

UCHWAŁA NR

RADY MIASTA GDYNI

z dnia 2016 r.

w sprawie przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni

Działając na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 12 a, w związku z art. 7 ust. 1 pkt. 20 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 446) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni, opracowany w ramach projektu CIVITAS DYN@MO który stanowią załączniki 1-4 do niniejszej uchwały.

§ 2. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PRZEWODNICZĄCY RADY MIASTA GDYNI:

J. Zielińska

UZASADNIENIE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni na lata 2016-2025 jest efektem działań realizowanych w ramach unijnego projektu CIVITAS DYN@MO. Został opracowany w oparciu o wytyczne Komisji Europejskiej, zawarte w dokumencie pt. „Wytyczne. Opracowywanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”. Plan ten stanowi rozszerzenie i uaktualnienie planu zrównoważonego transportu stworzonego na lata 2008-2015 w ramach projektu unijnego BUSTRIP.

Dokument obejmuje szerokie spektrum zagadnień mających na celu równoważne traktowanie wszystkich form przemieszczania się w mieście. Opracowany został przy szerokim zaangażowaniu różnych podmiotów obejmujących administrację publiczną, sektor edukacji i przedsiębiorstwa rynku transportowego, a także mieszkańców.

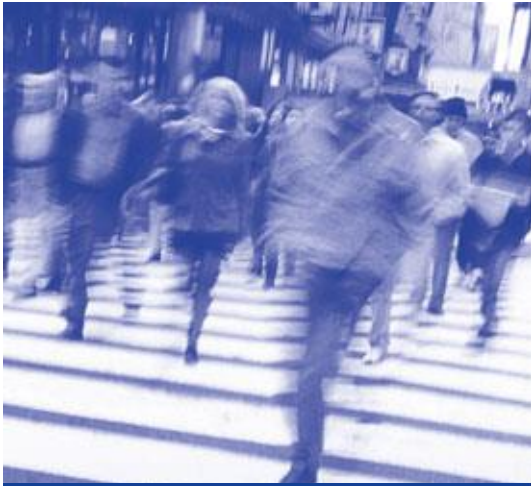
Plan obejmuje zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych, logistykę miejską, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocję ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy), mając na względzie potrzeby zidentyfikowane w tym zakresie na terenie Gdyni i w pewnych przypadkach, Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Przygotowany został na lata 2016-2025. Działania skonkretyzowane są poprzez cztery cele strategiczne, mianowicie:

1. Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska.
2. Niskoemisyjny i zintegrowany transport publiczny.
3. Racjonalne wybory transportowe.
4. Efektywny transport ładunków w mieście

Częścią dokumentu jest plan działań, który będzie weryfikowany co 2-4 lata. Pierwszy plan działań obejmuje lata 2016-2018.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej był konsultowany na różnych etapach tworzenia (m.in. diagnoza, transport miejski, ruch pieszy i jakość przestrzeni, wizja), na końcowym etapie przeprowadzono konsultacje społeczne dając szansę na ostateczną weryfikację i ponowny udział mieszkańców w tworzeniu dokumentu.

Plany zrównoważonej mobilności miejskiej są wskazywane przez Ministerstwo Rozwoju jako jedne z kluczowych dokumentów niezbędnych przy aplikowaniu o bezzwrotne środki europejskie w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (równoważne m.in. z Planami Gospodarki Niskoemisyjnej).



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

DYN@MO

AACHEN • GDYNIA • KOPRIVNICA • PALMA

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gdyni.

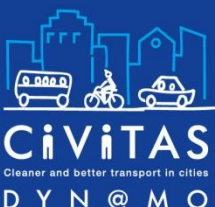
Redakcja i koordynacja:

Marcin Wołek (Uniwersytet Gdański)

Współautorzy (w kolejności alfabetycznej):

mgr Marcin Czapnik (ZKM Gdynia/Uniwersytet Gdański),
dr Ernest Czermański (Uniwersytet Gdański),
mgr inż. Łukasz Franek (Politechnika Krakowska),
mgr Jakub Furkał (ZDiZ),
dr hab. Katarzyna Hebel (Uniwersytet Gdański),
mgr Aleksander Jagiełło (Uniwersytet Gdański),
dr Daniel Kaszubowski (Politechnika Gdańska),
dr Piotr Kuropatwiński (Uniwersytet Gdański/PUMA),
dr Kajetan Lewandowski (Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia),
mgr inż. Piotr Majewski (ZDiZ),
mgr Karolina Marszałkowska (ZDiZ),
mgr inż. Michał Miszewski (ZDiZ),
mgr inż. Karolina Orcholska (Uniwersytet Gdański),
dr inż. Jacek Oskarbski (Politechnika Gdańska),
mgr Alicja Pawłowska (ZDiZ),
mgr inż. Rafał Polakowski (ZDiZ),
dr hab. Adam Przybyłowski (Akademia Morska/Uniwersytet Gdański),
mgr inż. Aleksandra Romanowska (Politechnika Gdańska),
dr Marcin Wołek (Uniwersytet Gdański),
prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski (Uniwersytet Gdański).

Gdynia, październik 2016



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Spis treści

1. Wprowadzenie	5
1.1. CZYM JEST PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ?	6
1.2. PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GDYNI – ZASIĘG CZASOWY I PRZESTRZENNY 9	
1.3. PROCES OPRACOWYWANIA PLANU.....	10
1.4. RAMY STRATEGICZNE ORAZ POWIĄZANE DOKUMENTY	14
2. Wizja zrównoważonej mobilności dla Gdyni	18
3. Analiza sytuacji bieżącej.....	20
3.1. Uwarunkowania społeczno – gospodarcze	20
3.2. Zagospodarowanie przestrzeni miejskiej	24
3.3. Zachowania transportowe.....	29
3.4. Zarządzanie ruchem i mobilnością	33
3.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego	37
3.6. Oddziaływanie na środowisko i zdrowie.....	39
3.7. Zarządzanie przestrzenią parkingową	40
3.8. Ruch pieszy.....	41
3.9. Transport zbiorowy	45
3.10. Transport rowerowy.....	51
3.11. Mobilność sektora edukacji.....	55
3.12. Transport towarowy	56
4. Analiza SWOT mobilności miejskiej w Gdyni.....	62
5. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w Gdyni	63
6. Samoocena i priorytetyzacja	77
7. Cele strategiczne, szczegółowe i plan działań.....	79
8. Monitoring	93

O opracowaniu

Dokument opracowany został w ramach projektu unijnego CIVITAS DYN@MO, dofinansowanego z 7 Programu Ramowego Unii Europejskiej, realizowanego w Gdyni w latach 2012-2016. Celem projektu jest wdrożenie nowoczesnych rozwiązań w zakresie mobilności oraz wymiana wiedzy i doświadczeń pomiędzy uczestniczącymi w nim miastami. Jednym z najistotniejszych działań, realizowanych w ramach CIVITAS DYN@MO jest opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (zadanie *G1.1 Advancing towards a dynamic SUMP*), który będzie ważnym instrumentem w realizacji polityki zrównoważonego rozwoju transportu w Gdyni.

Dokument powstał przy współpracy Zarządu Dróg i Zieleni (jednostki odpowiedzialnej za realizację projektu w Gdyni) z grupą roboczą, interesariuszami, mieszkańcami oraz jednostkami badawczymi – Uniwersytetem Gdańskim i Politechniką Gdańską.

W trakcie opracowywania niniejszego dokumentu odbyły się liczne spotkania i konsultacje w których udział (na różnym etapie prac) wzięli:

Imię i nazwisko	Instytucja	Imię i nazwisko	Instytucja
Maciej Bodal	ZDiZ Gdynia	Jakub Panasewicz	V LO
Kamil Bujak	MZKZG	Elżbieta Raczyńska	Rada Dzielnicy Śródmieście
Dariusz Bzymek	Komenda Miejska Policji	Maciej Radowicz	ZDiZ
Marek Dąbkowski	SP 10	Marta Rewers	SOSW 1
Łukasz Dąbrowski	Urząd Miasta	Rafał Smirnow	ZKM Gdynia
Sebastian Dąbrowski	KMP Gdynia	Wanda Strzyżewska-Klapkowska	Urząd Miasta
Elżbieta Dzielecka	SP 23	Rafał Studziński	ZDiZ
Lechosław Dzierżak	Rada Dzielnicy Dąbrowa	Zenon Szczypior	Straż Miejska
Jakub Furkal	Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia/Rada Dzielnicy Redłowo	Patrycja Grunwald	Zespół Szkół Administracyjno-Ekonomicznych
Dorota Gajda	ZDiZ	Paulina Szewczyk	BPP
Hanna Górecka Banasik	UM Gdyni	Mateusz Śrubka	ZDiZ
Andrzej Gogola	Zespół Szkół 13	Wiesław Tużnik	PKA w Gdyni sp. z o.o.
Marcin Gromadzki	ZKM Gdynia	Beata Wachowiak - Zwara	Urząd Miasta
Barbara Marchwicka	Rada Dzielnicy Redłowo	Konrad Walczak	Zespół Szkół Ekologicznych
Marek Grzonka	PKS Sp. z o.o.	Dariusz Wiśniewski	Straż Miejska
Lucyna Gumińska	Politechnika Gdańska	Krzysztof Wirski	TZ SKOK
Mariusz Horoń	ZKM Gdynia	Roman Witowski	ZDiZ
Kazimierz Jamroz	Politechnika Gdańska	Wojciech Wiaź	Straż Miejska
Maciej Karmoliński	ZDiZ	Piotr Woźny	PKO BP

Marek Karzyński	Biuro Planowania Przemian Przestrzennego	Janusz Wójciak	Zespół Szkół Chłodniczych i Elektronicznych
Justyna Katkowska	PKP S.A.	Paweł Wróblewski	PKM S.A.
Hubert Kołodziejcki	MZKZG	Marek Wysocki	PG/ZDiZ
Piotr Kuropatwiński	European Cycling Federation	Olgierd Wyszomirski	ZKM Gdynia
Anna Kwiatkowska	Technikum Transportowe w Gdyni	Monika Zielińska	ZDiZ
Tomasz Labuda	PKT Gdynia	Lech Żurek	PKA w Gdyni sp. z o.o.
Mirosław Mendiaka	KM PSP Gdynia		Rada Dzielnicy Mały Kack
Beata Miętus	Przedszkole 7		Rada Dzielnicy Leszczyński
Ewa Nowak	SP 16		Gdyńska Spółdzielnia Mieszkaniowa
Romanika Okraszewska	Politechnika Gdańska		SKM

1. Wprowadzenie

Dynamiczny rozwój miast i zmiany w stylu życia mieszkańców, skutkują nieustannym wzrostem ich potrzeb transportowych. Wraz ze zmianą zachowań transportowych wzrasta liczba pojazdów na ulicach, czego skutkiem jest kongestia, wzrost liczby wypadków, emisji spalin i hałasu, a w konsekwencji – obniżenie jakości życia. W związku z tym, zrównoważone podejście do zagadnień mobilności i planowania transportu w miastach, staje się coraz bardziej powszechne we wszystkich krajach UE.

Działania takie wspiera Komisja Europejska, która już w 2009 r. przedstawiła plan działania na rzecz mobilności w miastach i odtąd nieustannie zachęca władze państw Unii Europejskiej do równoważenia transportu w miastach. Najbardziej aktualnym przejawem tych działań jest oficjalny komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów z dnia 17 grudnia 2013 r. Jego celem jest jeszcze większe wsparcie miast europejskich w podejmowaniu przez nie przedsięwzięć związanych z transportem, aby mogły one jeszcze skuteczniej realizować unijną politykę konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności. Jeden z załączników komunikatu koncentruje się właśnie na aktywnie promowanych przez Komisję Europejską Planach Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, dając wskazówki, zgodnie z którymi powinny być one opracowywane.

