierana w razie spowodowania, bez uzasadnionej przyczyny, zatrzymania lub zmianę trasy środka transportu: 190-krotność ceny najtańszego biletu jednorazowego normalnego: 646,00 zł;
- opłata manipulacyjna uwzględniająca ponoszone koszty czynności związanych ze zwrotem lub umorzeniem opłaty dodatkowej: 6% opłaty dodatkowej pobieranej w razie braku ważnego dokumentu poświadczającego uprawnienie do bezpłatnego albo ulgowego przejazdu: 10,20 zł.

Uzupełnienie oferty biletów obowiązujących w komunikacji miejskiej w Wejherowie stanowiły bilety emitowane przez Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. W zależności od rodzaju biletu upoważniały one do korzystania z przewozów organizowanych przez ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni, MZK Wejherowo oraz pociągami uruchamianymi przez PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. i Polregio SA. W ofercie dostępne były bilety jednorazowe (nie obowiązywały na kolei), 1-godzinne (nie obowiązywały na kolei), 24-godzinne, 72-godzinne oraz miesięczne. Taryfa biletów metropolitalnych umożliwiała zakup biletów:

- komunalnych – uprawniających do realizacji przejazdów autobusami, tramwajami i trolejbusami ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo;
- kolejowo-komunalnych dwóch organizatorów – uprawniających do realizacji przejazdów pociągami przewoźników kolejowych oraz w pojazdach ZTM w Gdańsku albo ZKM w Gdyni albo MZK Wejherowo;
- kolejowo-komunalnych wszystkich organizatorów – uprawniających do realizacji przejazdów pociągami przewoźników kolejowych oraz w pojazdach ZTM w Gdańsku i ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo.

Metropolitalne bilety kolejowo-komunalne obowiązywały na odcinkach, których krańce wyznaczały stacje Luzino, Cieplewo, Reda Rekowo, Borkowo i Babi Dół.

Według stanu na dzień 1 grudnia 2021 r., z opłat za przejazd wejherowską komunikacją miejską zwolnione były następujące grupy pasażerów:

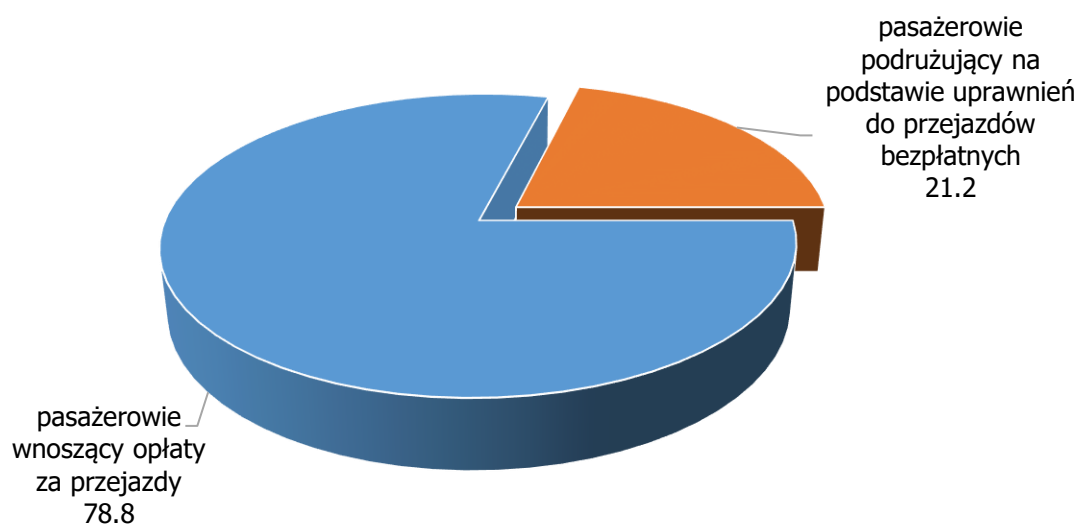
- senatorowie i posłowie na Sejm;
- dzieci do ukończenia 7 lat;
- inwalidzi wojenni i wojskowi oraz towarzyszący opiekunowie inwalidów wojennych i wojskowych zaliczonych do I grupy inwalidztwa lub do osób o znacznym stopniu niepełnosprawności;
- osoby całkowicie niezdolne do pracy i samodzielnej egzystencji oraz osoby zaliczone do znacznego stopnia niepełnosprawności oraz towarzyszący im opiekunowie;
- niewidomi wraz z towarzyszącym opiekunem na podstawie legitymacji Polskiego Związku Niewidomych, legitymacji Związku Ociemniałych Żołnierzy RP lub legitymacji wydanej przez Zespół ds. Orzekania o Niepełnosprawności, stwierdzającej niepełnosprawność w stopniu znacznym lub umiarkowanym z powodu narządu wzroku lub oznaczonego symbolem 04-O;
- osoby, które ukończyły 70 rok życia;
- pracownicy, renciści i emeryci jednostek organizacyjnych komunikacji miejskiej oraz członkowie ich rodzin – w zakresie określonym w Układzie Zbiorowym Pracy;
- żołnierze rezerwy w dniu rozpoczęcia ćwiczeń, w trybie natychmiastowym na podstawie karty powołania wraz z książeczką wojskową;
- osoby posiadające legitymację "Zasłużonego Honorowego Dawcy PCK" I stopnia;
- dzieci i młodzież dotknięta inwalidztwem lub niepełnosprawna ruchowo oraz towarzyszący im opiekunowie;
- osoby, którym nadano "Honorowe Obywatelstwo Miasta Wejherowa";
- każdego roku w dniu obchodów Europejskiego Dnia bez Samochodu – każdy pasażer będący właścicielem lub współwłaścicielem samochodu osobowego – na podstawie ważnego dowodu rejestracyjnego pojazdu, którego jest właścicielem lub współwłaścicielem;
- w każdym roku szkolnym w okresie od dnia 1 września do dnia 30 czerwca każdy uczeń/uczennica szkoły podstawowej zameldowany w granicach administracyjnych Miasta Wejherowo lub Miasta Reda lub Gminy Luzino na podstawie wejherowskiej karty elektronicznej z zakodowanym uprawnieniem do przejazdu bezpłatnego i ważną legitymacją szkolną.

Do korzystania z przejazdów ulgowych uprawnieni są:

- kombatanci oraz działacze opozycji antykomunistycznej i osoby represjonowane z powodów politycznych;
- studenci szkół wyższych;

- uczniowie szkół podstawowych i szkół ponadpodstawowych do dnia 31 grudnia roku ukończenia 24 lat;
- emeryci i renciści oraz wdowy/wdowcy po emerytach i rencistach, korzystający ze świadczeń emerytalnych bądź rentowych po zmarłym współmałżonku – na podstawie legitymacji emeryta/rencisty wraz z dokumentem tożsamości;
- inwalidzi słuchu (głuchoniemi) – członkowie Polskiego Związku Głuchych;
- doktoranci – posiadający legitymację doktorancką lub legitymację uczestnika studiów doktoranckich.

W 2020 r. wejherowska komunikacja miejska przewiozła 6,6 mln pasażerów, w tym 5,2 pasażerów wnoszących opłaty za przejazdy (normalne i ulgowe) oraz 1,4 mln pasażerów na przysługującym uprawnienia do przejazdów bezpłatnych. Na rysunku 5 przedstawiono strukturę pasażerów wejherowskiej komunikacji miejskiej pod względem wnoszenia opłat za przejazdy.



Rys. 5. Struktura pasażerów wejherowskiej komunikacji miejskiej pod względem wnoszenia opłat za przejazdy – 2020 r. [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Wejherowo.

Funkcjonujący w Wejherowie system sprzedaży biletów, wykorzystujący zróżnicowane kanały dystrybucji i nadający mu cechy dystrybucji intensywnej, należy uznać za właściwy i efektywny.

Sprzedaż biletów prowadzona jest:

- w zakresie całego asortymentu biletów – w Punkcie Obsługi Klienta oraz 4 punktach sprzedaży biletów elektronicznych;

- w zakresie biletów jednorazowych, krótkoterminowych – w pojazdach komunikacji miejskiej;
- w zakresie biletów jednorazowych i krótkoterminowych – w zewnętrznych punktach sprzedaży (kioski, sklepy);
- w zakresie biletów jednorazowych i krótkoterminowych (bilety metropolitalne) – za pośrednictwem telefonów komórkowych;
- w zakresie biletów okresowych – poprzez serwis internetowy ISOKE i w aplikacjach jakdojade.pl, mPay oraz zbiletem.pl.

Szeroki zakres uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych lub całkowite zniesienie opłat za przejazd z jednej strony wpływają korzystnie na zakres realizacji polityki społecznej i transportowej (możliwość kreowania popytu w segmentach pasażerów uprawnionych do przejazdów ulgowych i bezpłatnych), z drugiej jednak strony niekorzystnie kształtują relacje ekonomiczno-finansowe, uzależniając funkcjonowanie komunikacji miejskiej w coraz większym stopniu od dopłat budżetowych. Jednocześnie wprowadzane ulgi na szczeblu samorządowym spotykają się z pozytywnym odbiorem społecznym, w szczególności jako działanie aktywizujące osoby bezrobotne do poszukiwania pracy, czy też znajdujące się w gorszej sytuacji materialnej. Na przestrzeni zwłaszcza ostatnich trzech dekad, w radykalny sposób spadła liczba pasażerów korzystających z biletów pełnopłatnych. Przede wszystkim jest to następstwo rozwoju motoryzacji indywidualnej oraz specyfiki zmieniającego się rynku pracy. Znacząca część społeczeństwa, dla której przewidziano bilety normalne, w praktyce z nich nie korzysta, z racji dysponowania prywatnym samochodem osobowym. Z uwagi na opisane w rozdziale 2.4 czynniki demograficzne, z upływem czasu będzie przybywać pasażerów, którym stan zdrowia i niedostateczna kondycja psychofizyczna nie pozwolą na korzystanie z własnych pojazdów i wówczas wielu spośród nich stanie się ponownie pasażerami komunikacji miejskiej.

W okresie przygotowywania niniejszego planu transportowego trwały prace związane z przystąpieniem wejherowskiej komunikacji miejskiej do projektu FALA realizowanego przez InnoBaltica sp. z o.o. Przedmiotem projektu jest wprowadzenie na terenie województwa pomorskiego ujednoczonego systemu płatności za przejazdy środkami komunikacji zbiorowej, a także przejrzystego systemu informacji pasażerskiej.

Spośród przewidzianych do realizacji zadań przez spółkę InnoBaltica na obszarze funkcjonowania wejherowskiej komunikacji miejskiej, należy wskazać:

- stworzenie, utrzymanie oraz eksploatację systemu poboru opłat za przewozy w transporcie zbiorowym, umożliwiającej co najmniej:
 - nabycie przez pasażera uprawnienia do skorzystania z usługi transportowej (np. biletu) w każdej z poniższych form nośników identyfikacji pasażera:

- biletu z kodem 2D;
- karty bezstykowej NFC lub EMV;
- karty płatniczej EMV;
- aplikacji na smartfon;
- dokonanie płatności za bilet w formie:
 - gotówkowej;
 - bezgotówkowej;
- implementację w ramach Systemu istniejących lub nowych taryf;
- identyfikację uprawnień do korzystania z usługi transportowej i wsparcia kontroli wykonywania tej usługi wykonywanej przez organizatora transportu;
- zorganizowanie procesu płatności od pasażerów korzystających z usług transportowych, obsługiwanych przy pomocy Systemu;
- ewidencjonowanie, rozliczanie i przekazywanie do właściwych podmiotów (organizatora lub operatora/przewoźnika) należnych płatności;
- raportowanie w zakresie popytu, w tym w szczególności w zakresie potoków na poszczególnych liniach, kierunkach lub sieci;
- raportowanie, w czasie rzeczywistym, w zakresie obciążenia lokalnych linii komunikacyjnych;
- stworzenie, utrzymanie, eksploatację oraz aktualizację planera podróży pozwalającego podróżnemu na zaplanowanie trasy podróży oraz optymalizacji taryfowej danej podróży;
- umożliwienie bieżącej wymiany informacji z systemem powiązanych usług mobilności takich jak m.in.: rower metropolitalny/miejski, parkingi P&R, karta turysty;
- emisję i obsługę karty będącej identyfikatorem w systemie kontocentrycznym.

2.6. Czynniki gospodarcze

W 2020 r. w strukturze podmiotów gospodarczych w Wejherowie dominowały osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą (74% podmiotów). Wśród wszystkich podmiotów gospodarczych, zdecydowaną większość, tj. aż 96%, stanowiły przedsiębiorstwa prywatne. Liczbę podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w poszczególnych jednostkach administracyjnych objętych planem, przedstawiono w tabeli 6.

Tab. 6. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Wejherowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2020 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych				
	ogółem	sektor publiczny	sektor prywatny	spółki handlowe	osoby fizyczne
Miasto Wejherowo	6 201	188	5 971	414	4 599
Gmina Luzino	1 764	15	1 740	77	1 533
Reda	3 584	25	3 541	220	2 966
Gmina Wejherowo	3 403	10	3 383	188	2 911
Razem gminy ościenne	8 751	50	8 664	485	7 410
Ogółem	14 952	238	14 635	899	12 009

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

W tabeli 7 przedstawiono podmioty gospodarcze wg rodzaju działalności.

Tab. 7. Struktura podmiotów gospodarczych w Wejherowie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2020 r.

Jednostka administracyjna	Ogółem podmioty gospodarcze	W tym rodzaj działalności		
		rolnictwo i rybactwo	przemysł i budownictwo	pozostała działalność
Miasto Wejherowo	6 201	19	1 865	4 317
Gmina Luzino	1 764	16	803	945
Reda	3 584	12	1 125	2 447
Gmina Wejherowo	3 403	31	1 306	2 066
Razem gminy ościenne	8 751	59	3 234	5 458
Ogółem	14 952	78	5 099	9 775

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

Dane GUS nie obejmują mieszkańców pracujących na własny rachunek, np. w gospodarstwach rolnych, stąd mała liczba podmiotów gospodarczych w tych gminach, w których główny udział w działalności gospodarczej mieszkańców mają indywidualne gospodarstwa rolne.

Wg stanu na 31 grudnia 2020 r. w gospodarce Wejherowa dominowały mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Strukturę wielkości podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w Wejherowie i gminach ościennych obsługiwanych wejherowską komunikacją miejską, zaprezentowano w tabeli 8.

Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Wejherowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2019 r.

Jednostka administracyjna	Liczba podmiotów gospodarczych w zależności od liczby pracowników				
	ogółem	do 9	10-49	50-249	powyżej 250
Miasto Wejherowo	6 201	5 984	169	46	2
Gmina Luzino	1 764	1 727	29	8	0
Reda	3 584	3 507	66	11	0
Gmina Wejherowo	3 403	3 327	56	16	4
Razem gminy ościenne	8 751	8 561	151	35	4
Ogółem	14 952	14 545	320	81	6

Źródło: dane GUS, dostęp: 1 grudnia 2021 r.

Przedsiębiorstwa mogące stanowić istotne źródło ruchu dla transportu zbiorowego, a więc zatrudniające powyżej 250 osób, stanowiły zaledwie 0,04% całkowitej liczby firm. Na obszarze gmin ościennych funkcjonował 1 podmiot gospodarczy zatrudniający powyżej tysiąca osób.

Znaczące źródła ruchu stanowią duże i średnie przedsiębiorstwa oraz inne podmioty (instytucje, szkoły). Spośród większych przedsiębiorstw funkcjonujących w Wejherowie, ze względu na przedmiot niniejszego planu, na szczególną uwagę zasługują podmioty wymienione w p. 2.9.

2.7. Ochrona środowiska naturalnego

Oceny poziomów substancji w powietrzu w danej strefie za rok poprzedni, klasyfikacji stref, dla każdej substancji odrębnie, według określonych kryteriów dokonuje Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska w Gdańsku zgodnie z art. 89 tekstu ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1973 ze zm.).

Roczna ocena jakości powietrza dokonywana jest w stosunku do wszystkich substancji, dla których obowiązek taki wynika z rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 8 czerwca 2018 r. w sprawie dokonywania oceny poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. z 2018 r. poz. 1119). Na liście ocenianych substancji w celu ochrony zdrowia ludzi znajdują się: tlenek węgla CO, dwutlenek azotu NO₂, ozon O₃, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, dwutlenek siarki SO₂, benzo(a)piren w pyłe PM₁₀, benzen C₆H₆, a także poziom metali ciężkich w pyłe PM₁₀: ołowiu Pb, arsenu As, kadmu Cd i niklu Ni. Na liście ocenianych substancji w celu ochrony roślin uwzględnia się: ozon O₃, tlenki azotu NO_x oraz dwutlenek siarki SO₂.

W województwie pomorskim oceny jakości powietrza dokonuje się dla dwóch stref – aglomeracji trójmiejskiej (Gdańsk, Gdynia i Sopot) oraz pozostałej części województwa – strefy pomorskiej, do której należy Wejherowo.

Główny i Wojewódzki 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.

Poziom zanieczyszczeń badany jest za pomocą pomiarów intensywnych ciągłych na stanowiskach stałych Państwowego Monitoringu Środowiska z użyciem mierników automatycznych oraz poprzez pomiary manualne prowadzone codziennie. Dokonuje się także pomiarów wskaźnikowych, okresowych lub cyklicznych, w tym z użyciem stacji mobilnych.

Na podstawie danych z Centralnej Bazy Emisyjnej i danych meteorologicznych przeprowadzono modelowanie matematyczne stworzone przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy w Warszawie. Do obliczeń stężeń zanieczyszczeń przy powierzchni ziemi wykorzystany został model jakości powietrza GEM-AQ dla każdej ze stref. Na podstawie analiz pól stężeń uzyskanych po wykonaniu procedury asymilacji danych pomiarowych obliczono docelowe pola rozkładu parametrów statystycznych.

System pomiarów zanieczyszczeń powietrza w Wejherowie opierał się na jednej stacji monitoringu powietrza przy placu Jakuba Wejhera w zakresie pomiarów pyłu PM10 oraz benzo(a)pirenu w pyłe PM10.

Głównymi czynnikami wpływającymi na emisję zanieczyszczeń powietrza w województwie pomorskim oraz w Wejherowie są zdarzenia spowodowane działalnością człowieka.

Emisję zanieczyszczeń do powietrza można podzielić na:

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

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

Źródłem emisji powierzchniowej w Wejherowie i gminach ościennych są rejon zabudowy jednorodzinnej oraz mieszanej jedno- i wielorodzinnej takie jak: Śmiechowo Północ, Śmiechowo Południe, Sucharskiego, Przemysłowa w Wejherowie, Ciechocino i Rekowo w Redzie, rejon ulic Szkolnej, Zamostnej i Długiej w Bolszewie oraz Słonecznej i Drzewiarza w Gościnnie.

Źródłem największej emisji liniowej są: droga krajowa nr 6 oraz drogi wojewódzkie nr: 216 i 218.

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

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

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

W tabeli 9 przedstawiono europejskie normy maksymalnych emisji spalin dla ciężkich pojazdów użytkowych.

Tab. 9. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla

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

Źródło: www.transportpolicy.net/stadard/eu-heavy-duty-emissions, dostęp: 30 października 2021 r.

Obecnie wymagania norm EURO dotyczą emisji zanieczyszczeń z napędów większości użytkowanych pojazdów, w tym autobusów, ciągników i maszyn samobieżnych. Badanie emisji spalin emitowanych z pojazdu odbywa się w standardowym cyklu, obecnie zbliżonym do rzeczywistych warunków jego użytkowania (cykl WLTP²⁹). Norma emisji spalin wymagana dla danego pojazdu określa jak bardzo jego praca wpływa na stan jakości powietrza.

Oddziaływanie na środowisko trakcji spalinowej w komunikacji miejskiej i regionalnej zależy od roku produkcji eksploatowanych pojazdów. Autobusy najstarsze, w wieku ponad 20 lat (w 2000 r. wprowadzono normę EURO 3 – pierwszą obowiązkową także dla autobusów), mogą nie spełniać żadnej z norm czystości spalin – nawet przy najbardziej starannej eksploatacji.

Według stanu na dzień 23 października 2021 r. flota autobusów wykorzystywanych do przewozów pasażerów w wejherowskiej komunikacji miejskiej liczyła 44 pojazdy (30 pojazdów MZK Wejherowo oraz 14 pojazdów podwykonawców). Wszystkie wyposażone zostały w silniki spalinowe, w tym 43 autobusy (97,7% stanu floty) zasilanych było olejem napędowym, a 1 autobus (2,3%) – benzyną lub gazem LPG. W strukturze taboru wejherowskiej komunikacji miejskiej przeważały autobusy standardowe (12-metrowe, klasy maxi), które stanowiły 86% stanu floty (38 pojazdów), 4 autobusy były klasy mega (18-metrowe, przegubowe), a 2 – klasy midi (o małej pojemności pasażerskiej w tym segmencie 7,3 m długości). MZK Wejherowo sp. z o.o. wykonywał przewozy w komunikacji miejskiej 30 autobusami niskopodłogowymi, o standardowej długości 12 m i pojemności pasażerskiej od 89 do 108 osób, dwóch

²⁹ WLTP – World Harmonized Light Vehicle Test Procedure (od ang. światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich).

marek i modeli: Neoplan K4016 (1 sztuka) i Solaris Urbino 12 (pozostałe). Wszystkie pojazdy MZK sp. z o.o. zasilane są obecnie olejem napędowym.

W tabeli 10 przedstawiono strukturę taboru autobusowego wejherowskiej komunikacji miejskiej pod kątem spełniania norm czystości spalin EURO.

Tab. 10. Struktura autobusów wejherowskiej komunikacji miejskiej w podziale na normy emisji spalin – stan na 23 października 2021 r.

Pojazdy	Jedn.	Norma czystości spalin EURO					Napęd elektryczny	Razem
		II	III	IV	V	VI		
Liczba autobusów	szt.	4	7	4	13	16	0	44
Struktura	%	9,1	15,9	9,1	29,5	36,4	0,0	100,0

Źródło: dane MZK.

