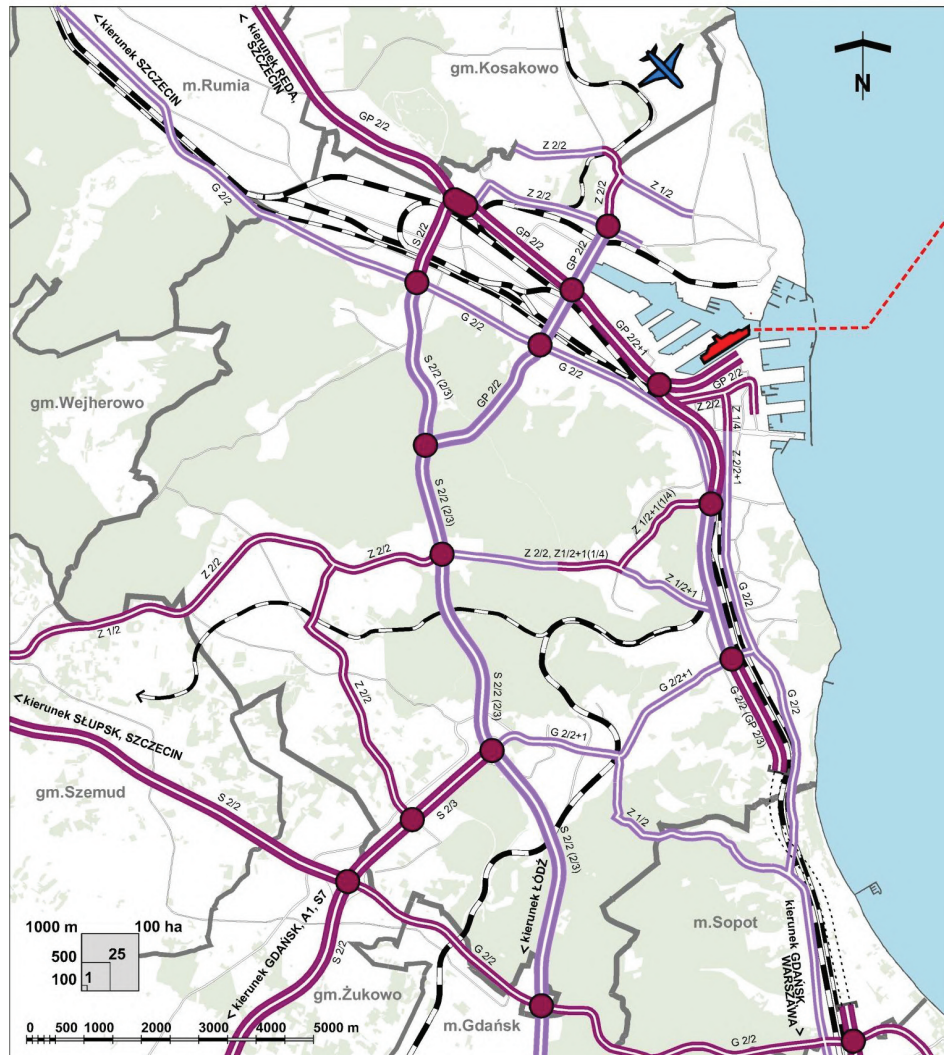
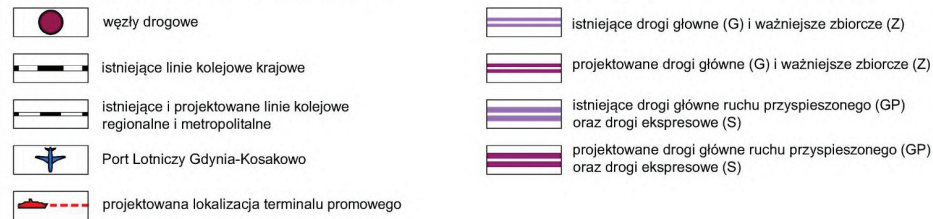


**ROZWÓJ SYSTEMU TRANSPORTOWEGO**

**XV. TRANSPORT**
**1. POLITYKA TRANSPORTOWA**
**1.1. Wybór strategii rozwoju systemu transportowego**

Polityka transportowa miasta jest zbiorem pożądanych interwencji władz miasta obejmujących ustalanie celów i priorytetów dla rozwoju różnych środków transportu, inwestycji transportowych i organizacji transportu zbiorowego. Ogólny cel prowadzonej polityki transportowej sprowadza się do uzyskania społecznie akceptowanego przez użytkowników poziomu obsługi transportowej przy jednoczesnym ograniczaniu kosztów transportu, zagrożenia zdrowia i życia uczestników ruchu oraz szkodliwego oddziaływania na środowisko. Jest jednak wiele czynników, które wpływają na sposób przełożenia tego celu na programy działań. Należą do nich na bieżąco pojawiające się problemy transportowe miasta, organizacja życia publicznego, stan motoryzacyjnej i ekologicznej świadomości społeczeństwa, rola rachunku ekonomicznego w planowaniu przedsięwzięć. Ważna jest przy tym świadomość, że:

- nie ma praktycznej możliwości nadążenia z rozbudową dróg za rosnącą motoryzacją; w sytuacji tłumionego popytu, próby dostosowania przepustowości dróg do pojemności parkingów prowadzą do nadmiernego zwiększenia ruchliwości i wzrostu zanieczyszczenia środowiska,
- kontynuacja dotychczasowej polityki w większości przypadków nie rozwiązuje problemu zatłoczenia, które obejmuje coraz większe obszary i pochłania coraz więcej czasu.

Niezależnie od scenariuszy gospodarczego rozwoju miasta, Gdynia powinna kontynuować zdecydowanie wdrażanie założeń strategii zrównoważonego rozwoju transportu, mając na tym polu doświadczenie nabyte przez uczestnictwo w międzynarodowych programach. Stały się one również elementem polityki adaptacji miasta do postępujących zmian klimatu<sup>117</sup>. Pełna i konsekwentna realizacja takiej strategii jest zadaniem bardzo ambitnym i dotykającym wiele pozatransportowych sfer, zwłaszcza w realizacji takich zadań jak:

- zmniejszanie potrzeb podróżowania przez planowanie miasta bardziej zwartej, o przemieszanych funkcjach,
- kształtowanie przestrzeni miejskiej w sposób korzystnie wpływający na rozwój ekologicznych środków transportu (podróże piesze i rowerowe, infrastruktura do ładowania pojazdów elektrycznych).