W nawiązaniu do nich, a także zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, zawartymi w dokumencie „Opracowywanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, opracowany został niniejszy dokument - Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Gdyni (PZMM). Powstał on w ramach projektu CIVITAS DYN@MO (DYNamic citizens @ctive for sustainable MObility). DYN@MO to europejski projekt realizowany w ramach inicjatywy CIVITAS II PLUS (finansowany z 7-go Programu Ramowego Komisji Europejskiej).

Celem projektu jest wdrożenie nowoczesnych rozwiązań w dziedzinie mobilności, oraz wymiana wiedzy i doświadczeń pomiędzy uczestniczącymi w nim miastami, w zakresie m.in.:

- rozwoju systemów i usług „web 2.0”;
- wprowadzenia przyjaznych miastu i mieszkańcom pojazdów elektrycznych;
- zaangażowania mieszkańców w proces planowania mobilności i poprawy jakości usług.

Projekt realizowany jest w czterech dynamicznie rozwijających się europejskich miastach, tj. Akwizgranie (Niemcy), Koprivnica (Chorwacja), Palma de Mallorca (Hiszpania) i Gdyni.

W celu realizacji założonych zadań każde z miast uczestniczących w projekcie utworzyło lokalne konsorcjum, które w przypadku Gdyni objęło Gminę Gdynia (reprezentowaną przez Zarząd Dróg i Zieleni), Politechnikę Gdańską, Uniwersytet Gdański (Katedra Rynku Transportowego) oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni sp. z o.o.

1.1. Czym jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (PZMM) to dokument obejmujący obszar miasta i obszary podmiejskie (obszar funkcjonalny), który określa zbiorowy transport pasażerski, transport niezmotoryzowany, intermodalność, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych (ITS – ang. Intelligent Transportation Systems), logistykę miejską, bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach, wdrażanie nowych wzorców użytkowania czy promocję ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów (czyste paliwa i pojazdy), mając na względzie zidentyfikowane potrzeby w tym zakresie na danym obszarze.

W nawiązaniu do tych wskazówek oraz uwzględniając wytyczne Komisji Europejskiej, zawarte w dokumencie pt. „Wytyczne. Opracowywanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej”, opracowany został niniejszy dokument.

„Wytyczne...” wskazują na pewne etapy opracowywania planu zrównoważonej mobilności miejskiej (PZMM), którymi są:

1. Określenie własnego potencjału, czyli sprawdzenie, na ile zasady zrównoważonego rozwoju są zgodne z obecnymi priorytetami politycznymi i na ile już są częścią polityki rozwoju miasta.
2. Zdefiniowanie zakresu planu, czyli z jednej strony określenie terytorium, na potrzeby którego jest opracowywany, a z drugiej – odpowiednich władz i instytucji, które będą podejmować decyzje – również finansowe – i zatwierdzać działania.
3. Analiza sytuacji i tworzenie scenariuszy – pomagające w przejrzysty i racjonalny sposób ustalić cele, do osiągnięcia których się dąży.
4. Określenie wspólnej wizji, która stanowi jakościowy opis pożądanej przyszłości miasta i musi umiejscawiać transport oraz mobilność w szerszym kontekście rozwoju gospodarczego i społecznego.
5. Określenie priorytetów i wymiernych celów (o ile wizja jest ważnym jakościowym opisem pożądanej przyszłości, o tyle rodzaj oczekiwanych zmian musi być opisany przez konkretne, mierzalne cele, które muszą być szczegółowo określone, zanim pojawią się działania – jako metody ich osiągnięcia).
6. Opracowanie efektywnych zestawów działań leży u podstaw zrównoważonego planowania mobilności, ponieważ tylko właściwie dobrane i sprawnie zrealizowane gwarantują osiągnięcie założonych celów (wybór działań musi być skonsultowany z głównymi interesariuszami, efektywny kosztowo, a także brać pod uwagę dobre praktyki innych miast).
7. Określenie zakresu odpowiedzialności i alokacja budżetu – ściśle związane z doбором działań.
8. Monitorowanie i ocena – obecne zarówno w procesie planowania, jak i realizacji działań, mające kluczowe znaczenie dla wdrażania działań zapisanych w Planie.
9. Przyjęcie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej – jako kolejny etap, potwierdzający na poziomie politycznym wolę realizacji celów w nim zapisanych.
10. Faza wdrożenia – rozpoczynająca się po uchwaleniu Planu (na tym etapie powinna być egzekwowana realizacja planu pracy, m.in. dzięki różnym, uzgodnionym i ujednoczonym formom raportowania).

11. Monitoring i wnioski z przeprowadzonej oceny – umożliwiające regularną aktualizację planu¹.

Główną ideą planowania zrównoważonej mobilności miejskiej jest dążenie do stworzenia zrównoważonego systemu transportu miejskiego – poprzez realizację takich celów, jak m.in.: zwiększenie bezpieczeństwa transportu, redukcja negatywnego wpływu transportu na środowisko, poprawa skuteczności i efektywności transportu osób i towarów, poprawa atrakcyjności i jakości obszaru miejskiego, czy poprawa dostępności usług transportowych dla mieszkańców. Planowanie mobilności swoim zasięgiem obejmuje wszystkie rodzaje i formy transportu w mieście, zarówno transport publiczny, jak i prywatny, pasażerski i towarowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany.

Proces budowy oraz wdrażania Planu jest procesem obejmującym różne grupy podmiotów, charakteryzującym się m.in. podejściem partycypacyjnym, dalekosiężną wizją i jasnym planem działań, ukierunkowaniem na zrównoważony i zintegrowany rozwój wszystkich form transportu, a także regularnym monitoringiem wdrażania Planu. Schemat procesu opracowywania i wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej przedstawiono na Rys. 1.

¹ F. Wefering, S. Rupprecht, S. Bührmann, S. Böhrer-Baedeker (Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH): Wytyczne. Opracowywanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej 2013. Wersja polska z marca 2013 r. oraz <http://edro-ga.pl/mobilnosc/planowanie-zrownowazonej-mobilnosc-miejskiej-191110981>, dostęp: 30.04.2016 r.

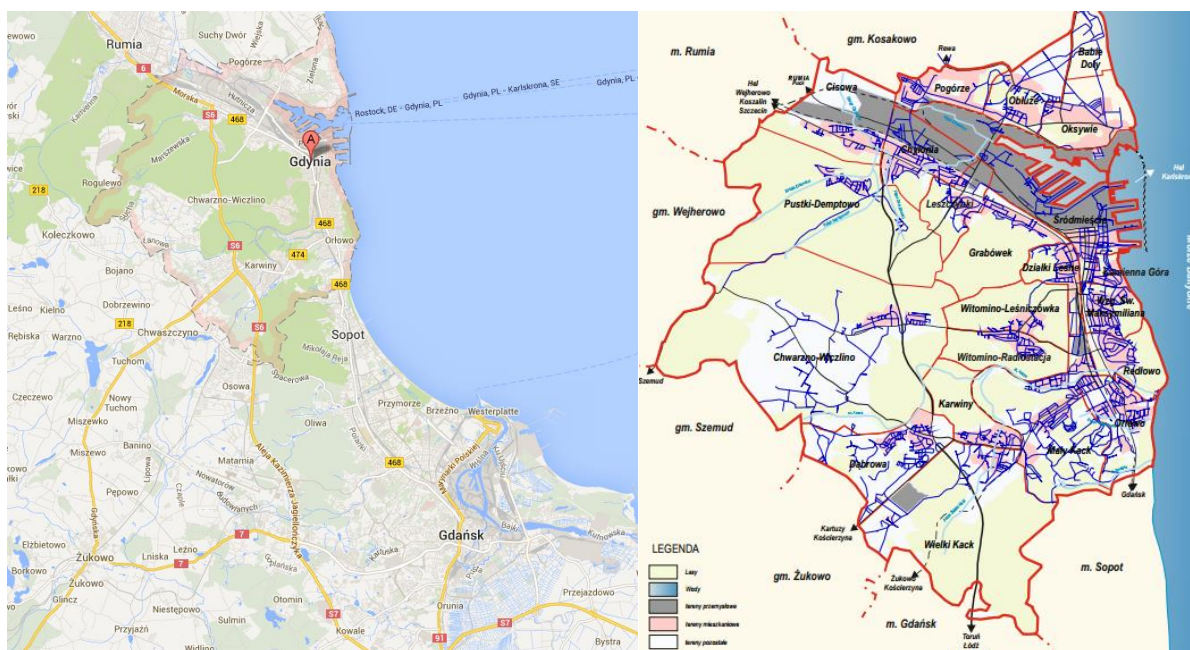


Rysunek 1. Proces opracowywania i wdrażania PZMM

Źródło: „Wytuczne. Opracowanie i Wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej” Rupprecht Consult 2014.

1.2. Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni – zasięg czasowy i przestrzenny

Niniejszy Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej został opracowany dla Miasta Gdyni – niemal 250-cio tysięcznego miasta w województwie pomorskim o powierzchni 135 km². Miasto podzielone jest na 22 dzielnice, znacznie zróżnicowane pod względem powierzchni i liczby ludności².



Rysunek 2. Gdynia – lokalizacja w Trójmieście oraz podział administracyjny

źródło: Rocznik Statystyczny Gdyni 2011, maps.google.pl

Niektórych z celów zrównoważonego rozwoju transportu nie da się osiągnąć bez wyraźnego osadzenia Gdyni w obszarze metropolitalnym i województwie pomorskim. Ma to związek z wieloma funkcjami o charakterze metropolitalnym, a także z rolą portu i przemysłu stoczniowego zlokalizowanego w mieście. Wiele istotnych działań, mających wpływ na zrównoważoną mobilność miejską w Gdyni podejmowanych jest i w skali Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Dlatego też dokument, poprzez niektóre działania wykracza poza granice Gdyni, w szczególności w przypadku tych, które realizowane są lub będą, we współpracy z miastami Obszaru Metropolitalnego (np. system Tristar, Pomorska Kolej Metropolitalna, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., integracja taryfowo-biletowa) lub też oddziałują na inne gminy województwa (np. działania ZKM w Gdyni, który organizuje transport zbiorowy również w przylegających do Gdyni gminach).

PZMM dla Gdyni opracowany został na lata 2016-2025. Jego częścią jest plan działań, który będzie weryfikowany co 2-4 lata. Pierwszy plan działań obejmuje lata 2016-2018. Przez cały okres obowiązywania dokumentu Miasto Gdynia będzie prowadziło regularny monitoring wdrażania działań, co pozwoli na efektywną ich realizację.

² Największą pod względem powierzchni dzielnicą Gdyni jest Chwarzno-Wiczlino (27,93 km²), najmniejszą zaś Kamienna Góra (0,63 km²). Pod względem liczby ludności największą jest Chylonia (25 331 mieszkańców), a najmniejszą Babie Doły (2 261 mieszkańców).

1.3. Proces opracowywania Planu³

Plan Zrównoważonego Transportu Miejskiego BUSTRIP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni na lata 2016-2025 stanowi rozszerzenie i uaktualnienie planu zrównoważonego transportu stworzonego na lata 2008-2015 w ramach projektu unijnego BUSTRIP. Dokument ten, pomimo, że nie został oficjalnie przyjęty przez Radę Miasta, jest istotnym dokumentem roboczym określającym działania niezbędne w celu osiągnięcia zrównoważonego systemu transportowego w Gdyni. W celu dostosowania do realiów i obecnych wymagań Komisji Europejskiej, dokument został wykorzystany jako punkt wyjścia dla opracowania planu zrównoważonej mobilności miejskiej: uaktualniony, rozszerzony oraz uzupełniony o brakujące elementy. Głównymi celami poprzedniego planu transportowego były: priorytet dla transportu zbiorowego wraz z poprawą jego efektywności i bezpieczeństwa, wdrożenie inteligentnego systemu sterowania ruchem oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Współpraca z interesariuszami

W proces opracowywania PZMM praktycznie od samego początku włączeni zostali interesariusze – gdyńskie instytucje, jednostki, przedsiębiorstwa i sektor edukacji (szkoły i uczelnie). Główną grupę roboczą stanowił zespół składający się z przedstawicieli: Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni, Uniwersytetu Gdańskiego, Politechniki Gdańskiej oraz Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Pozostali interesariusze włączani byli poprzez bezpośrednie spotkania, korespondencję mailową, warsztaty, badania marketingowe (wywiady bezpośrednie, ankiety elektroniczne oraz konsultacje, zarówno nawiązujące bezpośrednio do PZMM, jak i z osobna do potencjalnych działań (np. stref pieszych, wizji planu, zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców Gdyni).