Wszystkie eksploatowane pojazdy były niskopodłogowe, posiadały miejsce na wózek inwalidzki i siedzenia dedykowane osobom z niepełnosprawnościami, elektroniczne wyświetlacze zewnętrzne i wewnętrzne, czytniki biletów elektronicznych, monitoring, dostęp do bezprzewodowego internetu oraz zapowiedzi głosowe przystanków.

Niniejszy plan nie ingeruje w obszary szczególnie chronione, a określone w nim działania dążą do zmniejszenia negatywnego oddziaływania transportu publicznego na środowisko. Plan nie wyznacza ram dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Wejherowa i gmin objętych porozumieniami komunalnymi, 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.)).

2.8. Dostęp do infrastruktury transportowej

Miasto Wejherowo jest korzystnie zlokalizowane w stosunku do krajowych i międzynarodowych sieci transportowych. Bliskość Trójmiasta (ok. 15 km), a także dobre połączenia drogowe i kolejowe stanowią dużą zachętę do osiedlania się w mieście, a także miejscowościach okalających Wejherowo.

Przez Wejherowo równoleżnikowo przebiega droga krajowa nr 6, która do czasu otwarcia drogi ekspresowej S6 (tzw. „Trasy Kaszubskiej”), stanowi główne połączenie drogowe Trójmiasta ze Szczecinem i granicą z Niemcami. W kolejnych latach planowana jest zmiana kategorii drogi na wojewódzką, która będzie stanowić uzupełnienie trasy S6, ze względu na zlokalizowanie przy niej licznych zakładów przemysłowych.

Z północy na południe, przez obszar miasta, przebiega droga wojewódzka nr 218 relacji Krokowa – Gdańsk-Osowa (Obwodnica Trójmiasta). W Wejherowie prowadzi ona ulicami: Ofiar Piaśnicy, Sienkiewicza, 3 Maja i Marynarki Wojennej. W miesiącach wakacyjnych stanowi alternatywę dla turystów, kierujących się na wybrzeże m.in. do miejscowości turystycznych takich jak Karwia czy Dębki, omijając Gdynię, Rumie i Redę.

Łączna długość dróg na obszarze miasta, według stanu na 30 listopada 2021 r., wynosiła 97,2 km, w tym: 7,6 km dróg krajowych, 4,6 km dróg wojewódzkich, 22,5 km dróg powiatowych i 62,5 km dróg gminnych.

W dotychczasowych działaniach, nie wprowadzono żadnych rozwiązań związanych z realizacją priorytetów w transporcie publicznym.

Równoległe do drogi krajowej nr 6 przebiega zelektryfikowana linia kolejowa nr 202 relacji Gdańsk Główny – Stargard, po której kursują pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej, Polregio, a także pociągi dalekobieżne uruchamiane przez PKP Intercity. Główny dworzec kolejowy zlokalizowany jest w centrum miasta, a obok niego znajduje się dworzec autobusowej komunikacji regionalnej, a także przystanki MZK Wejherowo. Dworzec stanowi główny węzeł transportowy Wejherowa. W mieście znajdują się także trzy przystanki osobowe – Wejherowo-Nanice i Wejherowo Śmiechowo, z których korzystają pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej oraz nieczynny – Wejherowo Cementownia. Ten ostatni położony jest przy wyłączonej z użytkowania linii kolejowej nr 230 relacji Wejherowo – Garczegorze, wykorzystywanej dawniej, częściowo przy budowie Elektrowni Jądrowej „Żarnowiec”. Od kilku lat prowadzone są prace projektowe i analizy związane z przywróceniem ruchu kolejowego na tej linii.

Na obszarze miasta urządzone są drogi dla rowerów i ciągi pieszo-rowerowe. Długość dróg rowerowych, wynosiła pod koniec listopada 2021 r. – 19,5 km.

W centrum Wejherowa funkcjonuje strefa płatnego parkowania. Obejmuje ona 293 miejsca ogółem, w tym 13 miejsc dla niepełnosprawnych. Strefa zarządzana jest przez jednostkę budżetową miasta – Wejherowski Zarząd Nieruchomości Komunalnych. Do strefy płatnego parkowania należą parkingi położone przy ulicach Sobieskiego, Dworcowej, Mickiewicza, Wałowej i 12 Marca.

Stawki opłat za parkowanie w Wejherowie wynoszą – pierwsza oraz czwarta i następna godzina parkowania – 2,00 zł, a druga i trzecia godzina parkowania – odpowiednio 2,40 zł i 2,80 zł. Istnieje także możliwość opłaty parkingu do 30 minut w cenie 1,00 zł. Opłaty można wносить w formie jednorazowej zapłaty, poprzez aplikacje mobilne, a także jako opłata abonamentowa. Abonament dotyczy miesiąca lub doby i wynosi odpowiednio – 80 zł i 15 zł. Dla posiadaczy Wejherowskiej Karty Mieszkańca przewidziano specjalny abonament miesięczny w wysokości 40 zł.

2.9. Źródła ruchu

Wśród ważniejszych obiektów stanowiących generatory przewozów na obszarze Wejherowa oraz gmin objętych porozumieniem międzygminnym z miastem Wejherowem, należy wymienić dworce kolejowe – Reda i Wejherowo, przystanki osobowe Szybkiej Kolei Miejskiej, placówki oświatowe, jednostki administracji publicznej, obiekty handlowe, Filharmonię Kaszubską – Wejherowskie Centrum Kultury, ośrodki zdrowia oraz zakłady pracy. Część z wymienionych instytucji ma zasięg ponadlokalny – powiatowy lub regionalny.

Tab. 11. Główne obiekty o znaczeniu ruchotwórczym w Wejherowie i gminach ościennych

Nazwa obiektu	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
Centrum Handlowe „Jantar”	Wejherowo	ul. Obrońców Helu 3
Centrum Handlowe „Kaszuby”	Wejherowo	ul. I Brygady Pancерnej WP 28
Centrum Medyczne JK Med	Wejherowo	ul. Szczukowskiej 7
Filharmonia Kaszubska – Wejherowskie Centrum Kultury	Wejherowo	ul. Sobieskiego 255
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Bukowa”	Wejherowo	ul. Bukowa 2A
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Cormed”	Wejherowo	ul. Pucka 11
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Kaszuby”	Wejherowo	ul. Pomorska 9
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Medycyna Rodzinna”	Wejherowo	ul. Pucka 11
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Polnamed”	Wejherowo	ul. Polna 3/42 ul. 3 Maja 17/7-9
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej nr 1	Wejherowo	ul. 10 Lutego 13
Przychodnia „Sim-Med”	Wejherowo	ul. Rzeźnicka 9
Sąd Rejonowy	Wejherowo	ul. Wniebowstąpienia 4
Starostwo Powiatowe	Wejherowo	ul. 3 Maja 4
Szpital Specjalistyczny im. F. Ceynowy	Wejherowo	ul. Jagalskiego 10
Urząd Gminy Wejherowo	Wejherowo	ul. Transportowa 1
Urząd Miasta	Wejherowo	ul. 12 Marca 195
Urząd Pracy	Wejherowo	ul. I Brygady Pancерnej WP 32
Urząd Skarbowy	Wejherowo	ul. Sobieskiego 346
Galeria Bolszewo	Bolszewo	ul. Strażacka 1

Nazwa obiektu	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	Gościcino	ul. Wejherowska 26
Aquapark Reda	Reda	ul. Morska 5
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej	Reda	ul. Łąkowa 1
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej „Śródmieście”	Reda	ul. Osadnicza 5
Niepubliczny Zakład Opieki Zdrowotnej nr 2	Reda	ul. Gdańska 72
Urząd Miasta	Reda	ul. Gdańska 33
Centrum Handlowe „Port Rumia”	Rumia	ul. Grunwaldzka 108

Źródło: opracowanie własne.

Tab. 12. Lokalizacja placówek oświatowych w Wejherowie i gminach ościennych

Nazwa placówki	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
Powiatowy Zespół Kształcenia Specjalnego	Wejherowo	ul. Sobieskiego 279
Powiatowy Zespół Szkół nr 1	Wejherowo	ul. Bukowa 2C
Powiatowy Zespół Szkół nr 2	Wejherowo	ul. Strzelecka 9
Powiatowy Zespół Szkół nr 3	Wejherowo	ul. Budowlanych 2
Powiatowy Zespół Szkół nr 4	Wejherowo	ul. Sobieskiego 344
Przedszkole Samorządowe nr 2	Wejherowo	ul. Derdowskiego 1
Szkoła Podstawowa nr 11	Wejherowo	os. Kaszubskie 27
Szkoła Podstawowa nr 5	Wejherowo	ul. Gdańska 30
Szkoła Podstawowa nr 6	Wejherowo	ul. Śmiechowska 36
Szkoła Podstawowa nr 9	Wejherowo	os. 1000-lecia PP 15
Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 2	Wejherowo	ul. Nanicka 22
Szkoła Podstawowa	Barłomino	ul. Szkolna 3
Przedszkole	Bolszewo	ul. Leśna 35
Szkoła Podstawowa	Bolszewo	ul. Szkolna 13 ul. Leśna 35
Szkoła Podstawowa	Gościcino	ul. Wejherowska 22
Szkoła Podstawowa	Gowino	ul. Wejherowska 60

Nazwa placówki	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
Szkoła Podstawowa	Góra	ul. Szkolna 4
Szkoła Podstawowa	Kębłowo	ul. Wiejska 49
Gminne Przedszkole Publiczne	Luzino	ul. Wilczka 4
Szkoła Podstawowa nr 1	Luzino	ul. Szkolna 13
Szkoła Podstawowa nr 2	Luzino	ul. Mickiewicza 22
Żłobek „Tuptusie”	Luzino	ul. Machalewskiego 17
Szkoła Podstawowa	Nowy Dwór Wejherowski	ul. Szkolna 1
Szkoła Podstawowa	Orle	ul. Nadrzeczna 19
Powiatowy Zespół Szkół	Reda	ul. Łąkowa 38
Przedszkole nr 1	Reda	ul. Gniewowska 4
Przedszkole nr 2	Reda	ul. Łąkowa 27
Szkoła Podstawowa nr 3	Reda	ul. Brzozowa 30
Szkoła Podstawowa nr 5	Reda	ul. Rekowska 36
Szkoła Podstawowa nr 6	Reda	ul. Gniewowska 33
Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 1	Reda	ul. Łąkowa 36
Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 2	Reda	ul. Zawadzkiego 12
Szkoła Podstawowa	Sychowo	ul. Szkolna 4
Szkoła Podstawowa	Wyszecino	ul. Szkolna 2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Wejherowskiego Centrum Usług Wspólnych, Starostwa Powiatowego, Urzędu Miasta w Redzie oraz Urzędów Gmin Luzino i Wejherowo.

W tabeli 13 wyszczególniono największych pracodawców w Wejherowie i gminach objętych porozumieniem międzygminnym z miastem Wejherowem – wraz z ich szczegółową lokalizacją. Należy dodać, że niektóre z przedsiębiorstw pracują w trybie zmianowym, co stwarza dodatkowe wyzwania dla ich obsługi transportowej. Większość z największych zakładów położone jest na terenie gminy Wejherowo.

Tab. 13. Lokalizacja największych pracodawców w Wejherowie i gminach objętych porozumieniem międzygminnym z miastem Wejherowem

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
PORTA KMI Poland S.A.	Bolszewo	ul. Szkolna 54

Nazwa przedsiębiorstwa	Adres	
	miejsowość	ulica i nr budynku
Balex Metal Sp. z o.o.	Bolszewo	ul. Wejherowska 12C
Gościocińska Fabryka Mebli Sp. z o.o.	Gościcino	ul. Fabryczna 1
MTD Poland Sp. z o.o.	Gościcino	ul. Wiejska 8A
Markisol International Ltd. Sp. z o.o.	Gościcino	ul. Handlowa 20
Polipack sp.j. PPHU	Gościcino	ul. Handlowa 21
WWGLASS Sp. z o.o. Sp. k.	Gościcino	ul. Handlowa 18
Lafarge Wytwórnia betonu Wejherowo	Gościcino	ul. Handlowa 22
Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o.	Wejherowo	ul. Tartaczna 2
Zakład Usług Komunalnych Sp. z o.o.	Wejherowo	ul. Obrońców Helu 1
Przedsiębiorstwo Inżynieryjne DREWA-HYDROINSTAL Sp. z o.o.	Bolszewo	ul. Chłopska 20
Wikęd Sp. z o.o. Sp. k.	Luzino	ul. Wielki Las 19
Libet S.A. – Zakład Gościcino	Gościcino	ul. Kochanowska 3

Źródło: opracowanie własne.

2.10. 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”³⁰, składający się z części tekstowej oraz części graficznej, określany dalej planem ministra ds. transportu.

Ogłoszonym, obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju transportu wyższego szczebla jest „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego”³¹, zwany dalej planem wojewódzkim.

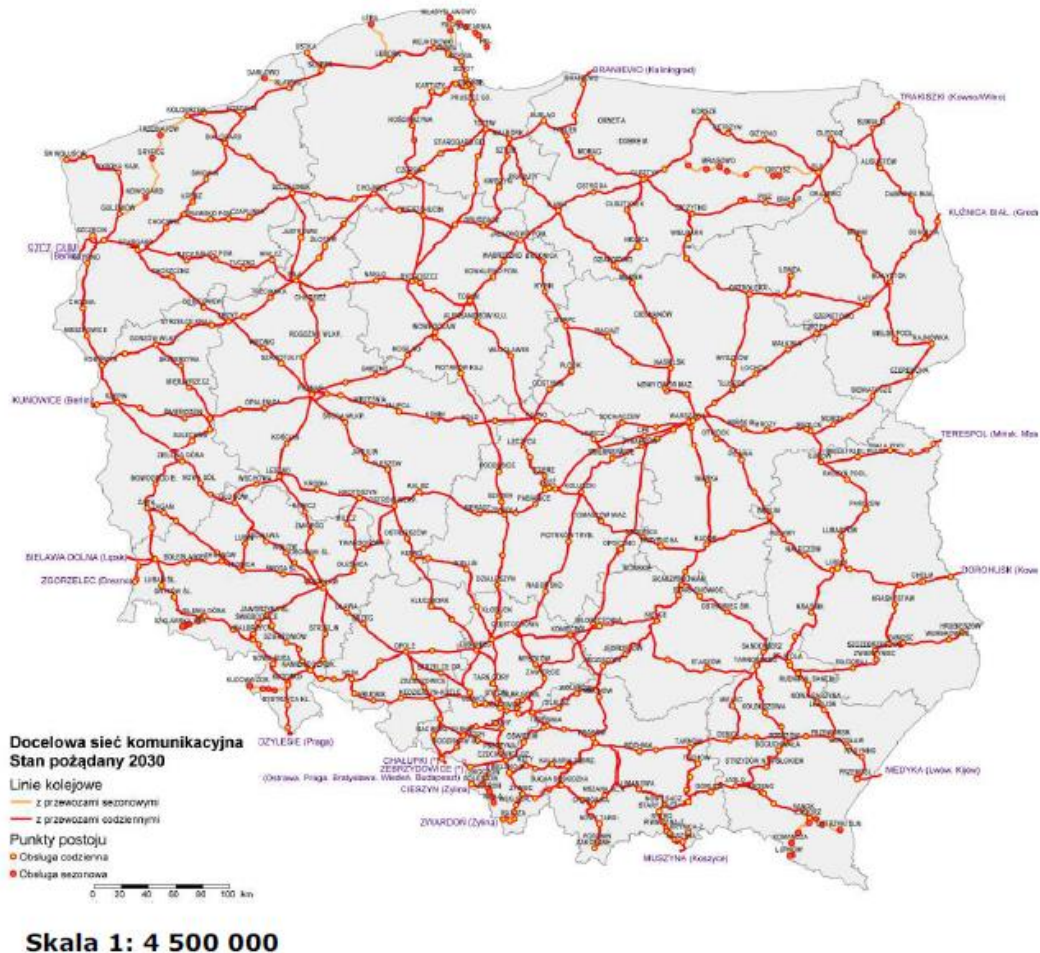
Docelową sieć komunikacyjną w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, stanowiącą załącznik nr 3 do planu ministra ds. transportu przedstawiono na rysunku 6.

Obecny plan ministra ds. transportu sporządzono wyłącznie w scenariuszu podstawowym, w odróżnieniu od poprzednich planów przygotowywanych w kilku scenariuszach. Plan obowiązujący do 2020 roku przyjęty był w trzech scenariuszach: naturalnym (kontynuacja

³⁰ 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.

³¹ Plan przyjęty uchwałą nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r.

stanu obecnego), podstawowym (uzupełnienie siatki połączeń) i pożądanym (oferta rozszerzona o nowe trasy – dla zapewnienia obsługi jak największej liczby ludności).



Rys. 6. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym

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

Przedstawiona w planie ministra ds. transportu wykonywana roczna praca eksploatacyjna w przewozach kolejowych międzywojewódzkich i międzynarodowych (z dofinansowaniem ministra ds. transportu) wynosi w 2020 r. 47,1 mln pociągokilometrów, przy przewozie 25,2 mln pasażerów. Niska wielkość przewożonych 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. (wzrost o 29 i 99%). Szacowana liczba przewożonych pasażerów ma osiągnąć 40,7 mln w 2025 r. oraz 74,3 mln w 2030 r. (wzrost 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 w latach 2021-2027.

Plan zakłada, że ponad połowę połączeń komunikacyjnych na liniach kolejowych mają stanowić połączenia codzienne.

Plan ministra ds. transportu przewiduje na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Główna – Wejherowo – Lębork od 6 do 7 par pociągów codziennych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego oraz w latach 2026-2027, natomiast od 12 do 15 par pociągów w latach 2028-2029 oraz jako stan pożądany w 2030 r. Plan przewiduje połączenia na linii kolejowej nr 213 w całym okresie jedynie sezonowo.

Dworce kolejowe w Wejherowie i Rumi uznano w planie ministra ds. transportu jako kolejowe punkty postojowe do obsługi codziennych połączeń międzywojewódzkich oraz połączeń międzynarodowych.

Dla węzła kolejowego w Gdyni Głównej plan ministra ds. transportu przewiduje skomunikowanie wewnątrzgałęziowe w kierunku do Lęborka i Słupska przez Wejherowo.

„Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla 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 2013 r.

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

W planie zastosowano kategoryzację kolejowych węzłów integracyjnych na: krajowe, regionalne, lokalne i przystanki zintegrowane. Dla dworca w Wejherowie wyznaczono funkcję węzła integracyjnego regionalnego (oznaczony R-2). Przystanek w Redzie wyznaczono jako węzeł integracyjny lokalny (L-2).

Połączenie na linii kolejowej nr 202 w relacji Gdynia Główna – Wejherowo – Łębork – Słupsk uznane zostało za linię szkieletową klasy A (RPK-03), w I klasie częstotliwości obsługi, zaś w relacji Gdynia Główna – Wejherowo – Łeba jako linia uzupełniająca (RPK-21), w III klasie częstotliwości, akceptowana wstępnie, ale wymagająca dalszych analiz. Natomiast linia kolejowa nr 213 na odcinku Reda – Władysławowo – Hel uznana została za linię dowozową (RPK-12) zaliczona została do klasy B, w II klasie częstotliwości obsługi, jako akceptowalna, ale wymagająca monitorowania.

W wojewódzkich przewozach pasażerskich do linii dojazdowych rozpoczynających się lub kończących w Wejherowie albo Redzie zaliczono linie:

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

Do linii uzupełniających obejmujących Redę zaliczono natomiast linie:

- Władysławowo/Puck – Reda (nr 22-29, III klasa);
- Reda – Władysławowo – Hel (interwencyjna – nr 22-60, III 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 zapewnienie pociągów byłoby nie większe niż 50 osób.

Przyjęte w planie kategorie częstotliwości obsługi oznaczają:

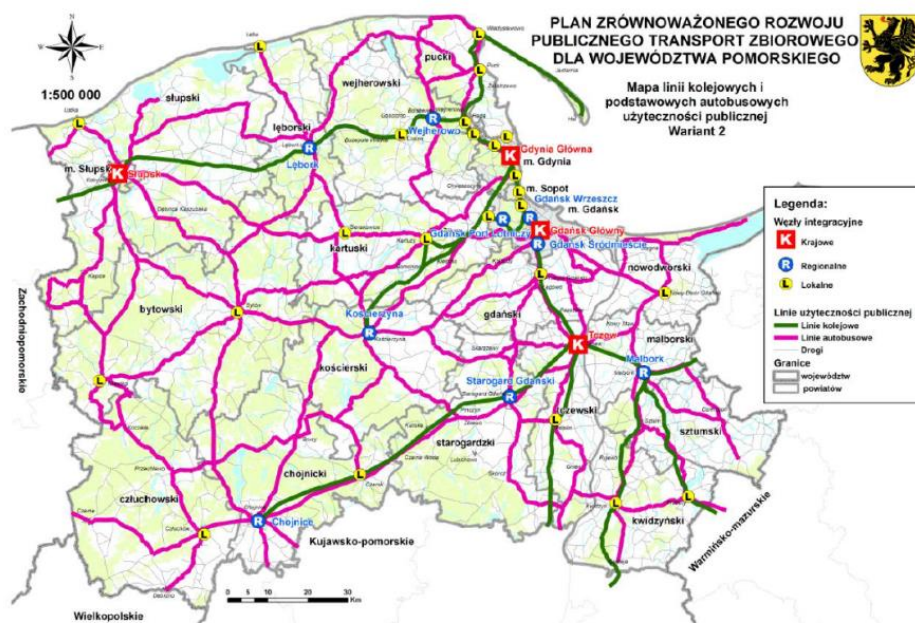
- dla kategorii I – ponad 18 par połączeń na dobę;
- dla kategorii II – od 11 do 18 par połączeń na dobę;
- dla kategorii III – od 4 do 10 par połączeń na dobę.

Na rysunku 7 przedstawiono sieć linii kolejowych i autobusowych użyteczności publicznej w międzypowiatowym transporcie zbiorowym w województwie pomorskim w wariantie 1, a na rysunku 8 – w wariantie 2.



Rys. 7. Linie kolejowe i autobusowe linii użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego

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



Rys. 8. 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.

