

**ZINTEGROWANY PLAN ROZWOJU
TRANSPORTU PUBLICZNEGO W GDYNI
W LATACH 2004 – 2013**

SPIS TREŚCI

I.	Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej	- 3 -
1.	Sytuacja społeczno-gospodarcza Gdyni w 2003 r.	- 3 -
1.1.	Zagospodarowanie przestrzenne miasta	- 3 -
1.2.	System transportu publicznego	- 4 -
1.3.	Demografia i gospodarka	- 9 -
1.4.	Sfera społeczna	- 10 -
1.5.	Stan środowiska naturalnego	- 12 -
1.6.	Poziom bezpieczeństwa drogowego	- 13 -
2.	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni	- 14 -
2.1.	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego	- 14 -
2.2.	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające z Uchwały Rady Miasta Gdyni z 2003 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Gdyni	- 15 -
2.3.	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające z Uchwały Rady Miasta Gdyni z 1998 r. o polityce transportowej	- 17 -
2.4.	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni	- 18 -
2.5.	Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni w 2002 r.	- 19 -
3.	Analiza SWOT transportu publicznego w Gdyni	- 20 -
3.1.	Silne strony	- 20 -
3.2.	Słabe strony	- 21 -
3.3.	Szanse	- 21 -
3.4.	Zagrożenia	- 22 -
II.	Delimitacja obszaru realizacji planu	- 22 -
III.	Plan na lata 2004 – 2006 i 2007 – 2013	- 24 -
1.	Wizja i cele rozwoju transportu publicznego	- 24 -
2.	Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego	- 26 -
2.1.	Szybka kolej miejska i kolej regionalna	- 26 -
2.2.	Trolejbus	- 28 -
2.3.	Autobus	- 31 -
3.	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	- 33 -
4.	Metropolizacja transportu publicznego	- 34 -
5.	Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego	- 36 -
IV.	Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzenno-gospodarczego miasta i innych dokumentów wyznaczających rozwój transportu publicznego	- 37 -
1.	Szybka kolej miejska i kolej regionalna – węzły integracyjne	- 37 -
2.	Trolejbusy	- 38 -
3.	Autobusy	- 39 -
4.	Integracja transportu publicznego z indywidualnym	- 40 -
5.	Metropolizacja transportu publicznego	- 42 -
V.	Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu	- 43 -
VI.	Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Gdyni	- 44 -
VII.	System wdrażania	- 45 -
VIII.	Sposoby monitorowania	- 46 -
1.	System monitorowania projektu	- 46 -
2.	Sposoby oceny realizacji planu	- 47 -

I. Charakterystyka obecnej sytuacji społeczno-gospodarczej

1. Sytuacja społeczno-gospodarcza Gdyni w 2003 r.

1.1. Zagospodarowanie przestrzenne miasta

Pasmowy układ przestrzenny miasta determinuje tworzenie układu ulic i układu komunikacyjnego. Gdynia posiada 378 km dróg i ulic, z czego układ podstawowy wynosi około 70 km. W systemie tym występuje około 7 500 skrzyżowań, w tym 9 węzłów dwupoziomowych i 67 skrzyżowań i przejść dla pieszych wyposażonych w sygnalizację świetlną.

Układ uliczny miasta tworzą:

- Obwodnica Trójmiasta – droga ekspresowa prowadząca ruch tranzytowy przez aglomerację gdańską i ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracyjny;
- Trasa Główna składająca się z ulic: Morskiej, Śląskiej, Piłsudskiego, Władysława IV i al. Zwycięstwa; trasa ta prowadzi głównie ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracji i ruch pomiędzy dzielnicami Gdyni;
- ciąg ulic: Droga Gdyńska, Łużycka, Lotników; w pewnym zakresie zaczyna pełnić funkcję trasy alternatywnej dla Trasy Główniej;
- ciąg ulic: Wielkopolskiej i Chwaszczyńskiej; trasa obciążona jest ruchem międzydzielnicowym i wylotowym w kierunku Obwodnicy i Chwaszczyna;
- ciąg ulic: Stryjska, Chwarznieńska; trasa obciążona jest ruchem międzydzielnicowym i wylotowym w kierunku Obwodnicy i Chwarzna;
- ciąg ulic: Władysława IV, Jana z Kolna i Janka Wiśniewskiego; ciąg stanowi powiązanie z terenami portowo-przemysłowymi i dzielnicą mieszkaniową Obłuże-Pogórze-Oksywie;
- Trasa Kwiatkowskiego, stanowiąca połączenie z terenami portowymi (Bałtycki Terminal Kontenerowy, Terminal Promowy) i dzielnicą mieszkaniową Obłuże-Pogórze-Oksywie;

- ulice zbiorcze: Sopocka, Wiczlińska, Małokacka, Kielecka, Legionów, Powstania Styczniowego, Świętojańska, Wendy, Polska, Kartuska, Chyłońska, Hutnicza, Pucka, Unruga, Bosmańska, Śmidowicza, Dąbka, Dworcowa, plac Kaszubski, Wójta Radtkego, 3 Maja, Armii Krajowej, 10 Lutego.

W układzie ulicznym miasta wyróżnia się cztery ciągi skoordynowane, w tym dwa spośród nich na ul. Morskiej:

- al. Zwycięstwa – ul. Władysława IV;
- ul. Morska od skrzyżowania z ul. Warszawską do skrzyżowania z ul. Kalksztajnowów;
- ul. Morska od skrzyżowania z Obwodnicą do skrzyżowania z ul. Chyłońską w Cisowej;
- ul. Wielkopolska od ul. Sopockiej do ul. Brzechwy.

Gdynia graniczy z trzema miastami: Sopotem, Gdańskiem i Rumią oraz z czterema gminami: Żukowo, Szemud, Kosakowo i Wejherowo. Obszar miasta pełni ważną funkcję integracji transportu lądowego z transportem morskim. Do podstawowych elementów gdyńskiego węzła transportowego o znaczeniu krajowym i regionalnym należy zaliczyć:

- drogi krajowe: nr 6 (Szczecin – Słupsk – Gdynia – Obwodnica Trójmiasta) i nr 20 (Gdynia – Kościerzyna – Bytów);
- linie kolejowe znaczenia państwowego: Gdynia – Gdańsk – Warszawa (Śląsk), Gdynia – Szczecin, Gdynia – Hel oraz linia znaczenia lokalnego: Gdynia – Kościerzyna;
- kolejowa stacja przeładunkowa i kolejowa stacja węzłowa w Gdyni;
- port gdyński, w tym terminale: kontenerowy, paliwowy, zbożowy, masowy i promowy;
- sieć regionalnych połączeń autobusowych;
- Port Lotniczy Gdańsk.

1.2. System transportu publicznego

System transportu publicznego w Gdyni tworzą dwa podsystemy:

- sieć linii drogowego transportu zbiorowego (trolejbusy i autobusy);
- linia szybkiej kolei miejskiej (SKM).

Podsystemy te nie są zintegrowane. Drogowy transport zbiorowy jest organizowany przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – zakład budżetowy gminy Gdynia. Szybka kolej miejska jest organizowana i obsługiwana przez PKP Szybka Kolej Miejską w Trójmieście sp. z o.o. Spółka ta funkcjonuje w ramach holdingu PKP SA.

W publicznym transporcie drogowym w Gdyni obowiązuje model organizacyjny, zakładający oddzielenie działalności organizatorskiej od przewozowej i konkurencję w wykonywaniu przewozów. Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni – organizator – zatrudnia przedsiębiorstwa świadczące na jego rzecz usługi przewozowe. W 2003 r. ZKM w Gdyni zatrudniał 9 przewoźników o następującym udziale w przewozach, mierzonych liczbą wozokilometrów:

– przewoźnicy komunalni:	78%;
▪ Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni:	34%;
▪ Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Gdyni:	23%;
▪ Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni:	21%;
– przewoźnicy państwowi:	6%;
▪ Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdyni:	3%;
▪ Przedsiębiorstwo Państwowej Komunikacji Samochodowej w Gdańsku:	3%;
– przewoźnicy prywatni:	16%;
▪ Pomorska Komunikacja Samochodowa w Wejherowie:	8%;
▪ Przewozy Autobusowe „Gryf”:	6%;
▪ pozostali przewoźnicy prywatni:	2%.

Zakres działania ZKM w Gdyni

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, zapewniając zintegrowaną ofertę przewozową, organizuje usługi na obszarach:

- Gdyni;
- Sopotu;
- Rumi;
- Kosakowa;
- Żukowa;
- Wejherowa - Gminy.

Tabor

Przewoźnicy do obsługi sieci komunikacyjnej ZKM w Gdyni dysponują, według stanu na dzień 31 grudnia 2003 r., 315 pojazdami, w tym:

- 224 autobusami, w tym:
 - 95 przegubowymi;
 - 160 proekologicznymi niskopodłogowymi;
- 80 trolejbusami, w tym:
 - 6 niskopodłogowymi;
- 11 midibusami, w tym:
 - 4 niskopodłogowymi.

Średni wiek taboru trolejbusowego wynosi 10 lat, taboru autobusowego 11 lat, natomiast midibusów – 8 lat.

Układ linii

ZKM w Gdyni, według stanu na dzień 31 grudnia 2003 r., realizuje obsługę przewoźową na 92 liniach, w tym:

- 9 trolejbusowych zwykłych (9 w Gdyni);
- 83 autobusowych (70 w Gdyni), w tym:
 - 61 zwykłych (51 w Gdyni);
 - 8 pospiesznych (6 w Gdyni);
 - 5 nocnych (5 w Gdyni);
 - 8 bezpłatnych (7 w Gdyni);
 - 1 specjalnej (1 w Gdyni).

Poza tymi liniami obsługiwanymi jest jeszcze 8 linii dojazdowych i zjazdowych.

Linie trolejbusowe funkcjonują z podstawową częstotliwością co 15 min w godzinach szczytów przewoźowych i poza szczytami.

Podstawowe linie autobusowe funkcjonują z częstotliwością co 15 min, w godzinach szczytów przewoźowych i co 20 min poza szczytami.

Najważniejsze znaczenie w obsłudze Gdyni mają linie trolejbusowe i linie autobusowe średnicowe, przechodzące przez centralny obszar miasta.

Przewozy

W 2003 r. komunikacja miejska wykonała 19 080 670 wozokilometrów na całym obszarze działania (15 991 174 w Gdyni, tj. 84%), w tym:

- 15 000 339 wozokm w komunikacji autobusowej (79%), w tym w Gdyni 11 959 025 (75%);
- 4 080 331 wozokm w komunikacji trolejbusowej (21%), w tym w Gdyni 4 032 149 (25%).

Autobusy i trolejbusy przewiozły w 2003 r. na całym obszarze działania ZKM w Gdyni 108,5 mln osób (93,2 mln osób w Gdyni).

Komunikacja dla osób niepełnosprawnych

W 2003 r. minibusy dla osób niepełnosprawnych w podsystemie komunikacji na zamówienie wykonały 94 816 wozokilometrów, przewożąc 10 014 niepełnosprawnych pasażerów i 2 977 opiekunów osób niepełnosprawnych.

