

## VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

### 1. GDYŃSKI WĘZEŁ TRANSPORTOWY

#### 1.1. Układ powiązań zewnętrznych

Infrastruktura transportowa Gdyni pełni ważną funkcję powiązań i integracji transportu lądowego i morskiego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Do ważniejszych elementów tej infrastruktury na obszarze Gdyni należą:

- droga krajowa nr 6 (E28) Goleniów-Koszalin-Słupsk-Gdańsk przechodząca na obszarze Gdyni Obwodnicą Trójmiasta i ul. Morską (od obwodnicy do granicy miasta z Rumią),
- droga krajowa nr 20 Stargard Szczeciński-Szczecinek-Kościerzyna-Gdynia przechodząca ul. Chwaszczyńską,
- ciąg linii kolejowych E65 (linie kolejowe o znaczeniu państwowym nr 009 Warszawa-Gdańsk i nr 202 odcinek Gdańsk-Gdynia) objętych umowami AGC i AGTC,
- linia kolejowa nr 202 Gdańsk-Stargard Szczeciński,
- Port Handlowy Gdynia jako port morski o znaczeniu podstawowym z licznymi terminalami przeładunkowymi (m.in. dwoma kontenerowymi, masowym, zbożowym, drobnicowym) i terminalem dla obsługi linii promowej Gdynia-Karlskrona,

Transportową infrastrukturę techniczną o znaczeniu regionalnym tworzą:

- droga wojewódzka nr 468 Gdynia-Gdańsk łącząca Gdynię z drogą krajową nr 1 (E75) (Gdańsk-Lódź-Cieszyn) i drogą krajową nr 7 (E77) Gdańsk-Warszawa-Chyżne w Gdańsku, przechodząca na obszarze Gdyni ciągiem ulic: al. Zwycięstwa, ul. Śląska i ul. Morska; droga ta łączy Gdynię z nadmorską strefą rekreacyjną,
- droga wojewódzka nr 474 (ul. Chwaszczyńska, ul. Wielkopolska) łącząca Gdynię z drogą krajową nr 20 prowadzącą do gmin i powiatów Pojezierza Kaszubskiego i położonych w zachodniej części województwa,
- linia kolejowa nr 201 Gdynia Port-Nowa Wieś Wielka.

Z punktem węzłowym przy dworcu Gdynia Główna powiązane są linie autobusowe zamiejskie w relacjach krajowych i międzynarodowych. Lotnicze krajowe i międzynarodowe powiązania Gdyni odbywają się poprzez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy. W Porcie Lotniczym Gdynia-Kosakowo w trakcie budowy jest terminal dla obsługi ruchu lotniczego cywilnego.

#### 1.2. Układ uliczny miasta

Podstawowy układ drogowo-uliczny miasta tworzą ulice:

- Obwodnica Trójmiasta S 2/2 - droga ekspresowa o dwóch jezdniach dwupasmowych prowadząca ruch tranzytowy przez aglomerację Trójmiasta i ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracji,
- Trasa Główna składająca się z ulic: Morskiej G 2/2, Śląskiej G 2/2, fragmentów Piłsudskiego i Władysława IV G 2/2 i al. Zwycięstwa G 2/2; trasa prowadzi głównie ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracji i ruch pomiędzy dzielnicami Gdyni,
- ciąg ulic: Wielkopolskiej G 2/2, G 1/4 i Chwaszczyńskiej G 2/2, G 1/2; trasa obciążona jest ruchem międzydzielnicowym i wylotowym w kierunku Obwodnicy i Chwaszczyzna,
- ciąg ulic: Władysława IV Z 2/3, Z 1/3, Jana z Kolna Z 1/3, Z 1/2; Wiśniewskiego G 2/2, G 1/4, część estakady Trasy Kwiatkowskiego i ul. Kwiatkowskiego GP 2/2, Z 1/2; ciąg stanowi powiązanie z terenami portowo-przemysłowymi i dzielnicami mieszkaniowymi Pogórze-Obłuże-Oksywie,
- Trasa Kwiatkowskiego GP 2/2 (od węzła z Obwodnicą Trójmiasta do końca estakady); stanowi połączenie z terenami portowymi (Terminale Kontenerowe i Promowy w Porcie Handlowym Gdynia) i dzielnicami mieszkaniowymi Pogórze-Obłuże-Oksywie.