Spotkania i konsultacje

W ramach pracy nad Planem zorganizowany został szereg spotkań z mieszkańcami i interesariuszami. W pierwszej kolejności zorganizowane zostały spotkania informacyjne nt. PZMM z osobna dla mieszkańców oraz grup interesariuszy – przedstawicieli branży transportowej, szkół i przedsiębiorstw. Kolejne spotkania dotyczyły już poszczególnych obszarów transportu i konkretnych działań, np. spotkania grupy roboczej dot. poprawy funkcjonowania węzła transportowego Gdynia Główna, warsztaty nt. zrównoważonej mobilności czy debata nt. zmian w śródmieściu Gdyni.

Ankiety na portalu www.MobilnaGdynia.pl

W ramach projektu CIVITAS DYN@MO utworzona została platforma internetowa www.mobilnagdynia.pl, utworzona dla celów komunikacji miasta z mieszkańcami. Strona funkcjonuje od lutego 2014 r. Zamieszczane są na nim artykuły prezentujące planowane i realizowane działania, informacje na temat prowadzonych konsultacji społecznych, rozwiązania transportowe funkcjonujące w innych miastach oraz ankiety dotyczące poszczególnych obszarów działań oraz oceny komunikacji z miastem. Mobilna Gdynia pozwoliła na znacznie tańsze i sprawniejsze przeprowadzenie badań preferencji

³ Wykaz interesariuszy znajduje się w Załączniku nr 4 do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni.

i gromadzenie opinii mieszkańców, jednakże z uwagi na niereprezentatywność tej formy kontaktu istnieje konieczność uzupełniania badań innymi metodami.

W procesie opracowywania PZMM szeroko wykorzystywano różne formy kontaktu z interesariuszami (Tab. 1), w tym internetowe narzędzia wykorzystywane przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni do komunikacji z mieszkańcami. W ciągu ostatnich lat ZDiZ Gdynia wdrożył różne narzędzia oparte o technologię internetową Web 2.0 – umożliwiającą nie tylko nadawanie treści od autora serwisu do jego odbiorców, ale również współtworzenie zawartości serwisu przez jego użytkowników. Narzędzie te mają zróżnicowany charakter i wykorzystywane są do różnorodnych celów.

Jednym z nich jest SeeClickFix – ogólnodostępny portal umożliwiający rowerzystom zgłaszanie problemów infrastrukturalnych. W lutym 2011 roku ZDiZ nawiązał współpracę ze Stowarzyszeniem Rowerowa Gdynia, w zakresie wykorzystania portalu SeeClickFix na rzecz poprawy stanu infrastruktury rowerowej na terenie miasta. Od tego momentu mieszkańcy miasta mogli korzystać z tego ogólnodostępnego narzędzia umożliwiającego zgłoszenie występujących problemów - oznaczenie ich na mapie, zamieszczenie fotografii i dokładnego opisu wraz z sugestiami dotyczącymi rozwiązania. Tak przygotowane zgłoszenia trafiają bezpośrednio do pracowników ZDiZ odpowiedzialnych za podjęcie działań naprawczych. Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia podjęło się monitorowania wszelkich zgłoszeń oraz postępów prac naprawczych.

We wrześniu 2012 roku ZDiZ we współpracy ze stowarzyszeniem Centrum Współpracy Młodzieży uruchomił lokalną odstonę portalu NaprawyTo.pl. W ramach programu „Gdynia dla Wszystkich” finansowanego z budżetu miasta, Centrum Współpracy Młodzieży organizowało spacer z osobami niepełnosprawnymi, mające na celu wskazanie barier utrudniających im poruszanie się po mieście. Każdy spacer wieńczyło sporządzenie za pomocą wspomnianego portalu raportu, uwzględniającego dokładną lokalizację, opis i fotografię napotkanych barier, wraz z sugestią dotyczącą jej zniesienia. Zgłoszenia trafiały do pracowników ZDiZ Gdynia i były przez nich rozpatrywane, po czym przystępowano do działań naprawczych. W kolejnych latach projekt był kontynuowany, a z czasem organizacją spacerów zajęły się również inne miejskie instytucje.

W marcu 2013 roku zdecydowano o rozszerzeniu funkcjonującego wcześniej miejskiego profilu facebook’owego poświęconego kwestiom rowerowym do szeroko rozumianej tematyki mobilności. Dzięki temu stworzono kanał umożliwiający udostępnienie wszelkich informacji w łatwy i przyjazny mieszkańcom sposób, jednocześnie dając im możliwość natychmiastowego wyrażenia swych opinii czy wyjaśnienia wątpliwości.

Na koniec września 2016 roku profil miał 4 280 polubień. Niektóre z zamieszczanych postów docierały do grona kilkudziesięciu tysięcy odbiorców (zaproszenie do udziału w badaniach preferencji w zakresie organizacji ruchu na Skwerze Kościuszki i Al. Jana Pawła II – zasięg organiczny na poziomie niemal 33 tysięcy odbiorców).

Artykuły publikowane na stronie internetowej promowano poprzez profil na portalu facebook.com. Dzięki temu odnotowano istotny wzrost popularności zarówno profilu jak i strony internetowej. Do końca września 2016 roku portal odwiedziło prawie 55 tysięcy internautów, generując łącznie ponad 180 tysięcy odston.

Tabela 1. Formy konsultacji z interesariuszami w procesie opracowywania SUMP w Gdyni

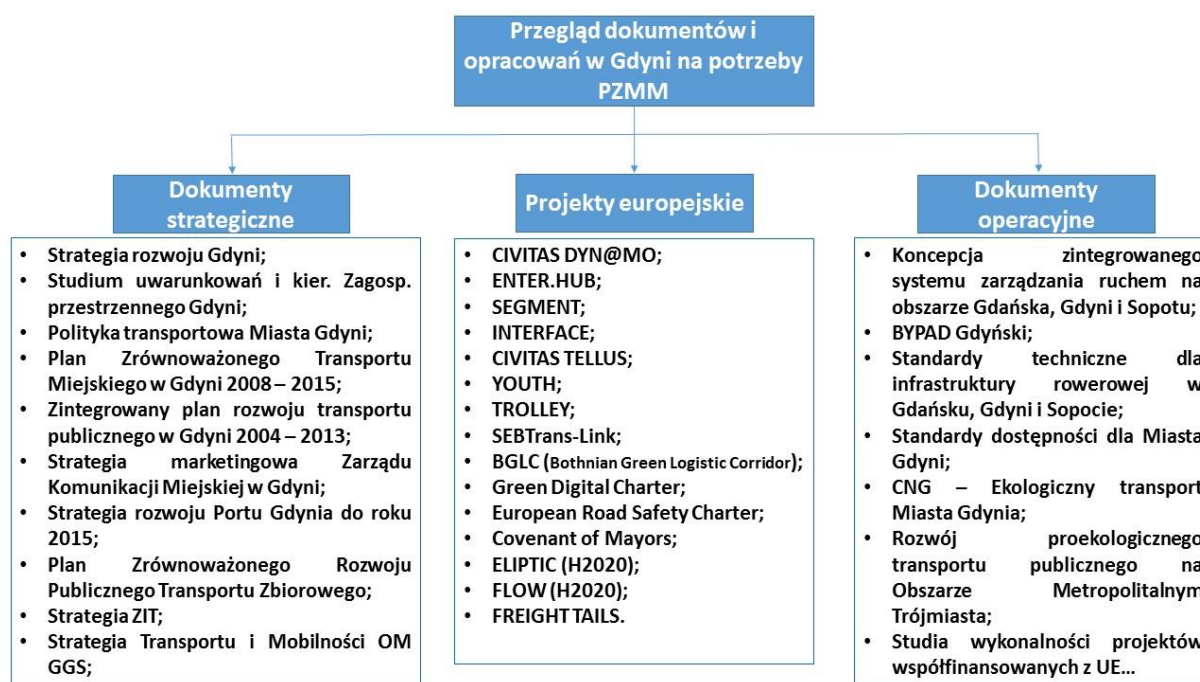
Forma konsultacji	Podmiot realizujący	Termin realizacji badania	Dobór próby	Narzędzie	Forma kontaktu z respondentem	Wielkość próby/ liczba uczestników	Respondent
Badania preferencji i zachowań komunik. mieszk. Gdyni	ZKM Gdynia & UG	01.2013 - 12.2013	losowy	kwestionariusz wywiadu	wywiad osobisty	2000	mieszkańcy Gdyni w wieku 16-75 lat
Pilotażowe badanie zmian w organizacji ruchu na Skwerze Kościuszki	UG & ZKM	22.09.2013	nielosowy	kwestionariusz wywiadu	wywiad osobisty	211	uczestnicy ruchu w centrum Miasta Gdyni
Spotkanie z interesariuszami - sektor transportu	ZDiZ & UG	17.10.2013	nd	nd	nd	15	
Spotkanie z interesariuszami – sektor edukacji	ZDiZ & UG	18.10.2013	nd	nd	nd	13	przedstawiciele szkół i przedszkoli z Gdyni
Spotkanie z interesariuszami – mieszkańcy Miasta	ZDiZ & UG	27.10.2013	nd	nd	nd	7	
Badania preferencji i zachowań komunik. uczniów szkół ponadpodst.	UG & ZKM	2014	nielosowy	kwestionariusz ankiety	ankieta audytoryjna	1234	uczniowie w wieku 16-20 lat
Badania oczekiwanych zmian w organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej	ZDiZ Gdynia & UG	03.2014	nielosowy	kwestionariusz ankiety	ankieta elektroniczna, osobista	2727	uczestnicy ruchu na ul. Świętojańskiej
Badania oczekiwanych zmian w organizacji ruchu na ul. Starowiejskiej	ZDiZ Gdynia	03.2014	nielosowy	kwestionariusz ankiety	elektroniczna (681), osobista (114)	795	osoby korzystające z portalu www.mobilnagdymia.pl , przedsiębiorcy, mieszkańcy
Badania oczekiwanych zmian w organizacji ruchu: al. Jana Pawła II i Skwer Kościuszki	ZDiZ Gdynia	03.2014	nielosowy	kwestionariusz wywiadu	elektroniczna (800), osobista (46)	846	osoby korzystające z portalu www.mobilnagdymia.pl , przedsiębiorcy

Udział mieszkańców w procesie planowania transportu	ZDiZ	04.2014		kwestionariusz ankiety	ankieta elektroniczna	251	
Priorytety Gdyni w zakresie mobilności	ZDiZ	02.2015	uznaniowy			30	
Spotkanie w sprawie priorytetyzacji celów i działań	ZDiZ & UG	19.02.2015	nd	nd	nd	20	
spotkanie w sprawie celów	ZDiZ & UG	19.03.2015	nd	nd	nd	25	
dyskusja nad celami PZMM	ZDiZ & UG	04.2015	nd	nd	nd	16	przedstawiciele ZDiZ, ZKM, PKT, Rad Dzielnic, Straży Miejskiej; UG, Gdańskiego, PG i AM.
Debata pt. "Zrównoważona mobilność w Gdyni - strefy piesze"	ZDiZ + Akademia Morska	24.11.2014	nd	nd	nd	100	ogół mieszkańców
Badania pasażerów linii 21	ZKM & UG	10.2015	dobór pełny	kwestionariusz wywiadu	wywiad osobisty	641	pasażerowie jadący trolejbusem linii 21
Konsultacje w zakresie wizji rozwoju mobilności w Gdyni	ZDiZ	2015		sondaż elektroniczny		103	
Badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni	ZKM Gdynia & UG	01.2015 - 12.2015	losowy	kwestionariusz wywiadu	wywiad osobisty	2000	Gdynianie w wieku 15-75 lat
Spotkanie w sprawie planu mobilności – opinie studentów	UG & Akademia Morska	01.2016	nd	nd	nd	18	studenci
Badania sektora gdyńskiej edukacji w zakresie mobilności	UG	05.2016	pełny	kwestionariusz ankiety		67	Dyrektorzy szkół
Spotkanie ze studentami	AM	06.07.2016	nd	nd	nd	AP – ile?	Studenci i pracownicy naukowci

źródło: opracowanie własne.