**1.2. Cele i środki polityki transportowej**

Głównym celem polityki transportowej w Gdyni powinna być konsekwentna realizacja strategii zrównoważonego rozwoju transportu poprzez tworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów przy zapewnieniu priorytetu dla podróży pieszych, rowerowych, transportu zbiorowego i ograniczaniu uciążliwości transportu dla środowiska. Warunkiem osiągnięcia celu głównego jest realizacja następujących celów szczegółowych:

- ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych,
- poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego,
- zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców,
- usprawnienie zarządzania drogami i ruchem drogowym,
- usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu,
- integracja systemów komunikacji zbiorowej w skali obszaru metropolitalnego,

<sup>117</sup> Plan Adaptacji miasta Gdyni do zmian klimatu do roku 2030, przyjęty uchwałą nr VIII/233/19 Rady Miasta Gdyni z dnia 24 kwietnia 2019 r.



- wdrożenie strategii rozwoju elektromobilności,
- poprawa warunków dla ruchu rowerowego, rozwój sieci tras i parkingów rowerowych,
- rozwój udogodnień dla ruchu pieszego, w tym dla osób o ograniczonej mobilności.

#### **Cel 1: Ograniczanie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych miasta oraz dostosowanie chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego**

W ramach realizacji celu należy:

- lokalizować intensywną zabudowę mieszkaniową, koncentracje miejsc pracy i usług jak najbliżej centrów i linii transportu zbiorowego, o dobrych warunkach dla podróży pieszych i rowerowych; oddalające się od centrów miasta monofunkcyjne, mieszkaniowe rejon Gdyni zwiększają transportochłonność systemu i obniżają jego efektywność ekonomiczną,
- stymulować rozwój wielofunkcyjnych obszarów (mieszkalnictwo, praca, usługi) na terenach Gdyni-Zachód, Kacka, Obłuża-Pogórze,
- przewidzieć tereny pod lokalizację obiektów dla rozwoju transportu zbiorowego i węzłów integracyjnych wzdłuż linii SKM, PKM i planowanego przebiegu Północnej Kolei Aglomeracyjnej (pętle, parkingi „Park and Ride”),
- uzależnić wydanie decyzji lokalizacyjnej dla nowych źródeł ruchu od wyników profesjonalnej analizy konsekwencji ruchowych takiej lokalizacji (np. w przypadku lokalizacji centrów handlowych),
- stymulować rozwój form obsługi mieszkańców, ograniczających potrzebę wykonywania podróży niepieszych; w ramach tych działań należy zachęcać do rozwoju formy zleceń telefonicznych lub internetowych, minimalizujących potrzeby osobistego załatwiania spraw w urzędach lub instytucjach.

#### **Cel 2: Poprawa jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich**

W ramach realizacji celu należy:

- zapewnić utrzymanie wysokiego standardu taboru autobusowego i trolejbusowego, odpowiadającego standardom europejskim,
- zmodernizować układ uliczny w sposób umożliwiający wprowadzenie priorytetu dla transportu zbiorowego (odcinek al. Zwycięstwa od ul. Wielkopolskiej do al. Marszałka Piłsudskiego – ul. Władysława IV, ul. J. Wiśniewskiego, ul. Wielkopolska – Chwaszczyńska – Nowowiczińska, ul. Morska, ulice: Plk. Dąbka, Kwiatkowskiego, Chwarznieńska) z zastosowaniem urządzeń ITS i przestrzeni dedykowanej,
- zaplanować stopniowe wprowadzenie strefy zeroemisyjnej w wybranych obszarach Śródmieścia – ściśle powiązane z liczbą użytkowanych samochodów napędzanych paliwami alternatywnymi w mieście, na zasadach określonych w ustawie o elektromobilności i paliwach alternatywnych,
- wykorzystać atrakcyjne powiązania układowe dla obsługi transportem zbiorowym, przy priorityecie dla transportu zbiorowego (połączenie Gdyni Zachód ze Śródmieściem poprzez ul. Chwarznieńską i Witomino),
- usprawnić funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w celu zwiększania ich rangi w systemie transportowym Gdyni i aglomeracji,
- zrealizować Północną Kolej Aglomeracyjną - szynowy środek transportu publicznego łączący dzielnicę tzw. „górnego tarasu” z centrum Gdyni,
- doprowadzić do rzeczywistej integracji transportu zbiorowego poprzez organizację pasażerskich węzłów integracyjnych przy przystankach SKM i PKM; dla podniesienia atrakcyjności węzłów, należy przewidzieć na ich obszarze program usługowo-handlowy,
- usunąć bariery przestrzenne dla pasażerów niepełnosprawnych (zwłaszcza na linii SKM i PKM).

#### **Cel 3: Poprawa bezpieczeństwa ruchu ulicznego**

W ramach realizacji celu należy:

- unikać lokalizacji względem siebie funkcji miejskich w sposób wymuszający niekontrolowaną dostępność do drogi i przyczyniający się do powstawania efektu bariery (np. ulica oddzielająca szkołę lub zespół usług od osiedla mieszkaniowego),
- zmodernizować miejsca szczególnej koncentracji wypadków drogowych,
- opracować kompleksowe projekty koncepcyjne (koncepcje programowe) usprawnień w zakresie bezpieczeństwa ruchu dla ciągów ulic w poszczególnych dzielnicach zwracając uwagę na prawidłową funkcję ulicy, tworzenie stref ruchu i stosowane środki uspokojenia ruchu,
- wspierać edukacyjne działania szkoły w zakresie wychowania komunikacyjnego,
- rozwijać system tras rowerowych i propagować rower jako środek transportu miejskiego i równoprawny uczestnik ruchu drogowego,
- wprowadzić obligatoryjne oceny zamierzeń transportowych i lokalizacji funkcji miejskich pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego (audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego).