- ulice zbiorcze: Kwiatkowskiego (od końca estakady do ul. Plk. Dąbka), Sopocka, Wiczlińska, Chwarznieńska, Stryjska, Małokacka, Kielecka, Legionów, Powstania Styczniowego, Świętojańska, Wendy, Polska, Kartuska, Chylońska, Hutnicza, Pucka, Unruga, Bosmańska, Śmidowicza, Dąbka, Dworcowa, Plac Kaszubski.

Ogółem sieć uliczna Gdyni ma długość 396,5<sup>20</sup> km, w tym drogi krajowe - 5,8 km, drogi wojewódzkie - 17,9 km, drogi powiatowe - 112,5 km, drogi gminne - 260,3 km.

### 1.3. Układ miejskiego transportu zbiorowego

Na obszarze Gdyni układ miejskiego transportu zbiorowego tworzą:

- PKP Szybka Kolej Miejska (jako spółka z o.o., utworzona na bazie majątku PKP S.A.),
- sieć linii ulicznego transportu zbiorowego (linie autobusowe i trolejbusowe organizowane przez ZKM w Gdyni).

SKM obejmuje na terenie Gdyni 11 km zelektryfikowanej, dwutorowej linii z 9 przystankami: Orłowo, Redłowo, Wzgórze Św. Maksymiliana, Główna, Stocznia, Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa. Zdolność przewozowa SKM jest wystarczająca dla obecnych potrzeb przewozowych, a stan torowisk jest dobry. Istnieje jednak konieczność kontynuowania procesu podnoszenia standardu usług poprzez modernizację stacji, przystanków i urządzeń sterowania oraz sukcesywnej wymiany taboru.

Sieć autobusowa obejmuje 80 linii o łącznej długości 202 km w granicach administracyjnych miasta oraz prawie 174 km poza nimi. Większość linii przechodzi przez Śródmieście. Sieć trolejbusowa obejmuje 15 linii o łącznej długości 40,3 km w granicach administracyjnych miasta i 3,7 km poza nimi. Łączy dzielnice południowe i południowo-zachodnie (Dąbrowa, Wielki i Mały Kack, Karwiny, Orłowo, Redłowo) z dzielnicami północnymi (Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie-Demptowo).

### 1.4. Układ miejskich tras rowerowych

Sieć dróg w Gdyni przeznaczonych do prowadzenia ruchu rowerowego wzdłuż lub w pobliżu dróg publicznych liczy 45,85 km<sup>21</sup>. W większości są to drogi dla pieszych i rowerów (powierzchnia wspólna lub wydzielona). Ponadto 25 km tj. około 6% ulic znajduje się w strefach ruchu uspokojonego (<30 km/h) co ułatwia rowerzystom korzystanie z tych ulic. Istniejący układ tras wykazuje brak spójności i bezpośredniości połączeń, co negatywnie wpływa zarówno na wybór roweru jako środka transportu, jak i bezpieczeństwo ruchu drogowego.

## 2. PRZESŁANKI ROZWOJU I KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

### 2.1. Zmiany w zachowaniach transportowych ludności

W Gdyni według stanu w dniu 31.03.2013<sup>22</sup> r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście wynosiła 174 852 pojazdy, co oznacza, że na 1000 mieszkańców przypadało 565 samochodów osobowych (w 2010 r. wskaźnik ten wyniósł w woj. pomorskim i w Polsce 451). Ponadto w ewidencji pojazdów figurowało 21 918 samochodów ciężarowych, 524 autobusów, 101 trolejbusów, 6 017 motorowerów i 5 531 motocykli. Udział samochodów osobowych w ogólnej liczbie pojazdów wynosił 80,5%, a udział samochodów ciężarowych 12,5%. Od wielu lat utrzymuje się podobne, wysokie tempo przyrostu liczby samochodów osobowych (w Gdyni w 2007 r. - 497 na 1000 mieszkańców, w woj. pomorskim w 2006 r. - 354 a w Polsce 351).