Jakość usług ZKM w Gdyni

Badania jakości usług przewozowych w 2003 r. wykazały następujące udziały kursów:

- | | |
|---------------------------------------|---------|
| – niewykonanych: | 0,03%; |
| – przyspieszonych o więcej niż 2 min: | 0,52%; |
| – opóźnionych do 3 min: | 26,24%; |
| – opóźnionych o więcej niż 3 min: | 10,18%. |

Pomimo wysokiego odsetka kursów opóźnionych, będących następstwem kongestii w ruchu drogowym, mieszkańcy coraz lepiej oceniają gdyńską komunikację miejską. W 1994 r. komunikacja miejska uzyskała (w skali od 2 do 5) średnią ocenę 3,39; natomiast w 2002 r. – 4,05.

Sytuacja ekonomiczno-finansowa gdyńskiej komunikacji autobusowej i trolejbusowej

Koszty komunikacji miejskiej organizowanej przez ZKM w Gdyni wyniosły w 2003 r. 88,3 mln zł. Na koszty te składały się:

- zapłaty dla przewoźników za świadczone usługi przewozowe: 77,0 mln zł (87%);

- zapłaty dla pozostałych kontrahentów zewnętrznych i koszty własne organizatora: 11,3 mln zł (13%).

Struktura przychodów ZKM w Gdyni w 2003 r. była następująca:

- przychody ze sprzedaży biletów i usług organizatorskich: 66,6 mln zł;
- dotacja przedmiotowa z budżetu miasta Gdyni: 21,4 mln zł;
- pozostałe wpływy i rezerwa środków obrotowych: 0,3 mln zł.

Udział dotacji budżetowej w pokryciu kosztów wyniósł 24,3%.

Udział przychodów ze sprzedaży biletów miesięcznych osiągnął w 2003 r. 55% przychodów z biletów.

Szybka kolej miejska

Podsystem szybkiej kolei miejskiej na obszarze Gdyni obejmuje:

- 16 km zelektryfikowanej dwutorowej linii z 9 przystankami: Orłowo, Redłowo, Wzgórze św. Maksymiliana, Główna, Stocznia, Grabówek, Leszczyńki, Chylonia, Cisowa;
- ofertę przewozową realizowaną z częstotliwością:
 - co 7-8 min w dni powszednie w godzinach szczytu;
 - co 15 min w dni powszednie w godzinach międzyszczytowych;
 - co 20-30 min w dni powszednie wieczorem;
 - co 15-30 min w soboty i niedziele.

SKM zapewnia połączenia Gdyni z Sopotem, Gdańskiem, Rumią, Redą i Wejherowem. Wybranymi kursami SKM dojeżdża do Tczewa, Luzina, Strzebielina, Bożepola Wielkiego i Lęborka.

SKM rocznie przewozi łącznie na całym obszarze swojego działania około 36 mln pasażerów. Udział SKM w przewozach na terenie Gdyni, mierzonych liczbą przejazdów, wynosi 10%.

Tabor SKM stanowią 72 elektryczne jednostki trakcyjne, z czego w ruchu są 52 jednostki zestawione w 25 elektrycznych zespołów trakcyjnych (pociągów). Przeciętny wiek taboru SKM wynosi 22 lata.

Zdolność przewozowa SKM jest wystarczająca dla obecnych potrzeb przewozowych. Stan nawierzchni torowych jest dobry.

Istnieje konieczność modernizacji stacji, przystanków i dworców oraz sukcesywnej wymiany taboru.

1.3. Demografia i gospodarka

Gmina Gdynia liczy 251 662 mieszkańców (stan na dzień 31.12.2003 r.), w tym:

Dzielnica	Liczba ludności	Liczba ludności na 1 km ²
Babie Doły	2 544	1 116
Oksywie	13 975	3 959
Obluże	20 661	5 676
Pogórze	15 208	6 670
Cisowa	14 417	2 503
Pustki Cisowskie-Demptowo	8 268	569
Chylonia	28 104	7 061
Leszczynki	9 044	3 350
Grabówek	10 818	2 705
Działki Leśne	10 007	5 004
Śródmieście	16 237	1 288
Kamienna Góra	4 949	7 856
Wzg. św. Maksymiliana	13 550	7 924
Redłowo	8 067	2 851
Orłowo	7 366	1 659
Mały Kack	7 830	922
Wielki Kack	8 236	552
Karwiny	11 863	3 617
Dąbrowa	13 817	2 592
Witomino Radiostacja	11 399	2 262
Witomino Leśniczówka	9 191	2 828
Chwarzno-Wiczlino	5 407	194

Przekrój demograficzny wskazuje, iż większość, tj. 63,5%, stanowią ludzie w wieku produkcyjnym. Gdynia jest miastem o charakterze portowo-przemysłowym. W ostatnim dziesięcioleciu miasto rozwija przedsiębiorczość, powstają głównie prywatne podmioty gospodarcze, które dominują obecnie na rynku i zatrudniają 75% ogółu zatrudnionych w mieście.

Na lokalnym rynku pracy prym wiodą usługi rynkowe (51%), przemysł i budownictwo (33%) oraz usługi nierynkowe, np. edukacja, ochrona zdrowia, administracja (14%). Łącznie w Gdyni działa ponad 29 tys. podmiotów gospodarczych, z których małe,

prywatne, zatrudniające do 9 osób, dominują zdecydowanie na rynku, stanowiąc 95% ogółu firm w tej kategorii.

Tradycyjne dziedziny działalności gospodarczej to: port handlowy i rybacki, terminal kontenerowy (łącznie przeładunki w Porcie sięgają 8 mln ton), port pasażersko-promowy, obsługujący 266 tys. osób, stocznia „Gdynia S.A.”, port wojenny i stocznia Marynarki Wojennej na Oksywiu, instytucje armatorskie. Najwyższą sprzedaż wyrobów i usług daje przemysł (45%), transport i łączność (26%) oraz budownictwo (12%). Rolnictwo przy stosunkowo dużym areale zajmowanym, równym terenom pod mieszkalnictwo, daje tylko 2% wartości sprzedaży ogółem. Rozwijający się biznes obsługuje 52 oddziały 17 banków, w tym jeden z centralą w Gdyni.

Podmioty gospodarcze wg sekcji i sektorów własności:

Sekcje PKD	Zatrudnienie do 9 osób	Zatrudnienie pow. 9 osób	Ogółem	[%]
Ogółem	28 039	1 416	29 455	100,0
Rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo	103	5	108	0,4
Rybołówstwo i rybactwo	52	5	57	0,2
Przemysł	3 032	348	3 380	11,5
Budownictwo	2 864	169	3 032	10,3
Handel i naprawy	8 241	330	8 571	29,1
Hotele i restauracje	808	49	857	2,9
Transport, składowanie, łączność	2 754	92	2 846	9,7
Pośrednictwo finansowe	1 521	9	1 530	5,2
Obsługa nieruchomości i firm	5 515	149	5 664	19,2
Edukacja	402	84	486	1,6
Ochrona zdrowia i opieka społeczna	1 129	77	1 206	4,1

1.4. Sfera społeczna

Struktura wiekowa mieszkańców Gdyni przedstawia się następująco:

Wiek [lata]	Liczba osób	[%]
Do 2	6 501	2,6
3 – 6	8 903	3,5
7 – 14	21 700	8,5
15 – 17	10 191	4,0

Wiek [lata]	Liczba osób	[%]
Kobiety 18 - 59	81 118	32,0
Mężczyźni 18 - 64	83 684	33,0
Kobiety powyżej 60	27 780	11,0
Mężczyźni powyżej 65	13 622	5,4

Struktura społeczno-zawodowa mieszkańców Gdyni¹:

- osoby pracujące: 42,0%;
- osoby niepracujące: 12,7%;
- uczniowie i studenci: 13,4%;
- emeryci i renciści: 23,5%;
- pracujący uczniowie i studenci: 5,1%;
- pracujący emeryci i renciści: 3,3%.

Rozwój transportu publicznego zdeterminowany jest polityką zrównoważonego rozwoju miasta oraz realizowanymi politykami: społeczną i komunikacyjną, których celem jest zapewnienie wszystkim mieszkańcom oczekiwanego poziomu ruchliwości komunikacyjnej niezależnie od statusu materialnego i miejsca zamieszkania. W tym zakresie wyróżnia się następujące grupy odbiorców usług²:

- mieszkańcy z gospodarstw domowych bez samochodu: 42,12%;
- mieszkańcy z gospodarstw domowych z samochodem, niebędący ich głównymi użytkownikami: 30,54%;
- mieszkańcy posiadający prawo do ulg w drogowej komunikacji komunalnej: 35,73%;
- mieszkańcy posiadający prawo do przejazdów bezpłatnych w drogowej komunikacji komunalnej: 8,67%;
- mieszkańcy posiadający prawo do ulg w SKM: 23,68%;
- mieszkańcy posiadający prawo do przejazdów bezpłatnych w SKM: 2,64%.

Pozostałe czynniki determinujące rozwój transportu publicznego w Gdyni to³:

- przeciętne wynagrodzenie brutto: 2 498 zł;
- liczba zarejestrowanych bezrobotnych: 10 953;

¹ dotyczy mieszkańców w wieku 16-75 lat

² dotyczy mieszkańców w wieku 16-75 lat

³ Urząd Miasta Gdyni. Samodzielny Referat Analiz Statystycznych.

– stopa bezrobocia:	10,2%;
– liczba oddanych mieszkań:	1 469;
– liczba pozwoleń na budowę:	424;
– liczba zarejestrowanych samochodów:	80,5 tys.;
– liczba zarejestrowanych pojazdów na 1000 mieszkańców:	321;
– liczba zarejestrowanych przestępstw:	14 831.

1.5. Stan środowiska naturalnego

Dwutlenek siarki (SO₂)

Głównym źródłem dwutlenku siarki w powietrzu jest energetyka. Z tego też powodu zaobserwować można zmienność sezonową stężeń w ciągu roku. Nie notuje się jednak przekroczeń stężeń dopuszczalnych, a stężenia średnioroczne nie przekraczają 50% wartości dopuszczalnej.

Dwutlenek azotu (NO₂)

Na obecność dwutlenku azotu w powietrzu największy wpływ ma komunikacja samochodowa oraz energetyka.

Najwyższe stężenia średnioroczne dwutlenku azotu odnotowuje się w pobliżu głównych ciągów komunikacyjnych. O istotnym wpływie komunikacji samochodowej na wielkość tego wskaźnika świadczy również nieduża zmienność sezonowa stężeń dwutlenku azotu w ciągu roku i występowanie wyższych stężeń w sezonie letnim niż w zimowym. Nie notuje się przekroczeń stężenia dwutlenku azotu w powietrzu.

Pył zawieszony

Na wysokość stężenia zapylenia w powietrzu duży wpływ mają energetyka oraz procesy produkcyjne, zwłaszcza przeładunki materiałów sypkich.

W 2002 r. odnotowano przekroczenie średniorocznego stężenia pyłu zawieszonego na stacji pomiarowej zlokalizowanej przy ul. T. Wendy. Ponadto odnotowano też przekroczenia stężeń średniodobowych: 34 razy na stacji przy ul. Porębskiego, 34 razy na stacji przy ul. Kopernika i 78 razy przy ul. T. Wendy, przy dopuszczalnej częstotliwości przekraczania dopuszczalnego poziomu w roku kalendarzowym wynoszącym 35.

Tlenek węgla

Dopuszczalny poziom stężenia tlenu węgla w Gdyni nie przekroczył w 2002 r. 20% wartości dopuszczalnej.