#### **Cel 4: Usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami**

W ramach realizacji celu należy:

- zwiększyć zakres działań modernizacyjnych i utrzymaniowych istniejącej infrastruktury drogowej miasta,
- dokończyć rozpoczęte inwestycje drogowe o znaczeniu strukturalnym (Droga Różowa od ul. Wielkopolskiej do Kolibek, ul. Chwarznieńska, modernizacja Estakady Kwiatkowskiego),
- uzupełnić układ uliczny o odcinki stwarzające możliwość ograniczenia ruchu tranzytowego i ciężarowego w obszarach centralnych, usprawnienia transportu autobusowego, korzystniejszego rozłożenia ruchu kołowego na sieci, zainwestowania terenów rozwojowych (Nowa Węglowa-Nowa Waszyngtona),
- wprowadzić system parkowania z parkingami strategicznymi i ograniczeniami dostępności pojazdów indywidualnych do stref centralnych miasta,
- rozwijać nowoczesny system sterowania ruchem ulicznym z priorytetami dla transportu zbiorowego,
- zbudować system sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego i informacji parkingowej,
- stworzyć system informacji transportowej w systemie informacji przestrzennej miasta,
- systematycznie przeprowadzać badania ruchu drogowego, w tym rowerowego, oceniać kierunki zmian zachowań transportowych mieszkańców Gdyni jak i jej gości,
- zlokalizować i umożliwić rozwój terminali logistycznych, baz przeładunkowych, magazynów i hurtowni na obrzeżach miasta.

#### **Cel 5: Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców**

W ramach realizacji celu należy:

- kontynuować proces dostosowywania infrastruktury transportowej do potrzeb osób niepełnosprawnych, starszych oraz podróżujących z małymi dziećmi,
- eliminować bariery przestrzenne spowodowane przez układ drogowy i kolejowy,
- popierać ekologiczne środki transportu osób i towarów oraz stosowanie ekologicznych paliw, w tym zapewnić zakup ekologicznego taboru i zakup bezemisyjnego taboru z napędem elektrycznym,
- wyznaczyć trasy dla ruchu ciężarowego,
- ograniczyć ruch samochodów ciężarowych do wyznaczonych ciągów ulicznych, dni tygodnia i godzin doby stosownie do strefy miasta,
- zwiększyć kontrolę stanu technicznego pojazdów pod względem emisji spalin i hałasu,
- minimalizować ogólną powierzchnię terenów przeznaczonych na trasy drogowe i kolejowe,
- oceniać zamierzenia inwestycyjne w transportie pod kątem ich skutków na środowisko przyrodnicze oraz stosowane środki ochrony biernej,
- działania obejmujące zmiany organizacji ruchu w obrębie dzielnicy lub miasta umożliwiające tworzenie stref ruchu uspokojonego na drogach o klasie niższej niż (Z) – zbiorcza.

**Cel 6: Integracja i usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu w skali obszaru metropolitalnego**

W ramach realizacji celu należy:

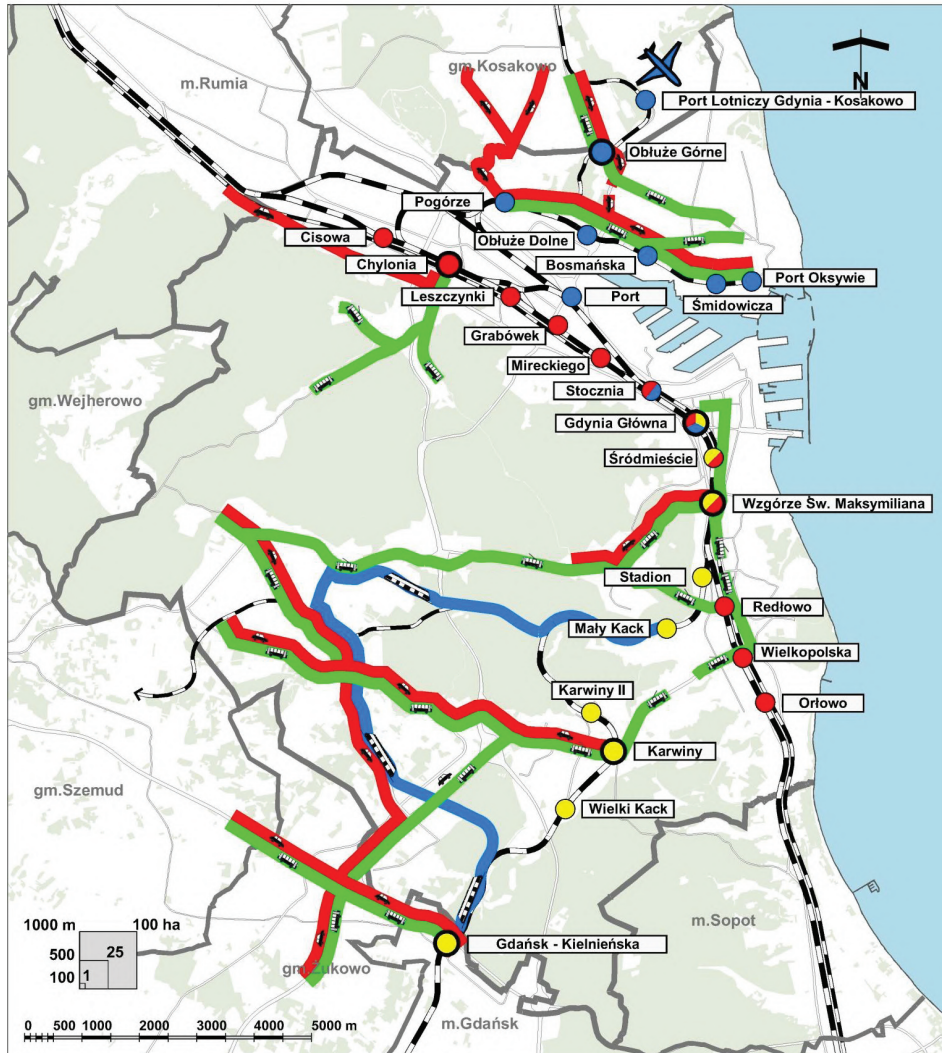
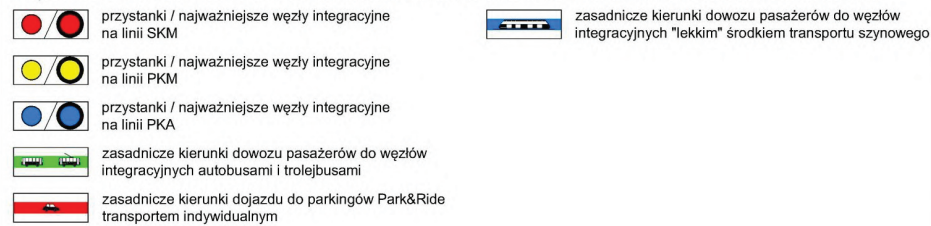
- wyznaczyć jednostkę planistyczną zajmującą się kompleksowo rozwojem systemu transportowego miasta i jego otoczenia jako procesem ciągłym, podlegającym bieżącej weryfikacji i dostosowywania do nowych warunków,
- wprowadzić kilkuletnie planowanie inwestycji drogowych jako warunek prawidłowego przygotowania inwestycji,
- wprowadzić większy zakres i różnorodność opłat transportowych w mieście, stosownie do strefy miasta.

