

XVI. TRANSPORT

1. POLITYKA TRANSPORTOWA

1.1. Wybór strategii rozwoju systemu transportowego

Polityka transportowa miasta jest zbiorem pożądanych interwencji władz miasta obejmujących ustalenie 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 poprzez uczestnictwo w międzynarodowych programach. Pełna i konsekwentna realizacja takiej strategii jest zadaniem bardzo ambitnym i dotyczącym 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 wpływających na rozwój ekologicznych środków transportu (podróże piesze i rowerowe).

1.2. Cele i środki polityki transportowej

Głównym celem polityki transportowej w Gdyni powinna być konsekwentna realizacja strategii zrównoważonego rozwoju miasta 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:

- ograniczenie 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,
- rozwój sieci ścieżek i parkingów rowerowych,
- rozwój udogodnień dla ruchu pieszego.

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

W ramach realizacji celu należy:

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

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) z zastosowaniem urządzeń ITS i przestrzeni dedykowanej,
- zwiększyć kontrolę dostępności samochodów osobowych do strefy śródmiejskiej (łącznie z wprowadzaniem ograniczeń dostępności),
- wykorzystać atrakcyjne powiązania układowe dla obsługi transportem zbiorowym, przy prioritycie dla transportu zbiorowego (połączenie Gdyni-Zachód ze Śródmieściem poprzez ul. Chwarznieńską i Witomino),
- usprawnić funkcjonowanie Szybkiej Kolei Miejskiej w celu przywrócenia jej wysokiej rangi w systemie transportowym Gdyni i aglomeracji,
- zrealizować Pomorską Kolej Metropolitalną - szynowy środek transportu publicznego łączący porty lotnicze Gdańsk-Rębiechowo, Gdynia-Kosakowo oraz dzielnice tzw. „górnego tarasu” z centrami Gdańska i 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,
- wprowadzić nowoczesny system informacji dla pasażerów i 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 poprzez zastosowanie pasów skrętu w lewo, azyli dla pieszych, małych rond i sygnalizacji świetlanych,
- 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 dla zahamowania degradacji 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 przez obszary centralne, usprawnienia transportu autobusowego, korzystniejszego rozłożenia ruchu kołowego w 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,
- 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 transporcie 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.