Ozon

W 2002 r. około 95% wyników badania stężenia ozonu nie przekraczało poziomu dopuszczalnego. Stwierdzono 5 przekroczeń na stacji przy ul. Porębskiego oraz 16 na stacji przy ul. Kopernika, przy dopuszczalnej częstości przekraczania dopuszczalnego poziomu w roku kalendarzowym wynoszącym 60 dni.

Ksylen i toluen

Najważniejsze źródła ksyleny i toluenu to transport samochodowy, stacje i bazy paliw oraz procesy malarskie. Średnioroczne stężenia obu substancji w powietrzu w 2002 r. nie wykazały przekroczeń wartości dopuszczalnych.

Benzen

Głównym źródłem benzenu w powietrzu atmosferycznym jest komunikacja samochodowa, stacje i bazy paliw oraz wytwórnie mas bitumicznych. Stężenie średnioroczne benzenu nie przekracza poziomu dopuszczalnego.

Miedź, ołów, substancje smołowe i benzo(a)piren w pyłe zawieszonym

W 2002 r. nie stwierdzono przekroczenia średniorocznego stężenia miedzi i ołowiu. Emisja do atmosfery substancji smołowych i benzo(a)pirenu jest w znacznej mierze skutkiem niepełnego spalania paliw, którego źródłem jest komunikacja oraz energetyka (głównie małe kotłownie lokalne i paleniska oraz piece domowe).

W 2002 r. średnioroczne stężenia substancji smołowych i benzo(a)pirenu przekroczone były prawie dwukrotnie, a benzo(a)pirenu prawie czterokrotnie.

1.6. Poziom bezpieczeństwa drogowego

W 2003 r. odnotowano 269 wypadków, w których zginęło 12 osób, a 340 odniosło rany. Odnotowano także 2 352 kolizje (w tym 27 z udziałem pojazdów transportu publicznego).

Do najbardziej zagrożonych wypadkami i kolizjami ulic należą: Morska, Wielkopolska, Władysława IV, Obwodowa Trójmiasta, al. Zwycięstwa, Hutnicza, Chwaszczyńska, Chyłońska i Janka Wiśniewskiego.

Do najbardziej zagrożonych wypadkami skrzyżowań należą: Piłsudskiego / Władysława IV, Jana z Kolna / Władysława IV, Morska / Kartuska, Morska / Estakada Kwiatkowskiego, Chwarznieńska / Nowowliczlińska, Janka Wiśniewskiego / Energetyków, al. Zwycięstwa / Stryjska.

Do najbardziej zagrożonych kolizjami skrzyżowań należą: Piłsudskiego / Władysława IV, Jana z Kolna / Władysława IV, Morska / Obwodowa, Morska / Kartuska, Morska / Estakada Kwiatkowskiego, Morska / Warszawska.

2. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni

2.1. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gdyni, wynikającymi ze Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, są następujące cele strategiczne polityki transportowej regionu:⁴

- rozbudowa i modernizacja sieci transportowo-logistycznych;
- rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów;
- poprawa dostępności komunikacyjnej regionu oraz polepszenie jego integracji komunikacyjnej;
- ułatwienie dojazdów do pracy na obszarach dotkniętych wysokim bezrobociem;
- zwiększenie liczby połączeń promowych z Gdańskiem i Gdynią, między innymi poprzez rozbudowę baz promowych;
- tworzenie systemu transportowego równoważącego rolę kolei, transportu drogowego i wodnego;
- stworzenie centrów logistyczno-dystrybucyjnych;
- zwiększenie znaczenia portu lotniczego „Gdańsk-Trójmiasto”;

⁴ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego. Pod red. T. Parteki. Pomorskie Studia Regionalne. Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego. Gdańsk 2000.

- stworzenie sieci tras dla potrzeb turystyki rowerowej;
- utworzenie regionalnego systemu transportu zbiorowego (kolej i autobus) polepszającego dostępność do Trójmiasta i miast powiatowych z obszarów peryferyjnych;
- modernizacja i podniesienie znaczenia dróg krajowych;
- poprawa dostępności transportowej do regionalnego węzła transportowego, w tym do portów i lotniska;
- stworzenie w aglomeracji Trójmiasta zintegrowanego systemu transportu zbiorowego;
- ograniczenie uciążliwości komunikacyjnych w miastach i wzdłuż głównych tras komunikacyjnych.

Sprawność i przepustowość układu komunikacyjnego, nowoczesność komunikacji zbiorowej oraz połączenia międzynarodowe i krajowe, są w Strategii czynnikami decydującymi o konkurencyjności metropolii.

2.2. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające z Uchwały Rady Miasta Gdyni z 2003 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Gdyni

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gdyni, wynikającymi z Uchwały Rady Miasta Gdyni z 2003 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Gdyni⁵, są:

- wizja rozwoju Gdyni, zakładająca osiągnięcie trwałego, akceptowanego społecznie i bezpiecznego ekologicznie rozwoju Gdyni, pozwalającego osiągnąć europejskie standardy dzięki optymalnemu wykorzystaniu zasobów naturalnych, ludzkich i gospodarczych oraz walorów położenia miasta;
- czynniki zewnętrzne wpływające na rozwój układu komunikacyjnego Gdyni:
 - wzrost napływu migracyjnego ludności;
 - spadek liczby pracujących w gdyńskich podmiotach gospodarczych rejestrowanych w ewidencji statystycznej;
 - intensywny przyrost gdyńskich podmiotów gospodarczych;

⁵ Uchwała nr IX/182/03 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 marca 2003 r. w sprawie przyjęcia aktualizacji Strategii Rozwoju Gdyni.

- atrakcyjność inwestycyjna Gdyni i rozbudowująca się sieć instytucji otoczenia biznesu, które prowadzą obsługę istniejących firm;
 - wzrastająca liczba mieszkańców miasta pozostających bez pracy;
 - dynamicznie rosnąca liczba uczniów szkół średnich, której towarzyszy znaczący spadek liczby osób kształcących się w zasadniczych szkołach zawodowych;
 - powiększająca się baza noclegowa miasta, w następstwie rosnącego ruchu turystycznego, zwłaszcza osób przybywających do Gdyni drogą morską;
 - rozwijająca się w okolicach centrum miasta baza lokalowa dla podmiotów krajowych i zagranicznych;
 - wzrost liczby samochodów, który powoduje uciążliwości komunikacyjne i obniża bezpieczeństwo ruchu drogowego;
- czynniki wewnętrzne stymulujące rozwój układu komunikacyjnego Gdyni, tj. przestrzeń, mieszkańcy i gospodarka, wyznaczające określone cele szczegółowe:
- wykreowanie śródmieścia Gdyni, obejmującego również Strefę Rozwoju Centrum Miasta i Forum Morskie, jako reprezentacyjnej części miasta i regionu;
 - rozwój dzielnic – uporządkowanie i zagospodarowanie stref mieszkaniowych miasta przez rozwijanie w dzielnicach funkcji rekreacyjnych, usługowych i edukacyjnych, opartych również na powszechnym dostępie do informacji elektronicznej i tworzeniu osiedlowych centrów obsługi mieszkańców;
 - zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowiska Gdyni miejskiego systemu komunikacyjnego przez:
 - rozwijanie i modernizację sieci dróg publicznych w mieście, ze szczególnym naciskiem na podstawowy układ komunikacyjny;
 - integrację różnych form komunikacji publicznej w ramach konurbacji, w tym realizację węzłów integracyjnych, głównie w oparciu o przystanki SKM;
 - połączenie dzielnic mieszkaniowych z centrum miasta systemem transportu szynowego;
 - rozbudowę systemu ścieżek rowerowych, łączących dzielnice ze śródmieściem oraz Gdynię z sąsiednimi gminami;
 - zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej, poprzez podnoszenie jakości i zwiększanie różnorodności usług komunikacyjnych;
 - rozwijanie komunikacji trolejbusowej jako przyjaznej dla środowiska oraz współtworzącej unikatowy wizerunek miasta;

- dążenie do uzyskania przez wdrożenie Strategii Rozwoju Gdyni efektywnego i przyjaznego środowiska systemu transportu publicznego, w pełni zaspakajającego potrzeby związane z funkcjonowaniem i rozwojem miasta;
- harmonizacja programu operacyjnego rozwoju transportu publicznego z wszystkimi pozostałymi programami operacyjnymi wdrażania Strategii Rozwoju Gdyni, w tym przede wszystkim z programami:
 - „Bezpieczna Gdynia”;
 - „Gdynia bez barier”;
 - „Zielona Gdynia”.

2.3. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające z Uchwały Rady Miasta Gdyni z 1998 r. o polityce transportowej

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gdyni, wynikającymi z Uchwały Rady Miasta Gdyni o polityce transportowej⁶, opartej na strategii zrównoważonego rozwoju miasta, są następujące cele i działania:

- stworzenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego, łącznie z szybką koleją miejską, a w szczególności ujednoczenie systemu taryfowo-biletowego w transporcie zbiorowym;
- ograniczenie użytkowania samochodów osobowych w śródmieściu Gdyni i ujednoczenie zasad ich parkowania;
- rozwój form i środków transportu alternatywnego dla podróży samochodem osobowym, szczególnie w obszarach o ograniczonej pojemności środowiskowej lub ograniczonej dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza preferowanie transportu zbiorowego;
- stymulowanie koncentracji miejsc pracy i usług w obszarach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym;
- rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów na parkingi i węzły integracyjne w bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych oraz wybranych peryferyjnych przystanków drogowego transportu zbiorowego;
- realizowanie inwestycji służących usprawnianiu transportu zbiorowego, w tym wydzielenie pasów jezdni dla priorytetowego prowadzenia ruchu autobusów i tro-

⁶ Uchwała nr XLII/728/98 Rady Miasta Gdyni z dnia 25 lutego 1998 r. w sprawie polityki transportowej miasta Gdyni

lejbusów na trasach, gdzie natężenie ruchu tych pojazdów wynosi co najmniej 50 pojazdów na godzinę w jednym kierunku;

- modernizacja systemu organizacji ruchu, w tym budowa systemu sterowania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczanie ruchu samochodowego w wybranych obszarach;
- zrealizowanie w śródmieściu obszarów ruchu pieszego, wskazanych w planach zagospodarowania przestrzennego oraz układu tras i parkingów rowerowych;
- kontynuowanie procesu modernizacji taboru autobusowego i trolejbusowego oraz sieci trakcyjnej zasilającej trolejbusy;
- doprowadzenie do pełnego uwzględniania wymogów niepełnosprawnych użytkowników komunikacji;
- rozbudowanie komunikacji trolejbusowej.

Warunkami realizacji determinant polityki transportowej są: edukowanie społeczeństwa i wpajanie korzystnych, proekologicznych zachowań komunikacyjnych.

2.4. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gdyni, wynikającymi ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni⁷, są:

- polityka zrównoważonego rozwoju Gdyni;
- ogólne tendencje inwestowania na obszarze Gdyni i gmin ościennych:
 - uznanie zabudowy mieszkaniowej za podstawową sferę inwestowania;
 - dążenie do przejmowania obszarów interesu ogólnomiejskiego oraz do udostępniania terenów rezerwowanych na funkcje ogólnomiejskie;
 - dążenie do legalizacji substandardowej zabudowy;
 - brak ofert lokalizacyjnych dla większej skali przedsięwzięć inwestycyjnych z zakresu budownictwa mieszkaniowego na skutek rozdrobnienia własności gruntów;
- kierunki rozwoju zagospodarowania przestrzennego Gdyni:

⁷ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni. Zarząd Miasta Gdyni. Listopad 1999.