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.

Plan transportowy dla województwa pomorskiego określa także wymagane standardy wyposażenia technicznego i dostępności przystanków i dworców dla podróżnych. Wejherowo uznano w planie wojewódzkim za regionalny węzeł integracyjny (przesiadkowy) komunikacji kolejowej, autobusowej i pozostałych środków transportu. W ramach węzła wyróżniono strefy: kolejową (perony i dojścia do nich), autobusową (stanowiska dla autobusów, przystanki, po-

zostałe drogi i place) oraz pieszą (budynek dworca, miejsca sprzedaży biletów i miejsca oczekiwania podróżnych). Węzeł kolejowy powinien charakteryzować się minimalizacją czasu przejścia dla pasażerów, wyposażeniem przyjaznym dla osób niepełnosprawnych oraz kompleksową informacją pasażerską.

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.

W przypadku przystanku węzłowego regionalnego, jakim jest dworzec kolejowy z przystankami autobusowymi i komunikacji miejskiej w Wejherowie, plan określił wymagania, które powinny być zapewnione przy najbliższej modernizacji dworca, a mianowicie:

- zadaszenie;
- możliwość zakupu biletu;
- informację dynamiczną wizualną i głosową – uzupełnioną infokioskami i dostosowaną do potrzeb osób niepełnosprawnych;
- minimum 60 miejsc dla oczekujących podróżnych;
- odległość pomiędzy przystankami różnych środków transportu nie większa niż 150 m;
- parkingi: P&R – dla 4% osób wsiadających, B&R – dla 3% wsiadających oraz K&R na cztery pojazdy.

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

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

- efektywny – łatwy do zbadania i oceny, wyrażający się przejazdami zrealizowanymi w warunkach oferowanych przez organizatora komunikacji publicznej;
- potencjalny – znacznie trudniejszy do oszacowania, składający się dodatkowo z części podróży realizowanych transportem indywidualnym oraz potrzeb przewozowych, które z różnych względów nie są realizowane.

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

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

Wielkość popytu oraz pracy eksploatacyjnej w wejherowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2020 i plan na 2021 oraz skalę ich zmian, przedstawiono w tabelach 14 i 15.

W porównaniu do 2018 r. popyt na usługi wejherowskiej komunikacji miejskiej w 2019 r. zwiększył się o 12,2%. W tym samym czasie ofertę przewozową, mierzoną wielkością pracy eksploatacyjnej, zmniejszono o 1%. Wzrost wielkości popytu na usługi wejherowskiej komunikacji miejskiej w 2019 r. był spowodowany wprowadzeniem bezpłatnych przejazdów dla uczniów szkół podstawowych oraz coraz większej liczby mieszkańców uprawnionych do przejazdów bezpłatnych z racji wieku (osiągnięcie 70. roku życia).

Tab. 14. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej wejherowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2020 i plan na 2021 r.

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2018	5 750,0	2 326,9	2,5
2019	6 451,0	2 304,0	2,8
2020	6 606,2	2 341,5	2,8

Rok	Wielkość popytu [tys.]	Praca eksploatacyjna [tys. wzkm]	Wskaźnik [pasażerowie/wzkm]
2021 (plan)	5 515,0	2 347,3	2,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Wejherowo.

Tab. 15. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej w Wejherowie komunikacji miejskiej w latach 2018-2020 i plan na 2021 r.

Rok	Zmiana w stosunku rok do roku			
	wielkości popytu		wielkości pracy eksploatacyjnej	
	[tys. pasażerów]	[%]	[tys. wzkm]	[%]
2018	-	-	-	-
2019	701,0	12,2	-22,9	-1,0
2020	155,2	2,4	37,5	1,6
2021 (plan)	-1 091,2	-16,5	5,8	0,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Wejherowo.

Mimo obostrzeń obowiązujących w Polsce związanych z pandemią wirusa SARS-CoV-2 wywołującego chorobę COVID-19, w 2020 r. odnotowano nieznaczny wzrost liczby pasażerów w stosunku do 2019 r. – o 2,4%. Trend wzrostu popytu nie wynikał jedynie z przyrostu wielkości podaży usług, ale i ze sposobu konstruowania oferty przewozowej – dopasowywania tras linii i rozkładów jazdy do preferencji pasażerów.

Wzrost liczby pasażerów przewiezionych w 2020 r. nie przełożył się na wzrost przychodów osiąganych przez MZK Wejherowo z tytułu sprzedaży biletów. W 2020 r. MZK Wejherowo odnotowało niemal 24% spadek przychodów ze sprzedaży biletów względem 2019 r.

W październiku 2021 r., na zlecenie Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo sp. z o.o., przeprowadzono kompleksowe, wewnątrzpojazdowe badania marketingowe popytu na usługi wejherowskiej komunikacji miejskiej. Badania objęły wszystkie kursy na każdej z linii – zarówno w dni powszednie w okresie nauki szkolnej, jak i w soboty oraz w niedziele.

Określona na podstawie badań liczba pasażerów przewożonych wejherowską komunikacją miejską w dniu powszednim wyniosła 19 434 pasażerów.

W dniu powszednim najwięcej pasażerów przewieziono na linii 1, z której usług skorzystało 3 267 osób. Kolejnymi pod względem wielkości przewozów okazały się linie: 2, 3 i 9, z przewozami dziennymi na poziomie odpowiednio: 2 892, 2 420 i 2 178 pasażerów. Próg 1 tys. pasażerów w dniu powszednim przekroczyły jeszcze linie: 8, 16 i 5, z przewozami odpowiednio na poziomie: 1 781, 1 525 i 1 245 osób.

Z czterech najlepiej wykorzystanych linii (1, 2, 3, i 9) skorzystało w dniu powszednim 10 757 pasażerów, czyli 55,4% całkowitej ich liczby w tym rodzaju dnia. Linie te stanowią trzon wejherowskiej komunikacji miejskiej.

Najmniejszą liczbę pasażerów w dniu powszednim zanotowano na linii dziennej 13 (32 osoby) oraz 17 (146 osób).

W porównaniu do 2019 r. liczba pasażerów wejherowskiej komunikacji miejskiej spadła aż o 2 990 osób, co stanowiło 13,3% pasażerów.

Najlepiej wykorzystane były w dniu powszednim autobusy linii 16 i 2, przewożące przewożąc odpowiednio 4,1 i 4,0 pasażerów w przeliczeniu na kilometr, czyli o około 150% więcej od wartości przeciętnej dla całej sieci komunikacyjnej, wynoszącej 2,7 pasażera w przeliczeniu na kilometr. Wysokie wykorzystanie pojazdów na poziomie 3,8 pasażerów na kilometr odnotowano jeszcze na linii 6. Powyżej 3 pasażerów na kilometr charakteryzowały się jeszcze autobusy na liniach 3 i 13 – na poziomie odpowiednio – 3,2 i 3,1 pasażera w przeliczeniu na kilometr.

W dniu powszednim wyłącznie w granicach administracyjnych Wejherowa z usług komunikacji miejskiej skorzystało 9 212 osób, stanowiąc tylko 47,4% ogółu pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia. Poza Wejherowo lub poza Wejherowem podróżowało 10 222 osób (52,6%). W ciągu kilku ostatnich lat, proporcje te nie ulegały znaczącym zmianom.

W sobotę popyt na usługi wejherowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 9 136 pasażerów, czyli 47,0% wielkości popytu w dniu powszednim (przy podaży usług mierzonej liczbą wykonanych kilometrów kształtującej się na poziomie 65,5% wielkości z dnia powszedniego). Średnie wykorzystanie pojazdów w sobotę wyniosło 1,9 pasażera na kilometr.

Odnotowana liczba pasażerów w sobotę była w 2021 r. o 1,3% niższa niż podczas analogicznych badań przeprowadzonych jesienią 2019 r.

W sobotę, podobnie jak w dniu powszednim, największe przewozy odnotowano na linii 1 (1 604 osoby). Kolejne pod względem wielkości przewozów były linie: 3, 2 i 8 z których usług skorzystało odpowiednio: 1 424, 1 270 i 1 155 osób. Najmniej pasażerów zarejestrowano natomiast na liniach 17 i 12 – odpowiednio 91 i 121 osób.

W sobotę najlepiej wykorzystane były pojazdy obsługujące linię 2, przewożąc przeciętnie 2,7 pasażera w przeliczeniu na kilometr, a więc o 42,1% więcej od sobotniej średniej. Kolejnymi, pod względem wykorzystania pojazdów, okazały się w sobotę linie 3 i 16 – z przewozami odpowiednio 2,6 i 2,4 pasażerów na kilometr.

W sobotę w granicach Wejherowa z usług MZK skorzystały 4 344 osoby, co stanowiło 47,5% łącznej liczby pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia. Przejazdy podmiejskie wykonały 4 792 osoby (52,5%).

W niedzielę popyt na usługi wejherowskiej komunikacji miejskiej ukształtował się na poziomie 5 515 pasażerów, tj. 28,4% wielkości popytu w dniu powszednim i 60,4% popytu w sobotę, przy analogicznych stosunkach podaży usług – odpowiednio 62,1 i 94,8%.

W niedzielę, połączeniem o zdecydowanie największym popycie okazała się linia 3, z której usług skorzystało 1 070 osób, stanowiąc aż 19,5% ogółu niedzielnych pasażerów wejherowskiej komunikacji miejskiej. Kolejne pod względem wielkości przewozów były linie: 1 i 2 z których usług skorzystało odpowiednio: 872 i 816 osób.

Najmniej pasażerów przewieziono w niedzielę na liniach: 6 (166 osób), 7 (186 pasażerów), 10 (177 osób), 12 (tylko 65 osób) oraz 17 (89 osób).

Najlepiej wykorzystane w niedzielę były autobusy linii 3 i 16, obie z przewozami na poziomie 2,0 pasażerów w przeliczeniu na kilometr. Kolejną pod tym względem, z nieznacznie gorszym wynikiem, okazała się linia 2 z przewozami na poziomie 1,8 pasażerów na kilometr. Wszystkie pozostałe linie nie przekroczyły progu 1,5 pasażerów na kilometr. Najsłabsze wykorzystanie pojazdów poniżej progu 1,0 pasażera na kilometr cechowało linie 11 (0,7 pas./km) i 8 (0,8 pas./km). Tak słabe wykorzystanie pojazdów na linii 8 wskazuje jak bardzo negatywnie wpływa na popyt w pojazdach komunikacji miejskiej, ograniczenie handlu w niedziele.

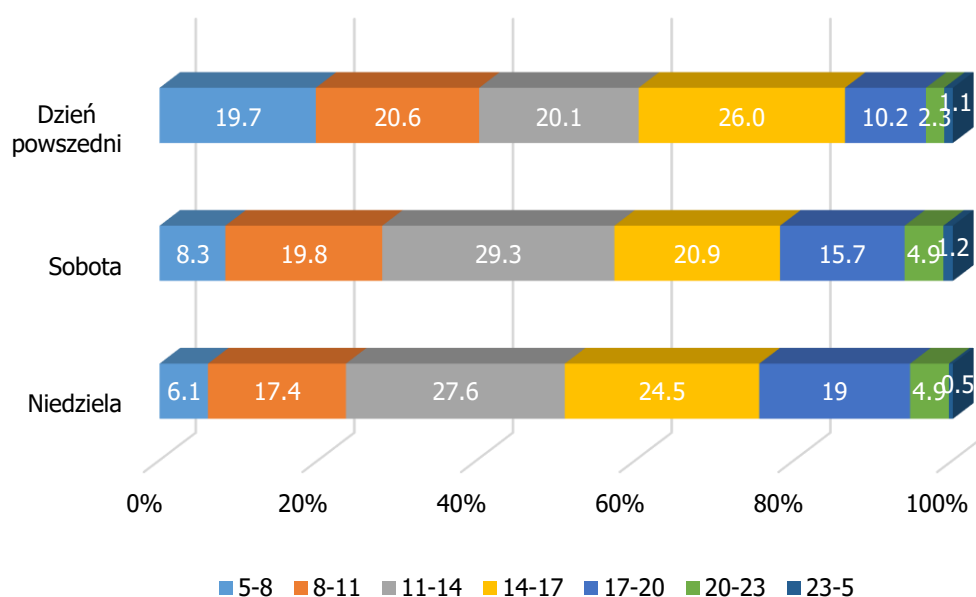
W niedzielę w granicach Wejherowa z usług komunikacji miejskiej skorzystało 2 814 osób, czyli 51,0% łącznej liczby pasażerów w tym rodzaju dnia tygodnia. Poza Wejherowo lub poza Wejherowem podróżowało natomiast 2 701 osób (49,0%).

Udział przewozów w kolejnych trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów przewożonych w danym rodzaju dnia, pokazano na rysunku 9.

Analizując w skali całej sieci komunikacyjnej, półtoragodzinne przedziały czasowe w dniu powszednim, należy zauważyć, że:

- najwięcej pasażerów – 2 789 i 2 646 osób (14,4 i 13,6%) zarejestrowano w porach tradycyjnych szczytów przewozowych (14:01-15:30 i 6:31-8:00);
- intensywne przewozy odnotowano także w drugiej części szczytu popołudniowego oraz bezpośrednio po szczycie porannym (15:31-17:00 i 8:01-9:30), w których zanotowano odpowiednio 2 268 i 2 115 pasażerów, co stanowiło – odpowiednio 11,7 i 10,9% wszystkich pasażerów;
- przewozy o podobnej wielkości, od 1 893 do 1 978 pasażerów odnotowano w międzyszczytowych porach godzinowych: 9:31-11:00, 11:01-12:30 oraz 12:31-14:00. Wielkości te stanowiły ok. 10% wszystkich pasażerów;
- wielkość powyżej 1 tys. pasażerów w czasie półtoragodzinnego przedziału czasowego została osiągnięta jeszcze tylko w porach godzinowych 5:01-6:30 (1 183 osoby, 6,1%) i 17:01-18:30 (1 302 osoby, 6,7%);

- w porze wczesnowieczornej (18:31-20:00) przewieziono zaledwie 671 osób (3,5%);
- jeszcze mniejsze przewozy – na poziomie 340 osób (1,7%) – wystąpiły w porze wieczornej 20:01-21:30;
- w kursach w porze nocnej przed szczytem porannym (2:01-5:00) przewieziono 191 osób (1,0%), czyli nieznacznie więcej niż w porze późnowieczornej (21:31-23:00), w której z usług wejherowskiej komunikacji miejskiej skorzystało 107 osób (0,6%);
- najmniej pasażerów – tylko 21 osób (0,1%) – przewieziono w kursach rozpoczynających się w porze nocnej – w godzinach 23:01-0:30.



Rys. 9. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów linii autobusowych wejherowskiej komunikacji miejskiej – jesień 2021 r.

Źródło: „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w wejherowskiej sieci komunikacyjnej w świetle wyników badań z jesieni 2021 r. wraz z propozycjami w podaży jej usług”, wrzesień – grudzień 2021 r., s. 33.

Przy analizie wielkości popytu w dniu powszednim w przedziałach półtoragodzinnych, zwraca uwagę:

- niewielka liczba pasażerów podróżujących w porze wczesnego szczytu pracowniczego (5:01-6:30) – prawie o 55% mniejsza niż w następnej porze – szczycie szkolno-pracowniczym (6:31-8:00);
- bardzo silny spadek wielkości popytu po godzinie 17 i następnie po godzinie 18:30, pomimo oferowania znaczącej podaży usług;

- relatywnie wysoki popyt na usługi linii 1 i 3 po godz. 17.

Na podstawie dokładnej analizy liczby przewożonych pasażerów w poszczególnych kursach każdej z linii, porę wzmożonego popytu, czyli szczytu przewozów w dniu powszednim, można wyznaczyć w sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej na godziny od 6:15 do 8:45 i od 14:00 do 16:30.

W sobotę największe przewozy wystąpiły w godzinach 11-14, w których z usług wejherowskiej komunikacji miejskiej skorzystało 2 678 osób, czyli aż 29,3% łącznej liczby jej sobotnich pasażerów. Na względnie wysokim poziomie – odpowiednio 20,9 i 19,8% wszystkich pasażerów w sobotę (1 909 i 1 805 osób) – ukształtowały się także przewozy w porach godzinowych 14-17 i 8-11. Umiarkowane przewozy – na poziomie 1 436 osób, a więc 15,7% ogółu pasażerów w sobotę – odnotowano w porze godzinowej 17-20. W kursach rozpoczynających się w godzinach 5-8 i 20-23 przewieziono już tylko odpowiednio 757 i 444 pasażerów (8,3 i 4,9%), a nocą – w godzinach 23-5 – 107 osób (1,2%).

W niedzielę najwięcej pasażerów autobusy wejherowskiej komunikacji miejskiej przewiozły w godzinach 11-14 i 14-17, w których skorzystało z nich odpowiednio 1 522 i 1 350 osób (a więc 27,6 i 24,5% ogółu niedzielnych pasażerów). Względnie wysokie udziały – odpowiednio 19,0 i 17,4% – miały także przewozy w porach godzinowych 17-20 i 8-11 (1 050 i 962 pasażerów).

Znacznie mniej pasażerów odnotowano natomiast w niedzielę w pozostałych porach godzinowych: 5-8 (337 osób, 6,1%) i 20-23 (268 osób, 4,9%). W porze nocnej, w godzinach 23-5, przewieziono tylko 26 osób (0,5%).

Całkowitą wielkość popytu oraz liczbę pasażerów w przeliczeniu na każdy wozokilometr, przedstawioną dla poszczególnych linii w odniesieniu do dnia powszedniego, soboty i niedzieli, zaprezentowano w tabeli 16. W kolumnach z liczbą pasażerów w danym rodzaju dnia tygodnia kolorowym zacieniowaniem zaznaczono pola dotyczące linii o największej i najmniejszej liczbie pasażerów w poszczególnych rodzajach dni tygodnia.

Tab. 16. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii wejherowskiej komunikacji miejskiej – jesień 2021 r.

Linia	Liczba pasażerów w zależności od rodzaju dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
1	3 267	2,7	1 604	2,2	872	1,2
2	2 892	4,0	1 270	2,7	816	1,8
3	2 420	3,2	1 424	2,6	1 070	2,0

Linia	Liczba pasażerów w zależności od rodzaju dnia tygodnia					
	dzień powszedni		sobota		niedziela	
	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm	ogółem	na 1 wzkm
4	451	2,0	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
5	1 245	2,5	859	1,8	449	1,0
6	746	3,8	218	2,0	166	1,5
7	387	1,6	185	1,1	186	1,1
8	1 781	2,1	1 155	1,7	471	0,8
9	2 178	2,9	947	1,6	543	1,0
10	963	2,2	384	1,5	177	0,7
11	424	1,3	236	0,9	213	1,0
12	487	2,5	121	1,5	65	1,0
13	32	3,1	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
14	212	1,8	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
16	1 525	4,1	642	2,4	398	2,0
17	146	1,1	91	0,9	89	1,0
18	278	1,7	linia nie funkcjonuje		linia nie funkcjonuje	
Sieć	19 434	2,7	9 136	1,9	5 515	1,2

Źródło: „Wielkość popytu na usługi komunikacji miejskiej w wejherowskiej sieci komunikacyjnej w świetle wyników badań z jesieni 2021 r. wraz z propozycjami w podaży jej usług”, wrzesień – grudzień 2021 r., s. 23.

Na zielono zacięniowano pola dotyczące linii o największej łącznej liczbie pasażerów w obydwu kierunkach – powyżej 2 tys. w dniu powszednim, powyżej 1 tys. w sobotę i powyżej 800 w niedzielę. Dotyczyło to linii:

- 1, 2, 3 – we wszystkie dni tygodnia;
- 9 – tylko w dniu powszednim;
- 8 – tylko w sobotę.

Zacięniowaniem w kolorze czerwonym wyróżniono pola dotyczące linii o całkowitej liczbie pasażerów nieprzekraczającej 400 w dniu powszednim (7, 13, 14, 17 i 18), oraz 200 w sobotę (7, 12 i 17) i w niedzielę (6, 7, 10, 12 i 17).

W polach z liczbą pasażerów w przeliczeniu na wozokilometr zielonym kolorem zacięniowano linie, dla których odnotowany wynik okazał się wyższy od wartości przeciętnej w badanym rodzaju dnia. Były to linie: 2, 3, 6, 9, 13 i 16 w dniu powszednim, linie: 1, 2, 3, 6 i 16 w sobotę oraz linie: 2, 3, 6 i 16 w niedzielę.

Kolorem czerwonym oznaczono natomiast pola dotyczące linii, na których przewieziono mniej niż 2,0 pasażerów w przeliczeniu na kilometr w dniu powszednim (linie: 7, 11, 14, 17 i 18) oraz mniej niż 1,0 pasażera na kilometr w sobotę (linie 11 i 17) i w niedzielę (linie: 8 i 10).

W październiku 2021 r. obszar obsługiwany wejherowską komunikacją miejską zamieszkiwało ponad 150 tys. osób, a zarejestrowana miesięczna liczba osób korzystających z usług sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej wyniosła nieznacznie powyżej 472 tys. pasażerów. W przeliczeniu na liczbę mieszkańców obsługiwanego obszaru, odnotowana liczba pasażerów jest bardzo niska i wynika z funkcjonowania Szybkiej Kolei Miejskiej, jako najszybszego i najbardziej pewnego środka transportu, z dominacji ZKM w Gdyni w obsłudze komunikacyjnej Rumi oraz innych substytucyjnych połączeń transportu drogowego na obszarze działania wejherowskiej komunikacji miejskiej.

3.2. Prognoza popytu

Popyt na przewozy o charakterze użyteczności publicznej w wejherowskiej komunikacji miejskiej będzie się kształtował pod wpływem następujących czynników:

- liczby mieszkańców powiatu objętych obsługą komunikacyjną;
- liczby samochodów osobowych;
- mobilności komunikacyjnej mieszkańców;
- dostępności komunikacji miejskiej liczonej liczbą wykonywanych wozokilometrów;
- poziomu przeciętnego wynagrodzenia, struktury wynagrodzeń i struktury cen biletów;
- jakości oferowanych usług transportu zbiorowego, przede wszystkim w zakresie realizacji podstawowych postulatów przewozowych;
- integracji wejherowskiej komunikacji miejskiej z przewozami organizowanymi przez miasto Gdynia, Województwo Pomorskie;
- integracji biletowej transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot;
- dostępności parkingów P&R oraz B&R.