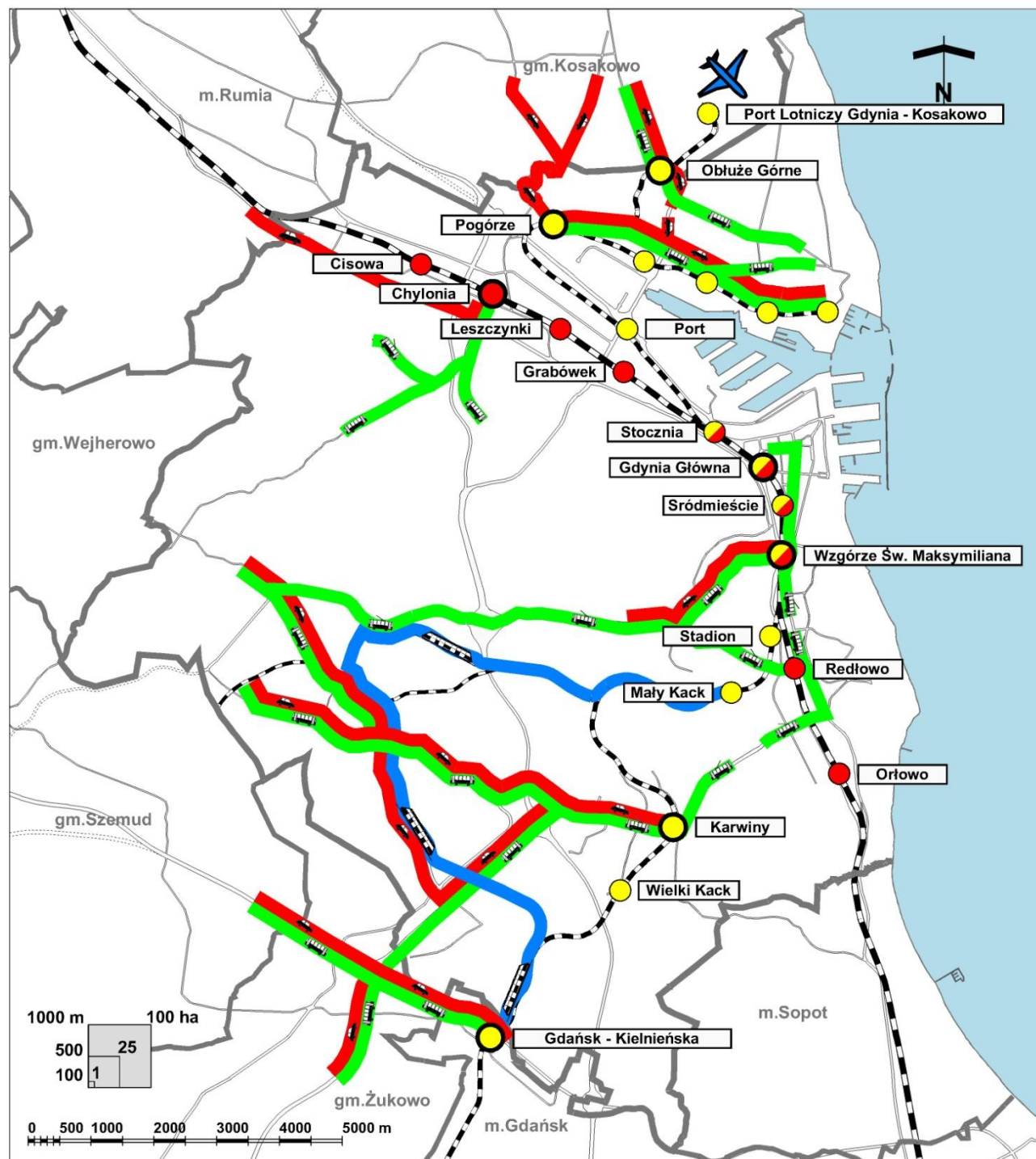
Cel 6: Integracja i usprawnienie systemu planowania i finansowania rozwoju transportu w skali obszaru metropolitalnego

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.

WĘZŁY INTEGRACYJNE PASAŻERSKIEGO TRANSPORTU MIEJSKIEGO I METROPOLITALNEGO

-  przystanki / najważniejsze węzły integracyjne na linii SKM
-  przystanki / najważniejsze węzły integracyjne na linii PKM
-  zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzłów integracyjnych autobusami i trolejbusami
-  zasadnicze kierunki dojazdu do parkingów Park&Ride transportem indywidualnym
-  zasadnicze kierunki dowozu pasażerów do węzłów integracyjnych "lekkim" środkiem transportu szynowego


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 Trójmiasta 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.