- wyznaczające podstawowe i potencjalne kierunki w przestrzennej i funkcjonalnej ekspansji Gdyni;
- uznające konieczność przeciwdziałania nienadążaniu rozbudowy układu drogowego za wzrostem ruchu samochodowego przez:
 - zweryfikowanie koncepcji rozwoju infrastruktury transportowej w obszarze aglomeracji gdańskiej i jej powiązań zewnętrznych;
 - zapewnienie priorytetu transportu zbiorowego w obsłudze miast aglomeracji i równowagi transportu zbiorowego i indywidualnego w obsłudze stref podmiejskich;
 - wdrożenie – wspólnie dla obszaru aglomeracji – systemu zarządzania i sterowania ruchem;
 - zintegrowanie podsystemów komunikacji zbiorowej;
- zakładające wzrost znaczenia komunikacji samochodowej jako źródła zanieczyszczeń oraz przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na wszystkich ciągach komunikacyjnych;
- zakładające w przyszłym scenariuszu zrównoważonego rozwoju transportu publicznego w pierwszej kolejności rozwój:
 - transportu zbiorowego;
 - ruchu rowerowego;
 - istniejącego układu ulicznego.

2.5. Determinanty rozwoju transportu publicznego w Gdyni wynikające z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni w 2002 r.

Determinantami rozwoju transportu publicznego w Gdyni, wynikającymi z badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni⁸, są:

- podział zadań przewozowych w transporcie osób na obszarze miasta, obliczony na podstawie liczby podróży:

▪ transport publiczny:	55%,
▪ transport indywidualny:	45%;

⁸ Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2002 r. Raport z badań. ZKM w Gdyni. Gdynia 2003.

- podział zadań przewozowych w transporcie zbiorowym na obszarze miasta, obliczony na podstawie liczby przejazdów:
 - komunalna komunikacja autobusowa: 66%;
 - komunalna komunikacja trolejbusowa: 24%;
 - szybka kolej miejska: 10%;
- postulaty przewozowe, uszeregowane przez mieszkańców w następującej kolejności:
 - dostępność;
 - punktualność;
 - częstotliwość;
 - bezpośredniość;
 - niski koszt;
 - wygoda;
- brak zgody 63% mieszkańców na wprowadzenie w Gdyni taryfy czasowej;
- oczekiwanie przez 36% mieszkańców nowych połączeń bezpośrednich ze swojej dzielnicy zamieszkania;
- zgoda 54% mieszkańców na wprowadzanie zakazów parkingowych w wybranych miejscach miasta, 50% na wprowadzenie ograniczeń w ruchu samochodów i 72% na realizację stref ruchu pieszego i brak zgody 59% mieszkańców na wprowadzenie opłat za wjazd do centrum;
- poparcie 65% mieszkańców dla rozwoju komunikacji trolejbusowej.

3. Analiza SWOT transportu publicznego w Gdyni

3.1. Silne strony

Transport publiczny organizowany przez ZKM w Gdyni

- wysokie kompetencje w zakresie organizacji lokalnego transportu pasażerskiego;
- wysoka zdolność przewozowa;
- silna pozycja rynkowa;
- korzyści skali;
- uzyskiwanie dopłat do przewozów z budżetu Gdyni oraz zapłaty za usługi organizatorskie z gmin ościennych i centrów handlowych;
- różnicowanie usług (linie zwykłe i pospieszne, pojazdy o różnej pojemności i

standardzie);

- dobra reputacja.

Szybka kolej miejska

- osiowy przebieg linii w aglomeracji gdańskiej;
- wysoka i niewykorzystana w obecnych warunkach zdolność przewozowa;
- łączenie wszystkich najważniejszych ośrodków aglomeracji gdańskiej;
- korzyści skali;
- niewrażliwość na kongestię w ruchu drogowym.

3.2. Słabe strony

Transport publiczny organizowany przez ZKM w Gdyni

- brak integracji biletowej z SKM;
- narażenie pasażera na uciążliwe towarzystwo innych pasażerów;
- wrażliwość na kongestię w ruchu drogowym.

Szybka kolej miejska

- zdekapitalizowany tabor;
- brak integracji biletowej z transportem publicznym organizowanym przez ZKM w Gdyni;
- narażenie pasażera na uciążliwe towarzystwo innych pasażerów;
- wymagające modernizacji przystanki, stacje i dworce;
- niski poziom bezpieczeństwa osobistego podczas podróży.

3.3. Szanse

Transport publiczny organizowany przez ZKM w Gdyni

- wejście na obszary innych miast i gmin w aglomeracji gdańskiej;
- integracja z SKM, ZKM w Gdańsku i MZK w Wejherowie;
- polityka transportowa sprzyjająca rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu);
- polityka transportowa zmniejszająca atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum, strefy ruchu piesze-go, strefy ruchu uspokojonego).

Szybka kolej miejska

- integracja z ZKM w Gdyni, ZKM w Gdańsku i MZK w Wejherowie;
- możliwość pełnienia roli kręgosłupa transportowego w aglomeracji gdańskiej i regionie;
- wzrost jakości usług przez prywatyzację;
- możliwość wspomagania finansowego przez samorząd województwa i samorzady gminne;
- uniezależnienie taryfy po prywatyzacji od PKP S.A.

3.4. Zagrożenia

Transport publiczny organizowany przez ZKM w Gdyni

- niekontrolowany wzrost ruchu samochodów osobowych;
- niesprzyjająca rozwojowi transportu publicznego polityka społeczno-gospodarcza rządu i samorządów.

Szybka kolej miejska

- brak zainteresowania prywatyzacją SKM ze strony inwestorów prywatnych;
- sprzeczna z założeniami polityki transportowej samorządu województwa i miast aglomeracji polityka nowego właściciela SKM.

II. Delimitacja obszaru realizacji planu

Wyznaczenie granic obszaru realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Gdyni opiera się na trzech zasadniczych założeniach:

- Gdynia jako samodzielna jednostka samorządu terytorialnego (miasto na prawach powiatu) ma bezpośredni wpływ na kształt transportu publicznego jedynie w swoich granicach administracyjnych;
- obszar działania lokalnego transportu publicznego w Gdyni obejmuje także funkcjonalnie z nią powiązane obszary, znajdujące się w granicach administracyjnych gmin ościennych;
- transport publiczny w Gdyni stanowi element składowy zintegrowanego w przyszłości transportu publicznego aglomeracji gdańskiej.

Założenie pierwsze jednoznacznie wyznacza minimum obszaru realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Gdyni – odpowiada ono granicom administracyjnym Gdyni. Tak przeprowadzona delimitacja jest jednak niewystarczająca.

Rozwój transportu publicznego wymaga skorelowania z obecnym zagospodarowaniem przestrzennym i z planowanymi kierunkami zagospodarowania przestrzennego miasta. Ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni wynika, że rozwój miasta będzie następował dwutorowo:

- poprzez intensyfikację i racjonalizację wykorzystywania istniejących zasobów oraz restrukturyzację istniejącego zainwestowania;
- poprzez ekspansję terytorialną zainwestowania w każdym (choć w różnej skali) z kierunków rozwoju przestrzennego:
 - kierunku „Chwarzno-Wiczlino” („Gdynia-Zachód”) na zachód i południowy zachód od Chwarzna w granicach administracyjnych Gdyni i dalej w kierunku Bojana i Koleczkowa (przewiduje się na tym kierunku liczbę mieszkańców na poziomie ok. 30 tys., w tym 22 tys. zamieszkałych w zabudowie jednorodzinnej);
 - kierunku „Chwaszczyno”, obejmującym obszar związany z ul. Wielkopolską i Chwaszczyńską w granicach administracyjnych Gdyni i dalej w kierunku wsi Chwaszczyno;
 - kierunku „Kosakowo” obejmującym tereny w granicach administracyjnych tej gminy;
 - kierunku „Rumia” obejmującym tereny w granicach administracyjnych tej gminy.

Biorąc pod uwagę przewidywane i planowane w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni opcje rozwoju przestrzennego, obszar realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Gdyni, zgodnie z założeniem drugim, obejmować będzie także gminy: Rumia, Kosakowo, Szemud (rejon wsi Bojano i Koleczkowo) oraz Żukowo (obszar sołectwa Chwaszczyno).

Założenie integracji transportu publicznego w skali aglomeracji wynika z przyjętej Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego jak również z aktualizacji Strategii

Rozwoju Gdyni. Zmierza się do stworzenia jednolitego, spójnego systemu transportu publicznego wewnątrz aglomeracji, przede wszystkim poprzez:

- wprowadzenie wspólnego systemu taryfowego dla wszystkich podsystemów transportu publicznego;
- organizację węzłów integracyjnych przy przystankach SKM, kolei regionalnych i wybranych peryferyjnych przystankach drogowego transportu zbiorowego;
- koordynację rozkładów jazdy.

Z punktu widzenia zakresienia większego obszaru realizacji zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w Gdyni, zgodnie z założeniem trzecim, istotny jest inny czynnik zwiększający spójność systemu w skali aglomeracji – jego dostępność, osiągnana m.in. poprzez zwiększanie możliwości wyboru środków transportu publicznego, zwłaszcza na głównych kierunkach przemieszczeń między miastami aglomeracji.

Z uwagi na zbieżne z tym celem dążenia władz Sopotu, Rumi, Żukowa, Kosakowa i Wejherowa – Gminy, integracja transportu publicznego obejmuje już w określonym zakresie obszary Gdyni i tych gmin, wraz z liniami wybiegającymi do Gdańska Oliwy i przez Redę do Wejherowa, wyznaczając obszar działania tzw. gdyńskiego transportu publicznego organizowanego przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Docelowo, w związku z zakładaną metropolizacją transportu publicznego, nastąpi zintegrowanie obszaru obsługiwanego przez ZKM w Gdyni, MZK w Wejherowie i Urząd Miasta Gdańska (za pośrednictwem ZKM w Gdańsku) w jeden obszar wyznaczony granicami metropolii.

III. Plan na lata 2004 – 2006 i 2007 – 2013

1. Wizja i cele rozwoju transportu publicznego

W celu realizacji strategii zrównoważonego rozwoju w zakresie transportu publicznego zakłada się tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy zapewnieniu priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska. Tak określona wizja rozwoju transportu publicznego jest w pełni zgodna z przyjętym w aktualizacji Strategii Rozwoju Gdyni za-

daniem szczegółowym, określonym jako zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowiska miejskiego systemu komunikacyjnego.