**Cel 7: Wdrożenie strategii rozwoju elektromobilności**

W ramach realizacji celu należy:

- szczególnie uwzględnić plan optymalnego rozmieszczenia w przestrzeni całego miasta sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych, w tym na węzłach przesiadkowych i parkingach „Park&Ride”,
- planować rozwój Gdyni jako smart city; miasta wygodnego do życia i przemieszczania się, doskonale skomunikowanego, wdrażającego inteligentne systemy zarządzania przestrzenią miejską, zapewniające informacje o dostępności różnych środków i form transportu, ułatwiających szybki dostęp do miejsc pracy, usług, rekreacji i wypoczynku,
- zapewnić wzrost wykorzystania zeroemisyjnych pojazdów transportu indywidualnego wśród mieszkańców Gdyni w oparciu o rozwój elementów infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, usługi typu MaaS (system informacji i promocji, dostępności pojazdów i punktów ładowania, rezerwacji i płatności za usługi),
- umożliwić rozwój nowych usług transportowych opartych na flocie pojazdów elektrycznych, w tym systemu e-car sharing, e-scooter sharing, e-bike sharing, e-cargo bike sharing,
- kontynuować rozwój niskoemisyjnego transportu towarów spełniającego oczekiwania przedsiębiorców w Gdyni i cele strategiczne miasta,
- realizować ochronę zdrowia mieszkańców poprzez zapewnienie wysokiej jakości powietrza dzięki wykorzystaniu innowacyjnych technologii związanych z zeroemisyjnym transportem, w tym opartym o ogniwa paliwowe zasilane wodorem (H<sub>2</sub>),
- konsekwentnie dążyć do wzrostu wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych (OZE) w sieciach energetycznych zasilających pojazdy elektryczne, w tym trakcji trolejbusowej oraz stacji ładowania pojazdów elektrycznych na terenie miasta Gdyni,
- wdrażać systemy efektywnego wykorzystania floty pojazdów służbowych prowadzące do zoptymalizowania posiadanej liczby pojazdów w stosunku do faktycznych potrzeb pracowników wraz z wprowadzaniem pojazdów elektrycznych do floty pojazdów służbowych oraz pojazdów realizujących statutowe zadania miasta, w tym usługi komunalne,
- stworzyć warunki dla zwiększenia liczby samochodów elektrycznych zarejestrowanych i wykorzystywanych przez firmy działające w mieście i osoby prywatne, w miejsce pojazdów z silnikami spalinowymi,
- aktywnie wykorzystywać regulacje oraz siłę nabywczą miasta do wsparcia rozwoju elektromobilności w sektorze prywatnym funkcjonującym na obszarze miasta, poprzez m.in. ograniczanie dostępu pojazdom niespełniającym norm emisyjnych do określonych obszarów miasta, politykę parkingową, proekologiczny system zamówień publicznych, umowy i porozumienia z sektorem prywatnym w związku z nowymi inwestycjami.

Zakłada się spełnienie wymagań ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych dotyczących projektowania i budowy budynków użyteczności publicznej oraz budynków mieszkalnych wielorodzinnych oraz związanych z nimi wewnętrznymi i zewnętrznymi stanowisk postojowych, zapewniając im moc przyłączeniową pozwalającą wyposażać te stanowiska w punkty ładowania pojazdów elektrycznych o mocy nie mniejszej niż 3,7 kW.

**WĘZŁY INTEGRACYJNE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO I METROPOLITALNEGO****1.3. Ogólne zasady wdrażania polityki transportowej**

Proces wdrażania polityki transportowej w Gdyni powinien odbywać się zgodnie z następującymi zasadami ogólnymi:

- Polityka transportowa i proponowane w niej środki realizacji powinny uwzględniać realne środki finansowe, a środki na rozwój systemu powinny być wydatkowane zgodnie z założeniem, że rozwój systemu transportu zbiorowego będzie wyprzedzał rozwój podstawowego układu ulic miasta.
- Polityka transportowa miasta powinna uwzględniać silne związki społeczne i gospodarcze, a tym samym transportowe w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot i z sąsiednimi gminami.
- Polityka transportowa miasta powinna być zróżnicowana w stosunku do obszarów miasta różniących się funkcją i rolą poszczególnych środków transportu, realizując w ten sposób koncepcję strefowania miasta. Odnosi się to głównie do problemów parkowania, opłat transportowych, ograniczeń dostępności dla niektórych rodzajów ruchu.
- Wdrażanie instrumentów polityki transportowej miasta może się odbywać skutecznie przy dostatecznej akceptacji społecznej osiągananej poprzez odpowiednie kampanie promocyjne i informacyjne oraz przy spójności działań w zakresie planowania rozwoju, projektowania, budowy, utrzymania i zarządzania systemem transportowym w Gdyni.