1.4. Ramy strategiczne oraz powiązane dokumenty

W ramach pracy nad PZMM przeprowadzony został przegląd istniejących dokumentów strategicznych, planistycznych i innych, które częściowo lub całkowicie odnoszą się do kwestii transportu i mobilności. Ze względu na fakt, że planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej wymaga skoordynowanego podejścia w świetle polityki transportowej i innych regulacji, opracowywany PZMM musi być spójny i zintegrowany z innymi strategiami zrównoważonego rozwoju. Powinien on nawiązywać i opierać się na strategiach i politykach, które mają wpływ na transport i kwestie mobilności w Gdyni, nie tylko na szczeblu lokalnym – również na poziomie metropolii, województwa, kraju, a nawet europejskim. Dokumenty były analizowane celem zapewnienia zgodności celów PZMM z celami ujętymi w dokumentach wyższego rzędu⁴.



Rysunek 3 Opracowania wykorzystane w procesie tworzenia SUMP dla Gdyni

źródło: opracowanie własne

Pełen wykaz analizowanych dokumentów znajduje się w Załączniku 2 do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni.

⁴ Pierwszy szczegółowy przegląd dokumentów zawarty został w dokumencie pt. „Raport z weryfikacji dokumentów odnoszących się do kwestii transportu i mobilności w Gdyni”, który dostępny jest na stronie www.mobilnagdynia.pl w zakładce „Do pobrania”

Tabela 2. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla europejskiego

Dokument	Komentarz
Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności (1992)	Możliwość obniżenia emisji spalin i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej.
European Transport Policy for 2010: Time to Decide (2000)	Nie zrealizowano celów w zakresie ograniczenia emisji CO ₂ i zmniejszenia roli samochodów osobowych na obszarach zurbanizowanych
Utrzymać Europę w Ruchu (2006)	Przegląd dotychczasowych efektów europejskiej polityki transportowej.
W kierunku nowej kultury mobilności w mieście (2007)	Zdefiniowanie wyzwań transportowych stojących przed miastami Europy.
Plan Działań dla Mobilności Miejskiej (2009)	Program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju.
Zrównoważona Przyszłość Transportu (2009)	Potrzeba zdefiniowania ogólnej strategii mobilności.
Strategia „Europa 2020”	Jednym z celów jest „zmiana klimatu i zrównoważone wykorzystanie energii”.
Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu... (2011)	M.in. konieczność integrowania m.in. transportu i planowania przestrzennego w ramach planów mobilności miejskiej.
Pakiet mobilności miejskiej (2013)	Wsparcie dla miast w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach.
Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach (2013)	Określenie ram merytorycznych i struktury planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika 1

Tabela 3. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla krajowego

Dokument	Komentarz
Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025 (2005)	Podstawowym celem jest znacząca poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju.
Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie (2010)	M. in. restrukturyzacja obszarów miejskich, rozwój i uzupełnianie funkcji metropolitalnych.
Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (2011)	Sprecyzowanie działań równoważenia mobilności miejskiej poprzez przedsięwzięcia z zakresu polityki przestrzennej.
Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności (2013)	Cel nr 9: nr 9 „Zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”.
Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030) (2013)	Zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego
Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 (2013)	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego i ich ochrony
Umowa Partnerstwa (2014)	„Dążenie do zrównoważonej mobilności miejskiej, a zwłaszcza preferowanie transportu ekologicznego (zbiorowego, rowerowego, ruchu pieszego)”.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika 1

Tabela 4. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla regionalnego

Dokument	Komentarz
Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020 (2012)	M. in. rozwinięty transport zbiorowy o silnej pozycji konkurencyjnej względem indywidualnego transportu samochodowego, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta.
Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (2015)	„Osiągnięcie wewnętrznej spójności transportowej regionu, umocnienie pozycji transportu zbiorowego oraz efektywne połączenie regionalnego – drogowego i kolejowego – układu transportowego z systemem krajowym i europejskim”.
Regionalny Program Strategiczny w zakresie transport - Mobilne Pomorze (2013)	Zawiera skonkretyzowane działania w obszarach transportu zbiorowego, dostępności peryferyjnych części regionu oraz kluczowych węzłów multimodalnych, jak również listę przedsięwzięć strategicznych wynikających z zapisów w strategii województwa
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego (2014)	Zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa pomorskiego do roku 2025
Koncepcja Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego „Zielona Księga” (2009)	Wpływ ruchu rowerowego na rozwój regionu i stworzenie ram zintegrowanej polityki rowerowej dla Pomorza.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika 1

Tabela 5. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla metropolitalnego

Dokument	Komentarz
Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020 (2016)	Przedsięwzięcia ukierunkowane na zwiększenie dostępności OM ZIT oraz lepszą integrację jego poszczególnych obszarów poprzez zwiększenie wykorzystania zbiorowych środków transportu.
Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego. Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050 (2016)	„Tworzenie spójnego systemu transportowego”.
Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050 (2016)	Priorytety i kluczowe działania obejmują m.in. rozwiniętą infrastrukturę systemu transportowego stanowiącą przewagę konkurencyjną.
Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030 (2015)	M.in. poprawa wewnętrznej dostępności transportowej oraz usprawnienie sieci transportu publicznego.
Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030 (2015)	M.in. wzrost atrakcyjności komunikacji publicznej, integracja systemów transportu zbiorowego, rozwój mobilności aktywnej i alternatywnych środków transportu, wymiana taboru na nisko i zero- emisyjny, rozwój transportu szynowego, tworzenie stref ograniczonego ruchu.
Plan zagospodarowania przestrzennego województwa Pomorskiego (2009)	System transportowy został uznany za jedno z najważniejszych zagadnień obszaru problemowego aglomeracji Trójmiasta.
Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 (2016)	Transport zbiorowy jako podstawa obsługi transportowej terenów zurbanizowanych.
Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020 (2012)	Promowanie i wspieranie rozwiązań pozwalających na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz hałasu komunikacyjnego oraz rewitalizacja i rozwój infrastruktury transportu kolejowego.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika 1

Tabela 6. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla metropolitalnego

Dokument	Komentarz
Strategia rozwoju Gdyni (2003)	M. in. integracja różnych form transportu publicznego w Gdyni i Trójmieście, zmniejszenie uciążliwości poruszania się oraz poprawa połączeń komunikacyjnych między poszczególnymi częściami miasta.
Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla komunikacji miejskiej w Gdyni oraz w miastach i gminach objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2016-2025 (2016)	„Funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów, w sposób tworzący realną alternatywę dla podróży realizowanych samochodem osobowym”.
Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Gdyni na lata 2015-2020 (2016)	Wsparcie strategii rozwoju transportu realizującego potrzeby publiczne, rozwój ruchu rowerowego i pieszego oraz poprawę infrastruktury drogowej obejmującą działania techniczne i organizacyjne.
Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni (2014)	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.
Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdyni (2013)	Obejmuje hałas drogowy, kolejowy i żeglugi powietrznej.
Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gdyni dla roku 2020 (2012)	Działania ukierunkowane na ograniczenie wzrostu natężenia ruchu kołowego, przy jednoczesnym optymalnym wykorzystaniu transportu publicznego i zmniejszenie uciążliwości dla środowiska tego sektora.
Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdyni (2013)	Badanie jakości polityki rowerowej, na podstawie diagnozy zidentyfikowano 8 obszarów działań.
Standardy dostępności dla Miasta Gdyni (2012)	Wytyczne do projektowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych w obrębie miasta Gdyni w celu wdrożenia rozwiązań przyjaznych wszystkim użytkownikom przestrzeni.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika 1

2. Wizja zrównoważonej mobilności dla Gdyni

Wizja

W oparciu o ramy strategiczne rozwoju Gdyni w dokumencie została sformułowana wizja poprawy systemu transportowego i mobilności w Gdyni w latach 2016-2025.

„Wspólne dążenie do rozwoju zrównoważonego systemu mobilności, który zapewnia mieszkańcom Gdyni wysoki standard życia i możliwość przemieszczania się w bezpiecznym, czystym i przyjaznym otoczeniu, a także przyczynia się do społecznego, przestrzennego i gospodarczego rozwoju Miasta.”

W celu realizacji Wizji w latach 2016-2025 zidentyfikowane zostały 4 obszary strategiczne, które umożliwiają realizację wizji, wpisując się jednocześnie w lokalne, regionalne, krajowe oraz europejskie ramy strategiczne (Tab. 7).

Tabela 7. Obszary strategiczne istotne dla wizji PZMM

1	Jakość życia. Dążenie do poprawy jakości życia w mieście, a także warunków mieszkania, pracy, podróżowania oraz korzystania z usług w Gdyni: <ul style="list-style-type: none">poprawa dostępności do usług, środków transportu, miejsc zatrudnienia;zapewnienie wygodnego, niezawodnego, opłacalnego transportu zbiorowego.
2	Gospodarka. Zapewnienie rozwoju gospodarczego Gdyni, przy jednoczesnym odwrócenia trendu wzrostu znaczenia ruchu samochodowego w mieście i zapotrzebowania na transport: <ul style="list-style-type: none">zmniejszenie kongestii i strat czasu w sieci transportowej;poprawa dostępności (połączeń), w szczególności do transportu zbiorowego;uwzględnianie wpływu planowanej zabudowy mieszkaniowej i wzrostu zatrudnienia na kwestie mobilności;wspieranie i promowanie transportu pieszego, rowerowego zbiorowego, zapewnienie odpowiedniej infrastruktury.
3	Środowisko. Dążenie do poprawy jakości lokalnego środowiska naturalnego, poprzez działania w zakresie równoważenia transportu - zwiększanie udziału niskoemisyjnych środków transportu oraz wdrażanie nowoczesnych technologii w transporcie: <ul style="list-style-type: none">ograniczenie wpływu transportu na środowisko;rozwój niskoemisyjnych systemów transportu.
4	Energia. Dążenie do redukcji zużycia energii, poprzez inwestowanie w źródła odnawialne, energooszczędny transport miejski, zarządzanie mobilnością i kształtowanie gospodarki przestrzennej („miasto krótkich odległości”).

źródło: opracowanie własne na podstawie spotkań i konsultacji z interesariuszami

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Miasta Gdyni określa w jaki sposób obszary strategiczne powiązane są z celami strategicznymi – w dokumencie przedstawiona została strategia dla mobilności w Gdyni na lata 2016-2025 wraz ze wskazaniem optymalnych działań, które mogą zostać wdrożone, by tę strategię realizować.

Spójność wizji i celów PZMM

Gdyński PZMM koncentruje się na mobilności na poziomie miasta. Niemniej jednak dokument jest osadzony w szerszych ramach strategicznych i planistycznych w zakresie mobilności miejskiej, które obejmują m.in. strategię na poziomie europejskim, regulacje krajowe czy plany transportowe na poziomie regionalnym i lokalnym. W związku z powyższym poddano analizie spójność obszarów strategicznych Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej z celami dokumentów, w które się wpisuje.