W celu osiągnięcia zrównoważonego rozwoju transportu, w odniesieniu do transportu publicznego zakłada się następujące cele szczegółowe:

- obejmowanie obsługą obszarów rozwojowych miasta (przede wszystkim obszaru „Gdynia-Zachód”) oraz intensyfikacja obsługi obszarów zagospodarowanych częściowo, w ślad za ich rozwojem (głównie kierunki „Chwarzno-Wiczlino” i „Chwaszczyno”), w celu zapewnienia równego dostępu do nich dla wszystkich grup mieszkańców, zwiększenia ich atrakcyjności inwestycyjnej oraz zapobieżenia wykształceniu się niekorzystnych zachowań komunikacyjnych;
- obejmowanie obsługą pojazdami o mniejszej pojemności obszarów miasta dotąd nieobsługiwanych przez transport publiczny z uwagi na parametry układu ulicznego i (lub) niedostateczny popyt;
- wzbogacenie powiązań między podsystemami transportu publicznego miast aglomeracji, zwłaszcza na głównych kierunkach przemieszczeń;
- integracja funkcjonalna transportu drogowego z SKM poprzez organizację pasażerskich węzłów integracyjnych (przesiadkowych) przy przystankach SKM i koordynację rozkładów jazdy;
- wprowadzenie wspólnego systemu taryfowego dla wszystkich podsystemów transportu publicznego w Gdyni i na całym obszarze działania ZKM oraz w aglomeracji;
- wprowadzenie priorytetu dla transportu publicznego poprzez modernizację układu ulicznego, zwiększenie kontroli dostępności samochodów osobowych do śródmieścia oraz budowę nowoczesnego systemu sterowania ruchem ulicznym (w tym ruchem pojazdów transportu publicznego);
- rozwój komunikacji trolejbusowej jako przyjaznej dla środowiska oraz współtworzącej unikatowy wizerunek miasta, poprzez przedłużenie sieci trolejbusowej oraz budowę nowej zajezdni;
- dalsza wymiana taboru (przede wszystkim trolejbusów) na odpowiadający standardom europejskim;
- zwiększenie dostępności do transportu publicznego dla osób niepełnosprawnych m.in. poprzez (poza wymianą taboru) likwidację barier architektonicznych głównie

na przystankach SKM oraz stworzenie systemu informacji wizualnej i akustycznej w pociągach i na przystankach SKM.

2. Rozwój poszczególnych podsystemów transportu publicznego

2.1. Szybka kolej miejska i kolej regionalna

Zakłada się dominującą rolę kolei w przewozach pomiędzy miejscowościami wchodzącymi w skład aglomeracji gdańskiej. Wszystkie programy inwestycyjne i modernizacyjne, dotyczące szybkiej kolei miejskiej (SKM) lub kolei regionalnej, wymagają jednak podjęcia działań planistycznych na szczeblu województwa samorządowego (względnie na forum Rady Metropolitarnej).

Do 2013 r. przyjmuje się utrzymanie w granicach Gdyni obecnego układu linii szybkiej kolei miejskiej i kolei regionalnej. Zakłada się funkcjonowanie kolei na trasach:

- średnicowej: Gdańsk – Sopot – Gdynia: Orłowo, Redłowo, Wzgórze św. Maksymiliana, Główna, Stocznia, Grabówek, Leszczynki, Chylonia i Cisowa – Rumia – Reda – Wejherowo (SKM i kolej regionalna);
- południowo-zachodniej: Gdynia: Główna, Wielki Kack – Gdańsk Osowa – Żukowo – Kościerzyna (kolej regionalna).

Nadanie południowo-zachodniej trasie kolejowej charakteru szybkiej kolei miejskiej wymaga budowy nowych przystanków „Karwiny” i „Mały Kack” oraz objęcia tą trasą przystanku „Wzgórze św. Maksymiliana”, a także podjęcia na szczeblu ponadlokalnym decyzji o uruchomieniu na tej trasie regularnej komunikacji środkami lekkiego transportu szynowego.

W celu zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach, niezbędne jest pełnienie przez wszystkie stacje i przystanki kolejowe na terenie Gdyni funkcji węzłów integracyjnych.

Zakłada się konieczność przebudowy węzłów wymienionych w tabeli poniżej.

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Najważniejsze zadania do realizacji	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
2007-2013	Węzeł „Gdynia Główna”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej regionalna, ▪ SKM ▪ autobus regionalny, krajowy i międzynarodowy, ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przybliżenie przystanków drogowego transportu zbiorowego (w tym komunikacji miejskiej) do kolei, ▪ parking „park and ride” 	2007	Wydziały UM Gdyni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej PKP SA PKP SKM w Trójmieście ZKM w Gdyni PPKS w Gdyni	integracja podsystemów transportu publicznego oraz transportu publicznego z indywidualnym, poprawiająca warunki podróży transportem zbiorowym z przesiadaniem się oraz zachęcająca osoby posiadające samochody osobowe do korzystania z transportu publicznego	w trakcie wyliczenia
	Węzeł „Gdynia Grabówek”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SKM, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ parking „park and ride” od strony zachodniej dla kierunku z Gdyni-Zachód i Karwin-Dąbrowy przez Trasę Kwiatkowskiego, w relacjach podróży na północ konurbacji 	2007	Wydziały UM Gdyni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej PKP SA PKP SKM w Trójmieście ZKM w Gdyni	j.w.	j.w.
	Węzeł „Gdynia Redłowo”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SKM, ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy – „park and ride”, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ parking „park and ride” dla kierunku z Gdyni-Zachód w relacjach podróży na południe konurbacji 	2008	j.w.	j.w.	j.w.
	Węzeł „Gdynia Chylonia”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej regionalna, ▪ SKM ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ przybliżenie pętli autobusowej od strony ul. Hutniczej do kolei, ▪ parking „park and ride” 	2008	j.w.	j.w.	j.w.
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ modernizacja pętli trolejbusowo-autobusowej od strony pl. Dworcowego ▪ parking „park and ride” 	2009	j.w.	j.w.	j.w.
	Węzeł „Gdynia Orłowo”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej, ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ parking „park and ride” dla kierunku z Gdyni-Zachód i Karwin-Dąbrowy w relacjach podróży na południe 	2010	j.w.	j.w.	j.w.

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Najważniejsze zadania do realizacji	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
	Węzeł „Gdynia Wielki Kack (Karwiny)”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej regionalna lub SKM (w przypadku u uruchomienia lekkiego transportu szynowego na trasie południowo-zachodniej), ▪ rower, 	konurbacji <ul style="list-style-type: none"> ▪ parking „park and ride” 	2012	j.w.	j.w.	j.w.

Przy każdym przystanku kolejowym planuje się budowę parkingów rowerowych. Pełnienie przez stację lub przystanek funkcji węzła integracyjnego nie w każdym przypadku jest uzależnione od budowy pętli autobusowej (trolejbusowo-autobusowej).

2.2. Trolejbus

Biorąc pod uwagę preferencje mieszkańców dotyczące roli trolejbusu w przewozach oraz rozpatrując obecną i potencjalną rolę trolejbusu, wynikającą z przedstawionych determinant jego rozwoju, w latach 2004-2013 planuje się rozbudowę sieci komunikacji trolejbusowej na trasach wyszczególnionych w tabeli poniżej.

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Długość w jedną stronę	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
2004-2006	Trasa "Dąbrówka – Kacze Buki"	budowa sieci od istniejącej pętli przy „Euro-markecie” do Kaczych Buków, ul. Nowowiczylińska, Rdestową, Chwaszczyńską i Starochwaszczyńską, wraz z budową pętli z dwoma torami trakcji w Kaczych Bukach	4,1 km	2005	Wydziały UM Gdyni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni PKT w Gdyni	zapewnienie bezpośredniego połączenia os. mieszkaniowego Dąbrówka o intensywnej zabudowie wielorodzinnej oraz strefy przemysłowej Kacze Buki (liną zwykłą) ze śródmieściem Gdyni oraz kilkoma innymi dzielnicami ekologicznym środkiem transportu, częściowe zastąpienie autobusów trolejbusami	8,6 mln zł
	Trasa "Dąbrowa"	budowa odgałęzienia sieci od linii do Kaczych Buków do pętli przy ul. Miętowej, ul. Nowowiczylińska i Miętową, wraz z dwoma torami trakcji na pętli przy ul. Mięto-	1,2 km	2005	j.w.	zapewnienie bezpośredniego połączenia os. mieszkaniowego Dąbrowa o intensywnej zabudowie jednorodzinnej (liną zwykłą) ze śródmie-	

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Długość w jedną stronę	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
		wej				ściem Gdyni oraz kilkoma innymi dzielnicami ekologicznym środkiem transportu, częściowe zastąpienie autobusów trolejbusami	
	Skrzyżowanie Świętojańska / / 10 Lutego	budowa dodatkowych relacji skrzyżnych	x	2005	j.w.	umożliwienie zmian tras linii trolejbusowych w celu przeznaczenia pętli na pl. Kaszubskim na utworzenie placu miejskiego	0,13 mln zł
	Zajezdnia trolejbusowa	budowa nowoczesnej zajezdni trolejbusowej przy ul. Zakręt do Oksywi (wraz z trakcją w ul. Zakręt do Oksywi)	x	2006	j.w.	zapewnienie nowoczesnego zaplecza technicznego dla trolejbusów, generującego niższe koszty eksploatacji, zmniejszającego uciążliwość dla środowiska i lepiej dostosowanego do miejsc rozpoczynania i kończenia kursów	14,0 mln zł
	Trasa "Sopot – Gdańsk Oliwa" (finansowana przez Sopot)	przedłużenie sieci od pętli przy ul. Reja do pętli tramwajowej w Oliwie, al. Niepodległości i al. Grunwaldzką	2,9 km	2006	KZK Metropolii Zatoki Gdańskiej PKT w Gdyni ZKM w Gdyni UM Sopotu UM Gdańska	integracja podsystemów ekologicznej komunikacji trolejbusowej i tramwajowej, zwiększająca poziom dostępności i bezpośredniości połączeń komunikacyjnych w aglomeracji	3,0 mln zł
2007-2013	Trasa "Chyłońska"	budowa odcinka sieci na ul. Chyłońskiej, od ul. Morskiej do ul. Owsianej – odcinek pozwalający na aktywizację węzła integracyjnego trolejbus - SKM przy przystanku Gdynia Cisowa,	0,6 km	2007	Wydziały UM Gdyni: ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni PKT w Gdyni	zapewnienie połączenia przystanku Gdynia Cisowa z osiedlem Sibeliusa, aktywizacja węzła integracyjnego na przystanku Gdynia Cisowa	w trakcie wyliczania
	Trasa "Fikakowo"	budowa odgałęzienia sieci od linii w ul. Chwaszczyńskiej do projektowanej pętli w Fikakowie, ul. Gryfa Pomorskiego – odcinek do nowego osiedla z intensywną zabudową wielorodzinną	1,2 km	2007	j.w.	zapewnienie nowego bezpośredniego połączenia os. mieszkaniowego Fikakowo o intensywnej zabudowie wielorodzinną ze śródmieściem Gdyni oraz kilkoma innymi dzielnicami ekologicznym środkiem transportu	j.w.

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Długość w jedną stronę	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
	Trasa "Witomino"	budowa odcina sieci od pętli trolejbusowo-autobusowej Węzeł Franciszki Cegielskiej do pętli Witomino Leśniczówka, ul. Kielecką, Rolniczą, Wielkokacką i II MPS, wraz z dwoma torami trakcji na pętli Witomino Leśniczówka	3,0 km	2010	j.w.	wprowadzenie do dwóch dzielnic ekologicznego środka transportu, zwiększenie zakresu połączeń tych dzielnic, częściowe zastąpienie autobusów trolejbusami	j.w.
	Trasa „Rumia”	przedłużenie sieci od skrzyżowania ul. Morskiej z Chylońską do pętli autobusowej przy dworcu PKP w Rumi, ul. Morską, Sobieskiego i Słarowiejską	4,3 km	2013	KZK Metropolii Zatoki Gdańskiej UM Gdyni UM Rumi ZKM w Gdyni PKT w Gdyni	powiązanie systemu wewnątrzmiastowych linii autobusowych w Rumi z siecią komunikacji trolejbusowej, zwiększenie poziomu dostępności i bezpośredniości połączeń komunikacyjnych w aglomeracji	j.w.