Prognozowanie liczby pasażerów dla wejherowskiej komunikacji miejskiej dla kolejnych lat jest obecnie stosunkowo trudne, z uwagi na kumulację zdarzeń związanych z pandemią COVID-19, bardzo istotnie wpływających na liczbę pasażerów przewożonych w autobusach publicznego transportu zbiorowego, w tym wprowadzenie:

- od 24 marca 2020 r. drastycznych ograniczeń w poruszaniu się mieszkańców (zakaz wychodzenia z domu obowiązujący do 16 kwietnia 2020 r.) oraz okresowych ograniczeń mobilności mieszkańców, szczególnie młodych i w wieku senioralnym;

- od połowy marca 2020 r. w placówkach oświatowych nauki zdalnej lub hybrydowej, dla określonych grup wiekowych uczniów, w różnym zakresie i czasie, zależnym od sytuacji epidemiologicznej;
- w okresie epidemii COVID-19 zasady preferowania pracy zdalnej, a w urzędach w różnych okresach obowiązkowej pracy zdalnej;
- w dniu 24 marca 2020 r. ograniczeń liczby miejsc w pojazdach transportu publicznego, jedynie częściowo zniesionych od 18 maja 2020 r., ponownie wprowadzonych po objęciu całego kraju strefą czerwoną i utrzymywanych do dnia 26 czerwca 2021 r.

W 2020 r. nastąpiło w całym kraju załamanie liczby przewożonych pasażerów pojazdami transportu zbiorowego, jako efekt wprowadzenia ograniczeń w przemieszczaniu się, z wyrażonym preferowaniem pracy zdalnej, a także zamknięcia większości punktów handlowych i usługowych, wprowadzonych w związku z zaistniałą pandemią COVID-19. Wprowadzanie od połowy marca 2020 r. okresowych zakazów wychodzenia z domu oraz korzystania z obiektów handlowych, kulturalnych, sportowych, rekreacyjnych itp., a także drastyczne ograniczenie dopuszczalnej liczby pasażerów jakie mogły przewozić pojazdy komunikacji miejskiej, doprowadziło do gwałtownego spadku liczby pasażerów. W okresie zakazu autobusy przewożyły często jedynie po kilka osób. Miasta wprowadziły więc, dla zmniejszenia poziomu ponoszonych kosztów, ograniczenie zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej.

W całym okresie pandemii, nawet po częściowym zniesieniu ograniczeń, istotnie zmniejszyła się mobilność mieszkańców, głównie poprzez wprowadzane ograniczenia w poruszaniu się, ale i dość powszechne upowszechnienie się pracy zdalnej w przedsiębiorstwach i urzędach oraz wprowadzenie nauki zdalnej lub hybrydowej w szkołach.

Wprowadzone ograniczenia liczby pasażerów autobusów spowodowały dość masowe rezygnacje z korzystania z tego środka transportu na rzecz samochodów osobowych. Zmianie uległa więc jednocześnie struktura podróży na korzyść przejazdów indywidualnymi samochodami osobowymi. Ponadto pandemia COVID-19 wpłynęła na zmiany zachowań mieszkańców, korzystających w okresie stanu epidemii w znacznie mniejszym zakresie z oferty usługowej i rekreacyjno-rozrywkowej, zmniejszając średnią liczbę realizowanych podróży. W wejherowskiej komunikacji miejskiej efekt ten nie był tak dotkliwy, m.in. ze względu na wprowadzone w 2020 i 2021 r. zmiany w ofercie przewozowej. Planowana liczba przewiezionych pasażerów w 2021 r. jest niższa w stosunku do wykonania 2019 r. jedynie o 16,5%.

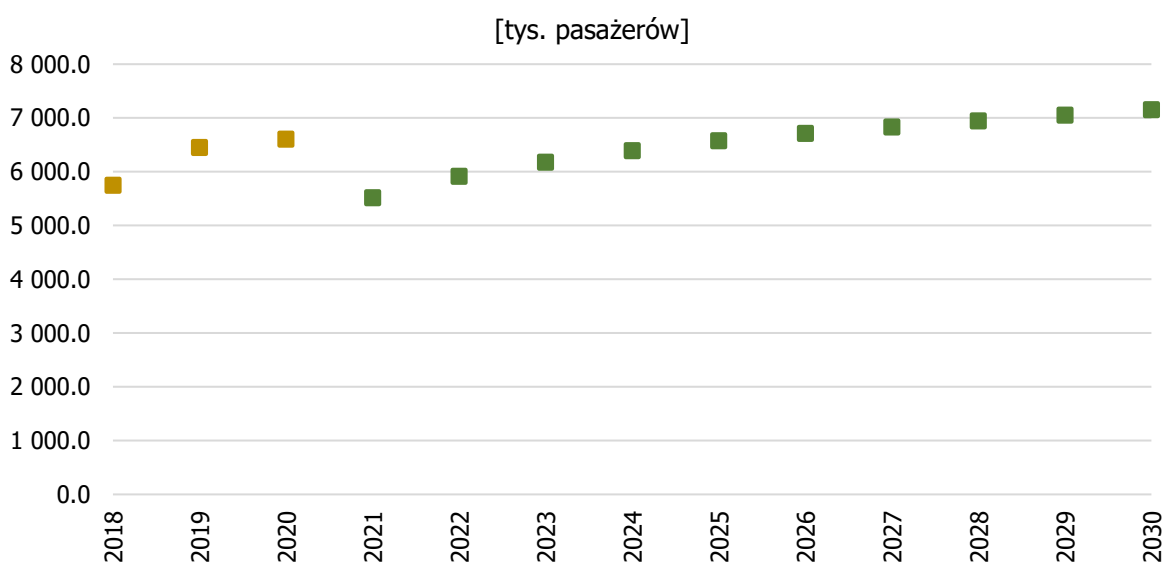
Zagrożenie epidemiologiczne oraz związane z tym wprowadzone ograniczenia i limity pojemności pojazdów transportu zbiorowego, spowodowały wzrost atrakcyjności pojazdów indywidualnych, zwłaszcza samochodów osobowych. Samochody indywidualne umożliwiają

przemieszczanie się w zasadzie bez kontaktu z innymi osobami, ryzyko zakażenia więc jest znikome oraz bez zakrywania twarzy, co wiele osób uznaje za znaczną uciążliwość.

Prognozy na kolejne lata są dość trudne do przeprowadzenia, z uwagi na brak realnych przewidywań dalszego przebiegu pandemii. W II kwartale 2021 r. ograniczenia stopniowo zostały zmniejszone, jednak zmiana zachowań komunikacyjnych znacznej części mieszkańców ma charakter trwały. W końcu III kwartału wystąpił ponowny znaczny wzrost zachorowań, co może spowodować wprowadzenie kolejnej fali ograniczeń, początkowo zapewne regionalnych, a następnie niewykluczone, że ogólnokrajowych. Ponieważ nie są znane zakresy i terminy, wprowadzanych ograniczeń, nie jest możliwe precyzyjne określenie liczby pasażerów, którzy zostaną przewiezieni powiatowymi przewozami pasażerskimi w latach następnych.

Prognozę liczby pasażerów przygotowano na podstawie danych statystycznych przekazywanych przez Miasto za lata 2018-2020 i planowanych na 2021 r. W opracowanej prognozie przyjęto stopniowy powrót pasażerów transportu zbiorowego w komunikacji miejskiej i w efekcie osiągnięcie w 2030 r. poziomu wskaźnika liczby pasażerów na mieszkańca z poziomu wykonania w 2018 r. Istotne znaczenie w przygotowywaniu prognozy ma także występujący w ostatnich 10 latach oraz przewidywany według GUS w kolejnym 10 letnim okresie, wzrost liczby mieszkańców obsługiwanego obszaru.

Na rysunku 10 przedstawiono prognozę liczby pasażerów do 2030 r. (dla lat 2015-2020 zobrazowano wykonanie, a na lata następne – prognozę).



Rys. 10. Prognoza popytu do 2030 r.

Źródło: opracowanie własne.

Prognoza popytu wskazuje, że w rezultacie oddziaływania warunków zewnętrznych, popyt może w 2025 r. zwiększyć się do poziomu 102% liczby pasażerów z 2019 r., zaś w 2030 r. skala wzrostu może osiągnąć 111%. Zwiększenie popytu w 2030 r. będzie głównie efektem zmian demograficznych oraz powrotu zaufania do publicznego transportu zbiorowego. Przewidywana, na podstawie prognoz Banku Danych Lokalnych GUS, liczba mieszkańców obsługiwane obszaru wzrośnie, w stosunku do 2019 r., o 7% do 2025 r. o i 11% do 2030 r. Wobec jednak braku w listopadzie 2021 r. wiarygodnych danych co do długofalowych skutków wprowadzonych ograniczeń oraz wpływu pandemii na zachowania komunikacyjne mieszkańców, dane te należy potraktować z dużą ostrożnością.

Prognoza została przygotowana dla stałej liczby wozokilometrów. Ewentualne zmiany zakresu wykonywanej pracy eksploatacyjnej wpłyną na korektę powyższej prognozy.

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 organizatora tego transportu jest więc zmiana tej polityki, w celu osiągnięcia równowagi pomiędzy przejazdami pojazdami indywidualnymi a komunikacją zbiorową. Celem integracji transportu publicznego z indywidualnym jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych. Zgodnie z tendencjami zrównoważonego rozwoju transportu publicznego obowiązującymi w Unii Europejskiej, podział zadań przewozowych w transporcie na terenach wiejskich powinien kształtować się docelowo w proporcji 25% transport publiczny – 75% transport indywidualny, a w gminach miejskich – po 50%. Biorąc pod uwagę specyfikę obsługiwane obszaru powiatu (duże odległości dojazdu do przystanków, wysoki wskaźnik motoryzacji indywidualnej) 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 udziału transportu zbiorowego w przewozach, ale i wzmocnienia tendencji przenoszenia się pasażerów z transportu indywidualnego do zbiorowego. W obecnej sytuacji znaczących ograniczeń 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 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. krótkie odcinki buspasów w dojeździe do skrzyżowań, śluzy ułatwiające wyjazd z przystanku, w szczególności przy skrzyżowaniu z sygnalizacją świetlną itp. Ważne znaczenie ma także systematyczna poprawa standardu wyposażenia przystanków, poprzez: zapewnienie dogodnych warunków oczekiwania na autobus, 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

Organizatorem wejherowskiej komunikacji miejskiej jest Prezydent Miasta Wejherowa. Zadania organizatora wypełniają obecnie dwie jednostki – Wydział Inwestycji, Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Wejherowa oraz Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo sp. z o.o.

Operatorem wejherowskiej komunikacji miejskiej jest MZK Wejherowo sp. z o.o. MZK zarządza systemem informacji pasażerskiej, w tym w autobusach, na stronie internetowej oraz przystankach, kontrolą nad funkcjonowaniem sieci komunikacji miejskiej oraz przewoźnikami zewnętrznymi działającymi na zlecenie MZK, przeprowadzaniem analiz i badań dotyczących rozwoju sieci komunikacyjnej, a także – na zasadzie wyłączności – dystrybucją i emisją biletów wejherowskiej komunikacji miejskiej.

Według stanu na 1 grudnia 2021 r., w sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej funkcjonowało 17 regularnych linii komunikacyjnych – w tym 14 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.

Kryterium częstotliwości kursowania podzieliło linie wejherowskiej komunikacji miejskiej na cztery kategorie, obejmujących odpowiednio:

- jedną linię priorytetową – 2, z kursami co 15 minut w dni powszednie oraz co 20 minut w soboty, niedziele i święta;
- sześć linii podstawowych z rytmicznymi kursami co najmniej co 30 minut w godzinach szczytów przewozowych, co 40 minut poza godzinami szczytów przewozowych w dni powszednie, a także w soboty i niedziele przez większość dnia oraz co 60 minut w godzinach wieczornych – 1, 3, 5, 8, 9, 16;
- osiem linii uzupełniających funkcjonujących z w miarę rytmiczną częstotliwością godzinną lub niższą niż godzinna – 4, 6, 7, 10, 11, 12, 17, 18;
- dwie linie marginalne, o zindywidualizowanych rozkładach jazdy: 13 (z jednym kursem w godzinach porannych w dni nauki szkolnej) i 14 (z sześcioma parami kursów w ciągu dnia w godzinach szczytów w dni nauki szkolnej).

Trasy wszystkich linii wejherowskiej komunikacji miejskiej, aktualne na dzień 20 stycznia 2022 r., przedstawiono w tabeli 17.

Tab. 17. Trasy linii wejherowskiej komunikacji miejskiej

– stan na 20 stycznia 2022 r.

Numer linii	Trasa
1	(wybrane kursy: GOŚCICINO ROBAKOWSKA – Słoneczna – Szeroka – Bolszewo: Leśna lub GÓRA SZKOLNA – Wiejska – Zamostna – Bolszewo: Zamostna) BOLSZEWO LEŚNA – SZKOŁA – Leśna – Zamostna – Główna – Szkolna – Wejherowo: Przemysłowa – I Brygady Pancерnej WP /z powrotem: Kociewska – Pomorska – Kochanowskiego – I Brygady Pancерnej WP/ – Gdańska – Orzeszkowej – Fenikowskiego – OS. FENIKOWSKIEGO
2	SZPITAL – Szpitalna – Chopina – Partyzantów – Pomorska – Prusa – Rybacka – 12 Marca – Judyckiego – Rzeźnicka – Świętego Jana – 10 Lutego – WEJHEROWO DWORZEC PKP – Dworcowa – Sobieskiego – 3 Maja – Kościuszki – Mickiewicza – Reformatów – Wniebowstąpienia – 12 Marca – Rybacka – Prusa – Pomorska – Partyzantów – Chopina – Szpitalna – SZPITAL
3	GOŚCICINO ROBAKOWSKA – Słoneczna – Lęborska – Wejherowska – Bolszewo: Wejherowska – Wejherowo: Sucharskiego – Sobieskiego – 3 Maja – Kościuszki – Mickiewicza – Reformatów /z powrotem: Judyckiego – Rzeźnicka – Świętego Jana – Sienkiewicza/ – Wniebowstąpienia – Roszczynialskiego – ODRĘBNA (wybrane kursy: Sędzickiego – Sikorskiego – OS. SIKORSKIEGO)
4	(wybrane kursy: ORLE SZKOŁA – Szkolna) ORLE ŁĄKOWA – Wejhera – Bolszewo: Długa – Orzechowa – Wspólna – Słoneczna – Szkolna – Wejherowo: Tartaczna – I Brygady Pancерnej WP – Batalionu Morskiego – Sobieskiego /z powrotem: Strzelecka – Hallera/ – STAROSTWO POWIATOWE
5	(wybrane kursy: ORLE SZKOŁA – Szkolna) ORLE ŁĄKOWA – Wejhera – Bolszewo: Długa – Zamostna – Główna – Szkolna – Wejherowo: Tartaczna – I Brygady Pancерnej WP – Chopina – Szpitalna – SZPITAL
6	KARNOWSKIEGO – Przemysłowa – Graniczna – Lelewela – Nadrzeczna (wybrane kursy: Chopina – Szpitalna – SZPITAL – Szpitalna) – Chopina – Partyzantów – Pomorska – Prusa – Necla – Gryfa Pomorskiego – Orzeszkowej – Fenikowskiego – OS. FENIKOWSKIEGO
7	CEGIELNIA – Marynarki Wojennej – 3 Maja (wybrane kursy: WEJHEROWO DWORZEC PKP – Dworcowa) – Sobieskiego – Sucharskiego – Gościcino: Południowa – Drzewiarza – Fabryczna – GOŚCICINO PKP (wybrane kursy: Lęborska – Słoneczna – GOŚCICINO ROBAKOWSKA)
8	SZPITAL – Szpitalna – Chopina – I Brygady Pancерnej WP /z powrotem: Kociewska – Pomorska – Kochanowskiego – I Brygady Pancерnej WP/ – Gdańska – Orzeszkowej – Fenikowskiego – Orzeszkowej – Reda: Wejherowska /z powrotem: Pucka – CIE-CHOCINO – Pucka/ – Gdańska – Młyńska – Morska – Rumia: Kosynierów – C.H. „PORT RUMIA”
9	RUMIA DWORZEC PKP – Starowiejska – Grunwaldzka – Reda: Gdańska – Łąkowa – Obwodowa – Kazimierska /z powrotem: Nowa – Wrzosowa/ – Pucka – Handlowa – Długa – Rekowska – Lipowa – REDA REKOWO LIPOWA

Numer linii	Trasa
10	KĘBŁOWO WIEJSKA /wybrane kursy: Wejherowska – Gościcino: Lęborska/ – Wiejska – Ludowa – Kochanowo: Św. Wawrzyńca – Borysiewiczza – Gościcino: Kochanowska – Lęborska – Wejherowska – Bolszewo: Wejherowska – Wejherowo: I Brygady Pancерnej WP – Kochanowskiego – Pomorska /z powrotem: Kociewska – I Brygady Pancерnej WP/ – POMORSKA
11	GNIEWOWO SPACEROWA – Wejhera – Wejherowo: Roszczynialskiego – Myśliwska – Sikorskiego – 12 Marca (wybrane kursy: Rybacka – Prusa – Pomorska – Kochanowskiego) – I Brygady Pancерnej WP /z powrotem: Partyzantów – Pomorska – Prusa – Rybacka/ – Chopina – Kąpino: Lipowa – Wiejska – KĄPINO KOŚCIÓŁ
12	GOWINO BRZozowa – Wejherowska – Wejherowo: Strzelecka – 3 Maja – Sobieskiego – Dworcowa – WEJHEROWO DWORZEC PKP
13	GOŚCICINO FABRYCZNA – Drzewiarza – Robakowska – Słoneczna – Lęborska – Wejherowska – GOŚCICINO SZKOŁA
14	ORLE SZKOŁA – Szkolna – Wejhera – Zamostna – Bolszewo: Zamostna – Wejherowska – Wejherowo: I Brygady Pancерnej WP – WEJHEROWO DWORZEC PKP
16	KROFEYA – Mostnika /z powrotem: Kotłowskiego – Krofeya/ – Sucharskiego – Sobieskiego – 3 Maja – Kościuszki – Mickiewiczza – Reformatów /z powrotem: Judyckiego – Rzeźnicka – Świętego Jana – Sienkiewiczza/ – Wniebowstąpienia – 12 Marca – Sikorskiego – OS. SIKORSKIEGO
17	REDA DWORZEC PKP – Młyńska – Obwodowa – Łąkowa – Gdańska – Gniewowska – Konopnickiej – Gniewowska – REDA CMENTARZ
18	REDA DWORZEC PKP – Gdańska – Łąkowa – Obwodowa – Kazimierska – Pucka – Polna – Karłowicza – REDA PIELESZEWO KARŁOWICZA – 12 Marca – Pucka – Nowa – Wrzosowa – Obwodowa – Łąkowa – Gdańska – REDA DWORZEC PKP

Źródło: dane MZK Wejherowo.

Intensywność funkcjonowania poszczególnych linii wejherowskiej komunikacji miejskiej, mierzoną liczbą wykonywanych kursów przedstawiono w tabeli 18, natomiast w tabeli 19 przedstawiono liczbę kilometrów, wykonywanych w poszczególnych rodzajach dni tygodnia na każdej z linii.

Tab. 18. Liczba kursów wykonywanych na liniach wejherowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 20 stycznia 2022 r.

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia		
	dzień powszedni	sobota	niedziela
1	82	52	51
2	61	40	39

Linia	Liczba kursów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia		
	dzień powszedni	sobota	niedziela
3	74	50	50
4	27	–	–
5	49	47	47
6	26	14	14
7	29	21	18
8	54	43	41
9	64	50	48
10	35	24	24
11	29	28	24
12	30	10	8
13	1	–	–
14	12	–	–
16	55	38	30
17	25	10	9
18	13	6	4
RAZEM	522	341	317

Źródło: dane MZK Wejherowo.

W ramach publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie wykonywano 522 kursy w dni powszednie, 341 kursy w soboty i 317 kursów w niedziele (w soboty i niedziele wykonywano odpowiednio 65,3 i 60,7% liczby kursów oferowanych w dniu powszednim).

Tab. 19. Liczba kilometrów wykonywanych na liniach wejherowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 20 stycznia 2022 r.

Linia	Liczba kilometrów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia		
	dzień powszedni	sobota	niedziela
1	1 112,80	687,90	678,00
2	961,05	447,10	435,65
3	760,00	540,45	540,45
4	226,50	–	–
5	477,60	456,80	456,80
6	191,25	102,90	102,90
7	225,35	160,55	157,50
8	827,35	664,05	588,40

Linia	Liczba kilometrów wykonywanych w poszczególne dni tygodnia		
	dzień powszedni	sobota	niedziela
9	703,70	555,30	531,80
10	435,10	252,05	252,05
11	321,15	255,55	221,50
12	190,50	63,50	50,80
13	5,25	–	–
14	109,80	–	–
16	365,60	252,60	199,40
17	128,10	51,25	46,10
18	160,75	72,60	48,40
RAZEM	6 931,85	4 562,35	4 309,80

Źródło: dane MZK Wejherowo.

W dniu powszednim na liniach komunikacji miejskiej w Wejherowie i w miejscowościach ościennych, realizowano 6 931,85 wozokilometrów. W sobotę realizowano łącznie 4 562,35 wozokilometrów. W niedzielę poza wakacjami na liniach wejherowskiej komunikacji miejskiej realizowano 4 309,80 wozokilometrów.

Intensywność obsługi komunikacyjnej w sobotę i niedzielę w stosunku do dnia powszedniego, mierzona liczbą wozokilometrów wynosi odpowiednio 0,66 i 0,62 do 1.

Spośród wszystkich linii jedynie trzy linie (2, 6 i 16) obsługiwały wyłącznie obszar miasta Wejherowa. Intensywność funkcjonowania linii kursujących z Wejherowa do miejscowości ościennych mierzona liczbą wykonywanych kursów – wg stanu na dzień 20 stycznia 2022 r. – przedstawiono w tabeli 20.