Tabela 8. Zestawienie obszarów strategicznych PZMM i strategii europejskich w zakresie transportu

	PZMM dla Gdyni	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej	Biała Księga: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu	Zielona Księga: W kierunku nowej kultury mobilności w mieście
1. Jakość życia	Dążenie do poprawy jakości życia w mieście, a także warunków mieszkania, pracy, podróżowania oraz korzystania z usług w Gdyni	poprawa dostępności poprzez wsparcie brakujących połączeń transportowych.	ograniczenie ruchu samochodowego, w szczególności w centrach miast, stworzenie lepszych warunków do poruszania się pieszo i na rowerze.	zapewnienie mobilności, odpowiedniego poziomu życia.
2. Gospodarka	Zapewnienie rozwoju gospodarczego Gdyni, przy jednoczesnym zahamowaniu wzrostu ruchu samochodowego w mieście i zapotrzebowania na transport	zerwanie powiązania pomiędzy wzrostem transportu a wzrostem PKB, w celu zmniejszenia negatywnych skutków transportu.	zapewnienie wysokiej jakości, dostępnych i niezawodnych usług transportowych	optymalizacja wykorzystania różnych środków transportu, zarządzanie popytem na transport i parkowanie w mieście.
3. Środowisko	Dążenie do poprawy jakości lokalnego środowiska naturalnego, poprzez działania w zakresie równoważenia transportu - zwiększanie udziału niskoemisyjnych środków transportu oraz wdrażanie nowoczesnych technologii w transporcie	zwiększenie udziału innych niż samochody środków transportu w pracy przewozowej.	redukcja emisji gazów cieplarnianych, stosowanie inteligentnych technologii w transporcie miejskim, ekologiczny, zrównoważony, bezpieczny transport miejski.	ochrona środowiska, rozwój ekologicznych, bezpiecznych, inteligentnych systemów transportu.
4. Energia	Dążenie do poprawy efektywności energetycznej, m.in. poprzez inwestowanie w źródła odnawialne, energooszczędny transport miejski oraz zarządzanie mobilnością	promocja biopaliw i zwiększenie ich udziału w konsumpcji paliw samochodowych.	rozwój i wprowadzenie nowych paliw i systemów napędowych zgodnych z zasadą zrównoważonego rozwoju, większe wykorzystanie energooszczędnych środków transportu.	rozwój innowacyjnych technologii w zakresie transportu miejskiego.

źródło: opracowanie własne

Cele PZMM wpisują się również w cele dokumentów na poziomie regionalnym (Strategia rozwoju województwa pomorskiego 2020, Plan zagospodarowania przestrzennego województwa) i lokalnym (Strategia Rozwoju Gdyni, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta) i metropolitalnym (Strategia rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, Strategia Transportu i Mobilności Gdańsk-Gdynia-Sopot). Dodatkowo zapisy PZMM są zintegrowane z planami i koncepcjami w zakresie poszczególnych środków transportu w Gdyni, np. ruchu rowerowego czy transportu zbiorowego (Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w Gdyni na lata 2014-2025, Plan działań w zakresie ruchu rowerowego BYPAD w Gdyni).

3. Analiza sytuacji bieżącej⁵

Gdynia jest ważnym europejskim węzłem transportowym o połączeniach morskich z portami w Europie i na całym świecie. Stanowi istotny komponent Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OM GGS), który jest najważniejszym ośrodkiem metropolitalnym położonym w północnej Polsce i jednocześnie w południowej części basenu Morza Bałtyckiego o regionalnej, lecz ponadnarodowej sile oddziaływania. OM GGS stanowi centrum gospodarcze Pomorza. Cechą charakterystyczną OM GGS jest jego centralne położenie w województwie pomorskim i północnej części Polski i peryferyjne względem najważniejszych centrów rozwojowych Europy.

Gdynia posiada unikatowe walory przyrodnicze, wynikające z jej nadmorskiego położenia (w szczególności długą, urozmaiconą i atrakcyjną strefę nadbrzeżną). W przestrzeni miejskiej tworzą się złożone relacje na styku środowiska, społeczeństwa i gospodarki. Ścisłe powiązanie z sąsiednimi gminami widoczne jest w codziennych przepływach ich mieszkańców, związanych przede wszystkim z pracą i edukacją. Łącznie ze studentami liczba osób pracujących i uczących się w Gdyni wynosi niemal 110 tys. Gdynię cechuje duża liczba osób dojeżdżających do pracy z innych gmin. W 2011 roku było to 28,5 tys. osób, przy mniejszej liczbie wyjeżdżających do pracy poza granice miasta (ok. 16,3 tys.)⁶. Dynamiczny rozwój portów morskich (w szczególności terminali kontenerowych) stał się ważnym czynnikiem stymulującym rozwój gospodarczy. Prowadzi on jednak do wzrostu zapotrzebowania na infrastrukturę drogową, kolejową i intermodalną, szczególnie w Gdyni i północnej części OM GGS. Dynamiczny rozwój Gdyni, towarzyszące mu zmiany w zagospodarowaniu przestrzeni wraz z natężeniem procesów suburbanizacyjnych stwarzają problemy transportowe, które wpływają na przestrzeń publiczną, jakość życia mieszkańców i stan środowiska. Wśród najistotniejszych problemów można wymienić wzrastające zatłoczenie (kongestię) i w rezultacie spadającą prędkość podróży, dominację samochodu osobowego w podróżach, negatywne wzorce i zachowania transportowe wśród mieszkańców wzmocnione procesami niekontrolowanej suburbanizacji i rozwojem osadnictwa w sąsiednich gminach. Analiza bieżącej sytuacji ma służyć identyfikacji najistotniejszych wyzwań w zakresie poszczególnych aspektów mobilności w Gdyni.

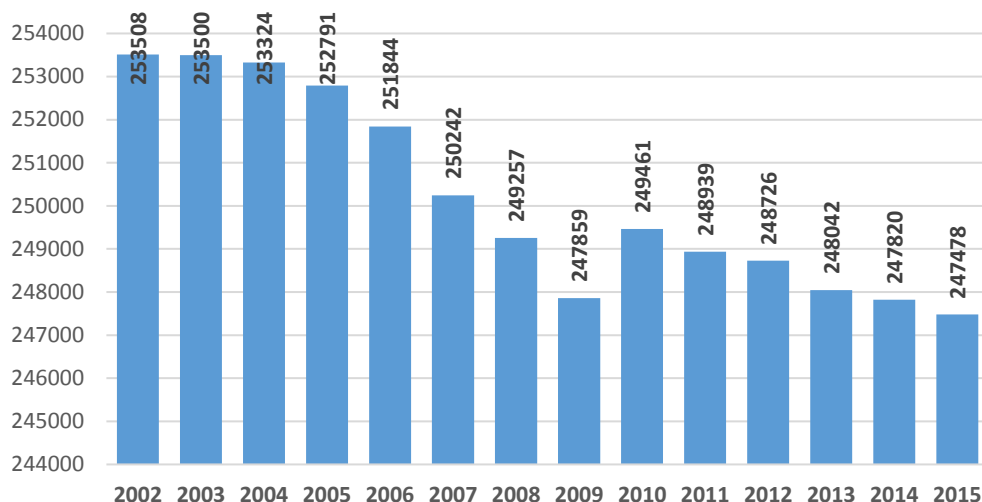
3.1. Uwarunkowania społeczno – gospodarcze

Całkowita powierzchnia Gdyni, wg danych GUS z dnia 31 grudnia 2015 r., wynosiła 135 km². Gęstość zaludnienia wynosiła 1 831 osób na km².

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego liczba ludności w Gdyni na koniec 2015 r. wynosiła 247 478 mieszkańców (Rys. 4). Oznacza to, że Gdynia pod względem liczby ludności znajduje się na 12 miejscu w skali kraju.

⁵ Rozwinięta analiza sytuacji bieżącej znajduje się w Załączniku nr 3 do Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni.

⁶ Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny. GUS, Warszawa 2012, s. 39 i 41.

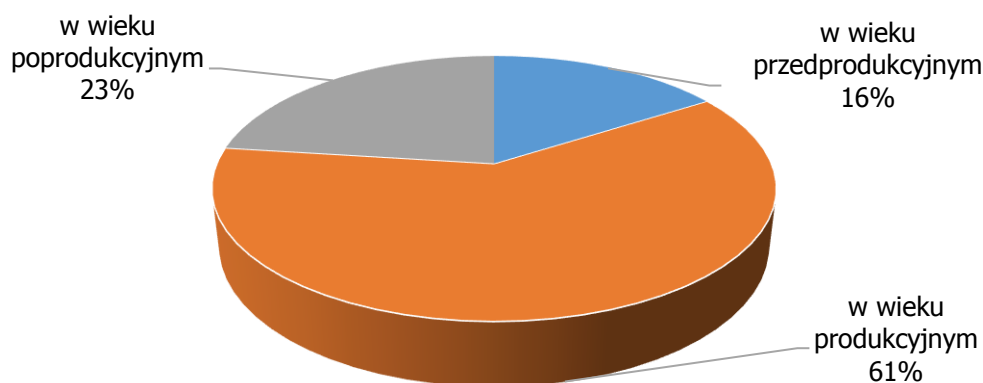


Rysunek 4. Liczba ludności Gdyni w latach 2002 - 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Realne zmiany w liczbie ludności są trudne do precyzyjnego ujęcia, ze względu na fakt, że część osób mieszka na terenie Gdyni bez stałego zameldowania, podobnie jak część gdynian przebywająca za granicą nie wymeldowuje się z dotychczasowego miejsca zamieszkania. Dość częstą praktyką jest meldowanie dziecka (czasem z jednym z rodziców) w Gdyni, po to by mogło ono uczęszczać do placówki edukacji na terenie miasta, choć realnie mieszka w sąsiedniej gminie. W związku z tym dla określenia zmian w osadnictwie w dalszej części opracowania wykorzystano liczbę mieszkań oddawanych do użytku jako bardziej miarodajny wskaźnik obrazujący procesy demograficzno-przestrzenne.

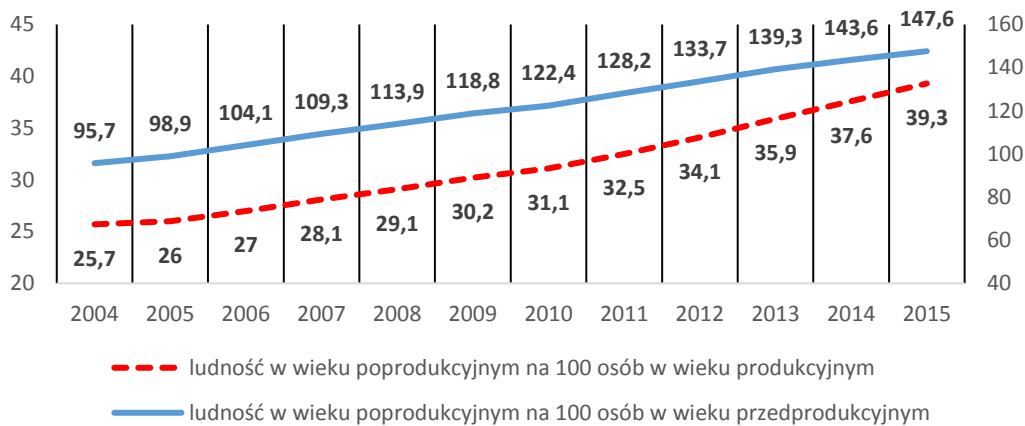
W 2015 r. (Rys. 5) najbardziej liczną grupę mieszkańców Gdyni stanowiły osoby w wieku produkcyjnym (61%). 23% mieszkańców stanowiły osoby w wieku poprodukcyjnym, najmniej liczną grupą były osoby w wieku przedprodukcyjnym, stanowiące 16% mieszkańców.



Rysunek 5. Struktura ludności Gdyni wg ekonomicznych grup wieku w 2015 r.