Realizacja przedstawionych wyżej inwestycji zwiększy różnorodność oferowanych usług transportu zbiorowego na substytucyjnych trasach, przez co stanowić będzie zachętę dla mieszkańców do korzystania z usług transportu zbiorowego. Szczególne znaczenie ma uzyskanie w wyniku realizacji ww. inwestycji nieprzerwanego ciągu komunikacji trolejbusowej na trasie od węzła integracyjnego w Rumi poprzez Gdynię i Sopot do węzła integracyjnego w Gdańsku-Oliwie.

W latach objętych planem nie przewiduje się wycofania trolejbusów z żadnej z obsługiwanych obecnie tras.

W ramach rozwoju sieci komunikacji trolejbusowej, w latach 2004-2006 planuje się budowę nowoczesnej zajezdni trolejbusowej przy ul. Zakręt do Oksywia (wraz z trakcją w ul. Zakręt do Oksywia).

Zakłada się konieczność modernizacji taboru trolejbusowego. Fabrycznie nowe, w pełni niskopodłogowe trolejbusy kupowane będą każdorazowo w przypadku oddawania kolejnych nowych odcinków sieci. Ponadto, corocznie wprowadzanych będzie do eksploatacji minimum sześć trolejbusów niskopodłogowych, nowych i używanych.

Wielkość niezbędnych zakupów nowych trolejbusów, związanych z rozwojem sieci komunikacji trolejbusowej, przedstawiono w tabeli poniżej.

Nowe odcinki sieci	Liczba trolejbusów
Karwiny „Euromarket” – Kacze Buki, z odgałęzieniem do ul. Miętowej	10
Sopot – Gdańsk Oliwa	4
Razem w okresie 2004-2006	14
ul. Chyłońska	1
Węzeł Franciszki Cegielskiej – Witomino Leśniczówka	4
ul. Gryfa Pomorskiego	4
ul. Sibeliusa – Rumia Dworzec PKP	2
Razem w okresie 2007-2013	11

2.3. Autobus

Rozwój sieci połączeń autobusowych następować będzie pod wpływem zmian w popycie na usługi przewozowe. Korekty układu linii autobusowych realizowane będą w miarę posiadanych środków finansowych, na podstawie prowadzonych systematycznie badań preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców.

Rozwój połączeń autobusowych planuje się w szczególności na obszarze Gdyni-Zachód, wskutek stopniowego wzrostu liczby mieszkańców tej dzielnicy. Stosunkowo duża elastyczność planowania tras autobusu, jako środka ulicznego transportu zbiorowego, pozwoli na ewoluowanie układu linii autobusowych bezpośrednio za rozwojem sieci ulicznej.

Dla prawidłowego funkcjonowania podsystemu autobusowego transportu zbiorowego, zakłada się budowę nowych pętli i (lub) modernizację już istniejących – zgodnie ze specyfikacją w tabeli poniżej.

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
2004-2006	Pętla Kacze Buki	budowa pętli trolejbusowo-autobusowej	2005	Wydziały UM Gdyni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni PKT w Gdyni	umożliwienie doprowadzenia trolejbusów do os. mieszkaniowego Dąbrówka i do Kaczych Buków, likwidacja tymczasowej pętli autobusowej na terenie zajezdni PKM	ujęte w zadaniu „Trasa Dąbrówka – Kacze Buki”
2007-2013	Pętla Gdynia Dworzec Gl. PKP	modernizacja pętli trolejbusowo-autobusowej przy placu Konstytucji modernizacja dworca autobusowej komunikacji regionalnej, krajowej	2007	Wydziały UM Gdyni: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni	zapewnienie dogodnych przesiadek między poszczególnymi środkami i rodzajami transportu publicznego w komunikacji lokalnej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej	j.w.

Okres planowania	Nazwa zadania	Najważniejsze zadania do realizacji	Czas realizacji	Instytucje i podmioty uczestniczące	Oczekiwane rezultaty	Przewidywane nakłady
		i międzynarodowej		PKT w Gdyni PKS w Gdyni PKP SA PKP SKM w Trójmieście		
	Pętla Pogórze Dolne	budowa pętli autobusowej przy ul. Złotej	2007	Wydziały UM Gdyni: ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni	umożliwienie przedłużenia linii autobusowej do osiedla o zabudowie jednorodzinnej pozbawionego obsługi komunikacją miejską	j.w.
	Pętla Fikakowo	budowa pętli trolejbusowo-autobusowej	2007	Wydziały UM Gdyni: ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni PKT w Gdyni	umożliwienie doprowadzenia trolejbusów i autobusów do os. mieszkaniowego Fikakowo	j.w.
	Pętla Chylonia Dworzec PKP – „Meksyk”	budowa pętli autobusowej od strony ul. Hutniczej	2008	Wydziały UM Gdyni: ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni PKP S.A. PKP SKM w Trójmieście	przybliżenie autobusów do dworca PKP w Chyloni zapewniające lepszą integrację transportu drogowego z kolejowym	w trakcie wyliczania
	Pętla Chylonia Dworzec PKP	modernizacja pętli trolejbusowo-autobusowej na placu Dworcowym	2009	Wydziały UM Gdyni: ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni PKT w Gdyni PKP SA PKP SKM w Trójmieście	poprawa integracji transportu drogowego z kolejowym	j.w.
	Pętla Redłowo Szpital	modernizacja pętli autobusowej przy Szpitalu Morskim	2010	Wydziały UM Gdyni: ▪ Inwestycji ▪ Budżetu ▪ Dróg i Komunikacji ▪ Urbanistyki ▪ Integracji Europejskiej ZKM w Gdyni	likwidacja zawracania i postoju autobusów na parkingu samochodowym	j.w.
	Pętla Pogórze Górne	modernizacja pętli autobusowej przy ul. Czernickiego	2011	j.w.	umożliwienie zwiększenia liczby linii obsługujących dzielnicę Pogórze Górne	j.w.

Budowa nowych pętli autobusowych w dzielnicy Gdynia-Zachód zdeteminowana zostanie szczegółowym planem zagospodarowania przestrzennego tego obszaru.

W miarę rozwoju zabudowy i osadnictwa planuje się rozwój połączeń autobusowych w ramach gdyńskiej sieci komunikacji miejskiej na obszarach sołectw Koleczkowo, Bojano i Chwaszczyno, leżących poza granicami administracyjnymi Gdyni. Połącze-

nia te wymagają współfinansowania przez samorzady gmin Żukowo i Szemud, do których przynależą ww. sołectwa.

W celu zwiększenia atrakcyjności połączeń transportem zbiorowym w stosunku do indywidualnego, w szczególności w zakresie stopnia spełnienia postulatów dostępności, w latach 2004-2013 nastąpi rozwój linii komunikacji midibusowej, w pierwszej kolejności w następujących dzielnicach:

- Wielki Kack,
- Mały Kack,
- Grabówek,
- Chylonia.

Postępować będzie wymiana taboru autobusowego. Wszystkie nowo wprowadzane do sieci komunikacyjnej autobusy i midibusy będą pojazdami niskopodłogowymi. Zakończenie eksploatacji autobusów wysokopodłogowych w sieci gdyńskiej komunikacji miejskiej nastąpi do 2006 r.

Liczba eksploatowanych autobusów będzie wynikać z określanych na bieżąco potrzeb przewozowych oraz możliwości finansowania usług przewozowych. Organizowanie komunikacji autobusowej przez wyspecjalizowanego organizatora pozwoli na wysoki stopień elastyczności w zakresie liczby zatrudnionego taboru.

3. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Integracja transportu publicznego z indywidualnym determinuje rozwój transportu publicznego. Jej celem jest kształtowanie pożądanego podziału zadań przewozowych.

Zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju, podział zadań przewozowych powinien ukształtować się w proporcji:

- 75% transport publiczny;
- 25% samochody osobowe.

Wobec rozwoju motoryzacji indywidualnej i powszechnego dążenia do wykorzystania samochodów osobowych w przewozach miejskich, jako minimalne proporcje przyjmuje się:

- 50% transport publiczny;
- 50% samochody osobowe.

Zakłada się, że integracja transportu publicznego i indywidualnego nastąpi przez:

- realizację (w latach 2007 – 2013, zgodnie z wykazem określonym w integracyjnych. 2.1.) węzłów integracyjnych skupiających stacje i przystanki SKM oraz przystanki pojazdów komunikacji autobusowej i trolejbusowej (zakłada się wprowadzenie na wybranych stacjach i przystankach SKM parkingów strzeżonych, na których posiadacze imiennego biletu okresowego będą mogli pozostawić pojazd bezpłatnie);
- synchronizowanie sygnalizacji świetlnej;
- budowę lub wydzielenie pasów ruchu dla drogowego transportu zbiorowego na ulicach o wysokim natężeniu ruchu autobusów i trolejbusów (w latach 2007 – 2013);
- wprowadzenie systemu inteligentnego zarządzania ruchem z priorytetem dla komunikacji zbiorowej; w latach 2007-2013 systemem tym zostaną objęte podstawowe ciągi komunikacyjne, w tym główny ciąg łączący dzielnicę Gdynia – Zachód ze śródmieściem;
- stworzenie podsystemu transportu rowerowego przez budowę ścieżek i parkingów rowerowych oraz wprowadzenie ułatwień w przewożeniu rowerów środkami transportu publicznego; zadanie które będzie częściowo realizowane w ramach programu Civitas II, zostanie w pełni zrealizowane do 2013 r.

4. Metropolizacja transportu publicznego

Przesłankami metropolizacji transportu publicznego w Gdyni są:

- uchwalenie w największych miastach aglomeracji polityki transportowej zrównoważonego rozwoju;
- dezintegracja komunalnego transportu zbiorowego i SKM na obszarze aglomeracji, przejawiająca się przede wszystkim w:
 - różnorodności systemów taryfowych stosowanych przez poszczególnych organizatorów (przewoźników);
 - niepełnej koordynacji lub braku koordynacji rozkładów jazdy linii obsługiwanych przez poszczególnych organizatorów (przewoźników);

- występowaniu zderegulowanych segmentów rynku obsługiwanych przez przewoźników poza jednolitym systemem w obrębie jednego miasta;
- braku synchronizacji (powtarzające się) oznakowania linii na obszarze aglomeracji;
- podziale zadań przewozowych nie w pełni dostosowanym do roli poszczególnych środków komunikacyjnych;
- niemożności prowadzenia nowoczesnej polityki transportowej w sposób systemowy.

Najważniejszymi celami metropolizacji transportu zbiorowego są:

- funkcjonalna i taryfowa (biletowa) integracja transportu zbiorowego;
- zapewnienie atrakcyjnych warunków podróżowania na obszarze całej aglomeracji;
- stworzenie odpowiednio silnej pozycji transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego;
- optymalizacja nakładów na transport zbiorowy.