Porównując zmiany zachowań transportowych w latach 1991-2010 w zakresie przewozów pasażerskich należy stwierdzić, że nadal utrzymuje się tendencja zmniejszania się udziału przewozów transportem zbiorowym na rzecz transportu samochodem osobowym, tempo tych zmian jest znacznie mniejsze w porównaniu z latami dziewięćdziesiątymi. Obecnie łączny udział transportu zbiorowego w realizacji podróży miejskich wynosi 50,4%, natomiast samochodów osobowych 48,7%. Przewozy linią Szybkiej Kolei Miejskiej po wzroście w 2008 r. do 7,2% zmalały do 6,3% w 2010 r.<sup>23</sup>

<sup>20</sup> Zarząd Dróg i Zieleni, 2012 r.

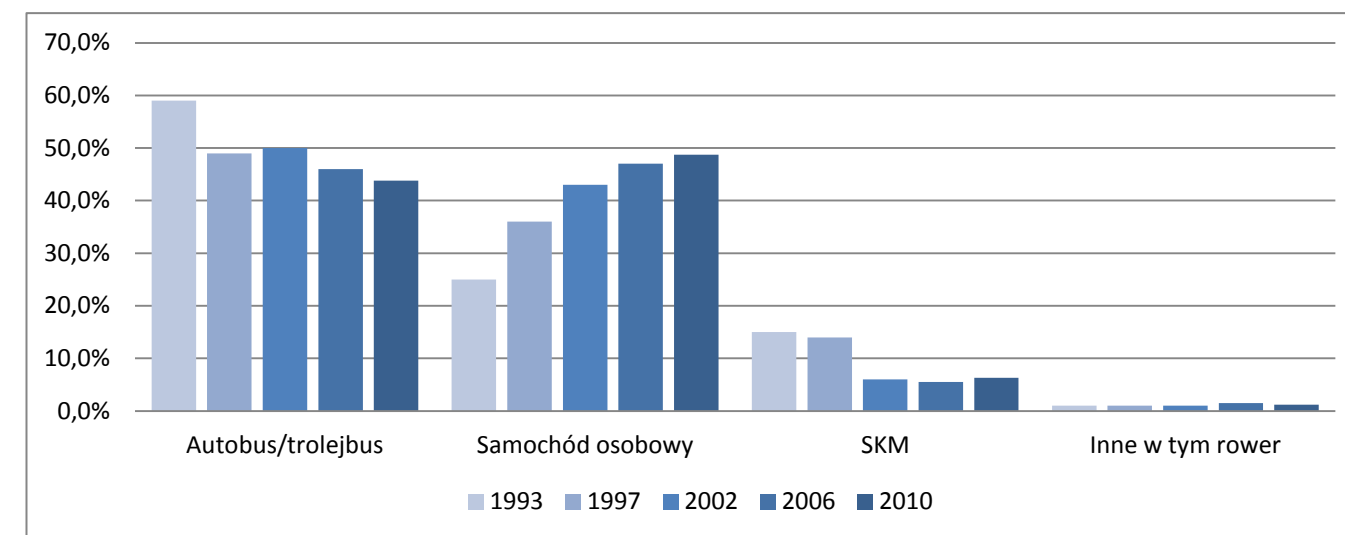
<sup>21</sup> Zarząd Dróg i Zieleni, 2013 r.

<sup>22</sup> Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, wg Referatu Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów.

<sup>23</sup> Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2010 r., Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, 2010 r.

Poza tym badania wskazują, że:

- w dojazdach do pracy Gdynia jest celem dla 66% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 18,7% i 6,3% mieszkańców,
- w dojazdach do miejsc edukacji Gdynia jest celem dla 58,9% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 31,3% i 7,5% mieszkańców,
- następują wyraźne zmiany w motywacjach podróży, a także ustabilizowała się średnia liczba podróży,
- najważniejszymi przyczynami wyboru samochodu osobowego w podróżach miejskich są: większa wygoda, krótszy czas podróży i brak konieczności oczekiwania na przystanku,
- najważniejszymi przyczynami wyboru komunikacji miejskiej w podróżach w mieście są: korzystanie z samochodu przez inną osobę, trudności z parkowaniem w miejscu docelowym i niski koszt podróży komunikacją zbiorową,