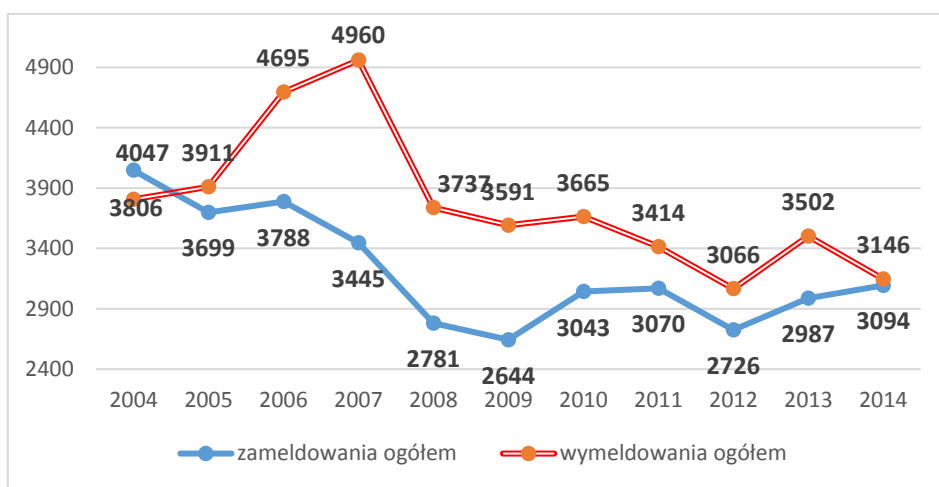
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Od lat nieprzerwalnie rośnie liczba mieszkańców Gdyni w wieku poprodukcyjnym zarówno w odniesieniu do osób w wieku produkcyjnym jak i przedprodukcyjnym. W 2015 r. wskaźniki te wynosiły odpowiednio 39,3 oraz 147,6 (Rys. 6). Od 2006 r. Gdynię zamieszkuje więcej osób w wieku poprodukcyjnym niż w wieku przedprodukcyjnym.



Rysunek 6. Wskaźnik obciążenia demograficznego w Gdyni w latach 2004 - 2015

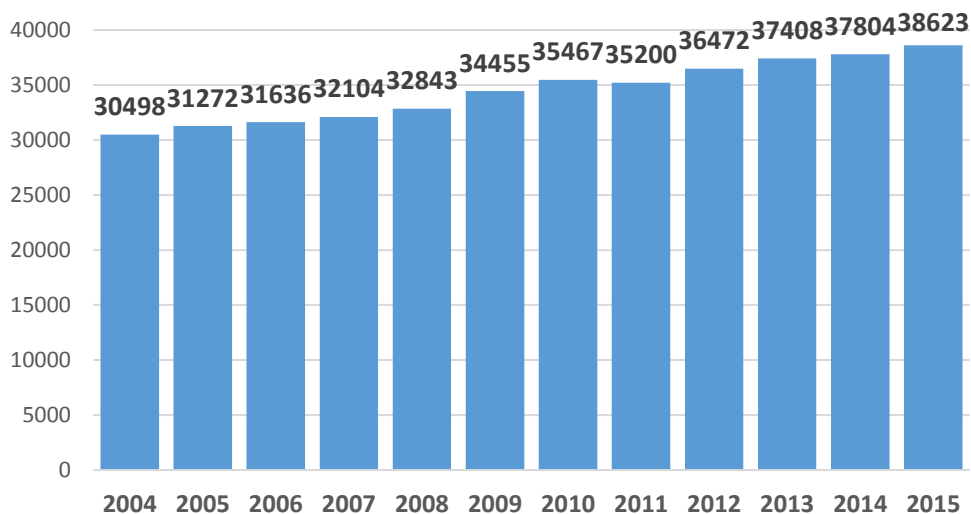
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 7. Liczba zameldowań i wymeldowań ogółem w Gdyni w latach 2004 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tendencja spadkowa w zakresie liczby mieszkańców Gdyni poza ujemnym przyrostem naturalnym spowodowana jest ujemnym saldem migracji (Rys. 7).

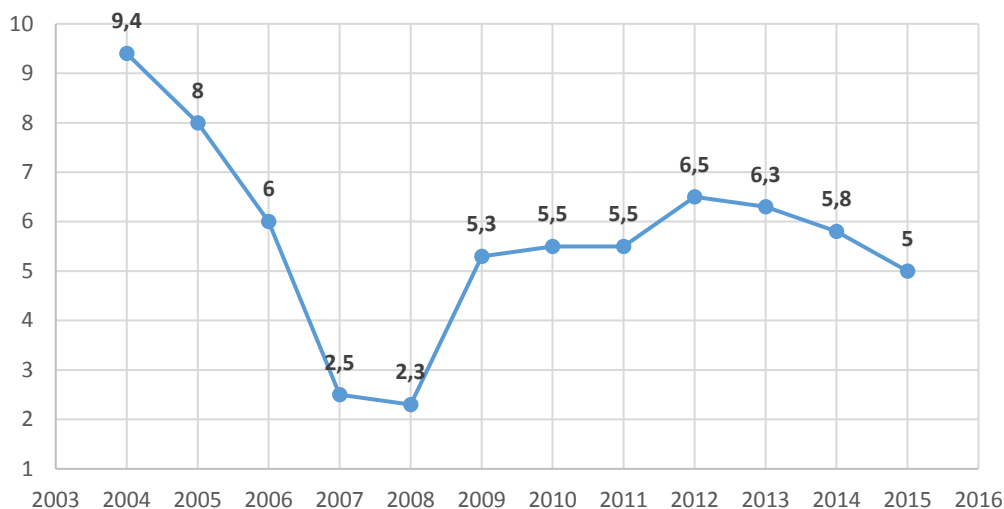


Rysunek 8. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON w Gdyni w latach 2004-2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2004-2015 odnotowano niemalże nieprzerwany wzrost liczby podmiotów gospodarczych w rejestrze REGON. W latach 2004 - 2015 liczba podmiotów gospodarczych wzrosła, o ok. 27% (Rys. 8).

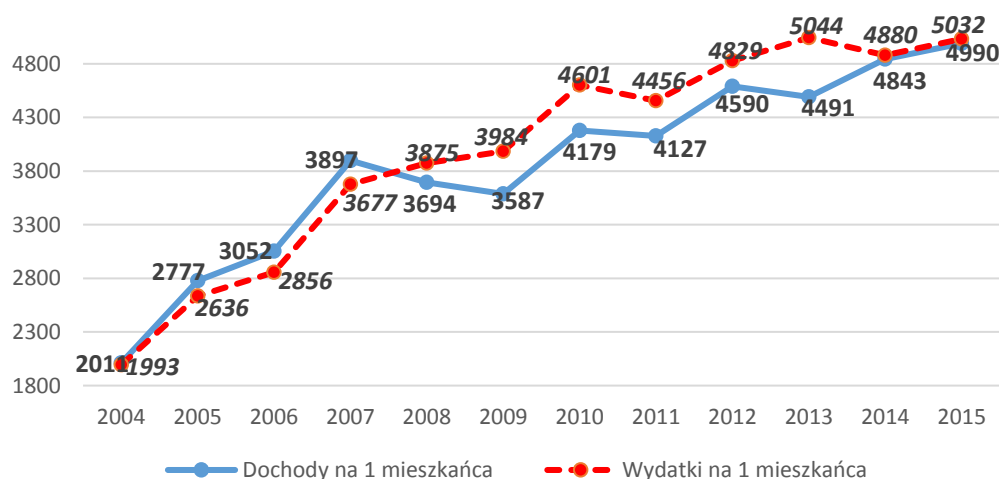
Stopa bezrobocia ogółem w Gdyni w 2004 r. wynosiła 9,4%,. Od 2008 r. do 2012 r. liczba bezrobotnych w wieku produkcyjnym wzrosła z poziomu 2,3% do 6,5% by następnie spaść do poziomu 5% w 2015 r. (Rys. 9). Analogiczny wskaźnik w 2015 r. dla województwa pomorskiego wyniósł 9,0%, a dla Polski 9,8%.



Rysunek 9. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Gdyni w latach 2004 - 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dochody budżetowe Gdyni w 2015 r. wyniosły 1 236 mln PLN (wzrost o 10% w porównaniu do 2013 r. W roku 2015 wydatki per capita wyniosły 5032 PLN, natomiast dochody per capita - 4990 PLN. W latach 2013-2015 zmniejszeniu uległy wydatki Gdyni na transport i łącznie z poziomu 296 326 tys. PLN w 2013 r. do 228 497 tys. PLN, w związku z zakończeniem perspektywy finansowej UE na lata 2007-2013. Od 2004 r. do 2015 r. zarówno dochody jak i wydatki przypadające na jednego mieszkańca Gdyni wykazywały tendencję wzrostową (Rys. 10).



Rysunek 10. Dochody i wydatki budżetu na 1 mieszkańca Gdyni w latach 2004 – 2015 [PLN]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na przestrzeni lat zmniejszeniu uległa liczba szkół policealnych oraz ponadgimnazjalnych. Nieznacznie zmniejszyła się także liczba gimnazjów. Na stałym poziomie utrzymuje się liczba funkcjonujących szkół podstawowych. Wzrostowi natomiast uległa liczba placówek wychowania przedszkolnego (Tabela 9).

Tabela 9. Wybrane statystyki w zakresie edukacji w Gdyni w latach 2012 - 2015

Wskaźnik	2012/13	2013/14	2014/15
Placówki wychowania przedszkolnego	104	115	125
Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego	7 379	7 989	7 474
Szkoły podstawowe	40	40	40
Uczniowie szkół podstawowych	12 698	12 612	13 574
Gimnazja	34	34	33
Uczniowie szkół gimnazjalnych	6 627	6 483	6 243
Szkoły ponadgimnazjalne	68	59	51
Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych	11 147	10 803	10 489
Szkoły policealne	37	31	28
Uczniowie szkół policealnych	5 844	3 887	3 667

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wyzwania

Postępujący spadek liczby mieszkańców Gdyni oraz starzenie się społeczeństwa pociąga za sobą pojawianie się nowych wyzwań w zakresie transportu oraz mobilności miejskiej. W przypadku utrzymania się opisanych powyżej trendów należy spodziewać się wzrostu liczby osób uprawnionych zarówno do bezpłatnych jak i ulgowych przejazdów transportem miejskim. Wzrost liczby osób starszych pociąga za sobą również konieczność poprawy szeroko rozumianej dostępności transportu miejskiego, zarówno pod względem rozmieszczenia przystanków komunikacji miejskiej jak i barier usuwania barier architektonicznych w ich sąsiedztwie. Bezpieczeństwo starszych Gdynian będzie stanowiło poważne wyzwanie w przypadku postępującego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

3.2. Zagospodarowanie przestrzeni miejskiej

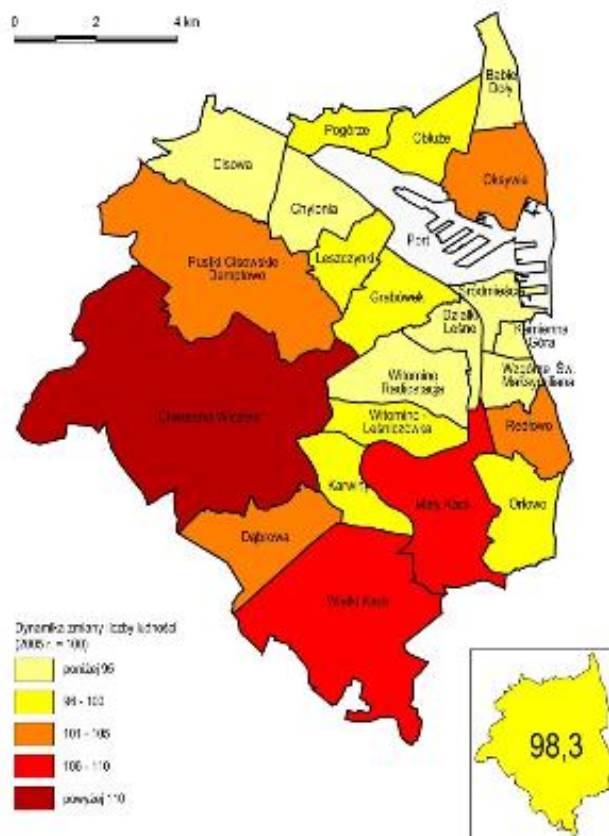
Zgodnie z podziałem administracyjnym miasto podzielone jest na 22 dzielnice, znacznie zróżnicowane pod względem powierzchni czy liczby ludności. Największą dzielnicą pod względem powierzchni jest Chwarzno-Wiczlino (27,93 km²), która jest jednocześnie dynamicznie rozwijającym się obszarem mieszkaniowym Gdyni.