Zakres przedmiotowy integracji w wersji maksymalnej obejmuje:

- planowanie rozwoju systemu komunikacji miejskiej;
- określanie wielkości przewozów;
- kształtowanie norm jakościowych i ekonomicznych;
- zarządzanie komunikacją miejską;
- badanie rynku usług komunikacyjnych;
- promocję komunikacji miejskiej;
- podział zadań przewozowych;
- opracowywanie taryf i systemu biletowego;
- tworzenie węzłów przesiadkowych;
- opracowywanie i koordynowanie rozkładów jazdy;
- kształtowanie cen za usługi komunikacji miejskiej;
- informację o ruchu i jego regulację;
- wydawanie zezwoleń na wykonywanie przewozów regularnych w komunikacji miejskiej w transporcie drogowym.

Zakres przestrzenny integracji w wersji maksymalnej obejmie: Gdańsk, Gdynię, Wejherowo, Sopot, Rumień, Redę, Kosakowo, Żukowo i Pruszcz Gdański (z możliwością rozszerzenia o inne zainteresowane gminy tworzące szeroko rozumianą metropolię Trójmiasta).

Realizacja integracji w wersji maksymalnej wymaga powołania komunalnego związku komunikacyjnego i utworzenia na jego szczeblu metropolitalnego zarządu transportu (przewidywany termin: 2009 r.).

Minimalny zakres przedmiotowy integracji obejmie, poprzez porozumienie transportowe jednostek samorządu terytorialnego i organizatorów transportu, koordynację rozkładów jazdy ZKM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK w Wejherowie i SKM oraz integrację taryfowo-biletową, która zostanie zrealizowana w wersji:

- wąskiej – przez wprowadzenie sieciowego biletu zintegrowanego ważnego wyłącznie na obszarze działania ZKM w Gdyni (umożliwiłoby on podróże gdyńskim transportem komunalnym i SKM) i biletu aglomeracyjnego ważnego na obszarze od Pruszcza Gdańskiego do Wejherowa w całej komunikacji komunalnej i SKM;
- szerokiej – przez zaoferowanie zróżnicowanych cen biletów aglomeracyjnych w zależności od liczby miast, w których obowiązywałyby te bilety na obszarze działania ZKM w Gdańsku, ZKM w Gdyni, MZK w Wejherowie i SKM.

Narzędziem realizacji integracji biletowej będą: bilet papierowy i elektroniczna karta „chipowa” (przewidywany termin: 2006 r.).

5. Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu publicznego

Rozwój motoryzacji indywidualnej wymaga zwiększania zakresu promocji transportu publicznego. Promocja transportu publicznego w Gdyni w pierwszej kolejności będzie polegać na działaniach interaktywnych, obejmując:

- akcję edukacyjną dla dzieci i młodzieży, w ramach spójnego programu „Wychowanie komunikacyjne”, kładącą szczególny nacisk na ekologię i pozytywną zmianę stosunku do transportu publicznego;

- akcję edukacyjną dla mieszkańców, wyjaśniającą zasady korzystania i zachęcającą do kupowania biletów elektronicznych, w sytuacji ich wprowadzenia w aglomeracji;
- akcję edukacyjną dla mieszkańców wskazującą na zagrożenia niekontrolowanego wzrostu użytkowania samochodów w mieście;
- realizację priorytetu dla transportu publicznego na określonych ciągach ulicznych i skrzyżowaniach;
- realizację polityki bezpłatnego parkowania na parkingach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” dla posiadaczy imiennych biletów okresowych;
- wprowadzenie opłat za parkowanie w centrum Gdyni.

Ponadto ZKM w Gdyni będzie w dalszym ciągu realizował powierzone mu zadania statutowe poprzez wykorzystanie poszczególnych instrumentów promocji, tj.: reklamy, sprzedaży osobistej, promocji sprzedaży, public relations, publicity i lobbingu, w sposób zachęcający do korzystania z transportu publicznego.

IV. Powiązania projektów z celami dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju przestrzennie-gospodarczego miasta i innych dokumentów wyznaczających rozwój transportu publicznego

1. Szybka kolej miejska i kolej regionalna – węzły integracyjne

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2007-2013	Węzeł „Gdynia Główna”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej, ▪ autobus regionalny, krajowy i międzynarodowy, ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozbudowa i modernizacja sieci transportowo-logistycznych; ○ poprawa dostępności komunikacyjnej regionu oraz polepszenie jego dostępności komunikacyjnej ○ tworzenie systemu transportowego równoważącego rolę kolei i transportu drogowego oraz utworzenie regionalnego systemu transportu zbiorowego; ○ stworzenie w aglomeracji Trójmiasta
	Węzeł „Gdynia Grabówek”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SKM, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	
	Węzeł „Gdy-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ SKM, 	

Okres planowania	Nazwa zadania	Integrowane podsystemy	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
	nia Redłowo”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ autobus regionalny, ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy – „park and ride”, ▪ rower 	<p>zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Gdyni - aktualizacja <ul style="list-style-type: none"> ○ integracja różnych form komunikacji publicznej w ramach konurbacji, w tym realizacja węzłów integracyjnych, głównie w oparciu o przystanki SKM; ○ dążenie do uzyskania efektywnego i przyjaznego środowiska systemu transportu publicznego, w pełni zaspokajającego potrzeby związane z funkcjonowaniem i rozwojem miasta. ▪ Uchwała Rady Miasta Gdyni z 1998 r. o polityce transportowej <ul style="list-style-type: none"> ○ stworzenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego, łącznie z szybką koleją miejską, ○ rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów na parkingi i węzły integracyjne w bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych oraz wybranych peryferyjnych przystanków drogowego transportu zbiorowego; ▪ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni <ul style="list-style-type: none"> ○ zintegrowanie podsystemów komunikacji zbiorowej ▪ „Confortcity” – projekt planowany do realizacji w ramach programu Civitas II <ul style="list-style-type: none"> ○ parkingi rowerowe; ○ dostosowanie SKM do przewozu rowerów; ○ zarządzanie parkingami dla samochodów; ○ budowa urządzeń ułatwiających osobom niepełnosprawnym korzystanie z infrastruktury SKM.
	Węzeł „Gdynia Chylonia”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej, ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	
	Węzeł „Gdynia Orłowo”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej, ▪ trolejbus i autobus miejski, ▪ samochód osobowy, ▪ rower 	
	Węzeł „Gdynia Wielki Kack (Karwiny)”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kolej regionalna lub SKM (w przypadku uruchomienia lekkiego transportu szynowego na trasie południowo-zachodniej), ▪ rower, 	

2. Trolejbusy

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004-2006	Trasa „Dąbrówka – Kacze Buki”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozbudowa i modernizacja sieci transportowo-logistycznych; ○ poprawa dostępności komunikacyjnej regionu oraz polepszenie jego dostępności komunikacyjnej
	Trasa „Dąbrowa”	
	Skrzyżowanie Świętojańska // 10 Lutego	

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2007-2013	Zajezdnia trolejbusowa	<ul style="list-style-type: none"> ○ tworzenie systemu transportowego równoważącego rolę kolei i transportu drogowego oraz utworzenie regionalnego systemu transportu zbiorowego; ○ stworzenie w aglomeracji Trójmiasta zintegrowanego systemu transportu zbiorowego. ▪ Strategia Rozwoju Gdyni-aktualizacja: <ul style="list-style-type: none"> ○ zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowisku Gdyni miejskiego systemu komunikacyjnego przez zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej przez podnoszenie jakości i zwiększanie różnorodności usług komunikacyjnych; ○ rozwijanie komunikacji trolejbusowej jako przyjaznej dla środowiska oraz współtworzącej unikatowy wizerunek miasta. ▪ Uchwała Rady Miasta Gdyni z 1998 r. o polityce transportowej <ul style="list-style-type: none"> ○ rozwój form i środków transportu alternatywnego dla podróży samochodem osobowym, szczególnie w obszarach o ograniczonej pojemności środowiskowej lub ograniczonej dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza preferowanie transportu zbiorowego; ○ kontynuowanie procesu modernizacji taboru autobusowego i trolejbusowego oraz sieci trakcyjnej zasilającej trolejbusy; ○ doprowadzenie do pełnego uwzględniania wymogów niepełnosprawnych użytkowników komunikacji; ○ rozbudowanie komunikacji trolejbusowej. ▪ Studium uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni <ul style="list-style-type: none"> ○ założenie w scenariuszu zrównoważonego rozwoju w pierwszej kolejności rozwoju transportu publicznego. ▪ Confortcity” – projekt planowany do realizacji w ramach programu Civitas II <ul style="list-style-type: none"> ○ system komunikacji radiowej w trolejbusach poprawiających bezpieczeństwo podróży i punktualność; ○ informacja o rzeczywistym czasie podróży.
	Trasa „Sopot – Gdańsk Oliwa”	
	Trasa „Chylońska”	
	Trasa „Fikakowo”	
	Trasa „Witomino”	
Trasa „Rumia”		

3. Autobusy

Okres planowania	Nazwa zadania	Realizacja celów określonych w dokumentach strategicznych
2004-2006	Pętla „Kacze Buki”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego: <ul style="list-style-type: none"> ○ rozbudowa i modernizacja sieci transportowo-logistycznych; ○ poprawa dostępności komunikacyjnej regionu oraz polepszenie jego dostępności komunikacyjnej ▪ Strategia Rozwoju Gdyni-aktualizacja: <ul style="list-style-type: none"> ○ zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowiska Gdyni miejskiego systemu komunikacyjnego przez zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej przez podnoszenie jakości i zwiększanie różnorodności usług komunikacyjnych;
2007-2013	Pętla „Chylonia Dworzec PKP – „Meksyk””	
	Pętla „Pogórze Dolne”	
	Pętla „Fikakowo”	
	Pętla „Chylonia Dworzec PKP”	
	Pętla „Redłowo Szpital”	
	Pętla „Pogórze Górne”	

	Pętla „Gdynia Dworzec Gł. PKP”	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uchwała Rady Miasta Gdyni z 1998 r. o polityce transportowej <ul style="list-style-type: none"> ○ rozwój form i środków transportu alternatywnego dla podróży samochodem osobowym, szczególnie w obszarach o ograniczonej pojemności środowiskowej lub ograniczonej dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza preferowanie transportu zbiorowego; ○ doprowadzenie do pełnego uwzględniania wymogów niepełnosprawnych użytkowników komunikacji; ▪ Studium uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni <ul style="list-style-type: none"> ○ założenie w scenariuszu zrównoważonego rozwoju w pierwszej kolejności rozwoju transportu publicznego. ▪ Confortcity” – projekt planowany do realizacji w ramach programu Civitas II <ul style="list-style-type: none"> ○ informacja o rzeczywistym czasie podróży.
--	--------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4. Integracja transportu publicznego z indywidualnym

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego

- rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów;
- tworzenie systemu transportowego równoważącego rolę kolei, transportu drogowego i wodnego;
- stworzenie sieci tras dla potrzeb turystyki rowerowej;
- ograniczenie uciążliwości komunikacyjnych w miastach i wzdłuż głównych tras komunikacyjnych.

Strategia Rozwoju Gdyni – aktualizacja

Zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowiska Gdyni miejskiego systemu komunikacyjnego przez:

- integrację różnych form komunikacji publicznej w ramach konurbacji, w tym realizację węzłów integracyjnych, głównie w oparciu o przystanki SKM;
- rozbudowę systemu ścieżek rowerowych, łączących dzielnice ze śródmieściem oraz Gdynię z sąsiednimi gminami;
- dążenie do uzyskania przez wdrożenie Strategii Rozwoju Gdyni efektywnego i przyjaznego środowiska systemu transportu publicznego, w pełni zaspakajającego potrzeby związane z funkcjonowaniem i rozwojem miasta.