Tab. 20. Liczba kursów komunikacji miejskiej do/z miejscowości organizatora do/z miejscowości w gminach ościennych – stan na 31 grudnia 2021 r.

Gmina	Miejscowość	Linia	Dzienna liczba par kursów do/z danej miejscowości					
			w dni powszednie		w soboty		w niedziele	
			do	z	do	z	do	z
Wejherowo	Bolszewo	1	38	39	25	24	24	24
		3	35	32	25	24	25	24
		4	13	13	–	–	–	–

Gmina	Miejscowość	Linia	Dzienna liczba par kursów do/z danej miejscowości					
			w dni powszednie		w soboty		w niedziele	
			do	z	do	z	do	z
Wejherowo	Bolszewo	5	24	22	22	22	22	22
		10	16	17	11	12	11	12
		14	6	6	–	–	–	–
	Gniewowo	11	12	12	13	13	12	12
	Gościcino	1	11	8	6	4	6	4
		3	35	32	25	24	25	24
		7	14	14	10	10	9	9
		10	16	17	11	12	11	12
	Gowino	12	15	15	5	5	4	4
	Góra	1	14	14	8	8	8	8
	Kąpino	11	14	14	6	6	4	4
	Orle	4	13	13	–	–	–	–
5		24	22	22	22	22	22	
14		6	6	–	–	–	–	
Luzino	Kochanowo	10	14	15	5	6	5	6
	Kębłowo	10	16	17	6	7	6	7
Reda	Reda	8	26	26	21	21	20	20
Rumia	Rumia	8	23	23	19	19	–	–

Źródło: dane MZK Wejherowo.

Dominujący udział w pracy eksploatacyjnej w 2020 r. przypadł na Miasto Wejherowo (50,9%). Na rzecz gminy Wejherowo w 2020 r. zrealizowano 583,3 tys. wozokilometrów, tj. 24,9% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych w wejherowskiej komunikacji miejskiej, na rzecz gminy Luzino w 2020 r. zrealizowano 50 tys. wozokilometrów (2,1% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych w całej sieci), a na rzecz Miasta Redy – 516,9 tys. wozokilometrów, czyli 22,1% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych w transporcie publicznym w Wejherowie i gminach ościennych. Stosunek liczby wozokilometrów w Mieście Wejherowie do liczby wozokilometrów w obsługiwanych gminach był bliski 1:1.

Najwięcej zrealizowanych wozokilometrów w 2021 r. przypadło także dla Miasta Wejherowa (51%). Na rzecz gminy Wejherowo w 2021 r. zrealizowano 585,3 tys. wozokilometrów, tj. 24,9% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych w wejherowskiej komunikacji miejskiej, na rzecz gminy Luzino w 2021 r. zrealizowano 51,1 tys. wozokilometrów (2,2% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych w całej sieci), a na rzecz Miasta Redy – 514,3 tys. wozokilometrów, czyli 21,9% rocznej liczby wozokilometrów zrealizowanych w transporcie publicznym w Wejherowie i gminach ościennych.

Tab. 21. Liczba wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami wejherowskiej komunikacji miejskiej w latach 2019-2021 [tys. km]

Rok	Razem	Liczba wozokilometrów rocznie			
		Miasto Wejherowo	Miasto Reda	Gmina Wejherowo	Gmina Luzino
2019	2 304,0	1 197,5	473,2	583,7	49,7
2020	2 341,5	1 191,4	516,9	583,3	50,0
2021 – plan	2 347,3	1 196,6	514,3	585,3	51,2

Źródło: dane MZK Wejherowo.

W planie na 2021 r. w wejherowskiej komunikacji miejskiej założono realizację 2 347 337 wozokilometrów.

Oferta przewozowa transportu zbiorowego w Wejherowie i gminach ościennych charakteryzuje się występowaniem relatywnie dużej liczby linii, zapewniających liczne połączenia bezpośrednie, ale mających przy tym skoordynowane rozkłady jazdy, dzięki czemu na większości ciągów komunikacyjnych oferowana jest wysoka, wspólna częstotliwość kursów zapewniana kilkoma liniami.

Duża ilość pętli autobusowych skupiała – według stanu na 31 grudnia 2021 r., co najmniej dwie linie, a więcej niż dwie – skupiały pętle:

- Szpital – trzy linie: 2, 5, 8;
- Gościcino Robakowska – trzy linie: 3 oraz wybranymi kursami 1 i 7;
- Orle Szkoła – trzy linie: 14 oraz wybranymi kursami 4 i 5.

4.2. Charakterystyka planowanej sieci

Planowana sieć komunikacyjna publicznego transportu zbiorowego w ramach planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Wejherowa i gmin,

z którymi miasto Wejherowo zawarło porozumienie w zakresie wspólnego organizowania transportu publicznego, obejmuje obszar:

- miasta Wejherowa;
- miasta Redy;
- gmin wiejskich: Wejherowo i Luzino.

W celu zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, podczas tworzenia nowych rozkładów jazdy liczba kursów w poszczególnych relacjach będzie wyznaczana w taki sposób, aby w żadnym wypadku rzeczywiste zapełnienia pojazdów nie przekraczały 70% ich pojemności nominalnej. Wymagać to będzie precyzyjnej alokacji poszczególnych typów pojazdów na zadaniach przewozowych – będącej w gestii organizatora usług przewozowych lub odpowiedniego ustalania częstotliwości kursowania.

Planowane parametry rozkładów jazdy utrzymają zasadę pełnej koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich linii w skali całej sieci komunikacyjnej. Odstępstwa od zasady rytmiczności kursowania linii będą stosowane jedynie dla segmentu linii dedykowanych, których najważniejszą rolą jest obsługa specyficznych, lokalnych potrzeb pasażerów.

Biorąc pod uwagę celowość elastycznego wprowadzania zmian w trasach linii, w reakcji na sygnały z rynku, nieuzasadnione jest zamieszczenie w planie transportowym dokładnych tras poszczególnych linii składających się na planowaną sieć komunikacyjną. Należy bowiem zwrócić uwagę, że szczegółowe określenie tras linii, na których planowane jest wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej powoduje, że każdorazowa zmiana przebiegu trasy linii komunikacyjnej musiałaby zostać wcześniej zaplanowana. Jeżeli potrzeba zmiany trasy linii powstanie w okresie objętym planem, to taką zmianę trzeba byłoby do planu wprowadzić, zachowując długotrwałą procedurę obowiązującą w tym zakresie. W praktyce więc, zmiany w przebiegach linii, choćby mające niewielki zasięg i wymagające pilnego działania z uwagi na interesy pasażerów, w rzeczywistości byłyby wprowadzane z opóźnieniem nawet 3-4 miesięcy. Przedstawiony w części 4.1 opracowania układ stały na dzień 20 stycznia 2022 r. należy traktować jako punkt odniesienia przy dalszych decyzjach planistycznych w przyszłości.

4.3. Linie na których jest planowane wykorzystanie pojazdów elektrycznych

Pod koniec 2021 r. MZK, w ramach projektu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska pt.: „Zielony Transport Publiczny”, ogłosił przetarg na dostawę trzech fabrycznie nowych autobusów elektrycznych oraz budowę stacji ładowania dla tych pojazdów na terenie zajezdni w Wejherowie przy ul. Tartacznej 2.

Na podstawie analizy kosztów i korzyści wykorzystania autobusów zeroemisyjnych w sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej, przyjmując wariant wodorowy, w pierwszej kolejności do obsługi przeznaczone są linie typowo miejskie – priorytetowa 2 oraz podstawowa 16, następnie podstawowe połączenia zapewniające transport do najważniejszych miejscowości gminy Wejherowo – linie 1, 3 i 5, a także uzupełniająca linia 6 kursująca wyłącznie w granicach miasta Wejherowa. Dodatkowo w okresie przejściowym z autobusów konwencjonalnych do wodorowych planuje się wykorzystanie autobusów ładowanych w zajezdni MZK sp. z o.o. poprzez złącze plug-in.

Obecne planowanie przewozów w sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej skupia się na cyklicznych zmianach przypisania autobusów do poszczególnych linii, odbywające się w obrębie pętli integrujących grupy linii i powodujące skrócenie czasu oczekiwania na pętlach na rozpoczęcie kolejnego kursu, a w konsekwencji – zmniejszające liczbę ekspediowanych na trasy autobusów. Takie rozwiązanie powinno być kontynuowane i umożliwi dodatkowo objęcie autobusami zeroemisyjnymi większej liczby linii, niż wskazuje na to analiza kosztów i korzyści, tym samym linie przeznaczone do obsługi taborem zeroemisyjnym mogą też być w określonych porach dnia obsługiwane pojazdami z tradycyjnym napędem Diesla. Analogicznie, autobusy zeroemisyjne mogą być wykorzystywane w miarę potrzeb na innych liniach.

5. Finansowanie usług przewozowych

5.1. Źródła i formy finansowania usług, odpłatność usług oraz refundacja uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych

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

Finansowanie usług komunikacji miejskiej w ramach publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie i obsługiwanych gminach sąsiednich, realizowane jest z trzech źródeł. Pierwsze z nich stanowią przychody ze sprzedaży biletów, drugie – rekompensata z budżetu miasta Wejherowa oraz gmin ościennych, a trzecim źródłem finansowania są wpływy z innych usług realizowanych przez MZK.

Sposobem finansowania publicznej komunikacji zbiorowej może też być udostępnienie operatorowi przez organizatora środków transportu na realizację przewozów w zakresie publicznego transportu zbiorowego. W Wejherowie taka sytuacja dotychczas nie występowała.

W modelu zarządzania komunikacją miejską obowiązującym w Wejherowie, to operator jest emitentem biletów i otrzymuje od organizatora wyłącznie dopłatę do świadczonych usług, zapewniającą – wraz z wpływami z biletów – pokrycie kosztów ich realizacji. Miasto Wejherowo, analogicznie jak inne miasta z funkcjonującą komunikacją miejską, zmuszone jest przeznaczać środki z innych dochodów gminy na funkcjonowanie komunikacji miejskiej.

Z uwagi na prawo do przejazdów bezpłatnych dla uczniów szkół podstawowych wpływy z biletów osiągają stosunkowo niewielki poziom. Wykonywanie przewozów w komunikacji miejskiej finansowane jest więc przede wszystkim rekompensatą z budżetu Miasta i gmin ościennych.

Finansowanie usług publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie w latach 2018-2020 oraz plan na 2021 r. przedstawiono w tabeli 22.

Wskaźnik odpłatności obrazuje stopień pokrycia kosztów realizacji usług publicznego transportu zbiorowego przychodami ze sprzedaży biletów. W 2018 r. koszty przewozów pokryto przychodami z biletów w 21,9%. W 2020 r. przychody z biletów pokryły zaledwie 10,6% kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego w Wejherowie i okolicznych gminach.

MZK Wejherowo osiąga znaczne przychody z tytułu działalności uzupełniającej polegającej na sprzedaży internetowej biletów komunikacji miejskiej dla Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni, Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku, Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej oraz części kolejowej biletów łączonych PKP SKM w Trójmieście za którą otrzymuje prowizję. Dodatkowym źródłem przychodów MZK Wejherowo są udziały w przychodach ze sprzedaży biletów metropolitalnych oraz dopłata do biletów przekazywana przez MZKZG.

Tab. 22. Finansowanie usług transportu publicznego w Wejherowie w latach 2018-2020 oraz plan na 2021 r.

Rok	Koszty [tys. zł]	Przychody [tys. zł]		Rekompensata [tys. zł]			Wskaźnik odpłatności z biletów [%]
		z biletów	inne	ogółem	w tym		
					miasto	gminy	
2018	26 248,4	5 760,7	11 600,9	8 244,6	4 351,1	3 893,5	21,9
2019	33 645,8	5 640,8	14 242,2	10 145,6	5 314,7	4 830,9	16,8
2020	36 137,1	3 837,3	14 445,7	9 389,0	4 310,6	5 078,4	10,6
2021 – plan	51 386,3	4 626,2	17 100,4	10 479,3	5 361,4	5 117,9	9,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych MZK Wejherowo.

Przychody ze sprzedaży biletów w transporcie miejskim zdeterminowane są wysokością i strukturą cen oraz relacją cen biletów jednorazowych do okresowych.

Zmiany w wysokości wskaźnika odpłatności usług zdeterminowane są w największym stopniu zmianą struktury demograficznej społeczeństwa oraz ciągłym wzrostem motoryzacji indywidualnej – skali użytkowania samochodów osobowych w codziennych podróżach. Czynniki te wpływają na systematyczny spadek udziału pasażerów wnoszących pełną opłatę za przejazd, ponieważ pasażerowie nieuprawnieni do ulg lub zwolnień z opłat w coraz większym stopniu decydują się na korzystanie z samochodów osobowych w podróżach miejskich. Z przyczyn demograficznych następuje jednocześnie wzrost udziału pasażerów niewnoszących pełnej opłaty – szczególnie istotny jest wzrost liczby pasażerów posiadających prawo do przejazdów bezpłatnych, wpływający na systematyczne obniżanie się wskaźnika odpłatności usług komunikacji miejskiej we wszystkich miastach w Polsce. Trend ten występował także w Wejherowie.

5.2. Źródła i formy finansowania inwestycji

W wejherowskiej komunikacji miejskiej inwestycje w tabor i infrastrukturę prowadzi MZK Wejherowo.

Polityka odtwarzania taboru wykorzystywanego do przewozów w komunikacji miejskiej realizowana była przez MZK od wielu lat poprzez zakup, lub ostatnio leasing, jednego lub dwóch pojazdów fabrycznie nowych klasy maxi rocznie, z jednoczesnym wycofaniem pojazdów najbardziej wyeksploatowanych. Uzupełnieniem floty własnej MZK były pojazdy podwykonawców Spółki, w tym wszystkie niezbędne do realizacji przewozów o mniejszej i większej pojemności pasażerskiej niż standardowa dla autobusów klasy maxi. Umowy z podwykonawcami zawierane były w miarę występujących potrzeb w wyniku rozstrzygniętych postępowań, a tabor wykorzystywany przez podwykonawców do wykonywania przewozów, to autobusy używane.

Miasto Wejherowo oraz MZK nie korzystały w horyzoncie finansowania 2014-2020 ze wsparcia inwestycji taborowych środkami pomocowymi Unii Europejskiej.

MZK Wejherowo złożył do NFOŚiGW wniosek aplikacyjny o dofinansowanie dotacją projektu inwestycyjnego pod nazwą „Zmniejszenie w wejherowskiej komunikacji miejskiej emisji trujących spalin emitowanych przez silniki spalinowe, ograniczanie emisji CO₂ i hałasu oraz podniesienie komfortu podróży dla pasażerów”, w ramach programu priorytetowego nr 3.9 „Ochrona atmosfery Zielony transport publiczny (Faza I)”.

Zakres tego projektu obejmuje:

- zadanie 1 – budowę przyłącza kablowego wraz ze stacją abonencką o mocy 0,5 MW do zasilania instalacji ładowania oraz budowę stanowisk postojowych dla autobusów elektrycznych na terenie zajezdni przy ul. Tartacznej 2;
- zadanie 2 – nabycie 3 szt. fabrycznie nowych, niskopodłogowych autobusów elektrycznych z ładowaniem plug-in, o długości 12 m, zabierających co najmniej 70 pasażerów wraz ze szkoleniem 15 kierowców;
- zadanie 3 – nabycie 2 stacjonarnych ładowarek dwufunkcyjnych o mocy 120 kW, do ładowania autobusów poprzez złącze plug-in.

Przewiduje się, że wsparcie finansowe ze środków NFOŚiGW do zadań 2 i 3 będzie zrealizowane w formie dotacji do wysokości 80% rat kapitałowych leasingu finansowego taboru, umowa o dofinansowanie nie została jednak dotychczas zawarta.

Przewiduje się, że dostawa jednostek taborowych z ładowarkami zajezdniowymi nastąpi do końca 2022 r.

W wyniku realizacji projektu przewiduje się jednocześnie wycofanie z ruchu wyeksploatowanych autobusów spalinowych, z napędami spełniającymi normę czystości spalin EURO II (2 szt.) i EURO III (1 szt.).

MZK i Miasto rozważają ponadto udział w przyszłych naborach konkursowych na dofinansowanie ze środków krajowych i unijnych zakupu autobusów zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą zasilającą, w tym w ramach nowego horyzontu finansowania 2021-2027.

MZK oraz Miasto, w ramach posiadanych możliwości finansowych, niezależnie od wybranego wariantu odtwarzania floty, dokonywać będą sukcesywnej wymiany posiadanego taboru zasilanego olejem napędowym – wycofując systematycznie pojazdy najbardziej wyeksploatowane – na pojazdy zeroemisyjne. Przewiduje się, że podstawowym rodzajem zasilania napędów autobusów elektrycznych będą wodorowe ogniwa paliwowe.

Niezależnie od powyższego, MZK sp. z o.o. oraz Miasto uznali, że w przypadku wskazania przez analizę kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej autobusów zeroemisyjnych konieczności spełnienia wymogów ustawy o elektromobilności, MZK albo Miasto zakupią dla potrzeb obsługi sieci komunikacji miejskiej wyprzedzająco odpowiednią liczbę autobusów zeroemisyjnych – elektrycznych wyposażonych w wodorowe ogniwa paliwowe, jeśli będzie to możliwe do realizacji w krótkim czasie wymaganym na ich uruchomienie albo alternatywnie elektrycznych bateryjnych z ładowaniem plug-in na zajezdni.

Miasto Wejherowo będzie w okresie obowiązywania planu w miarę możliwości finansowało inwestycje związane z modernizacją przystanków i ich infrastruktury, dostosowaniem dróg i skrzyżowań do potrzeb osób o ograniczonej zdolności do poruszania się, rozbudową sieci dróg i tras dla rowerów oraz integracją różnych form przemieszczania się po mieście – korzystając z dostępnego wsparcia środkami pomocowymi krajowymi i europejskimi.

6. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu

6.1. Podział zadań przewozowych

W okresie planowania zakłada się aktywne oddziaływanie na postawy mieszkańców w celu kształtowania pożądanych zachowań transportowych w obszarze odbywanych podróży miejskich w sposób zrównoważony, czyli uwzględniający zarówno kwestie ochrony środowiska naturalnego, zaspokojenie potrzeb społecznych oraz gospodarczych.

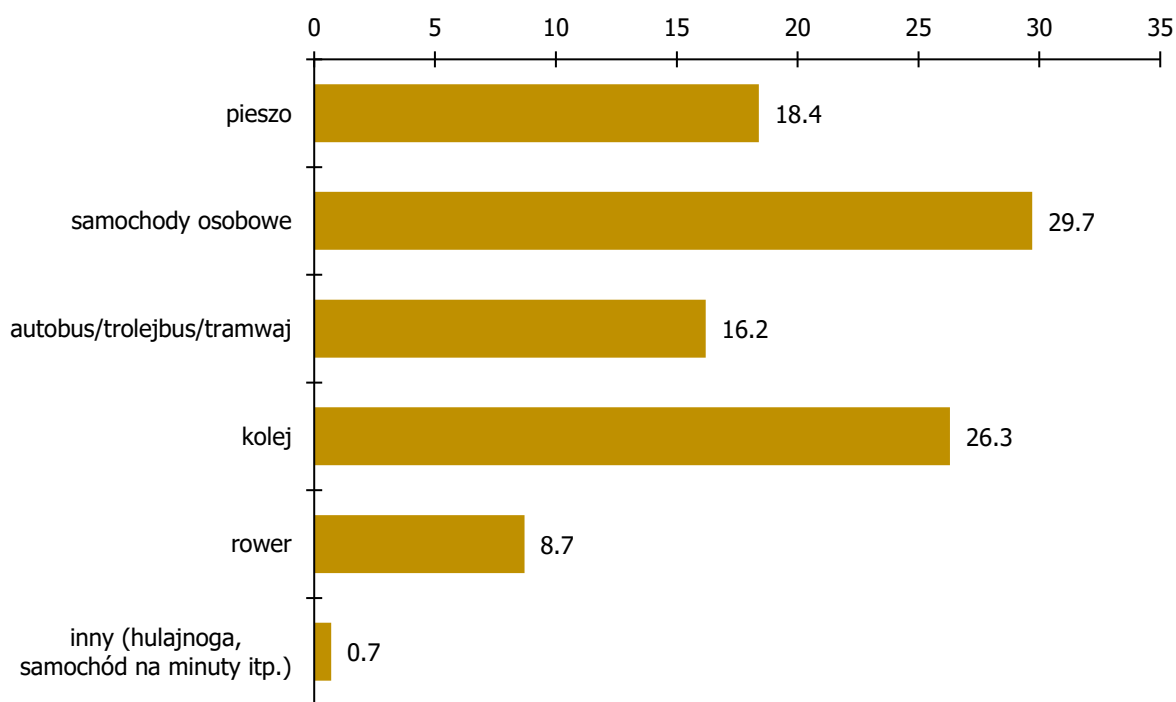
Rolą samorządu i jego organów (prezydenta, rady miasta) jest aktywne wpływanie na procesy kreowania pożądanych postaw m.in. poprzez:

- adaptację prawa miejscowego do założeń zrównoważonego rozwoju (czyli polityka parkingowa, zarządzanie ruchem drogowym itp.);
- wsparcie finansowo-organizacyjne podmiotów realizujących zadania w zakresie zrównoważonej mobilności;
- opracowanie i wdrożenie programów edukacyjnych oraz kampanii informacyjnych dotyczących korzyści płynących z wdrażania zasad zrównoważonej mobilności miejskiej – kierowanych zarówno do dzieci i młodzieży, jak i do dorosłych wejherowian;
- systematyczne monitorowanie i modelowanie zachowań komunikacyjnych, obejmujące obserwację rzeczywistych warunków ruchu, badanie preferencji i zachowań komunikacyjnych oraz ewaluację, a także prognozowanie skutków planowanych rozwiązań.