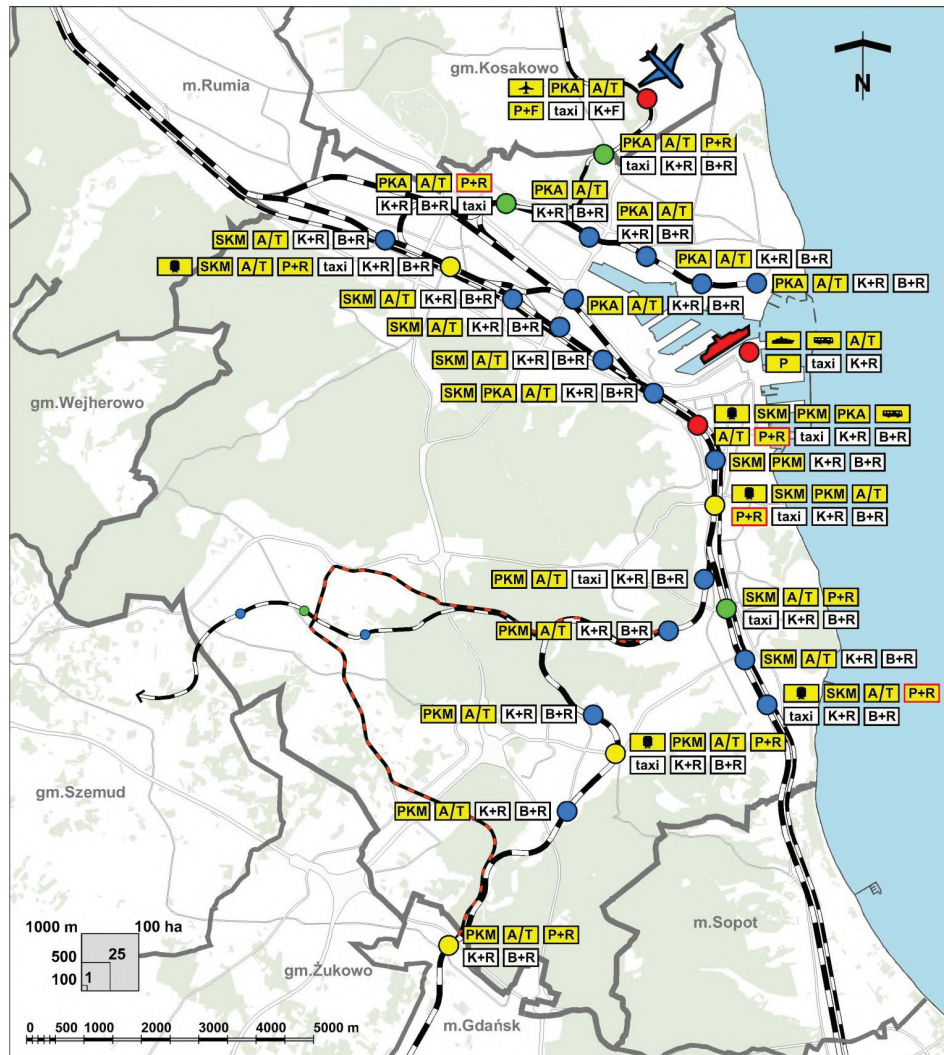
**2. ROZWÓJ ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI****2.1. Podstawowy układ drogowo-uliczny miasta**

Perspektywiczny, podstawowy układ drogowo-uliczny miasta tworzy:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa S6, docelowo S7) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) do węzła „Wielki Kack” klasy S 2/2-3 (w Gdyni po trasie ulicy Chwaszczyńskiej); docelowo S6 ma przebiegać z „Węzła Chwaszczyño” w kierunku „Węzła Gdańsk Południe” Obwodnicą Metropolitalną S 2/2-3,
- planowane przedłużenie Obwodnicy Trójmiasta (drogi krajowej S7) do węzła „Gdynia Północ” w klasie S2/2-3 (OPAT) oraz jej przedłużenie w kierunku portu - Droga Czerwona w kierunku zachodnim w klasach GP2/2-3,
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP 2/2; stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i portem morskim w Gdyni (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- Trasa Średnicowa (al. Zwycięstwa, ul. Śląska, ul. Morska) klasy G 2/2 lub G 2/3; ulica dla powiązań międzydzielnicowych, z uwagi na przylegającą zabudowę miejscowo nie spełnia wymagań klasy G,
- Trasa Średnicowa Bis klasy G2/2 (z rezerwą dla przekroju GP2/3) (Droga Różowa / Czerwona, ulica Janka Wiśniewskiego i jej planowane przedłużenie do OPAT),
- ul. Wielkopolska klasy G 2/2+1, G1/4 stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi, w powiązaniach międzydzielnicowych łączy Dąbrowę, Kack i część Orłowa z pozostałymi dzielnicami miasta,
- planowana Nowa Chwarznieńska klasy Z 2/2 (połączenie od węzła „Chwarzno” do gminy Szemud),
- ul. Władysława IV klasy Z 2/2+1, Z 1/4,
- planowane powiązanie ulic Morskiej i Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego klasy Z 2/2,
- planowane ul. Nowa Węglowa klasy Z 2/2 i Nowa Waszyngtona klasy Z 2/2,
- ul. Hutnicza klasy Z 1/2,
- planowana ulica klasy Z 1/2 stanowiąca najbardziej na zachód wysunięte powiązanie ul. Morskiej z ul. Hutniczą – połączenie wynikające z potrzeb obsługi transportowej Rumi,
- ul. Nowa Łużycka Z 1/2 wiąże układ lokalny przyległego obszaru z układem podstawowym,
- ul. Kielecka klasy Z 1/2+1 i ul. Małokacka-Stryjska klasy Z 1/2+1,
- ul. Sopocka klasy Z 1/2,
- ul. Chwarznieńska klasy Z 2/2, Z 1/2+1 lub Z 1/4,
- planowana ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego klasy Z 2/2 (trasa średnicowa obszaru Gdyni-Zachód).