Rys. 1 Udział środków transportu w podróżach w Gdyni w latach 1993-2010 (Źródło: Politechnika Gdańska, ZKM w Gdyni)

### 2.2. Uwarunkowania rozwoju wynikające ze sfery transportu

Obecny stan infrastruktury transportowej Gdyni i nadal wzrastający popyt na podróżowanie samochodem osobowym powoduje liczne problemy i zagrożenia w prawidłowym funkcjonowaniu systemu transportowego. Większość skrzyżowań podstawowego układu ulicznego miasta, zwłaszcza na ciągu głównym, funkcjonuje w szczytach ruchu na granicy przepustowości lub przepustowość jest okresowo przekraczana. Wzrost poziomu motoryzacji jest podstawowym czynnikiem zmniejszającym udział transportu zbiorowego w przewozach. Na tym tle pojawiają się wyraźne progi rozwojowe obszarów leżących poza trzonem głównym, wynikające z braku możliwości obsługi tych obszarów, na co najmniej obecnym poziomie. Newralgiczny wpływ na jakość powiązań komunikacyjnych z nowymi terenami rozwojowymi, będzie miał rozwój sieci ulicznej i transportu publicznego na obszarze tzw. Gdyni-Zachód oraz udział nowych form transportu szynowego w obsłudze przewozów pasażerskich.

Biorąc pod uwagę potrzebę utrzymania sprawnych powiązań transportowych Wielkiego Kacka, Dąbrowy, Chwarzna-Wiczlina, Pogórza, Obłuża i Oksywi ze Śródmieściem, przy obecnym układzie drogowym możliwy jest przyrost liczby mieszkańców w tych obszarach łącznie o kilka tysięcy, natomiast przy jego przebudowie, względnie budowie nowych ciągów ulicznych oraz połączeń szynowych (w tym ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (Średnicowa) - ul. Chwarznieńska oraz Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w relacjach Wzg. Św. Maksymiliana - Stadion - Karwiny - Wlk. Kack - Kielnieńska - Osowa - Port Lotniczy Gdańsk oraz Gdynia Główna - Stocznia - Port - Pogórze - Obłuże Górne - Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo) możliwy jest dalszy wzrost liczby mieszkańców w tych obszarach o około 25 - 30 tysięcy więcej po zrealizowaniu połączeń PKM.



### 2.3. Analiza SWOT systemu transportowego Gdyni

#### Mocne strony

- Rozwój sieci ulicznej prowadzony w sposób konsekwentny i dające istotne, pozytywne efekty transportowe.
- Transport publiczny organizowany w sposób nowoczesny i podnoszący jego konkurencyjność w stosunku do samochodu osobowego.
- Dobrze rozwinięta istniejąca sieć kolejowa oraz wysoka zdolność przewozowa SKM.
- Aktywny udział miasta w programach i projektach europejskich i bałtyckich promujących zrównoważony rozwój transportu.
- Wprowadzenie strefy płatnego parkowania w śródmieściu miasta.
- Utworzenie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej i wspólne działania w kierunku integracji transportu.
- Rozpoczęcie budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.
- Budowa inteligentnego systemu sterowania ruchem w aglomeracji trójmiejskiej – Tristar.

#### Szanse

- Rozwój integracji transportu w obszarze metropolitalnym.
- Wprowadzenie polityki transportowej zmniejszającej z jednej strony atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum, strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego), a z drugiej strony sprzyjającej rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu) i rowerowego.
- Wykorzystanie potencjalnie dużych środków finansowych z udziałem funduszy UE dla poprawy jakości transportu miejskiego, SKM i realizacji PKM na terenie miasta Gdyni.
- Dalsze zmiany organizacyjne i własnościowe SKM.
- Realizacja połączeń Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w relacjach Wzg. Św. Maksymiliana – Port Lotniczy Gdańsk oraz Gdynia Główna – Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo).