Realizacja planu transportowego związana jest z przyjęciem zasad oddziaływania na podział zadań przewozowych pomiędzy publiczny transport zbiorowy i transport indywidualny, celem uzyskania pożądanego – odpowiednio wysokiego – udziału publicznego transportu zbiorowego w podróżach miejskich i pozamiejskich.

W związku z brakiem aktualnych (zrealizowanych w ciągu ostatnich 5 lat) wyników badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Wejherowa oraz gmin objętych wejherowską komunikacją miejską do analizy wykorzystano badania zrealizowane na potrzeby OMG-G-S dotyczące preferencji w zakresie podróżowania mieszkańców OMG-G-S. Badania przeprowadzone w 2020 r. wykazały, że 42,5% podróży w powiecie wejherowskim realizowano z wykorzystaniem transportu zbiorowego, a 29,7% samochodami osobowymi. Ruch rowerowy i UTO miały 9,4% udziału w podróży, a ruch pieszy – aż 18,4%.

Podział podróży miejskich wg sposobu podróżowania w powiecie wejherowskim w 2020 r. zaprezentowano na rysunku 11.



Rys. 11. Podział zadań przewozowych w powiecie wejherowskim w 2020 r. [%]

Źródło: Raport: „Zachowania transportowe mieszkańców OMG-G-S”, slajd 56.

Uwagę zwraca wysoki udział kolei w realizacji podróży – 26,3%, na który wpływ ma peryferyjne położenie Wejherowa i obszaru obsługiwanego wejherowską komunikacją miejską w Metropolii Zatoki Gdańskiej. Wszystkie obsługiwane przez MZK Wejherowo miasta oraz wieś Gościcino, położone są wzdłuż linii kolejowej, z intensywnym ruchem pociągów kolei miejskiej. SKM zapewnia krótszy niż komunikacja miejska czas przejazdu – zarówno w relacjach w ramach obszaru obsługiwanego wejherowską komunikacją miejską (Gościcino – Wejherowo – Reda – Rumia), jak i w dłuższych podróżach – do Trójmiasta.

Przedstawione wyżej uwarunkowania konkurencyjne powodują, że podstawowym środkiem transportu w podróżach w kierunku rdzenia metropolii jest kolej, natomiast podstawową rolą linii wejherowskiej komunikacji miejskiej powinna być obsługa lokalnych potrzeb przewozowych (realizowanych co najwyżej z uwzględnieniem dwóch sąsiadujących ze sobą jednostek administracyjnych) oraz zapewnienie sprawnego dojazdu do SKM. Zadaniem połączeń MZK zdecydowanie nie powinno być natomiast konkurowanie z SKM w przewozach w całym obsługiwanym obszarze.

Zgodnie z zaleceniami literatury branżowej, dla miast średniej wielkości – do których można zaliczyć Wejherowo – oraz przyległych do nich obszarów objętych obsługą komunika-

cyjną, udział publicznego transportu zbiorowego w realizacji potrzeb przewozowych nie powinien być mniejszy niż 50%³². W gminach wiejskich udział transportu zbiorowego w realizacji potrzeb transportowych nie powinien być natomiast mniejszy niż 25%. W rzeczywistości takie wskaźniki są jednak bardzo trudne lub nawet niemożliwe do osiągnięcia – udział motoryzacji indywidualnej bywa z reguły znacznie wyższy.

Podział zadań przewozowych na obszarze podmiejskim powinien następować na zasadzie maksymalnego spełniania oczekiwań pasażerów, przy możliwie najniższych nakładach finansowych. Komunikacja miejska obsługuje zwyczajowo rejony przyległe do granic miasta. Lokalna komunikacja komercyjna (zwana także komunikacją regionalną), eksploatująca innego rodzaju tabor, obejmuje swoim zasięgiem zazwyczaj obszar sięgający do 50 km od granic miasta. Zasadniczą różnicą w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej i przewozów pozostałych gminnych, powiatowych albo powiatowo-gminnych, jest odmienne traktowanie komunikacji miejskiej w ustawach nadających pasażerom prawo do przejazdów z określonymi w nich ulgami. Ulgi ustawowe zostały zdefiniowane szczegółowo, bardzo często jednak określone przepisy nie obowiązują w komunikacji miejskiej. Analogiczna sytuacja występuje w przypadku organizacji przez jednostkę samorządu terytorialnego sieci linii o charakterze użyteczności publicznej z dofinansowaniem z budżetu państwa ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Jak już wcześniej wspomniano, dofinansowanie to nie przysługuje bowiem w przypadku organizowania linii komunikacji miejskiej, nawet jeśli jej trasa przebiega głównie po terenach gminy wiejskiej.

W obecnych uwarunkowaniach finansowania przewozów innych niż komunikacja miejska, rolę tej ostatniej staje się obsługa dużych miejscowości bezpośrednio przylegających do miast oraz obszarów, z których z powodu zbyt niskiej efektywności ekonomicznej, przewozów nie zorganizują podmioty komercyjne, ani też nie zorganizuje ich inny szczebel samorządu niż gminny (związek powiatowo-gminny, powiat, związek powiatów lub marszałek województwa). Walorem jest zapewniana przez sieć komunikacji miejskiej zintegrowana taryfowo i rozkładowo oraz zunifikowana taborowo i innymi standardami, oferta przewozowa dla całego obsługiwane obszaru, której nie mogą zapewnić przewozy komercyjne realizowane w formule komunikacji regionalnej.

Bardzo ważne przy planowaniu oferty przewozowej jest wykorzystywanie wyników badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych, gdyż pozwala to na uzyskanie oczekiwanych rezultatów możliwie najniższymi nakładami. Utrzymywanie się wysokiej pozycji

³² Por. *Plan zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego. Przewodnik*, Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej, Warszawa 2011, s. 30.

w rankingu określonego postulatu dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może oznaczać (o ile nie zostało to potwierdzone lub wyeliminowane wynikami stosownych badań), że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.

Brak aktualnych wyników badań oraz zmiany zachowań transportowych mieszkańców spowodowane pandemią wirusa COVID-19, determinują konieczność przeprowadzenia badań preferencji i zachowań komunikacyjnych na reprezentatywnej próbie mieszkańców.

6.2. Preferencje pasażerów

Realizacja polityki zrównoważonego rozwoju transportu publicznego wymaga podjęcia określonych działań w zakresie poprawy oferty przewozowej – w dostosowaniu jej do preferencji i zachowań transportowych mieszkańców. Oferta przewozowa powinna być kształtowana w taki sposób, aby nie pogarszać stopnia spełniania podstawowych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i niskiego kosztu, a jednocześnie zapewniać bezpieczeństwo i niezawodność systemu transportowego.

Pozostałe postulaty przewozowe mają mniejsze znaczenie dla pasażerów, jednak ich zmianę, zwłaszcza na niekorzyść pasażerów, należy analizować z punktu negatywnego oddziaływania także na cztery najważniejsze postulaty. Przykładowo, pogorszenie rytmiczności kursowania pojazdów komunikacji miejskiej, będzie również negatywnie wpływać na ocenę częstotliwości, a w niektórych przypadkach – także i punktualności. Należy unikać powstawania sytuacji, w których wprowadzane korzystne lub konieczne zmiany w jednym segmencie podaży usług, będą jednocześnie źle odbieranymi przez pasażerów innego ich segmentu i wpłyną na pogorszenie oceny ogólnej funkcjonowania komunikacji miejskiej, prowadząc w rezultacie do zmniejszenia się popytu.

Przy zmianach oferty przewozowej ogromne znaczenie ma polityka informacyjna kreowana przez organizatora przewozów. Brak docenienia tej sfery działalności skutkuje pogorszeniem się opinii mieszkańców nie tylko o komunikacji zbiorowej, czy wybranych aspektach jej zarządzania, ale i wpływa negatywnie na opinie o jakości życia na danym obszarze.

Komunikacja miejska, w tym szczególnie tabor, infrastruktura przystankowa i informacja dla pasażerów, stanowi dobrze widoczną wizytówkę miasta dla osób odwiedzających Wejherowo i powinna być traktowana także jako element marketingu miasta.

Ocenę stopnia realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym, z punktu widzenia jej parametrów i oferowanych cech usług, przeprowadzono metodą ekspercką. Ocenę tę przedstawiono w tabeli 23.

Tab. 23. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym w Wejherowie i zalecenia dotyczące ich poprawy

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Bezpośredniość	Dobra – oferta przewozowa zapewnia skomunikowanie pomiędzy głównymi obszarami stanowiącymi źródło i cel potrzeb przewozowych na obszarze miasta	Utrzymanie co najmniej dotychczasowego poziomu obsługi poszczególnych obszarów miasta i gmin sąsiadujących przez publiczny transport zbiorowy Uruchomienie nowych linii, zapewniających dodatkowe połączenia bezpośrednie
Częstotliwość	Bardzo dobra – w zakresie zasad kształtowania oferty przewozowej – powszechnie stosowana częstotliwość modułowa, umożliwiająca koordynację rozkładów jazdy w całej sieci	Wzrost częstotliwości kursów w przypadku znacznego wzrostu popytu Oparcie planowania podaży usług na analizie wyników badań marketingowych wielkości popytu
Dostępność	Dobra – w zakresie przestrzennym – gęsta sieć połączeń pokrywa większość osiedli, komunikując najważniejsze źródła i cele ruch Bardzo dobra – w zakresie dostępu usług dla osób z niepełnosprawnością – 100% pojazdów jest pojazdami niskopodłogowymi, wyposażonymi w rampę, miejsce na wózek inwalidzki i głosowe zapowiedzi przystanków Dobra – w zakresie dostępności do infrastruktury publicznego transportu zbiorowego	Wspieranie intermodalności – łączenia środków transportu dla optymalizacji podróży w układzie rower – transport publiczny oraz samochód – transport publiczny Tworzenie parkingów Park&Ride i Bike&Ride przy węzłach przesiadkowych Kontynuacja procesu wymiany taboru na nowocześniejszy
Informacja	Dobra – w zakresie informacji przystankowej Dobra – w zakresie informacji internetowej Bardzo dobra – w zakresie informacji w pojazdach, wszystkie pojazdy wyposażone w elektroniczne wyświetlacze zewnętrzne i wewnętrzne	Rozbudowa serwisu internetowego o mapę prezentującą lokalizację pojazdów Wprowadzenie dynamicznej informacji przystankowej Udostępnienie danych umożliwiających wprowadzenie rzeczywistych rozkładów jazdy w wyszukiwarkach podróży Wprowadzenie e-koralików do pojazdów w kolejnym kontrakcie z operatorem

Postulat	Ocena*	Zalecenia
Koszt	Dobra – prawidłowe relacje cen biletów jednorazowych i okresowych Dobra – darmowe przejazdy dla dzieci i młodzieży uczącej się	Utrzymanie obecnych rozwiązań taryfowo-biletowych
Niezawodność	Dobra	Systematyczne podnoszenie jakości usług
Prędkość	Dobra	Monitorowanie prędkości komunikacyjnej na głównych ciągach i wprowadzenie w razie priorytetów dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego w przejeździe przez skrzyżowania
Punktualność	Dobra – niski udział kursów realizowanych z określonymi odchyleniami od rozkładu jazdy	Monitorowanie opóźnień i w razie potrzeb zwiększanie postojów wyrównawczych Wprowadzenie priorytetu dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego w przejeździe przez skrzyżowania
Rytmiczność	Bardzo dobra – rozkłady jazdy skonstruowano w oparciu o kategoryzację linii względem ustalonej częstotliwości modułowej	Utrzymanie obecnych zasad konstrukcji oferty przewozowej – układania rozkładów jazdy zsynchronizowanych dla całej sieci komunikacyjnej Integracja rozkładów różnych przewoźników komunikacji zbiorowej, wprowadzenie wspólnej informacji dla pasażerów w węzłach przesiadkowych
Wygoda	Dobra – w zakresie stopnia wykorzystania zdolności przewozowej, nie-liczne kursy w godzinach szczytu w komunikacji autobusowej charakteryzują się przekroczeniem wykorzystania zdolności przewozowej Dostateczna – 57% pojazdów wyposażona w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej	Inwestycje w nowy tabor autobusowy, w tym zeroemisyjny (nieemitujący hałasu) Utrzymanie istniejącego standardu częstotliwości kursowania pojazdów Wymiana taboru na tabor wyposażony w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej

* – skala ocen: *bardzo dobra, dobra, dostateczna, niedostateczna.*

Źródło: opracowanie własne.

Cechą charakterystyczną usług komunikacji miejskiej, potwierdzoną w badaniach marketingowych prowadzonych w różnych miastach, jest względnie niska elastyczność cenowa

popytu. Oznacza to, że działania polegające tylko na obniżaniu ceny za usługi transportu miejskiego – bez jednoczesnego spełnienia w oczekiwanym stopniu najważniejszych postulatów przewozowych, tj. bezpośredniości, punktualności, częstotliwości i dostępności – stają się nieefektywne, ponieważ nie prowadzą do wzrostu popytu, tylko przyczyniają się do zmniejszenia przychodów z biletów i w konsekwencji – do obniżenia wskaźników odpłatności. Wymienione prawidłowości zachodzące na rynku usług transportu miejskiego muszą być brane pod uwagę przy kształtowaniu oferty przewozowej.

Wszystkie planowane zmiany w ofercie przewozowej powinny być konfrontowane z wynikami badań marketingowych preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców obsługiwanego obszaru, ponieważ ich akceptacja przez pasażerów jest determinantą osiągnięcia oczekiwanych rezultatów. Zmiany w preferencjach i zachowaniach transportowych mieszkańców należy identyfikować poprzez systematyczność prowadzenia badań marketingowych. Należy także pamiętać, że utrzymywanie się wysokiej pozycji w rankingu określonego postulat, dowodzi nie tylko dużego znaczenia danej cechy dla pasażerów, ale pośrednio może także oznaczać, że dany postulat nie jest realizowany w oczekiwanym stopniu.³³

6.3. Preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu wynikające z potrzeb osób niepełnosprawnych

W ostatnich latach w całej Europie postępuje proces starzenia się populacji. Problem ten dotyczy także obszaru obsługiwanego wejherowską komunikacją miejską. Udział osób starszych w ogóle społeczeństwa, jak przedstawiono w p. 2.4 planu, będzie systematycznie rósł.

Jednym z celów aktywizacji i pełnego uczestnictwa osób z niepełnosprawnością w życiu społecznym oraz zawodowym, jest zapewnienie im dostępu do transportu publicznego. Zadanie to można zrealizować alternatywnie poprzez:

- przewozy ogólnodostępne – obsługiwane pojazdami niskowejściowymi i niskopodłogowymi (autobusy ze sprawną funkcją przykłąku oraz platformą ułatwiającą wprowadzenie wózka i miejscem przeznaczonym dla niego), posiadającymi sprawny system informacji wizualnej (ułatwiający podróże osobom niedosłyszącym) i system informacji głosowej (pozwalający na korzystanie z transportu publicznego osobom niewidzącym i niedowidzącym); im większa liczba autobusów tego typu obsługujących komunikację miejską – tym większa jej dostępność dla osób niepełnosprawnych; w wejherowskiej komunikacji miejskiej osiągnięty został już docelowy poziom 100% floty niskopodłogowej i w przyszłości stan ten zostanie

³³ M. Wolański: *Alternatywne metody hierarchizacji postulatów przewozowych oraz wyniki ich zastosowania w polskich miastach*. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 12, s. 4.

utrzymany, a nabywane autobusy będą jedynie coraz nowszych generacji, zapewniając zawsze standard niskiej podłogi;

- dedykowane przewozy okazjonalne – zorganizowane i dostępne tylko dla osób niepełnosprawnych, mające na celu zapewnienie im dowozu do miejsc nauki, rehabilitacji itp., często realizowane mikrobusami, mającymi formalnie status samochodów osobowych.

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

- niską podłogę przynajmniej w części pojazdu, a w autobusach klasy pojemnościowej maxi – dodatkowo bez żadnych stopni poprzecznych wewnątrz;
- zapewnienie miejsca na wózek inwalidzki lub dziecięcy w każdym pojeździe z właściwym wyposażeniem – wraz z platformą (uchylną lub wysuwaną elektrycznie) ułatwiającą wjazd, obsługiwaną przez kierowcę, a także możliwość przypięcia wózka pasem bezpieczeństwa, zmniejszającym ryzyko niekontrolowanego przemieszczenia się wózka podczas jazdy autobusu;
- elektroniczną wewnętrzną i zewnętrzną informację pasażerską wraz z zapowiedziami głosowymi o zbliżających się przystankach, emitowaną z odpowiednim wyprzedzeniem, w sposób wyraźny i z niezbędną głośnością;
- zewnętrzny system zapowiedzi głosowej o numerze linii i kierunku docelowym podjeżdżającego na przystanek pojazdu komunikacji miejskiej;
- wyraźne oznakowanie miejsc siedzących przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej;
- umieszczanie przycisków sygnalizujących zamiar opuszczenia pojazdu na najbliższym przystanku na takiej wysokości względem podłogi autobusu, aby bez problemu mogły go dotrzeć osoby poruszające się na wózku inwalidzkim – zalecana wysokość montowania takich przycisków to 110-120 cm powyżej poziomu podłogi;
- oświetlenie wnętrza pojazdu, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się przeszkody dla pasażerów, umożliwiające odczytanie wszelkich informacji umieszczonych wewnątrz pojazdów dla pasażerów;
- oznakowanie kontrastowymi kolorami wszystkich krawędzi wypukłych w pojeździe – np. przy nadkolach, przy stopniach podłużnych prowadzących do miejsc siedzących umieszczonych wyżej ze względów technicznych itp.

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

- budowę peronów przystanków o wysokości dostosowanej do poziomu podłogi pojazdu – zapewniającej możliwość wejścia do pojazdu niskopodłogowego lub niskowejściowego bez różnicy poziomów, która nie byłaby możliwa do pokonania przez osobę na wózku inwalidzkim poruszającą się bez opiekuna;
- budowę nowych lub remont peronów i zatok w sposób umożliwiający podjazd autobusu komunikacji miejskiej bezpośrednio pod krawężnik;
- likwidację barier terenowych na trasach dróg dojazdu pomiędzy przystankami a źródłami i celami podróży, zwłaszcza dla osób o ograniczonej zdolności do poruszania się (obniżone krawężniki, azyle dla pieszych, dogodne lokalizacje przystanków);
- stosowanie na peronach przystankowych linii bezpieczeństwa w kontrastowym kolorze, a nawet o zmienionej fakturze powierzchni (np. z wypustkami) – zmniejszających ryzyko przebywania osób słabowidzących lub niewidomych zbyt blisko krawężnika podczas wjazdu autobusu na przystanek;
- wyposażanie przystanków 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 komunikacji miejskiej przez osoby o obniżonej sprawności ruchowej.

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.

Pełną funkcjonalność autobusu niskopodłogowego determinuje odpowiednie ukształtowanie przystanków. Szczególnie ważne jest zapewnianie możliwości zatrzymywania się autobusów bezpośrednio przy krawężniku, które można uzyskać instalując w obrębie przystanków krawężniki prowadzące o zaokrąglonym profilu, w kontrolowany sposób kierujące autobusy niskopodłogowe na krawędź zatrzymania. Krawężniki dokładnie pozycjonujące autobusy zwiększają również ochronę opon i zapobiegają uszkodzeniom karoserii – dopasowana do przekroju opon powierzchnia najazdu tworzy prowadnicę z efektem samosterowania.

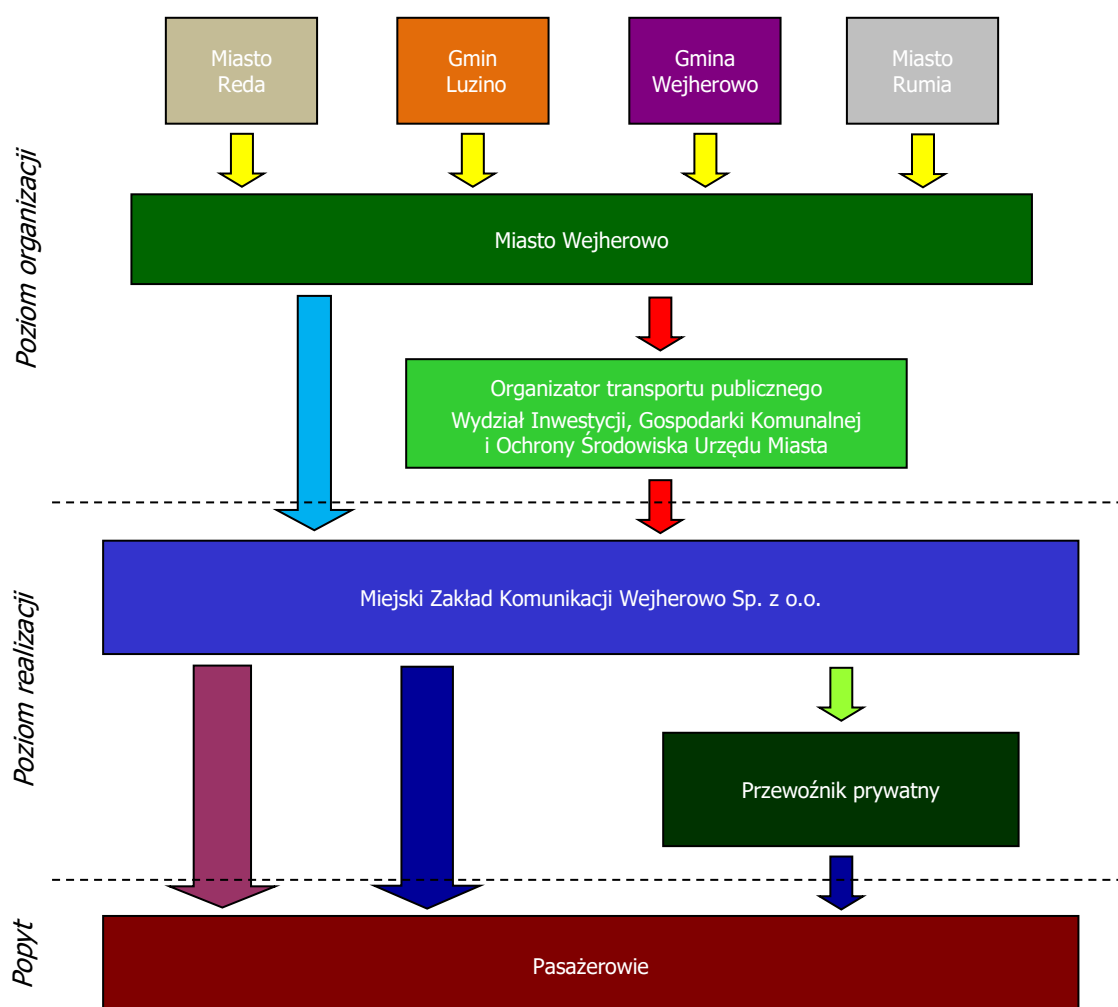
Opisane rozwiązania będą stosowane przy realizacji inwestycji infrastrukturalnych związanych z rozbudową lub modernizacją układu drogowego w obszarze funkcjonowania wejherowskiej komunikacji miejskiej.