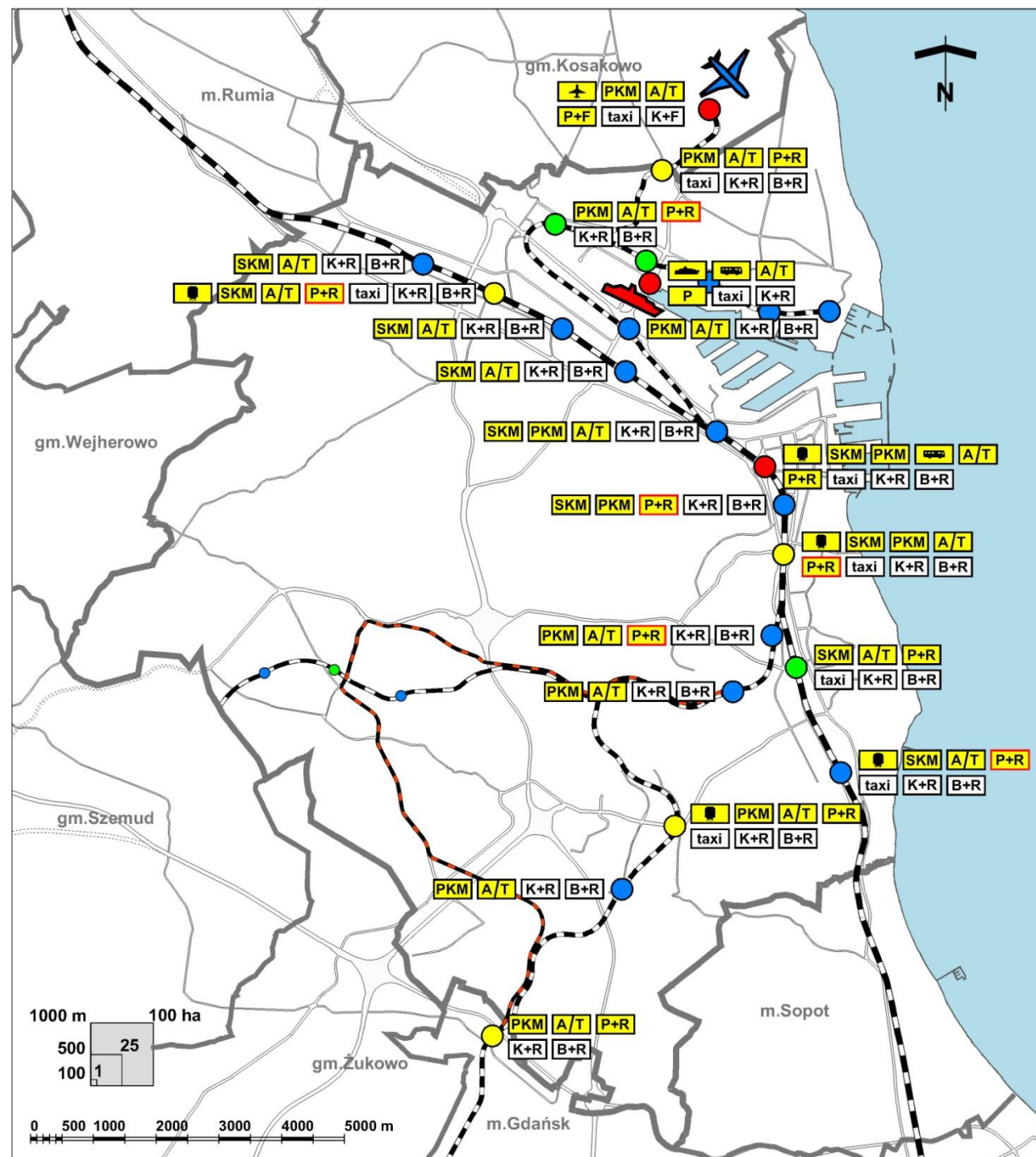
2. ROZWÓJ ELEMENTÓW SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI
2.1. Podstawowy układ uliczny miasta

Perspektywiczny, podstawowy układ uliczny miasta tworzy:

- Obwodnica Trójmiasta (droga krajowa nr S6) klasy S 2/2 lub S 2/3,
- planowana Trasa Kaszubska (droga krajowa S6) klasy S2/2-3 - od węzła „Wielki Kack” (ulica Chwaszczyńska), oraz Obwodnica Metropolitalna S7 łącząca się z Trasą Kaszubską poprzez „Węzeł Chwaszczyño”,
- Trasa Kwiatkowskiego klasy GP2/2; ulica stanowi powiązanie Obwodnicy Trójmiasta z trasami średnicowymi (ul. Morska, ul. Janka Wiśniewskiego) i Portem Handlowym Gdynia (terminale kontenerowe), a także łączy dzielnice Obłuże-Pogórze z innymi dzielnicami miasta,
- planowana Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) klasy GP2/2-3 (lub S2/2-3),
- Trasa Średnicowa (al. Zwycięstwa, ul. Śląska, ul. Morska) klasy G 2/2 lub G 2/3; ulica dla powiązań międzydzielnicowych, ale z uwagi na jej dotychczasowy charakter i przylegającą zabudowę musi pełnić miejscowo funkcje ulicy zbiorczej,
- 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,
- planowana ulica klasy Z 2/2 stanowiąca powiązanie ul. Morskiej i ul. Janka Wiśniewskiego w rejonie Dworca Głównego,
- 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 Rumii,
- 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		przystanek Szybkiej Kolei Miejskiej / przystanek Pomorskiej Kolei Metropolitalnej
	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,
- budowę wydzielonych pasów dla autobusów,
- budowę systemu zarządzania i sterowania ruchem ulicznym umożliwiającą nadawanie priorytetu dla autobusów i trolejbusów w ruchu ulicznych oraz bieżącą informację pasażerską na przystankach,
- modernizację istniejących linii kolejowych do obsługi przyległych obszarów miasta i powiązań z portami lotniczymi,
- budowę linii transportu szynowego do centralnego obszaru Chwarzna-Wiczlina,
- 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,
- uruchomienie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w tym: modernizację linii „kościerskiej” z budową dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk-Rębiechowo z nowymi przystankami: „Stadion”, „Karwiny”, „Wielki Kack” oraz modernizację linii kolejowej do realizowanego Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo z przystankami: „Stocznia”, „Port”, „Pogórze”, „Obłuże Górne”, „Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo”,
- budowa odcinka linii kolejowej od linii „kościerskiej” 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 Trójmiejskiego obszaru Metropolitalnego w kierunku Wejherowa,
- opcjonalnie - budowa stacji SKM Gdynia Śródmieście.

Wyżej wymienione 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, 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, połączenia lotnicze krajowe i międzynarodowe, przystanek PKM, połączenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi Park&Fly, Kiss&Fly;
- Terminal Promowy w Porcie Gdynia (połączenia promowe międzynarodowe), połączenia autobusowe lub minibusowe dalekobieżne i regionalne, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parking ogólnodostępny,

**• 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, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride,
- Gdynia Obłuże Górne – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), 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 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, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Stocznia – przystanek SKM, PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Grabówek – przystanek SKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus i trolejbus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, (do czasu realizacji odcinka PKM w kierunku Pogórza, Obłuża także ograniczony parking Park&Ride),
- Gdynia Leszczyńki – przystanek SKM, 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 Stadion – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany z dużym zespołem usługowym w sąsiedztwie,
- Gdynia Wielki Kack – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Port – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride,
- Gdynia Pogórze – przystanek PKM, przystanki komunikacji miejskiej (autobus), postój taxi, parkingi: Kiss&Ride, Bike&Ride, Park&Ride związany ze znaczącymi usługami w sąsiedztwie,
- Gdynia Mały Kack (opcjonalnie) – przystanek PKM, 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 przeplatania 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, kontrapasy) na drogach klasy L oraz Z – w zależności od natężenia ruchu,
- **tworzenie stref ruchu uspokojonego z ograniczeniem prędkości do 30 km/h** i 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,
- uruchomienie systemu roweru publicznego na terenie całego miasta w oparciu o główne źródła i cele podróży, jednolitego lub możliwie spójnego z systemami w obrębie metropolii,
- 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), gromadzenie 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