**PROGRAM WĘZŁÓW INTEGRACYJNYCH / PRZESIADKOWYCH TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO**

	węzeł integracyjny krajowy / węzeł integracyjny metropolitalny		przystanki Szybkiej Kolei Miejskiej / Pomorskiej Kolei Metropolitalnej / Północnej Kolei Aglomeracyjnej
	węzeł integracyjny o znaczeniu lokalnym / węzeł przesiadkowy		przystanki komunikacji miejskiej / postój taksówek
	perspektywiczne trasy "lekkiego" środka transportu szynowego z ważniejszymi przystankami		parking krótkoterminowy Kiss&Ride (Kiss&Fly) / parking rowerowy Bike&Ride
	alternatywna linia "lekkiego" środka transportu szynowego		parking w systemie Park&Ride (Park&Fly) / Park&Ride przy zespole usługowym w sąsiedztwie
	połączenia kolejowe dalekobieżne lub regionalne / połączenia autobusowe dalekobieżne lub regionalne		port lotniczy / terminal promowy

**2.2. Rozwój transportu zbiorowego i węzły integracyjne**

Rozwój zbiorowego transportu pasażerskiego obejmuje:

- wprowadzenie nowych linii autobusowych i trolejbusowych na terenach rozwojowych miasta,
- wydzielanie, a w nowej infrastrukturze budowę wydzielonych pasów dla autobusów,
- usprawnianie systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiającego nadawanie priorytetu dla autobusów i trolejbusów oraz dynamicznej informacji pasażerskiej na przystankach,
- modernizację istniejących linii kolejowych do obsługi przyległych obszarów miasta i powiązań z portami lotniczymi,
- budowę węzłów integracyjnych przy przystankach kolejowych oraz zajezdni,
- uruchomienie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo (lotnisko Gdynia-Kosakowo),
- integrację transportu zbiorowego (wspólna organizacja transportu, powiązanie rozkładów jazdy).

Rozwój obsługi pasażerskiej transportem szynowym na obszarze Gdyni odbywać się będzie poprzez:

- kolej dalekobieżną (powiązania krajowe i międzynarodowe),
- kolej regionalną (powiązania regionalne m. in. z Lęborkiem i Kościerzyną),
- kolej metropolitalną (powiązania wewnątrz obszaru metropolitalnego).

W ramach powiązań wewnętrznych obszaru metropolitalnego niezbędne są następujące działania:

- rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej (SKM) poprzez modernizację infrastruktury liniowej i przystankowej oraz taboru,
- dalszy rozwój Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, w tym budowa nowych przystanków: „Wielki Kack”, „Karwiny II” i „Mały Kack”; planowana jest elektryfikacja linii nr 201 oraz dobudowa trzeciego toru pomiędzy Gdańskiem Osową i Gdynią Główną,
- uruchomienie Północnej Kolei Aglomeracyjnej w tym: modernizacja linii kolejowej do północnych dzielnic z przystankami: „Stocznia”, „Port”, „Pogórze”, „Obłuże Górne”, „Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo”, z dalszą kontynuacją w kierunku północnym,
- budowa odcinka linii kolejowej od linii nr 201 do Chwarzna-Wiczlina z możliwością poprowadzenia tam lekkiego taboru szynowego (np. tramwaju dwusystemowego); realizacja tego projektu jest uzależniona od przyszłej funkcji tej linii kolejowej i zasad współdziałania administracji kolejowej z władzami gminy.

Do planowanych inwestycji kolejowych związanych z obsługą pasażerską należą także:

- budowa stacji Gdynia Główna Postojowa,
- budowa 4-go toru Gdynia Główna - Rumia,
- rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej SKM w kierunku Wejherowa,
- opcjonalnie - budowa stacji SKM Gdynia Śródmieście.

Wyżej wymieniony transport zbiorowy oraz układ uliczny powinny podlegać wielokierunkowej integracji. W tym celu w układzie transportowym miasta powinny funkcjonować węzły integracyjne i przesiadkowe:

**• węzły o znaczeniu krajowym**

- Gdynia Główna – dworzec kolejowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanek SKM, PKM, PKA, dworzec autobusowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo – terminal obsługujący ruch general aviation, przystanek PKA, połączenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi Park&Fly, Kiss&Fly;
- Terminal Promowy w Porcie Morskim Gdynia (połączenia promowe międzynarodowe), połączenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parking ogólnodostępny, Kiss&Ride;

**węzły o znaczeniu metropolitalnym**

- Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek SKM, PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Chylonia – przystanek kolejowy (połączenia dalekobieżne i regionalne), przystanek SKM, (wariantowo PKA), przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
- Gdynia Karwiny – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride;

**węzły integracyjne o znaczeniu lokalnym i węzły przesiadkowe**

- Gdynia Orłowo – przystanek kolejowy (połączenia regionalne), przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Wielkopolska (opcjonalnie) – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Redłowo – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
- Gdynia Śródmieście (opcjonalnie) – przystanek SKM, PKM, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Stocznia – przystanek SKM, PKA, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Grabówek, Gdynia Leszczyńki i Gdynia Mireckiego (opcjonalnie) – przystanki SKM (wariantowo PKA), przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Cisowa – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Wielki Kack i Gdynia Karwiny II (opcjonalnie) – przystanki PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Stadion – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Mały Kack – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Port – przystanek PKA, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Pogórze – przystanek PKA, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany ze znaczącymi usługami w sąsiedztwie,
- Gdynia Obłuże Górne – przystanek PKA, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
- opcjonalnie: Gdynia Obłuże Dolne, Gdynia Bosmańska, Gdynia Śmidowicza, Gdynia Port Oksywie – przystanki PKA, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride.

Skonkretyzowanie zamierzeń co do rezerw terenowych muszą poprzedzić kompleksowe, bazujące na aktualnej sytuacji, analizy studialno - projektowe.