W celu zapewnienia bezpiecznego wejścia do pojazdów osób niepełnosprawnych – niedowidzących lub niewidomych – przy modernizacji peronów przystankowych i chodników w obrębie przystanków, zaleca się montaż płyt z wypustkami, służącymi za sygnał ostrzegawczy dla osób używających laski.

7. Organizacja rynku przewozów

7.1. Podmioty rynku i zasady jego organizacji

Schemat organizacji rynku transportu publicznego przedstawiono na rysunku 12.



Legenda:



Rys. 12. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Wejherowie w 2022 r.

Źródło: Opracowanie własne.

Organizatorem transportu publicznego w odniesieniu do linii komunikacji miejskiej w gminnych przewozach pasażerskich jest Prezydent Miasta Wejherowo. Do zadań organizatora należy między innymi: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego i zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Zadania organizatora w imieniu Prezydenta Miasta Wejherowa sprawuje Wydział Inwestycji, Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska.

Miasto Wejherowo realizuje funkcje organizatora transportu publicznego na podstawie porozumień międzygminnych z miastami Reda i Rumia oraz z gminami wiejskimi Luzino i Wejherowo. Wszystkie miasta i gminy, z którymi Miasto zawarło porozumienia międzygminne w zakresie transportu publicznego znajdują się w powiecie wejherowskim.

Potrzeby w ramach lokalnego transportu zbiorowego w Rumi zaspokajane są także, w ramach przewozów pasażerskich, przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Miasto Rumia nie partycypuje w kosztach funkcjonowania wejherowskiej komunikacji miejskiej na swoim obszarze.

Wg stanu na dzień 1 grudnia 2021 r. na 17 liniach usługi użyteczności publicznej świadczył przewoźnik komunalny – Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Wejherowie, będący podmiotem wewnętrznym. Przewozy realizowane były na podstawie umowy powierzenia zawartej w dniu 23 grudnia 2013 r. na okres 10 lat, tj. do 31 grudnia 2023 r., na podstawie ustawy o ptz oraz Rozporządzenia (WE) 1370/2007. Przedmiotem działania MZK jest zaspokajanie potrzeb mieszkańców poprzez świadczenie usług publicznych w zakresie transportu zbiorowego na obszarze Miasta Wejherowa oraz gmin, które zawarły z Miastem Wejherowo porozumienia komunalne. Miasto przewiduje zawarcie na kolejny okres umowy wykonawczej z MZK jako podmiotem wewnętrznym.

Przychody z biletów stanowią przychód MZK. MZK emituje bilety, prowadzi ich sprzedaż, zarządza Kartą Elektroniczną oraz organizuje kontrolę biletową.

Aktualnie, większość zadań związanych z organizacją usług wejherowskiej komunikacji miejskiej także pełni MZK. MZK realizuje ponadto projekt „Zmniejszenie w wejherowskiej komunikacji miejskiej emisji trujących spalin emitowanych przez silniki spalinowe, ograniczanie emisji CO₂ i hałasu oraz podniesienie komfortu podróży dla pasażerów”.

Zakres realizowanych funkcji organizatorskich przez poszczególne podmioty w przekroju funkcji organizatorskich wyszczególnionych w ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym przedstawiono w tabeli 24.

Tab. 24. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Wejherowie – stan na 31 grudnia 2021 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	MZK Wejherowo
Podejmowanie działań zmierzających do realizacji istniejącego planu transportowego albo do aktualizacji tego planu	UM Wejherowo/MZK Wejherowo
Zapewnienie odpowiednich warunków funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w szczególności w zakresie: <ul style="list-style-type: none"> – 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 	UM Wejherowo/MZK Wejherowo
Określanie sposobu oznakowania środków transportu wykorzystywanych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej	MZK Wejherowo
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	UM Wejherowo
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	UM Wejherowo
Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	UM Wejherowo
Zawieranie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego	UM Wejherowo

Funkcja organizatorska	Podmiot realizujący funkcję
Ustalanie opłat za przewóz oraz innych opłat, o których mowa w ustawie z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz. U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601, z późn. zm.), za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	<p>Rada Miasta Wejherowo (ustala ceny maksymalne)</p> <p>Prezydent Miasta Wejherowo (poprzez zarządzenia ustala ceny ostateczne)</p>
Ustalanie sposobu dystrybucji biletów za usługę świadczoną przez operatorów w zakresie publicznego transportu zbiorowego	MZK Wejherowo
Wykonywanie zadań, o których mowa w art. 7 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007	UM Wejherowo

Źródło: opracowanie własne.

W okresie planowania nie zakłada się zmiany aktualnej struktury podmiotowej rynku wykonawców przewozów wejherowskiej komunikacji miejskiej.

Na obszarze objętym niniejszym planem funkcjonują połączenia autobusowe o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez powiat wejherowski oraz przewozy pasażerskie transportem kolejowym organizowane przez Ministra właściwego do spraw transportu oraz przez samorząd Województwa Pomorskiego. Przewozy te nie są przedmiotem niniejszego planu.

7.2. Integracja usług publicznego transportu zbiorowego

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

- wspólnego zamieszczania informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów transportu publicznego, szczególnie w lokalnych węzłach integracyjnych i na przystankach integracyjnych;
- internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej wszystkie usługi transportu zbiorowego na obszarze miasta i przynajmniej w części regionu;
- koordynacji rozkładów jazdy i eliminowania wzajemnej konkurencji na wspólnych trasach;
- współdziałania organizatorów transportu publicznego i przewoźników w tworzeniu wspólnego systemu taryfowo-biletowego oraz współdziałania w budowie wspólnej sieci sprzedaży biletów;

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

Miasto Wejherowo, jako organizator przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej w komunikacji miejskiej, zorganizowało sieć linii komunikacji miejskiej w taki sposób by w jak największym stopniu ułatwić pasażerom przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu publicznego. W Wejherowie występuje jeden węzeł integrujący przewozy komunikacji miejskiej z przewozami autobusowymi. Jest nim zespół przystanków i dworców kolejowego i autobusowego, przy stacji kolejowej Wejherowo PKP, integrujący przewozy kolejowe, autobusowe i komunikację miejską z indywidualnymi przewozami samochodami osobowymi oraz rowerami.

Ponadto w Wejherowie funkcjonują dwa przystanki kolejowe: Wejherowo Nanice oraz Wejherowo Śmiechowo, które stanowią dogodne miejsca przesiadek na transport kolejowy w kierunku Redy i Gdyni.

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

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

Integracja wewnętrzna miejskiego transportu publicznego w Wejherowie będzie dotyczyć:

- kontynuacji praktyki pełnej, systemowej koordynacji rozkładów jazdy w całej sieci komunikacji miejskiej;
- pełnej informacji o funkcjonowaniu różnych rodzajów publicznego transportu zbiorowego, z rozszerzeniem o informację o odjazdach pojazdów na przystankach przesiadkowych oraz internetowej wyszukiwarki połączeń, obejmującej usługi komunikacji miejskiej oraz innych rodzajów publicznego transportu zbiorowego;
- systemów inteligentnego sterowania ruchem drogowym, ułatwiających przesiadanie się na przystankach węzłowych (przyjazne przesiadkom cykle sygnalizacji świetlnej);

- doposażenia przystanków komunikacji miejskiej w parkingi rowerowe, umożliwiające kontynuowanie podróży środkami transportu publicznego.

W odniesieniu do integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego, kolejowego i regionalnego za jej kształtowanie oraz zapewnienie warunków właściwego funkcjonowania odpowiada Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej.

MZKZG powołano w 2007 r. z inicjatywy Marszałka Województwa Pomorskiego, utworzony początkowo przez 13 gmin (obecnie 14 gmin). Zakres terytorialny MZKZG przedstawiono na rysunku 13.

Początkowo MZKZG miał przejąć wszystkie funkcje organizatorskie realizowane przez jednostki powołane przez Gdańsk, Gdynię i Wejherowo. Względy polityczne spowodowały, że funkcje realizowane przez MZKZG zostały sprowadzone do wprowadzenia zintegrowanego biletu, koordynacji niektórych działań organizatorskich ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo, realizowania badań marketingowych preferencji i zachowań transportowych mieszkańców w wybranych gminach i działalności edukacyjnej – tzw. wychowania komunikacyjnego.



Rys. 13. Obszar MZKZG – stan na 1 stycznia 2022 r.

Źródło: materiały MZKZG.

W swojej ofercie MZKZG posiada bilety jednorazowe, 1-godzinne, 24-godzinne, 72-godzinne oraz miesięczne obowiązujące w pojazdach MZK Wejherowo oraz ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, SKM w Trójmieście i Polregio. Prowadzone są prace nad wprowadzeniem biletów obejmujących pojazdy regionalnej komunikacji autobusowej.

Ponadto Miasto Wejherowo wraz z MZK Wejherowo na dzień przygotowywania dokumentu negocjowało przystąpienie do projektu pn. „Wdrożenie na obszarze województwa pomorskiego wspólnego dla wszystkich organizatorów i przewoźników transportu systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej”. Realizowany projekt pod nazwą FALA (jego techniczne określenie to Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności) ma być jednolitym dla całego województwa, zintegrowanym systemem poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim wraz z jednolitą informacją pasażerską na obszarze całego województwa pomorskiego. Za realizację projektu odpowiada spółka InnoBaltica. W początkowej fazie, w projekcie uczestniczyć będą przewoźnicy kolejowi (PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. oraz Polregio SA) oraz organizatorzy komunikacji miejskiej z terenu Pomorza. 14 czerwca 2021 r. została podpisana umowa wykonawcza. Głównym wykonawcą tego zaawansowanego narzędzia technologicznego będzie konsorcjum firm: Asseco Data Systems SA oraz AEP Ticketing Solutions z Włoch, które zostało wyłonione w drodze przetargu. Terminem kończącym wdrożenie projektu realizowanego przy wsparciu ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko będzie 30 czerwca 2023 r. Zakłada się, że pasażerowie będą mogli korzystać z pierwszych funkcjonalności systemu FALA w połowie 2022 r.

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

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

Docelowy pożądany poziom usług w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych w 2031 r. przedstawiono w tabeli 25.

Tab. 25. Pożądany poziom realizacji usług wejherowskiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych

Postulat przewozowy	Pożądany poziom realizacji postulatu w 2031 r.
Bezpośredniość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zapewnienie wszystkich statystycznie istotnych i oczekiwanych przez pasażerów połączeń bezpośrednich, zgłaszanych w badaniach preferencji komunikacyjnych mieszkańców miasta lub pasażerów komunikacji miejskiej ▪ zapewnienie połączeń bezpośrednich w relacjach łączących najważniejsze źródła i cele podróży, określonych na podstawie badań i analiz potoków pasażerskich
Częstotliwość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przynajmniej utrzymanie częstotliwości kursowania autobusów linii priorytetowej i podstawowych – o stałym, powtarzalnym takcie kursowania ▪ ujednoczenie taktów częstotliwości kursów w skali całej sieci komunikacyjnej (wspólna częstotliwość modułowa) ▪ pełna synchronizacja rozkładów jazdy różnych linii komunikacyjnych na wspólnych odcinkach – jako substytut zwiększania częstotliwości, przy utrzymaniu bezpośredniości połączeń
Dostępność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wysoka dostępność przestrzenna usług komunikacji miejskiej, nowe ulice i relacje przemieszczeń mieszkańców objęte trasami autobusów elektrycznych ▪ udział przystanków wyposażonych w wiaty przystankowe: 3/4 ▪ wymiana wiat na chroniące oczekujących przed wiatrem i deszczem ▪ przebudowa wybranych przystanków w sposób umożliwiający wjazd do pojazdów osób niepełnosprawnych na wózkach bez konieczności używania rampy umieszczonej w pojazdach komunikacji miejskiej ▪ wyposażenie budowanych i modernizowanych przystanków w krawężniki naprowadzające – ułatwiające zatrzymanie pojazdów bezpośrednio przy krawędzi jezdni
Informacja	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zintegrowana informacja o usługach w internecie, obejmująca także przewozy regionalne autobusowe i kolejowe, z uwzględnieniem korzystania na urządzeniach mobilnych ▪ uruchomienie systemu dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach węzłowych i wybranych innych – o dużym ruchu pasażerskim

Postulat przewozowy	Pożądany poziom realizacji postulatu w 2031 r.
Koszt	<ul style="list-style-type: none"> ▪ dla segmentu pasażerów zobowiązanych do zapłaty za przejazd: utrzymanie relacji ceny biletu okresowego do jednorazowego nie wyższej niż 30
Niezawodność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wskaźnik realizacji rozkładu jazdy mierzony liczbą wykonanych kursów na poziomie powyżej 99,9%
Prędkość	<ul style="list-style-type: none"> ▪ zoptymalizowanie czasu przesiadek w węzłach przesiadkowych (skrócenie dróg przejścia, skoordynowanie rozkładów jazdy) ▪ skrócenie rozkładowych czasów przejazdu – adekwatnie do możliwości zapewnianych przez zmodernizowany tabor autobusowy oraz zmodernizowaną infrastrukturę ▪ wprowadzenie priorytetów dla transportu miejskiego w ruchu ulicznym, w szczególności na odcinkach podatnych na kongestię ruchu, w oparciu o badania z zakresu inżynierii ruchu drogowego
Punktualność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ udział odjazdów opóźnionych do 3 min nie większy niż 10% ▪ udział kursów przyspieszonych pow. 1 min: mniejszy niż 1% ▪ bieżące wykorzystywanie systemu GPS do kontroli i analiz punktualności oraz wykrywania przyczyn powstawania tendencji do przyspieszania i opóźniania kursów oraz uwzględnianie tych okoliczności w planowaniu czasów przejazdów pomiędzy przystankami, w szczególności wykorzystywanie funkcji czasów wyjątkowych dla okresów doby i dni tygodnia, w których natężenie ruchu na danym odcinku zdecydowanie różni się od występującego standardowo ▪ właściwe różnicowanie czasów przejazdów na niektórych odcinkach sieci komunikacyjnej, z dostosowaniem ich do faktycznych warunków ruchu, np. poprzez wydłużenia w godzinach szczytu i skrócenia wieczorami oraz w dni weekendowe
Rytmiczność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ utrzymanie zasady rytmicznej obsługi głównych ciągów komunikacyjnych, realizowanej wspólnie przez kilka linii – jako nadrzędnej wytycznej do konstrukcji rozkładów jazdy, zachowanie rytmicznych odjazdów także w ramach każdej z linii ▪ ujednoczenie taktów częstotliwości kursów w skali całej sieci komunikacyjnej (wspólna częstotliwość modułowa)

Postulat przewozowy	Pożądany poziom realizacji postulatu w 2031 r.
Wygoda	<ul style="list-style-type: none"> ▪ wyposażenie pojazdów w dodatkowe urządzenia zapewniające wygodę i bezpieczeństwo podróżowania, w tym w monitoring wizyjny oraz ładowarki USB ▪ poprawa standardu obsługi pasażerów, uzyskana poprzez przeprowadzenie szkoleń dla kierowców z zakresu obsługi klienta, radzenia sobie ze stresem i postępowania w sytuacjach konfliktowych ▪ w związku ze zmianą oczekiwań pasażerów oraz względami sanitarnymi, nieprzekraczanie maksymalnego napełnienia autobusów odpowiadającego 60% nominalnej zdolności przewozowej pojazdu, wynikającej z zapisów w dowodzie rejestracyjnym ▪ dostosowanie infrastruktury przystankowej do potrzeb pasażerów – w zakresie peronów, dojść do nich od ciągów pieszych, wyposażenie w wiaty, ławki i zatoki, modernizacje nawierzchni przystanków oraz ich ewentualne korekty lokalizacji

Źródło: opracowanie własne.

Narzędziem uzyskania pożądanego stanu jakości usług komunikacji miejskiej, będzie sukcesywna wymiana posiadanego przez MZK Wejherowo taboru na zasilanego olejem napędowym – wycofując systematycznie pojazdy najbardziej wyeksploatowane – na pojazdy zero-emisyjne.

W 2022 r. do obsługi nowych linii wprowadzone zostaną trzy zakupione przez MZK Wejherowo autobusy elektryczne, nieemitujące spalin, hałasu oraz wibracji.

Do 2031 r. wszystkie pojazdy realizujące usługi przewozowe organizowane przez Miasto Wejherowo, powinny spełniać następujące wymogi wyposażenia:

- niska podłoga w co najmniej pierwszych i drugich drzwiach autobusów o długości do 12 metrów włącznie oraz dodatkowo w trzecich drzwiach autobusów 18-metrowych, bez stopni poprzecznych wewnątrz;
- pełna klimatyzacja przedziału pasażerskiego oraz sterowana niezależnie klimatyzacja kabiny kierowcy;
- monitoring całego przedziału pasażerskiego z rejestracją obrazu w wysokiej rozdzielczości i pojemnością nośnika zapisu co najmniej 30 dni (kasowanie poprzez nadpisywanie plików filmowych) oraz kamera toru jazdy;
- tablice elektroniczne pokazujące kierunek jazdy – wewnętrzne i zewnętrzne, wykonane w technologii energooszczędnej, z zapewnieniem maksymalnej czytelności;
- ręcznie odkładane platformy ułatwiające wjazd osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich;

- system przykłąku przystankowego, polegający na obniżeniu prawej strony pojazdu przy otwartych drzwiach na przystanku o około 6-7 cm;
- stosowanie jednolitych barw miejskich oraz standaryzacji numerów taborowych pod względem ich zakresów, umieszczania na karoserii i stosowanego kroju pisma;
- stosowanie akustycznych zapowiedzi przystanków, a docelowo również na zewnątrz w pojazdach dojeżdżających na przystanek (jako opcja);
- łatwy dostęp do dokonywania płatności za usługi przewozowe, zarówno w kwestii tradycyjnych, jak i elektronicznych biletów i ich zakupu poprzez aplikacje mobilne;
- system elektronicznej informacji pasażerskiej, lokalizujący także pojazd na tablicach informacji dynamicznej, umieszczonych na przystankach.

Istotną częścią systemu publicznego transportu zbiorowego jest infrastruktura przystankowa. Należy dążyć do stałej modernizacji infrastruktury przystankowej – w celu poprawy standardów oczekiwania, szczególnie podczas złych warunków atmosferycznych oraz poprawy bezpieczeństwa, a także funkcjonalności, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych. Do 2031 r. zakłada się, że 3/4 przystanków zostanie wyposażonych w wiaty z ławkami i osłonami od wiatru i deszczu oraz z kosztami na odpadki. Jednocześnie, perony przystankowe zostaną dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a wszelkie bariery architektoniczne, także w dojściach do przystanków – zostaną usunięte.

9. Organizacja systemu informacji dla pasażerów

Informacja pasażerska w publicznym transporcie zbiorowym odgrywa bardzo ważną rolę. Powinna być kompleksowa i wielofunkcyjna oraz bazować na najnowszych rozwiązaniach technologicznych, a także marketingowych. Jej zadaniem jest pomoc pasażerom w uzyskiwaniu informacji we wszystkich miejscach (węzły przesiadkowe, dworce, przystanki, pojazdy, mieszkania, miejsca pracy, nauki i odpoczynku), w których mogą tych informacji potrzebować. Tradycyjne sposoby organizowania systemu informacji są zastępowane lub uzupełniane przez rozwiązania wygodniejsze, skuteczniejsze, a przede wszystkim mające większy zasięg oddziaływania – wykorzystujące nowe technologie informatyczne i nośniki elektroniczne, dzięki czemu informacja w postaci obrazu i dźwięku dociera do pasażera w wielu miejscach, również tych oddalonych od sieci komunikacyjnej.

Podstawowym nośnikiem informacji o ofercie przewozowej są obecnie nie tylko rozkłady jazdy umieszczane na przystankach i dworcach czy informacja w pojazdach, a przede wszystkim powszechnie już dostępna informacja internetowa (w tym dla urządzeń mobilnych). Informacja ta powinna być czytelna i łatwa w obsłudze także dla osób mających na co dzień mniejszy kontakt z elektroniczną formą komunikacji międzyludzkiej.

Przy wykorzystaniu nowoczesnych rozwiązań informatycznych, bardzo cennym udogodnieniem wykorzystywanym przez pasażerów jest możliwość sprawdzania rozkładów jazdy – zarówno w trybie statycznym, jak i dynamicznym – z dowolnego miejsca, pod warunkiem dostępu do internetu. Współcześnie najpopularniejszym sposobem jest sprawdzanie rozkładu jazdy poprzez aplikacje na smartfony z wbudowanymi przeglądarkami stron internetowych. Dzięki temu istnieje możliwość bieżącej weryfikacji przyspieszeń i opóźnień kursów oraz realizacji zaplanowanych przesiadek podczas podróży – są to więc rozwiązania zarazem skuteczne, jak i łatwe do wykorzystania, ponadto powszechnie już stosowane. Wskutek rosnącej popularności smartfonów i stosunkowo prostych układów graficznych dedykowanych stron internetowych, dane dotyczące statycznych i dynamicznych rozkładów jazdy są coraz częściej wykorzystywane również przez osoby mające mniejsze doświadczenie w przeglądaniu stron internetowych.