Rodzaj funkcji obiektu	Wskaźniki parkingowe dla samochodów			Wskaźniki miejsc postojowych dla rowerów	Wskaźniki miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych
	Strefa I Centrum miasta	Strefa II Obszar intensywnej zabudowy z dobrą obsługą komunikacją zbiorową	Strefa III Pozostałe obszary zabudowy miejskiej ze złą obsługą komunikacją zbiorową		
Budynki mieszkalne wielorodzinne powyżej 4 lub 6 mieszkań	- zabud. projektowana: 1-1,4 / 1 mieszkanie - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 0,7 / 1 mieszkanie	- zabud. projektowana: min. 1,2 / 1 mieszkanie (z czego min 10% miejsc ogólnodostępnych) ¹⁾ - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 1 / 1 mieszkanie ²⁾	min. 1,4 / 1 mieszkanie (z czego min. 10% miejsc ogólnodostępnych) ¹⁾	zapewnić możliwość przechowywania rowerów w budynkach - min. 1 / 1 mieszkanie oraz ogólnodostępne postoje czasowe: - zabud. projektowana: min. 0,3 / 1 mieszkanie - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej: min. 0,2 / 1 mieszkanie	zapewnić stanowiska postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych min.: 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
Budynki mieszkalne do 4 lub do 6 mieszkań	min. 1,5 / 1 mieszkanie ³⁾	min. 1,5 / 1 mieszkanie ³⁾	min. 1,5 / 1 mieszkanie ³⁾	nie określa się	jw., lecz nie dotyczy zabudowy jednorodzinnej
Akademiki, bursy, hotele pracownicze	0,25 -1 / 10 łózek	1-3 / 10 łózek	min. 2/10 łózek	min. 5 / 10 łózek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Hotele, pensjonaty	0,25 -1 / 1 pokój	0,25 -1 / 1 pokój	min. 0,6 / 1 pokój ; min. 1 / 1 pokój dla motelu i pensjonatu	min. 1 / 10 łózek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Schroniska turystyczne, hostele, domy turysty itp.	max. 1 / 10 łózek	0,25 -2 / 10 łózek + min. 1 dla autokaru / 60 łózek	min. 1 / 10 łózek + min. 1 dla autokaru / 60 łózek	min. 2 / 10 łózek (łącznie stojaki i schowki)	jw.
Centra handlowo-usługowe i obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ²	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować 2-3 / 100 m ² powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową oraz podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować 2-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej.	indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych. Wyjściowo należy przyjmować min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej.	jw.
Usługi, gastronomia, rzemiosło, obiekty handlowe o powierzchni sprzedaży poniżej 2000 m ²	- nowoprojektowane 1-3 / 100 m ² pow. użytkowej - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – nie ustala się	2-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej min. 2 mp	jw.
Urzędy i biura o dużym ruchu klientów	1-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2-4 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej, min. 2 mp	jw.
Biura, banki, poczty	- nowoprojektowane 1-2 / 100 m ² pow. użytkowej - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – nie ustala się	2-3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej	jw.
Zakłady produkcyjne, magazyny, składy	max. 2 / 10 zatrudnionych (najliczniejsza zmiana)	2-4 / 10 zatrudnionych	min. 3 / 10 zatrudnionych	min. 1 / 10 zatrudnionych	jw.
Warsztaty samochodowe	0,5-2 / 1 stanowisko obsługi	2-4 / 1 stanowisko obsługi	min. 2 / 1 stanowisko obsługi	nie określa się	jw.
Przedszkola, szkoły podstawowe, gimnazja i średnie	max. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp ⁴⁾ dla przedszkoli 1- 2 / 1 oddział, lecz min. 3 mp ⁴⁾	min. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp ⁴⁾ dla przedszkoli min. 1 / 1 oddział, lecz min. 3 mp ⁴⁾	min. 1 / 1 salę lekcyjną, lecz min. 3 mp ⁴⁾ dla przedszkoli min. 2 / 1 oddział, lecz min. 3 mp ⁴⁾	min. 10 / 1 salę lekcyjną (tylko dla szkół podstawowych, gimnazjum i szkół średnich)	jw.
Szkoły wyższe, pomaturalne	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, studentów oraz planowanych funkcji. Wyjściowo należy przyjmować: 3-10 / 100 miejsc dydaktycznych	10-20 / 100 miejsc dydaktycznych	min. 10 / 100 miejsc dydaktycznych	min. 30 / 100 miejsc dydaktycznych	jw.
Szpital	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wynikające z liczby osób zatrudnionych, liczby miejsc stałego pobytu, liczby gabinetów poradni, liczby karetek. Wyjściowo należy przyjmować: max. 50 / 100 łózek	40-60 / 100 łózek	min. 50 / 100 łózek	min. 10 / 100 łózek	jw.
Przychodnie, gabinety lekarskie	- nowoprojektowane 0,5-2 / 1 gabinet - rozbudowa, nadbudowa lub przebudowa zabudowy istniejącej – max. 2 / 1 gabinet	min. 1,5 / 1 gabinet	min. 2 / 1 gabinet	min. 0,3 / 1 gabinet	jw.
Kina, teatry, sale widowiskowe	max. 20 / 100 miejsc siedzących	10-20 / 100 miejsc siedzących	min. 20 / 100 miejsc siedzących	min. 10 / 100 miejsc siedzących	jw.
Muzea, obiekty wystawowe	max. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	1- 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 1 / 200 m ² powierzchni użytkowej	jw.
Obiekty sportowe	Indywidualne studia uwzględniające zapotrzebowanie na miejsca parkingowe dla przewidywanej liczby korzystających i widzów. Wyjściowo należy przyjmować: max. 20 / 100 miejsc siedzących	15-20 / 100 miejsc siedzących	min. 20 / 100 miejsc siedzących	min. 5 / 100 miejsc siedzących	jw.
Kościół	max. 2 / 100 m ² powierzchni użytkowej	2- 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 2,5 / 100 m ² powierzchni użytkowej	min. 3 / 100 m ² powierzchni użytkowej	jw.
Obiekty wielofunkcyjne (handel, usługi, biura)	Indywidualne studia, w których należy określić maksymalne zapotrzebowanie na miejsca parkingowe uwzględniając różne okresy szczytów parkowania dla poszczególnych funkcji, warunki ruchu, politykę transportową, podział zadań przewozowych.				