**2.3. Rozwój transportu rowerowego**

Ruch rowerowy wymieniony jest w licznych dokumentach krajowych i międzynarodowych jako istotny element modelu zrównoważonego transportu. Podkreślane są przy tym nie tylko walory komunikacyjne i ekologiczne, ale również zdrowotne. System transportu rowerowego w Gdyni powinien stwarzać możliwość szybkiego, sprawnego i bezpiecznego przejazdu rowerem przez całe miasto pomiędzy źródłami i celami podróży. System ten powinien pełnić funkcję przede wszystkim transportową, ale i rekreacyjno-sportową. Głównym celem rozwoju systemu jest osiągnięcie min. 10% udziału ruchu

rowerowego we wszystkich podróżach ogółem. System powinien się rozwijać w oparciu o poniższe zasady:

- **spójności** – system rowerowy powinien tworzyć spójną całość, łącząc wszystkie źródła i cele podróży rowerowych oraz zapewnić powiązanie miejskich dróg rowerowych z trasami poza obszarem miasta,
- **bezpośredniości** – system rowerowy powinien oferować użytkownikom bezpośrednie połączenia, stwarzając możliwość łatwego i w miarę możliwości szybkiego poruszania się po mieście, konkurencyjnego w stosunku do samochodu,
- **wygody** – system rowerowy powinien być wykonywany z zachowaniem wysokich standardów projektowania i wykonywania w oparciu o standardy jednolite dla całego obszaru metropolitalnego,
- **bezpieczeństwa ruchu** – system rowerowy powinien być projektowany przy założeniu minimalizowania liczby punktów kolizji z ruchem samochodowym oraz pieszym, eliminacji przepietania torów ruchu oraz dobrego kontaktu wzrokowego,
- **atrakcyjności** – system rowerowy powinien być czytelny dla użytkownika, dobrze powiązany z funkcjami miasta i odpowiadający potrzebom użytkowników.

Dla istotnego zwiększenia liczby podróży odbywanych z wykorzystaniem roweru obecny system tras rowerowych powinien być rozwijany poprzez:

- **tworzenie dróg dla rowerów w obrębie pasa drogowego**, odizolowanych od jezdni i w miarę możliwości od ciągów pieszych wzdłuż dróg głównych i o wyższej klasie, ale również wzdłuż ulic zbiorczych w sytuacjach uzasadnionych dużym natężeniem ruchu,
- **tworzenie pasów dla ruchu rowerów** wraz z innymi technicznymi środkami poprawiającymi ruch rowerów (śluzы rowerowe, kontrapasы) na drogach klasy L oraz Z – w zależności od natężenia ruchu,
- **tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h** z wyposażeniem w techniczne środki uspokojenia ruchu na drogach poza głównym układem drogowym miasta,
- **budowę samodzielnych dróg rowerowych**, prowadzonych w terenie niezależnie od układu drogowego, głównie z myślą o potrzebach turystycznych i rekreacyjnych,
- **budowę parkingów rowerowych** – zbiorczych w miejscach węzłów integracyjnych oraz głównych celów ruchu, a także rozproszonych parkingów indywidualnych.

Rozwojowi systemu transportu rowerowego towarzyszyć powinny:

- ciągłe, coroczne kampanie promujące rower jako ekologicznego środka transportu, jednocześnie zachęcające do rezygnacji z podróży samochodowych,
- rozwijanie systemu roweru publicznego na terenie całego miasta w oparciu o główne źródła i cele podróży, spójnego z systemem działającym w obrębie obszaru metropolitalnego (MEVO),
- dalsze zapewnianie możliwości przewozu rowerów w środkach transportu publicznego i inne metody integracji transportu rowerowego i zbiorowego.

**2.4. Udogodnienia dla ruchu pieszego**

Zapewnienie bezpieczeństwa pieszych jak i udogodnienia dla ruchu pieszego mają szczególne znaczenie dla jakości życia w mieście. Do głównych utrudnień w ruchu pieszym należy zaliczyć: niewłaściwą jakość nawierzchni i niedostateczną do natężeń ruchu szerokość chodników, występowanie przeszkód na chodnikach, w tym nieprawidłowo zaparkowanych samochodów, liczne, kolizyjne przecinanie tras ruchu kołowego, konieczność przekraczania jezdni na dwóch poziomach (przejścia podziemne, kładki), wydłużanie tras (zwłaszcza w obrębie skrzyżowań), gradzenie obszarów miejskich, co pogarsza konkurencyjność poruszania się pieszo, zniechęca do tej formy transportu.

Należy dążyć do utrzymania i zwiększenia udziału podróży pieszych, w szczególności poprzez:

- uwzględnianie potrzeb pieszych w projektach i zagospodarowywaniu obszarów, stosowanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi ruchu pieszego na terenie całego miasta, w tym zmniejszanie liczby punktów kolizji z ruchem kołowym i podnoszenie atrakcyjności ciągów pieszych,
- kształtowanie przestrzeni publicznych na obszarze funkcjonalnego śródmieścia z priorytetem ruchu pieszego, w tym tworzenie na wybranych obszarach stref ruchu pieszego wolnych od samochodów,
- kształtowanie przyjaznych dla pieszych węzłów przesiadkowych i przystanków komunikacji miejskiej,
- uwzględnianie problemów przemieszczania się osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.