Rozwój miasta ukierunkowany jest przede wszystkim w kierunku Chwarzna-Wiczlina, Chwaszczyna i Kosakowa.

Procesy depopulacji i „kurczenia się” dużych ośrodków miejskich wiążą się z migracją młodszych i na ogół lepiej sytuowanych mieszkańców z terenów śródmiejskich na obrzeża, np. do gmin podmiejskich, co skutkuje starzeniem się społeczności ośrodków centralnych i drenażem bazy podatkowej miasta. Zjawiskiem o podobnych skutkach jest również emigracja zarobkowa za granicę. Wymiernym aspektem tego procesu jest wzrost liczby osób w wieku nieprodukcyjnym przypadającym na 100 osób w wieku produkcyjnym. „Depopulacja Gdyni i rdzenia metropolii ma w zasadniczej części charakter względny, tzn. jest ona efektem procesów suburbanizacyjnych, których beneficjentami są sąsiednie gminy wiejskie”⁷.

⁷ Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050.

Dynamika zmiany liczby ludności w Gdyni w latach 2005-2011¹²



Rysunek 11. Tendencje zmiany liczby ludności w dzielnicach Gdyni w latach 2005-2011

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni

Dotychczasowy system programowania rozwoju jednostek samorządu terytorialnego i utrwalone przez lata praktyki powodowały, że gminy przyjmowały szereg lokalnych dokumentów strategicznych bez pogłębionej koordynacji z sąsiednimi jednostkami. Ilustracją tego stanu rzeczy jest drastycznie zawyżona tzw. chłonność demograficzna w gminnych dokumentach planistycznych uchwalanych przez gminy wiejskie otaczające duże i średnie miasta.

Tabela 10. Dynamika wzrostu liczby mieszkań w Gdyni i gminach sąsiednich w latach 2000-2014

Wyszczególnienie	Mieszkania ogółem 2000	Mieszkania ogółem 2014	Zmiana
Gdynia	88 875	109 855	24%
Sopot	16 689	19 065	14%
Gdańsk	156 043	206 902	33%
gmina Kosakowo	1 255	3 850	207%
gmina wiejska Wejherowo	2 935	6 168	110%
Rumia	11 902	16 994	43%
gmina Szemud	2 073	4 051	95%
gmina Żukowo	4 356	9 597	120%

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych, GUS

Skala nadpodaży sięga w przeznaczanych pod zabudowę mieszkaniową nawet 10% powierzchni gmin w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz 4% w planach miejscowych⁸. Przykładowo chłonność demograficzną gminy Żukowo szacuje się na 79,6 tys., Kosakowa na 88,5 tys., (ze wskaźnikiem przeszacowania terenów mieszkaniowych na poziomie 9,34!), a gminy Wejherowo 61,2 tys.⁹

Ilustracją pociosów suburbanizacyjnych zachodzących na styku Gdyni i gmin z nią sąsiadujących jest wzrost liczby mieszkań (Tab. 10). W analizowanym okresie przyrost liczby mieszkań na terenach gmin nie należących do rdzenia Obszaru Metropolitalnego, a sąsiadujących z Gdynią (Rumia, Żukowo, Wejherowo, Kosakowo, Szemud) wyniósł ponad 18 tysięcy (podczas gdy w samej Gdyni – prawie 21 tysięcy).

Tabela 11. Dynamika wzrostu liczby mieszkań w podziale na dzielnice Gdyni (2002-2014)

Dzielnica	Przyrost liczby mieszkań w latach 2002-2014	Udział w ogólnej liczbie mieszkań w Gdyni w 2014 r.
Chwarzno-Wiczlino	166,6%	3,7%
Mały Kack	59,1%	3,8%
Wielki Kack	49,3%	4,5%
Oksywie	41,9%	5,3%
Redłowo	30,8%	3,8%
Dąbrowa	27,1%	5,2%
Pustki Cisowskie-Demptowo	26,6%	3,2%
Witomino Leśniczówka	26,6%	3,5%
Orłowo	24,7%	3,1%
Leszczynki	18,0%	3,5%
Obłuże	13,6%	7,3%
Grabówek	12,2%	3,9%
Wzgórze Świętego Maksymiliana	8,1%	6,2%
Karwiny	7,3%	4,3%
Witomino Radiostacja	7,0%	4,4%
Śródmieście	6,3%	8,2%
Cisowa	4,8%	4,5%
Pogórze	4,3%	4,3%
Babie Doły	3,6%	0,7%
Kamienna Góra	3,3%	1,9%
Działki Leśne	2,9%	4,2%
Chylonia	2,3%	10,4%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Referatu Statystyki Urzędu Miasta Gdyni

W Gdyni dynamika wzrostu liczby mieszkań była bardzo zróżnicowana (Tabela 11). W latach 2002-2014 najwyższą dynamiką przyrostu liczby mieszkań cechowały się dzielnice Chwarzno-Wiczlino, Mały Kack i Wielki Kack, które w 2014 roku odpowiadały za 12% ogółu mieszkań. Duży przyrost mieszkań charakteryzował również Oksywie, a w nieco mniejszym stopniu Redłowo, Dąbrowę i Pustki Cisowskie-Demptowo.

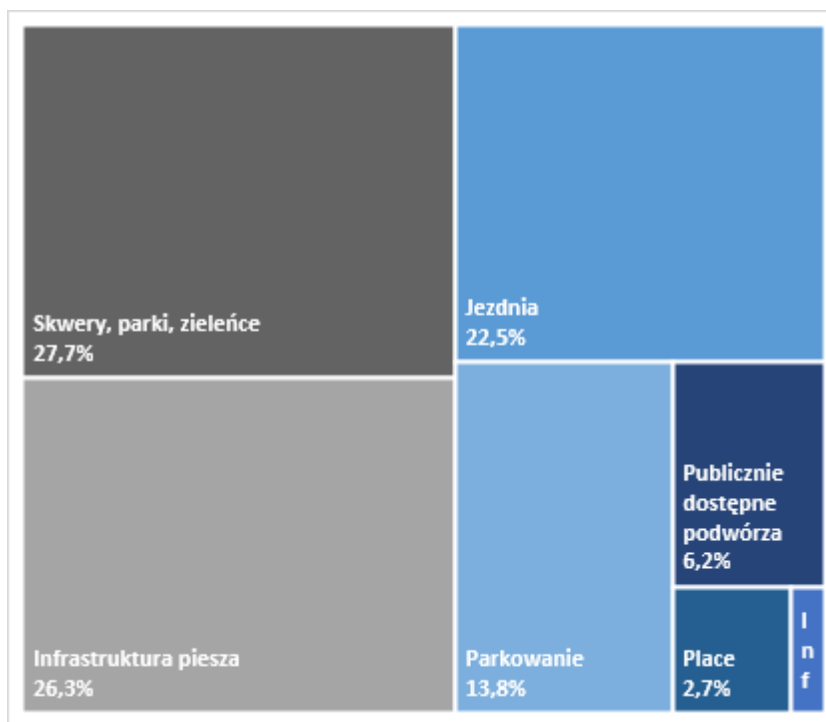
⁸ Śleszyński P., Andrzejewska M., Cerić D., Deręgowska A., Komornicki T., Rusztecka M., Solon J., Sudra P., Zielińska B., 2015, Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach w 2014 roku. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa 2016, s. 157

⁹ P. Śleszyński, R. Wiśniewski: Opracowanie Strategii Rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Diagnoza sektorowa: demograficzno-osadnicze uwarunkowania rozwoju OM i migracje. Warszawa – Gdańsk 2014

Funkcjonalność przestrzeni miejskiej w centrum Gdyni – perspektywa pieszego

Ogólna ocena funkcjonalności przestrzeni dla pieszych w centrum Gdyni jest pozytywna. Pod pojęciem funkcjonalności kryje się ocena przestrzeni publicznie dostępnych pod względem dogodności dla podróży niezmotoryzowanych.

W Gdyni największą część ogólnodostępnego obszaru (w granicach analizy, przedstawionej na Rys. 13) zajmuje zielen miejska – 27,7%. Niewiele mniej, bo 26,3% zajmuje ogólnie rozumiana infrastruktura piesza. W sumie, dla ruchu pieszego dedykowane jest pośrednio lub bezpośrednio 62,9% ogólnodostępnej przestrzeni (Rys. 12).



Rysunek 12. Bilans sposobu wykorzystania terenów ogólnodostępnych w centrum Gdyni w 2015 r.

Źródło: Ł. Franek, Politechnika Krakowska, Kraków-Gdynia 2015, oprac. własne.

Jezdnie zajmują 22,5% przestrzeni ogólnodostępnej (o łącznej powierzchni 942,5 tys. m²), parkingi 13,8%, co łącznie daje 36,3% przestrzeni dla samochodów osobowych. Odsetek placów miejskich wyniósł 2,7% a infrastruktury rowerowej 0,8%. Infrastruktura piesza z utrudnieniami zidentyfikowana została na powierzchni 2 907 m² (poza terenami parków). W aspekcie lokalizacji ciągów pieszych 17% powierzchni przeznaczonej do ruchu pieszego obszaru analizy znajduje się w parkach.



Rysunek 13. Ocena funkcjonalności przestrzeni dla pieszych w centrum Gdyni

Źródło: <http://www.mobilnagdynia.pl>, [dostęp: 02.09.16], na podstawie: Źródło: Ł. Franek, Politechnika Krakowska, oprac. Własne.

Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w Gdyni wskazuje na uwzględnianie w szerokim zakresie kwestii ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego.

Wyzwania

Omówione procesy przestrzenne skutkują wydłużaniem się średniej podróży do miejsc pracy i nauki. W sąsiednich gminach o niższej gęstości zaludnienia podstawowym środkiem transportu staje się samochód osobowy, dzięki czemu rośnie natężenie ruchu na drogach łączących z nimi Gdynię.

Spadek liczby mieszkańców Gdyni przy wzroście liczby mieszkańców urbanizujących się gmin sąsiednich skutkuje drenażem bazy podatkowej miasta i powodować może nieracjonalne, z punktu widzenia zrównoważonej mobilności, decyzje inwestycyjne.

3.3. Zachowania transportowe

Sukcesy:

- Systematyczny monitoring zachowań transportowych mieszkańców;
- Liczne działania w zakresie zarządzania mobilnością ukierunkowane na grupy docelowe: uczniów i pracowników;
- Konsekwentny rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego.

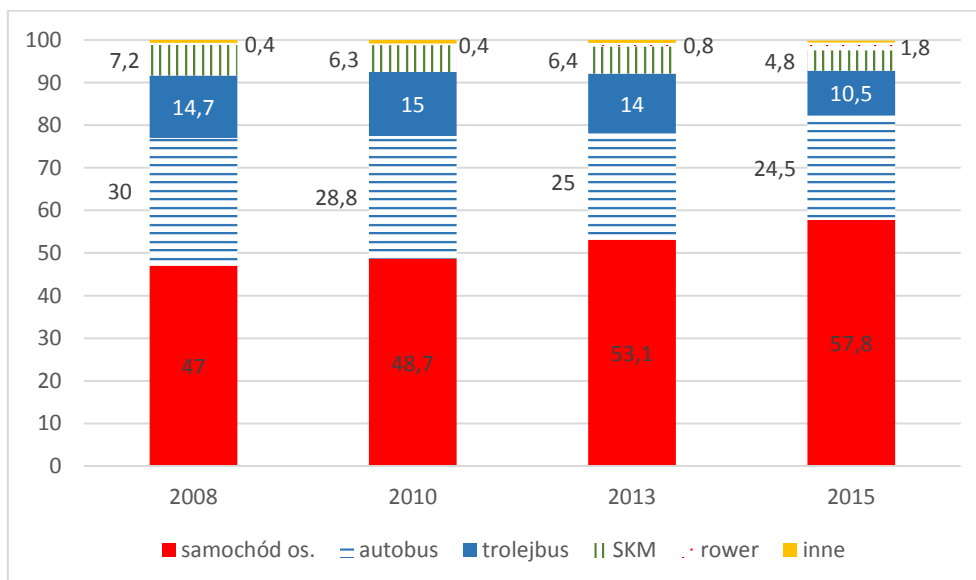
Wyzwania:

- Wzrastający udział podróży samochodem osobowym;
- Wysoki udział samochodu osobowego w podróżach do/z pracy;
- Starzenie się społeczeństwa;
- Bliskość portu morskiego i duże natężenie ruchu towarowego.