#### Słabe strony

- Duża wrażliwość transportu autobusowego i trolejbusowego na zatłoczenie układu ulicznego miasta.
- Niewykorzystane możliwości przewozowe SKM, niska jakość przewozów (zdekaptalizowany tabor, wymagające modernizacji przystanki, stacje i dworce).
- Zbyt mała integracja działań skutkujących wzrostem potrzeb transportowych i procesów inwestycyjnych dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej aglomeracji trójmiejskiej.
- Niespójna sieć dróg rowerowych zniechęcająca do korzystania z roweru jako środka transportu.
- Zbyt niska klasa obciążeń obiektu Estakady Kwiatkowskiego oraz niewłaściwa kategoria Estakady i Trasy Kwiatkowskiego (droga powiatowa, a powinna być krajowa).

#### Zagrożenia

- Brak wspólnych w skali aglomeracji działań na rzecz rozwoju transportu zbiorowego zdolnego do konkurowania z transportem samochodem osobowym.
- Zbyt wolne tempo planowanych przedsięwzięć integracyjnych i unowocześniania taboru transportu pasażerskiego.
- Niepełna realizacja zapisów i zobowiązań miasta w zakresie rozwoju zrównoważonego rozwoju, głównie prowadzenie nieracjonalnej z punktu widzenia transportu polityki zagospodarowania przestrzennego (zwiększanie pracy przewozowej układu przy tej samej liczbie mieszkańców).

### 2.4. Podsumowanie i wnioski

Zauważalne są istotne, dla organizacji transportu tendencje, często niekorzystne dla utrzymania akceptowanej sprawności transportu zbiorowego, układu ulicznego, bezpieczeństwa ruchu. Do tych zagrożeń zaliczyć należy:

- wzrastający poziom motoryzacji i udział samochodowego transportu indywidualnego,
- zwiększający się zasięg i czas zatłoczeń, wydłużanie się okresu natężeń szczytowych,
- zmniejszanie się roli SKM w systemie obsługi miasta,
- brak efektywnych działań integrujących transport miejski,
- spadek bezpieczeństwa ruchu,
- brak spójnego systemu parkingowego,
- brak spójnej sieci dróg rowerowych.

Analizy diagnostyczne wskazują, że najkorzystniejszymi dla rozwoju systemu transportowego Gdyni jest scenariusz, w którym **w pierwszej kolejności przewidziano duże uderzenie inwestycyjne na rozwój i promowanie:**

- transportu zbiorowego,
- usprawnień istniejącego układu ulicznego poprzez:
  - dokończenie rozpoczętych inwestycji drogowych,
  - wykonanie modernizacji ulic poprawiających bezpieczeństwo i warunki ruchu,
  - budowę nowoczesnego systemu sterowania ruchem z priorytetami dla transportu zbiorowego,
  - organizację systemu parkowania;
- ruchu rowerowego.

Efektom tych działań będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu na istniejącym układzie ulic oraz przyjęcie przyrostu podróży (wynikającego ze wzrostu ruchliwości mieszkańców) przez środki transportu zbiorowego i rowerowego. Ponadto celem tych działań będzie przekonanie młodego pokolenia (uczniowie, studenci) do korzystania z innych środków transportu niż samochód osobowy. W drugiej kolejności przewiduje się stopniowy wzrost inwestycji strukturalnych związanych z rozwojem podstawowego układu ulicznego. Wszystkie działania w zakresie rozwoju transportu podejmowane są zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu miejskiego, ujętymi w Planie Zrównoważonego Transportu Miejskiego, obejmującymi:

- Redukcję potrzeb transportowych m.in. poprzez:
  - wprowadzenie wyboru dostępności drzwi-drzwi,
  - efektywne zagospodarowanie (compact city), funkcje mieszane zorientowane na transport publiczny, pieszy i rowerowy.
- Zarządzanie transportem m. in. poprzez:
  - redukcję zatłoczeń,
  - nadawanie priorytetów transportowi zbiorowemu,
  - selektywne ograniczenia dla samochodowego transportu indywidualnego,
  - optymalizację prędkości jazdy,
  - zarządzanie parkingami.
- Rozwój czystych i przyjaznych systemów transportu m. in. poprzez:
  - działania promocyjne,
  - poprawę jakości środowiska miejskiego,
  - poprawę bezpieczeństwa ruchu.