## 2.5. Wskaźniki parkingowe

L.p.	Rodzaj / funkcja obiektu	Wskaźniki parkingowe dla samochodów				Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów
		Strefa I – historyczne śródmieście Gdyni i obiekty objęte ochroną konserwatorską położone w strefie II	Strefa II – tereny rozwoju śródmieścia oraz obszary obsługiwane komunikacją zbiorową o dużym potencjale przewozowym	Strefa III – pozostałe obszary dobrze obsługiwane komunikacją zbiorową	Strefa IV – obszary słabo obsługiwane komunikacją zbiorową	
1.	Budynki mieszkalne wielorodzinne <sup>118</sup>	0-1 mp / 1 mieszkanie	0-1 mp / 1 mieszkanie	0-1,2 mp / 1 mieszkanie	0-1,2 mp / 1 mieszkanie	Zapewnić możliwość przechowywania rowerów w budynkach: - min. 1 mp / 1 mieszkanie oraz ogólnodostępne postoje czasowe: - min. 0,3 mp / 1 mieszkanie
2.	Budynki mieszkalne jednorodzinne <sup>119</sup>	1 mp / 1 mieszkanie	1-2 mp / 1 mieszkanie	1-2 mp / 1 mieszkanie	min. 1 mp / 1 mieszkanie	nie ustala się
3.	Hotele, pensjonaty, obiekty zamieszkania zbiorowego	0-2 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	1-2 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	1-4 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 2 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 1 mp / 200 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
4.	Centra handlowo-usługowe i obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m <sup>2</sup>	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować:				
		0-3 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	1-3 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	2-4 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 3 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 1 mp / 200 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
5.	Usługi <sup>120</sup> , gastronomia, rzemiosło, handel o powierzchni sprzedaży do 2000 m <sup>2</sup>	0-2 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	0-2 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	1-4 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 1 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 1 mp / 200 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
6.	Biura i urzędy	0-2 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	0-2 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	1-4 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 1 mp / 100 m <sup>2</sup> pow. użytkowej	min. 1 mp / 200 m <sup>2</sup> pow. użytkowej
7.	Zakłady produkcyjne, magazyny, składy	0-2 mp / 10 zatrudnionych (najliczniejsza zmiana)	0-2 mp / 10 zatrudnionych	1-4 mp / 10 zatrudnionych	min. 1 mp / 10 zatrudnionych	min. 1 mp / 10 zatrudnionych
8.	Przedszkola, szkoły podstawowe i średnie <sup>121</sup>	nie ustala się	0-2 mp / 1 oddział przedszkolny, min. 3 mp max. 1 mp / 1 salę lekcyjną, min. 3 mp	min. 1 mp / 1 oddział przedszkolny, min. 3 mp min. 1 mp / 1 salę lekcyjną, min. 3 mp	min. 1 mp / 1 oddział przedszkolny, min. 3 mp min. 1 mp / 1 salę lekcyjną, min. 3 mp	min. 10 mp / 1 salę lekcyjną (tylko dla szkół podstawowych i średnich)
9.	Szkoły wyższe i pomaturalne (ponad 300 miejsc dydaktycznych)	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, studentów oraz planowanych funkcji. Wyjściowo należy przyjmować:				
		nie ustala się	max. 10 mp / 100 miejsc dydaktycznych	max. 20 mp / 100 miejsc dydaktycznych	min. 10 mp / 100 miejsc dydaktycznych	min. 30 mp / 100 miejsc dydaktycznych
10.	Szpitala, przychodnie zdrowia (ponad 10 łóżek lub ponad 10 gabinetów lekarskich)	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, liczby miejsc stałego pobytu, liczby gabinetów poradni, liczby karetek. Wyjściowo należy przyjmować:				
		nie ustala się	max. 50 / 100 łóżek lub wg wskaźników podanych w poz. 5	max. 80 / 100 łóżek lub wg wskaźników podanych w poz. 5	min. 50 / 100 łóżek lub wg wskaźników podanych w poz. 5	min. 10 mp / 100 łóżek lub wg wskaźników podanych w poz. 5
11.	Kina, teatry, kościoły, sale widowiskowe, stadiony, duże obiekty sportowe (ponad 300 miejsc na widowni)	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować:				
		nie ustala się	max. 20 mp / 100 miejsc siedzących	10-20 mp / 100 miejsc siedzących	min. 20 mp / 100 miejsc siedzących	min. 5 mp / 100 miejsc siedzących

## Uwagi:

- W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego należy uszczegółwić wymagania parkingowe - w ramach zakresów podanych w powyższej tabeli. Dopuszcza się odstępstwa od ww. wskaźników parkingowych w sytuacjach i na warunkach określonych w Studium w rozdz. XIII Kierunki i wskaźniki dotyczące zagospodarowania i użytkowania terenów..., ust. 7 pkt 6, a także w przypadkach uzasadnionych lokalnymi uwarunkowaniami – wynikającymi z sytuacji parkingowej w sąsiedztwie planowanych inwestycji.
- Wymagana liczba miejsc postojowych (mp) to liczba obliczona według podanych powyżej wskaźników parkingowych i zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej. W przypadku wskaźników podających wartości minimalne – zaokrąglona w górę, a w przypadku wskaźników podających wartości maksymalne – zaokrąglona w dół.
- W obrębie wyznaczonych miejsc postojowych należy zapewnić stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych w liczbie nie mniejszej niż:
  - 1 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 3 do 15,
  - 2 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 16 do 40,
  - 3 mp, jeżeli liczba stanowisk wynosi 41 do 100,
  - 4%, jeżeli ogólna liczba wynosi więcej niż 100.
- Dla obiektów niewymienionych w tabeli wskaźniki parkingowe należy określać przez analogię.

<sup>118</sup> W zespołach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej powstałych do lat 90., posiadających znaczny deficyt miejsc postojowych, dopuszcza się podniesienie wymagań parkingowych dla zabudowy nowoprojektowanej – w dostosowaniu do lokalnych uwarunkowań.






<sup>119</sup> W przypadku, gdy w budynku mieszkalnym jednorodzinym wydzielono lokal użytkowy, należy dodatkowo uwzględnić zapotrzebowanie wynikające z powierzchni lokalu użytkowego, wg wskaźników właściwych dla prowadzonej działalności.

<sup>120</sup> W tym obiekty usług sakralnych, szkolnictwa wyższego, zdrowia oraz obiekty kultury i sportu, których wielkość nie osiąga wartości podanych w poz. 9-11.

<sup>121</sup> W strefach II, III i IV co najmniej 3 miejsca postojowe powinny być urządzone jako miejsca łatwo dostępne - dla osób podwożących dzieci lub uczniów.



**STREFY ZRÓŻNICOWANYCH WYMAGAŃ W ZAKRESIE LICZBY MIEJSC PARKINGOWYCH**

-  strefa I - historyczne śródmieście Gdyni
-  strefa II - tereny rozwojowe śródmieścia oraz obszary obsługiwane komunikacją zbiorową o dużym potencjale przewozowym
-  strefa III - pozostałe obszary dobrze obsługiwane komunikacją zbiorową
-  strefa IV - obszary słabo obsługiwane komunikacją zbiorową
-  tereny leśne w granicach Gdyni