W informacji pasażerskiej należy unikać informacji zbędnych, które z punktu widzenia pasażera mogą pogarszać czytelność rozkładu jazdy. Bardzo ważną kwestią jest właściwy dobór czcionek, pozwalających na wygodne czytanie przystankowego rozkładu jazdy także przy mniejszym natężeniu światła (np. po zmroku) oraz dla osób widzących słabiej z powodu wad wzroku. Powszechnie przyjmuje się, że optymalne są czcionki bezszeryfowe, typu Arial, Tahoma lub Helvetica. Ozdobne fonty można stosować co najwyżej do przekazywania informacji dodatkowych, poza główną treścią rozkładu jazdy.

Rolą organizatora publicznego transportu zbiorowego jest wspólne z operatorem zarządzanie systemem informacji dla pasażera oraz zamieszczenie jej na przystankach i dworcach oraz w pojazdach obsługujących organizowane linie.

Rozkład jazdy linii komunikacji miejskiej jest produktem przeznaczonym dla pasażera – klienta publicznego transportu zbiorowego, dlatego powinien być możliwie prosty i czytelny oraz łatwy do zapamiętania, np. dzięki stosowaniu powtarzalnych w każdej kolejnej godzinie minut odjazdów.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanim z nim pozostałym pasażerskim transporcie zbiorowym, wskazane jest, aby organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je w internecie i w węzłach przesiadkowych.

Aktualny stan prawny i możliwości integracji różnych rodzajów środków transportu zbiorowego sprawiają, że informacja pasażerska staje się coraz bardziej komplementarna, uwzględniając nie tylko linie autobusowe, na których wykonywane są przewozy o charakterze użyteczności publicznej, ale również połączenia kolejowe oraz linie komunikacyjne, które nie są organizowane przez władze samorządowe, ale funkcjonują na obszarze kompetencji danego organizatora.

W przewozach organizowanych przez miasto Wejherowo, docelowy system informacji dla pasażerów, który zostanie wdrożony do 2031 r., obejmować będzie:

- kompleksową, zintegrowaną informację na przystankach:
 - uwzględniającą rozkłady jazdy w formie wydruków z informacją o przebiegu trasy i kolejnymi godzinami odjazdów;
 - z wyposażeniem każdego przystanku w tablicę z jego nazwą o wielkości umożliwiającej jej odczytanie z wnętrza nadjeżdżającego pojazdu;
 - w węzłach integracyjnych rozbudowaną o cenniki, wykazy ulg, regulaminy przewozów osób i bagażu, schematy sieci komunikacyjnych oraz mapy lub schematy rozmieszczenia przystanków, miejsc oczekiwania i parkingów – umożliwiające dogodne przesiadki lub pozostawienie własnego środka transportu (samochodu, roweru) możliwie blisko przystanku komunikacji zbiorowej;
 - przygotowaną według jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – zarówno dla przewozów organizowanych przez samorząd, jak i we własnym zakresie przez przewoźników;
 - z umieszczeniem na przystanku danych teleadresowych organizatora oraz szybkiego łącza do prowadzonego przez niego serwisu internetowego (np. QR-kodem);

- z danymi kontaktowymi do operatorów;
- informację w pojazdach: nazwę, logo i dane organizatora i operatora, wyświetlacze zewnętrzne z oznaczeniem linii i kierunkiem jazdy, tablice lub wyświetlacze wewnętrzne, prezentujące całą trasę przejazdu danej linii (ze wszystkimi przystankami) – wraz z informacją o miejscach dogodnych przesiadek, informację o opłatach, ulgach, regulamin przewozu oraz akustyczne zapowiedzi przystanków, przy czym regulamin i cennik biletów mogą mieć formę wyciągów wraz z odnośnikami do pełnych wersji;
- portal pasażera na stronie internetowej organizatora przewozów z rozkładami jazdy, mapą linii i pełną informacją o połączeniach, punktach integracyjnych, taryfach opłat, uprawnieniach do przejazdów ulgowych i bezpłatnych, regulaminem przewozów, przepisami porządkowymi oraz możliwością zgłaszania skarg i uwag.

W celu zapewnienia zintegrowanej informacji o publicznym transporcie zbiorowym i powiązanych z nim pozostałymi przewozami, wskazane jest, aby organizatorzy publicznego transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego) gromadzili wszystkie informacje o ofercie przewozowej w formie baz danych i udostępniali je poprzez swoje strony internetowe oraz w węzłach przesiadkowych, np. w formie samoobsługowych, elektronicznych kiosków informacyjnych.

W tabeli 26 zaprezentowano elementy wyposażenia i funkcjonalności docelowego systemu informacji dla pasażerów.

Tab. 26. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w wejherowskiej komunikacji miejskiej

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
<p>Zintegrowana informacja na przystankach</p>	<ul style="list-style-type: none"> – wydruki rozkładów jazdy na przystankach według jednolitego, czytelnego wzoru graficznego – informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów w wiadomościach przystankowych – dynamiczna informacja o przyjazdach i odjazdach pojazdów na wybranych przystankach, w tym węzłowych – mapy i schematy sieci komunikacyjnej w wiadomościach przystankowych – kontakt i dane organizatora z szybkim łączem, np. kodem QR – dane kontaktowe do organizatora

Część składowa systemu	Elementy wyposażenia systemu i jego funkcjonalności
<p>Informacja w pojazdach</p>	<ul style="list-style-type: none"> - nazwa, logo i dane kontaktowe organizatora - wyświetlacze wewnętrzne i zewnętrzne z kierunkiem jazdy - tablice lub wyświetlacze wewnętrzne z trasą linii ze wszystkimi przystankami ze wskazaniem miejsc dogodnych przesiadek - informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów - zapowiedzi głosowe przystanków - piktogramy, w tym wskazujące miejsca dla niepełnosprawnych
<p>Zintegrowana informacja w internecie, telefonach komórkowych i innych urządzeniach mobilnych</p>	<ul style="list-style-type: none"> - mapa sieci komunikacji miejskiej ze wskazaniem wszystkich przystanków, w tym węzłowych - schematy węzłów przesiadkowych - aktualne rozkłady jazdy dla wszystkich rodzajów dnia tygodnia - wyszukiwarka połączeń - informacja o opłatach, ulgach i regulaminie przewozów - informacja o stosowanych procedurach - informacja o sposobie składania i rozpatrywania skarg i wniosków

Źródło: opracowanie własne.

10. Kierunki rozwoju transportu publicznego

Determinantami określającymi kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie i gminach ościennych oraz innych, z którymi ewentualnie podpisane zostaną porozumienia komunalne, są:

- uchwalone plany transportowe wyższego szczebla – w szczególności plan transportowy dla województwa pomorskiego (p. 2.10. opracowania);
- prognozy popytu tego transportu, uwzględniające uwarunkowania demograficzne, społeczne i gospodarcze, źródła ruchu, ochronę środowiska i dostęp do infrastruktury (p. 2.4.-2.9. planu transportowego);
- uwarunkowania funkcjonalno-przestrzenne scharakteryzowane w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gmin – przywołane w p. 2.3. planu transportowego;
- przewidywane kierunki zmian i rozwoju w strukturze funkcjonalno-przestrzennej miasta, szczegółowo opisane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego;
- założenia rozwoju systemu komunikacyjnego, przedstawione w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta oraz w innych dokumentach strategicznych;
- zamierzenia inwestycyjne zaplanowane w najbliższym horyzoncie finansowania (p. 5.2. planu transportowego);
- wyniki badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz popytu pasażerskiego;

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących utrzymanie obecnego poziomu i rozwój transportu zbiorowego – poprzez uruchomienie nowych podsystemów transportu zbiorowego i integrację różnych form komunikacji zbiorowej.

Dla dalszego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie istotne będzie poddanie analizie zmian w ofercie przewozowej polegających na zwiększeniu liczby kursów dla rejonów, takich jak:

- Osiedle Śmiechowo Północ – ulice: Gryfa Pomorskiego, Patoka, Orzeszkowej, Fenikowskiego;
- Osiedle Przemysłowa – ulice Graniczna i Przemysłowa.

Zmiany w ofercie przewozowej warunkujące rozwój wejherowskiej komunikacji miejskiej powinny także dotyczyć sąsiednich gmin. W pierwszej kolejności komunikacja miejska powinna

objąć swoim zasięgiem rejon ulic Parkowej, Wójta Łakomego i Wierzbowej w Kąpinie, zwiększeniu powinna ulec liczba kursów w rejonie ulic Wspólnej i Orzechowej w Bolszewie, a także do intensywnie rozbudowującego się Gowina.

Zalecane minimum, wynikające z polityki zrównoważonego rozwoju, to podjęcie działań promujących ponowne osiągnięcie liczby przewożonych pasażerów z 2019 r. oraz dalszy rozwój transportu zbiorowego – poprzez integrację różnych form komunikacji zbiorowej.

11. Przyjęte zasady planowania oferty przewozowej publicznego transportu zbiorowego

W Wejherowie stosowana jest zasada pełnej rytmizacji rozkładów jazdy, zróżnicowanej w zależności od kategorii linii. W sieci wejherowskiej komunikacji miejskiej funkcjonują cztery kategorie połączeń:

- linie priorytetowe (I kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością większą od częstotliwości modułowej – tj. aktualnie co 15 minut przez większą część dnia;
- linie podstawowe (II kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością równą w stosunku do częstotliwości modułowej, wynoszącą 30 minut w godzinach szczytów przewozowych oraz 40 minut w pozostałych porach dnia;
- linie uzupełniające (III kategorii) – funkcjonujące z częstotliwością dwukrotnie niższą od częstotliwości modułowej, wyznaczoną na 60 minut w godzinach szczytów i co 80 minut w pozostałych porach dnia;
- linie marginalne (IV kategorii) – funkcjonujące autonomicznie, ze zindywidualizowanymi częstotliwościami, w zależności od specyfiki popytu na ich usługi.

Trasy linii I i II kategorii wyznaczają ciągi, które powinny uzyskać status korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej. Trasy tych korytarzy pokrywają się z odcinkami sieci komunikacyjnej, charakteryzującymi się największymi potokami pasażerskimi. Wskazanie fragmentów sieci predestynowanych do zakwalifikowania ich jako korytarze wysokiej jakości powinno być poprzedzone szczegółową analizą wyników badań wielkości popytu dla poszczególnych linii.

Możliwe do zastosowania częstotliwości modułowe dla poszczególnych pór dnia powszedniego (poza wakacjami i w okresie wakacji), soboty i niedzieli, będą wypadkową analiz wyników kompleksowych badań wielkości popytu i możliwości finansowych budżetów miasta i gmin, na obszarze których miasto Wejherowo organizuje transport publiczny, determinujących wielkość kontraktowanej pracy eksploatacyjnej.

W okresie planowania (do 2031 r.) przyjmuje się następujące zasady kształtowania oferty publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie i gminach ościennych:

1. Na całym obszarze objętym planem, rozwój sieci komunikacyjnej oraz częstotliwości kursowania autobusów na poszczególnych liniach, będą wypadkową analiz wyników kompleksowych badań popytu i możliwości finansowych budżetów miasta i gmin, w których miasto Wejherowo organizuje transport publiczny. Rozwój ten determinować będzie wielkość kontraktowanej pracy eksploatacyjnej.

2. Ze względu na trudne do precyzyjnego określenia konsekwencje wpływu pandemii SARS-CoV-2 na zmiany popytu w komunikacji miejskiej, związane zarówno ze wzrostem znaczenia pracy zdalnej oraz zmianą zwyczajów transportowych w społeczeństwie, należy przeprowadzić ponowne kompleksowe badania potoków pasażerskich na wszystkich liniach w ciągu 1 roku od zniesienia stanu pandemii w kraju, przy czym badania te powinny mieć miejsce w miesiącach marzec-maj lub październik-listopad.
3. Trasy linii komunikacyjnych mogą ulegać modyfikacji w sposób stały w zależności od zmieniających się potrzeb pasażerów i celów podróży, przy czym należy dążyć do tego, aby tego typu zmiany przeprowadzać maksymalnie 3-4 razy w ciągu roku kalendarzowego, najlepiej od 1 dnia stycznia, kwietnia, lipca i września.
4. Rytmicznie, nie rzadziej niż co dwa lata, prowadzone będą badania marketingowe wielkości popytu.
5. Rozkłady jazdy, w tym ustalanie przebiegu tras, częstotliwości kursowania i alokacji pojazdów w zależności od ich pojemności pasażerskiej, będą konstruowane w dostosowaniu do wyników badań potrzeb przewozowych, popytu, preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców oraz badań rentowności poszczególnych linii komunikacyjnych. Ewentualna przebudowa układu tras linii, prowadząca do zwiększenia liczby podróży z przesiadkami, podporządkowana zostanie zasadzie niepogarszania oceny jakości świadczonych usług.
6. Planuje się utrzymanie co najmniej dotychczasowego stopnia dostępności transportu zbiorowego na obszarze objętym planem (z prognozowanym wzrostem zagęszczenia lokalizacji przystanków średnio o 1-2%), przy zapewnieniu autobusom komunikacji miejskiej uprzywilejowania w ruchu drogowym, w ramach tzw. korytarzy wysokiej jakości obsługi komunikacyjnej.
7. Podstawowym zadaniem w zakresie integracji będzie pełna koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej.
8. Niemniej ważna w zakresie integracji będzie koordynacja rozkładów jazdy różnych rodzajów komunikacji zbiorowej – głównie oferty kolejowej.
9. Realizowane inwestycje taborowe i infrastrukturalne będą uwzględniać potrzeby osób z niepełnosprawnością oraz będą zmniejszać negatywne oddziaływanie transportu publicznego na środowisko. Preferowane będą zakupy taboru spełniającego najbardziej restrykcyjne normy emisji zanieczyszczeń, nastawione na tabor niskoemisyjny oraz spełniający założenia Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Z kolei przystanki komunikacyjne i drogi pieszego dojścia do nich będą projektowane z zapewnieniem możliwości samodzielnego i bezpiecznego pokonywania przez osoby poruszające się na wózkach inwalidzkich, prowadzące wózki dziecięce, niewidomych i słabo widzących.

Polityka taryfowa realizowana przez organizatora komunikacji miejskiej powinna uwzględniać preferencje dla pasażerów stale korzystających z komunikacji miejskiej – nabywających bilety okresowe. W kwestii poziomu odpłatności za korzystanie z usług przewozowych (rentowności w skali całej sieci komunikacyjnej), należy dążyć do utrzymania jej na poziomie zbliżonym do 40%, z doprecyzowaniem w okresie do 1 roku po zniesieniu stanu pandemii SARS-CoV-2.

12. Planowana oferta przewozów użyteczności publicznej w Wejherowie i gminach ościennych

Z przedstawionych w rozdziale 10 kierunków rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Wejherowie i w gminach, w których miasto Wejherowo realizuje funkcję jego organizatora, wynika, że aktualnie ukształtowana sieć połączeń spełnia oczekiwania mieszkańców miasta i obsługiwanych gmin. Ewentualna modyfikacja oferty przewozowej dotyczyć będzie jedynie uwzględniania zmian zachodzących w popycie – w szczególności biorąc pod uwagę podaż po wygaśnięciu pandemii SARS-CoV-2, a także w przypadku zmian w lokalizacji większych generatorów ruchu pasażerskiego, np. uruchomienia dużych zakładów produkcyjnych, sklepów wielkopowierzchniowych, udostępniania nowych ciągów drogowych, czy też obsługi obszarów do tej pory pozbawionych komunikacji miejskiej.

Dalszej analizie powinno zostać poddane objęcie obsługą komunikacyjną nowych rejonów miasta, po otwarciu nowych połączeń drogowych:

- Osiedle Śmiechowo Północ – ulica Patoka – węzeł „ZRYW”;
- Osiedle Przemysłowa – planowany łącznik ulic Przemysłowej i Batalionu Morskiego.

Dla zapewnienia odpowiedniego komfortu dla pasażerów, jak również biorąc pod uwagę wzrost wymagań w zakresie warunków sanitarnych podczas podróży, należy tak projektować nowe rozkłady jazdy, aby w żadnym przypadku rzeczywiste zapełnienia pojazdów nie przekraczały 70% ich nominalnej pojemności pasażerskiej, określonej w ich dowodach rejestracyjnych.

Przy projektowaniu rozkładów jazdy wejherowskiej komunikacji miejskiej utrzymana zostanie kategoryzacja linii, koordynacja rozkładów jazdy w skali całej sieci komunikacyjnej oraz rytmiczność odjazdów autobusów na poszczególnych liniach. Odstępstwa od tej zasady będą stosowane jedynie dla linii IV kategorii – o charakterze dedykowanym, na których obowiązywać będą częstotliwości zindywidualizowane, dostosowane do specyficznych potrzeb pasażerów.

13. Udział społeczeństwa w opracowywaniu planu

Tekst powstanie po przeprowadzeniu konsultacji społecznych.

Spis tabel

Tab. 1. Liczba ludności gmin obsługiwanych wejherowską komunikacją miejską w 2000 r. i w 2020 r.	51
Tab. 2. Współczynniki demograficzne Wejherowa i gmin obsługiwanych wejherowską komunikacją miejską w latach 2015-2020.....	51
Tab. 3. Struktura wiekowa ludności Wejherowa w latach 2016-2020	54
Tab. 4. Pojazdy samochodowe i ciągniki w powiecie wejherowskim – porównanie 2010 i 2020 r.	55
Tab. 5. Wskaźniki sytuacji społecznej w Wejherowie i powiecie wejherowskim na tle województwa pomorskiego i Polski – stan na 31 grudnia 2020 r.....	58
Tab. 6. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Wejherowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2020 r.....	65
Tab. 7. Struktura podmiotów gospodarczych w Wejherowie i w gminach ościennych objętych planem wg sekcji działalności – stan na 31 grudnia 2020 r.	65
Tab. 8. Podmioty gospodarcze zarejestrowane w systemie REGON w Wejherowie i w gminach ościennych objętych planem – stan na 31 grudnia 2019 r.....	66
Tab. 9. Wartości graniczne emisji szkodliwych składników spalin wg norm europejskich dla ciężkich pojazdów użytkowych z silnikiem Diesla.....	69
Tab. 10. Struktura autobusów wejherowskiej komunikacji miejskiej w podziale na normy emisji spalin – stan na 23 października 2021 r.	70
Tab. 11. Główne obiekty o znaczeniu ruchotwórczym w Wejherowie i gminach ościennych.....	72
Tab. 12. Lokalizacja placówek oświatowych w Wejherowie i gminach ościennych.....	73
Tab. 13. Lokalizacja największych pracodawców w Wejherowie i gminach objętych porozumieniem międzygminnym z miastem Wejherowem	74
Tab. 14. Wielkość popytu i pracy eksploatacyjnej wejherowskiej komunikacji miejskiej w latach 2018-2020 i plan na 2021 r.	82
Tab. 15. Zmiana wielkości popytu i pracy eksploatacyjnej w Wejherowie komunikacji miejskiej w latach 2018-2020 i plan na 2021 r.	83
Tab. 16. Liczba pasażerów ogółem i w przeliczeniu na 1 wozokilometr dla poszczególnych linii wejherowskiej komunikacji miejskiej – jesień 2021 r.....	87
Tab. 17. Trasy linii wejherowskiej komunikacji miejskiej – stan na 20 stycznia 2022 r.	95
Tab. 18. Liczba kursów wykonywanych na liniach wejherowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 20 stycznia 2022 r.	96

Tab. 19. Liczba kilometrów wykonywanych na liniach wejherowskiej komunikacji miejskiej w dniu powszednim, w sobotę i w niedzielę – stan na 20 stycznia 2022 r.	97
Tab. 20. Liczba kursów komunikacji miejskiej do/z miejscowości organizatora do/z miejscowości w gminach ościennych – stan na 31 grudnia 2021 r.	98
Tab. 21. Liczba wozokilometrów zrealizowanych w jednostkach administracyjnych (gminach) obsługiwanych liniami wejherowskiej komunikacji miejskiej w latach 2019-2021 [tys. km].....	100
Tab. 22. Finansowanie usług transportu publicznego w Wejherowie w latach 2018-2020 oraz plan na 2021 r.	104
Tab. 23. Ocena realizacji postulatów przewozowych w transporcie publicznym w Wejherowie i zalecenia dotyczące ich poprawy	111
Tab. 24. Podmioty realizujące funkcje organizatorskie w transporcie publicznym w Wejherowie – stan na 31 grudnia 2021 r.	118
Tab. 25. Pożądany poziom realizacji usług wejherowskiej komunikacji miejskiej w przekroju poszczególnych postulatów przewozowych	123
Tab. 26. Docelowy system informacji dla pasażerów publicznego transportu zbiorowego w wejherowskiej komunikacji miejskiej.....	129

Spis rysunków

Rys. 1. Jednostki urbanistyczne na terenie miasta Wejherowa	46
Rys. 2. Struktura wiekowa mieszkańców Wejherowa oraz pozostałych miast i gmin, objętych planem – stan na 31 grudnia 2020 r.	52
Rys. 3. Porównanie struktury wiekowej mieszkańców Wejherowa oraz pozostałych miast i gmin, objętych planem – stan na 31 grudnia 2020 r.	53
Rys. 4. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w powiecie wejherowskim i jej prognoza do 2030 r.	56
Rys. 5. Struktura pasażerów wejherowskiej komunikacji miejskiej pod względem wnoszenia opłat za przejazdy – 2020 r.	62
Rys. 6. Docelowa sieć komunikacyjna w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym	76
Rys. 7. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 1 planu transportowego	79
Rys. 8. Linie kolejowe i autobusowe linie użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wg wariantu 2	80
Rys. 9. Udział przewozów w trzygodzinnych przedziałach czasowych w całkowitej liczbie pasażerów linii autobusowych wejherowskiej komunikacji miejskiej – jesień 2021 r.	86
Rys. 10. Prognoza popytu do 2030 r.	91
Rys. 11. Podział zadań przewozowych w powiecie wejherowskim w 2020 r.	108
Rys. 12. Schemat organizacji rynku przewozów transportu publicznego w Wejherowie w 2022 r.	116
Rys. 13. Obszar MZKZG – stan na 1 stycznia 2022 r.	121