¹⁾ Miejsca ogólnodostępne w zabudowie wielorodzinnej powinny być realizowane na zewnątrz budynków.

²⁾ W zespołach zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej powstałych do lat 90., posiadających znaczny deficyt miejsc postojowych, dopuszcza się obniżenie wskaźników parkingowych w przypadku rozbudowy, nadbudowy lub przebudowy zabudowy istniejącej, przy równoczesnym podniesieniu wymagań dla zabudowy nowoprojektowanej – w dostosowaniu do lokalnych uwarunkowań.

³⁾ W przypadku, gdy w budynku mieszkalnym jednorodzinny wydzielono lokal użytkowy o pow. użytkowej przekraczającej 25 m², należy dodatkowo uwzględnić zapotrzebowanie wynikające z powierzchni lokalu użytkowego, wg wskaźników właściwych dla prowadzonej działalności.

⁴⁾ Co najmniej 3 miejsca postojowe powinny być łatwo dostępne, jako miejsca dla osób podwożących dzieci lub uczniów.

Uwagi: I strefa - obejmuje obszar centrum miasta, w którym z uwagi na zagęszczenie zabudowy, uciążliwość ruchu samochodowego, utrudnienia w ruchu samochodowym i wymagane priorytety dla innych użytkowników ruchu wprowadza się restrykcje dla ruchu pojazdów samochodowych, w tym również limituje się miejsca parkingowe. II strefa zdefiniowana została jako obszar w odległości 360-540 m (6-9 min dojazdu) od przystanków, na których komunikacja publiczna kursuje z częstością nie mniejszą niż 9-6 min – czas pomiędzy opuszczeniem obiektu a wejściem do pierwszego dostępnego pojazdu komunikacji zbiorowej nie przekracza 15 min. III strefa obejmuje obszar miasta nie wyznaczony strefami I i II. W ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego należy uwzględnić fakt, że granice stref nie mają charakteru definitywnego - mogą zmieniać się wraz z rozwojem miasta i rozwojem komunikacji zbiorowej.

Ileokroć w tabeli jest mowa o powierzchni użytkowej należy przez to rozumieć powierzchnię użytkową podstawową wg normy PN-ISO 9836:1997 *Właściwości użytkowe w budownictwie. Określanie i obliczanie wskaźników powierzchniowych i kubaturowych*.

Dla obiektów niewymienionych w tabeli wskaźniki parkingowe należy określać przez analogię. Dopuszcza się odstępstwa od wyżej w/w 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.