Uchwała Rady Miasta Gdyni o polityce transportowej z 1998 r.

- ograniczenie użytkowania samochodów osobowych w śródmieściu Gdyni i ujednolicenie zasad ich parkowania;
- rozwój form i środków transportu alternatywnego dla podróży samochodem osobowym, szczególnie w obszarach o ograniczonej pojemności środowiskowej lub ograniczonej dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza preferowanie transportu zbiorowego;
- rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów na parkingi i węzły integracyjne w bezpośrednim sąsiedztwie stacji i przystanków kolejowych oraz wybranych peryferyjnych przystanków drogowego transportu zbiorowego;
- realizowanie inwestycji służących usprawnianiu transportu zbiorowego, w tym wydzielenie pasów jezdni dla priorytetowego prowadzenia ruchu autobusów i trolejbusów na trasach, gdzie natężenie ruchu tych pojazdów wynosi co najmniej 50 pojazdów na godzinę w jednym kierunku;
- modernizacja systemu organizacji ruchu, w tym budowa systemu sterowania ruchem z uwzględnieniem priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczanie ruchu samochodowego w wybranych obszarach;
- zrealizowanie w śródmieściu obszarów ruchu pieszego, wskazanych w planach zagospodarowania przestrzennego oraz układu tras i parkingów rowerowych.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni

Konieczność przeciwdziałania nienadążaniu rozbudowy układu drogowego za wzrostem ruchu samochodowego przez:

- zapewnienie priorytetu transportu zbiorowego w obsłudze miast aglomeracji i równowagi transportu zbiorowego i indywidualnego w obsłudze stref podmiejskich;
- wdrożenie – wspólnie dla obszaru aglomeracji – systemu zarządzania i sterowania ruchem.

„Confortcity” – projekt planowany do realizacji w ramach programu Civitas II

- budowa parkingów rowerowych;
- budowa ścieżek rowerowych;
- przystosowanie SKM do przewozu rowerów;

- zarządzanie parkingami samochodowymi;
- zarządzanie systemem sterowania ruchem;
- system informacji o rzeczywistym czasie podróży.

5. Metropolizacja transportu publicznego

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego

- rozbudowa i modernizacja sieci transportowo-logistycznych;
- poprawa dostępności komunikacyjnej regionu oraz polepszenie jego integracji komunikacyjnej;
- tworzenie systemu transportowego równoważącego rolę kolei i transportu drogowego;
- utworzenie regionalnego systemu transportu zbiorowego (kolej i autobus) polepszającego dostępność do Trójmiasta i miast powiatowych z obszarów peryferyjnych;
- stworzenie w aglomeracji Trójmiasta zintegrowanego systemu transportu zbiorowego.

Strategia Rozwoju Gdyni – aktualizacja

Zapewnienie sprawnego i przyjaznego środowisku Gdyni miejskiego systemu komunikacyjnego przez zachęcanie mieszkańców do korzystania z komunikacji publicznej, poprzez podnoszenie jakości i zwiększanie różnorodności usług komunikacyjnych.

Uchwała Rady Miasta Gdyni o polityce transportowej z 1998 r.

- stworzenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego, łącznie z szybką koleją miejską, a w szczególności ujednoczenie systemu taryfowo-biletowego w transporcie zbiorowym;
- doprowadzenie do pełnego uwzględniania wymogów niepełnosprawnych użytkowników komunikacji.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni

Zintegrowanie podsystemów komunikacji zbiorowej.

V. Oczekiwane wskaźniki osiągnięć planu

Wskaźnik	2003	2006	2013
Liczba wozokilometrów w publicznym transporcie drogowym	19 080 670	19 831 870	20 577 870
Liczba przewiezionych pasażerów w publicznym transporcie drogowym	108 500 000	110 000 000	114 000 000
Wskaźniki jakości usług publicznego transportu drogowego			
– kursy niewykonane [%]	0,03	0,01	0,01
– kursy przyspieszone pow. 1 min [%]	0,52	0,30	0,10
– kursy opóźnione do 3 min [%]	26,24	15,00	8,00
– kursy opóźnione pow. 3 min [%]	10,18	7,00	3,00
Udział biletów okresowych w przychodach ze sprzedaży biletów publicznego transportu drogowego [%]	55	57	60
Udział SKM w przejazdach [%]	10	12	15
Udział trolejbusów w przejazdach publicznego transportu drogowego [%]	26	30	35
Udział transportu publicznego w podróżach [%]	55	52	57
Długość tras autobusowych i midibusowych [km]	285,2	293,2	315,0
Długość tras trolejbusowych [km]	36,4	45,2	53,7
Liczba autobusów w ruchu, w tym niskopodłogowych	206 150	198 185	210 210
Liczba midibusów w ruchu, w tym niskopodłogowych	11 4	15 8	20 20
Liczba trolejbusów w ruchu, w tym niskopodłogowych	64 5	77 34	85 85
Przeciętna prędkość komunikacyjna w publicznym transporcie drogowym [km/h]	22,65	23,01	24,41
Przeciętna prędkość eksploatacyjna w publicznym transporcie drogowym [km/h]	17,91	19,03	21,16
Przeciętny czas podróży do miejsca pracy transportem publicznym [min]	36	35	32
Przeciętny czas podróży do miejsca nauki transportem publicznym [min]	44	42	38

VI. Finansowanie rozwoju transportu publicznego w Gdyni

Realizacja zintegrowanego rozwoju transportu publicznego w Gdyni będzie finansowana z:

- opłat za usługi przewozowe;
- środków z budżetów gmin w ramach refundacji utraconych przychodów z tytułu stosowania ulg i zwolnień w opłatach;
- środków z budżetów gmin na dofinansowanie nierentownych kursów, których realizacja jest uzasadniona względami społecznymi;
- środków z budżetów gmin na realizację określonych przedsięwzięć inwestycyjnych i funkcjonalnych;
- środków pochodzących z opłat parkingowych;
- środków przekazywanych przez centra handlowe na utrzymywanie bezpłatnych linii dowozowo-odwozowych;
- środków z Unii Europejskiej na realizację projektów rozwoju i promocji transportu publicznego.

Podstawą przychodów będzie atrakcyjna taryfa opłat za usługi przewozowe. Zakłada się, że będzie to taryfa strefowa w skali całego delimitowanego obszaru i jednolita w skali poszczególnych miast i gmin. Ceny za usługi będą zróżnicowane w zależności od:

- rodzaju linii;
- okresu ważności biletu;
- relacji podróży.

Na finansowanie gdyńskiego transportu publicznego w latach 2004 – 2006 składać się będą środki [mln zł]:

Źródła finansowania	2004	2005	2006
Środki wydatkowane przez ZKM w Gdyni	94,000	95,800	97,540
Środki inwestycyjne z budżetu Miasta Gdyni*	0,800	3,820	2,675
Środki pomocowe z Unii Europejskiej*	2,410	13,110	17,925
Razem	97,210	112,730	118,140

* przy założeniu 75-procentowego udziału środków z Unii Europejskiej

Plan finansowy ZKM w Gdyni w latach 2004 – 2006 będzie się przedstawiać następująco [mln zł]:

	2004	2005	2006
Przychody ZKM w Gdyni ogółem, z tego:	94,000	95,800	97,540
▪ przychody własne	68,000	68,500	68,940
▪ dotacja przedmiotowa	26,000	27,300	28,600
Wydatki ZKM w Gdyni ogółem, w tym zadania:	94,000	95,800	97,540
▪ finansowanie usług przewozowych	81,780	83,346	84,860
▪ finansowanie pozostałej działalności organizatorskiej	12,220	12,454	12,680

VII. System wdrażania

Plan rozwoju transportu publicznego będzie realizowany przy zaangażowaniu w pierwszej kolejności następujących podmiotów:

- Urzędu Miasta Gdyni;
- Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni;
- Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni sp. z o.o.

W odniesieniu do zaplanowanych zadań dotyczących współdziałania gmin ościennych, niezbędne będzie dodatkowo zaangażowanie:

- Urzędu Miasta Rumii;
- Urzędu Miasta Sopotu.

W zakresie zadań dotyczących integracji transportu drogowego z kolejowym, konieczna będzie współpraca z:

- Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego;
- PKP SA i SKM w Trójmieście sp. z o.o. lub nowym podmiotem powstałym w wyniku prywatyzacji SKM w Trójmieście sp. z o.o.

Z kolei w zakresie prac dotyczących metropolizacji transportu publicznego, współpraca obejmie:

- urzędy wszystkich miast i gmin tworzących obszar metropolitalny;
- Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni;

- Miejski Zakład Komunikacji w Wejherowie sp. z o.o.;
- PKP SA i PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. lub nowy podmiot powstały w wyniku prywatyzacji SKM w Trójmieście sp. z o.o.;
- Komunikacyjny Związek Gmin Metropolii Zatoki Gdańskiej – po jego ewentualnym powołaniu w celu metropolizacji transportu publicznego (podmiot ten zastąpi bezpośredni udział urzędów miast i gmin tworzących obszar metropolitarny).

VIII. Sposoby monitorowania

1. System monitorowania projektu

Wdrożony zostanie system monitorowania, którego podstawą będą:

- badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców, w tym:
 - potrzeb przewozowych;
 - popytu potencjalnego;
 - popytu efektywnego;
 - podziału zadań przewozowych;
 - przeciętnego czasu podróży i postrzegania kongestii;
 - przyczyn wyboru określonego sposobu podróży;
 - znaczenia postulatów przewozowych;
 - oceny jakości komunikacji trolejbusowej i autobusowej;
 - poziomu bezpieczeństwa osobistego pasażerów;
 - oceny szczegółowych rozwiązań oferty przewozowej;
- badania jakości usług przewozowych, w tym:
 - przeciętnej prędkości technicznej i eksploatacyjnej;
 - udziału kursów niezrealizowanych;
 - udziału kursów przyspieszonych;
 - udziału kursów opóźnionych;
- badania stanu środowiska naturalnego, w tym:
 - poziomu hałasu;
 - poziomu toksycznych substancji w atmosferze;
- badania poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym;

- badania efektywności ekonomiczno-eksploatacyjnej linii komunikacyjnych i systemów organizacyjnych, w tym:
 - wielkości popytu na poszczególnych liniach i jego struktury;
 - wskaźników pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów osiągniętych w przekroju poszczególnych linii;
 - zakresu i poziomu współpracy podmiotów odpowiedzialnych za transport i środowisko;
 - zjawiska synergii.

Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców prowadzone będą co dwa lata, a pozostałe – w każdym roku.

2. Sposoby oceny realizacji planu

Ocena realizacji planu będzie polegać na porównaniu zbudowanych na podstawie wyników badań wskaźników świadczących o:

- zgodności z przyjętym harmonogramem zmian stanu wyjściowego inwestycji;
- zmianie podziału zadań przewozowych;
- zmianie popytu i jego struktury;
- zmianie oceny jakości usług przewozowych;
- zmianie zachowań komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie preferencji komunikacyjnych na obszarach objętych planem;
- zmianie wskaźników eksploatacyjno-ekonomicznych podsystemów objętych planem;
- zmianie liczby wypadków i kolizji na skrzyżowaniach objętych sterowaniem ruchu z priorytetem dla transportu zbiorowego.