Zachowania transportowe mieszkańców

Regularny monitoring preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni prowadzony jest od ponad dwudziestu lat przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Badania realizowane są co 2-3 lata metodą wywiadu indywidualnego, standaryzowanego, na reprezentatywnej próbie 1% mieszkańców. Ostatnie badania marketingowe zrealizowane zostały w 2015 r., po raz pierwszy poddano w nich ocenie udział przemieszczeń pieszych w podziale podróży.

Średnia dobowa liczba podróży zmechanizowanych (z wyłączeniem pieszych) w Gdyni wyniosła w 2015 r. 1,65 (1,57 w 2013 r.).



Rysunek 14. Podział podróży niepieszych w Gdyni w latach 2008-2015

Źródło: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015. ZKM Gdynia, Gdynia 2016.

Ok. 44% podróży niepieszych stanowią podróże do domu, 23% podróże do pracy, a niemal 12% w celu załatwienia spraw osobistych¹⁰. Większość podróży realizowana jest samochodem (58%, wzrost o niemal 5% stosunku do 2013 r.). Udział transportu zbiorowego w podróżach systematycznie maleje - w 2013

¹⁰ Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015. ZKM Gdynia, Gdynia 2016.

r. wyniósł 46%, a w 2015 r. – 40%. Jedynie niespełna 1% podróży niepieszych realizowanych jest rowerem (Rys. 14), choć wśród uczniów gimnazjów odsetek ten jest wyższy i wyniósł 1,5% w 2014 roku¹¹.

Zgodnie z wynikami badań 41% mieszkańców Gdyni deklaruje, że w podróżach miejskich zawsze lub przeważnie wybiera samochód osobowy. Wybór samochodu w podróżach motywowany jest takimi czynnikami jak: większa wygoda, krótszy czas podróży czy brak konieczności oczekiwania i przesiadania się.

Dodatkowe badania przeprowadzone w 2014 roku wśród uczniów gdyńskich szkół ponadpodstawowych pozwalają stwierdzić, że w podróżach miejskich gimnazjaliści korzystali głównie z transportu zbiorowego, którym w dniu objętym badaniem zrealizowali 79% podróży¹², podobnie jak licealiści, dla których wskaźnik ten był wyższy i wyniósł 83%¹³.

Podróże do miejsc pracy i szkół

W szczytach porannym i popołudniowym zdecydowaną większość podróży stanowią podróże obligatoryjne – z domu do pracy, szkoły oraz w kierunku przeciwnym. Największą ruchliwością charakteryzuje się grupa aktywnych zawodowo i uczących się, którzy wykonują 2,35 podróży/dobę (2,04 w 2013). Zgodnie z danymi GUS z 2013 r. liczba pracujących w Gdyni wyniosła 69,9 tys. osób, liczba uczniów natomiast wyniosła 32 tys. osób. Łącznie ze studentami liczba osób pracujących i uczących się w Gdyni wyniosła prawie 110 tys.

W dojazdach do pracy i miejsc nauki dominuje Gdynia, na którą przypada odpowiednio 67,1% i 63% ogółu podróży. 18,1% mieszkańców dojeżdża do pracy a 30,3% do miejsc nauki w Gdańsku. Wśród pracujących 55% deklaruje, że zawsze lub przeważnie w dojazdach do pracy korzysta z samochodu osobowego. Średni czas dojazdu do miejsca pracy samochodem wyniósł w 2015 r. 20 minut i był niższy w stosunku do 2013 roku o niemal 2 minuty. Czas podróży do miejsca pracy transportem zbiorowym był prawie dwa razy dłuższy (39,2 minuty). Czas dojazdu połowy mieszkańców Gdyni dojeżdżających do miejsca pracy samochodem osobowym nie przekraczał 15 minut.

Osoby aktywne zawodowo w przeważającej części korzystają w swych podróżach z samochodu osobowego. Gdynianie, którzy uczą się lub studiują w przeważającej części korzystają z transportu zbiorowego. Podróżowanie zawsze lub przeważnie transportem zbiorowym deklaruje najwięcej mieszkańców Pogórza (60,5%) i Chylonii (56,7%).

Wśród uczniów i studentów 54,9% dojeżdża do miejsca nauki w Gdyni. Znaczna większość (82,1%) zawsze lub przeważnie dojeżdża do/z miejsca nauki transportem zbiorowym.

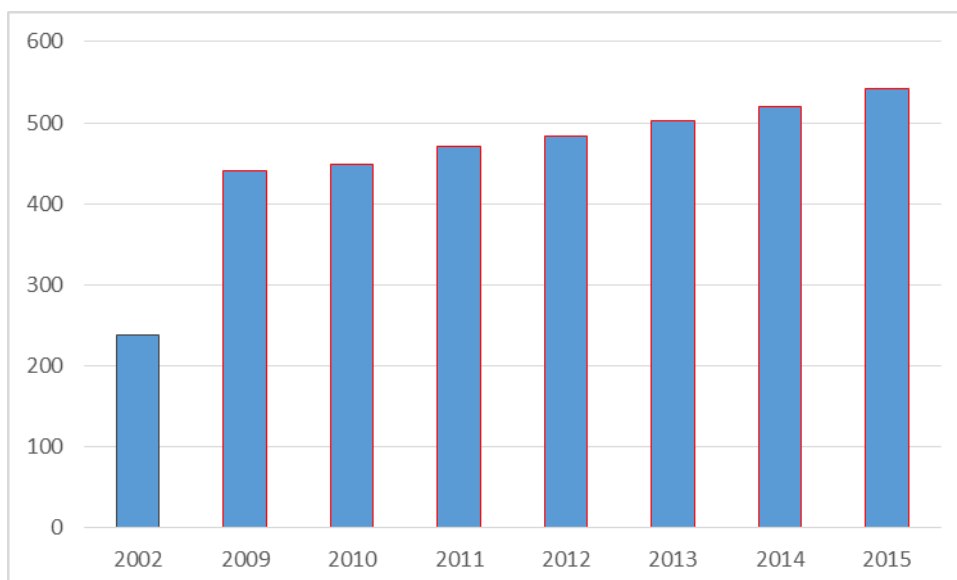
Motoryzacja indywidualna w Gdyni

Liczba samochodów osobowych w Gdyni w latach 2009-2015 wzrosła o 23% do poziomu 134 tysięcy pojazdów (Rys. 15), a wskaźnik motoryzacji indywidualnej wzrósł z 440 do 542 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

¹¹ B. Orzechowski, O. Wyszomirski: Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróżach miejskich uczniów gimnazjów w Gdyni. Raport opracowany w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2015, s. 21.

¹² Ibidem, s. 21.

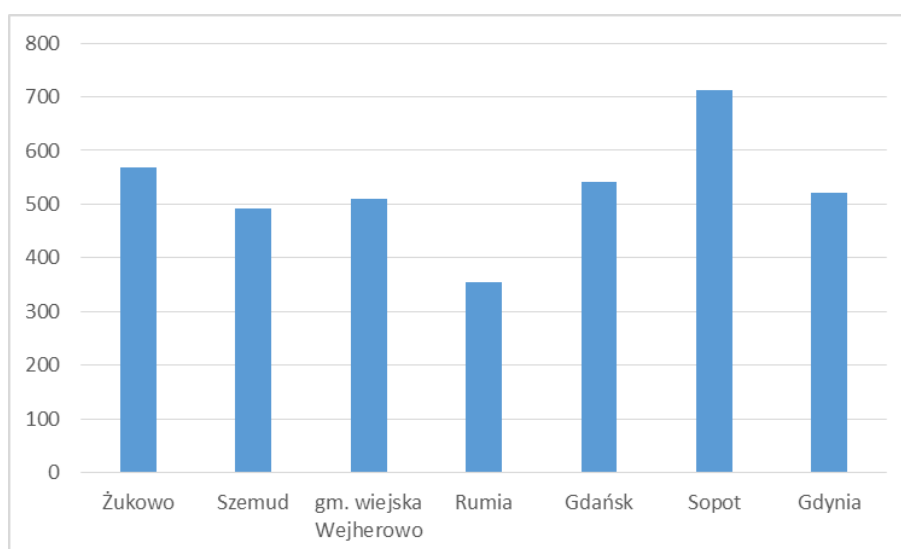
¹³ M. Konarski, O. Wyszomirski: Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróżach miejskich uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie. Raport opracowany w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2015, s. 37.



Rysunek 15. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Gdyni w latach 2002 i 2009-2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych, GUS, 2015

Dodatkowe wyzwanie stanowi dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej w gminach sąsiadujących z Gdynią (Rys. 16).



Rysunek 16. Wskaźnik motoryzacji w sąsiednich gminach w 2015 roku (Gdańsk, Gdynia i Sopot dane za 2014 rok)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych, GUS, 2015 oraz dane pozyskane ze starostw powiatowych Puck, Kartuzy i Wejherowo. Brak wiarygodnych danych dla gminy Kosakowo.

W przypadku części mieszkańców tych gmin Gdynia stanowi miejsce pracy lub edukacji, co przyczynia się do wzrostu natężenia ruchu drogowego. Liczba samochodów osobowych w sąsiednich gminach wiejskich (bez Kosakowa) i Rumi stanowi 44% wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Gdyni.

Niemal $\frac{3}{4}$ ogółu gospodarstw domowych w Gdyni posiada przynajmniej jeden samochód osobowy, podczas gdy w roku 2004 wskaźnik ten wynosił 56%. Zaznacza się silne zróżnicowanie przestrzenne w skali miasta (Rys. 17). Najwyższy odsetek gospodarstw domowych dysponujących samochodem cechuje takie dzielnice jak Mały Kack (90%), Wielki Kack i Chwarzno – Wiczlino (88%), Dąbrowa (85%) oraz Redłowo (83%). Z kolei najmniej zmotoryzowanymi dzielnicami w Gdyni były Chylonia (61%), Witomino (62%), Grabówek (63%) oraz Pogórze (64%).

Poziom zmotoryzowania dzielnic Gdynia 2015

udział gospodarstw domowych z samochodem osobowym:

60,00% - 70,00%

70,01% - 80,00%

80,01% i więcej



Rysunek 17. Poziom zmotoryzowania dzielnic w Gdyni w 2015 roku (jako odsetek gospodarstw domowych posiadających samochód osobowy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia.

Wyzwania

W ciągu ostatnich lat obserwowalny jest znaczący wzrost udziału samochodu osobowego w podróżach, który odbywa się kosztem transportu zbiorowego. Samochód osobowy przeważa w podróżach do pracy, co w efekcie wpływa na natężenie ruchu samochodowego na gdyńskich drogach w okresach szczytu porannego i popołudniowego, kiedy to kumulują się podróże obowiązkowe. Zjawisko to jest wzmacnianie przez lawinowy rozwój motoryzacji indywidualnej w sąsiednich gminach, do których przeprowadzają się Gdynianie. Ograniczenie roli samochodu osobowego jest kluczowym zadaniem dla równoważenia transportu w mieście i wzrostu jakości życia.

3.4. Zarządzanie ruchem i mobilnością

Sukcesy:

- Nowe inwestycje drogowe usprawniające ruch i zwiększające dostępność portu morskiego;
- Efektywne wykorzystanie istniejącej sieci drogowej;
- Wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem TRISTAR;
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd);
- Współpraca instytucji w zakresie brd;
- Liczne działania w zakresie brd w szkołach;

Wyzwania:

- Pogarszające się warunki ruchu;
- Konieczność budowy infrastruktury drogowej poprawiającej obsługę portu morskiego;
- Konflikty pomiędzy użytkownikami ruchu;
- Wysokie koszty zdarzeń drogowych oraz przestojów ruchu w związku z ich występowaniem;

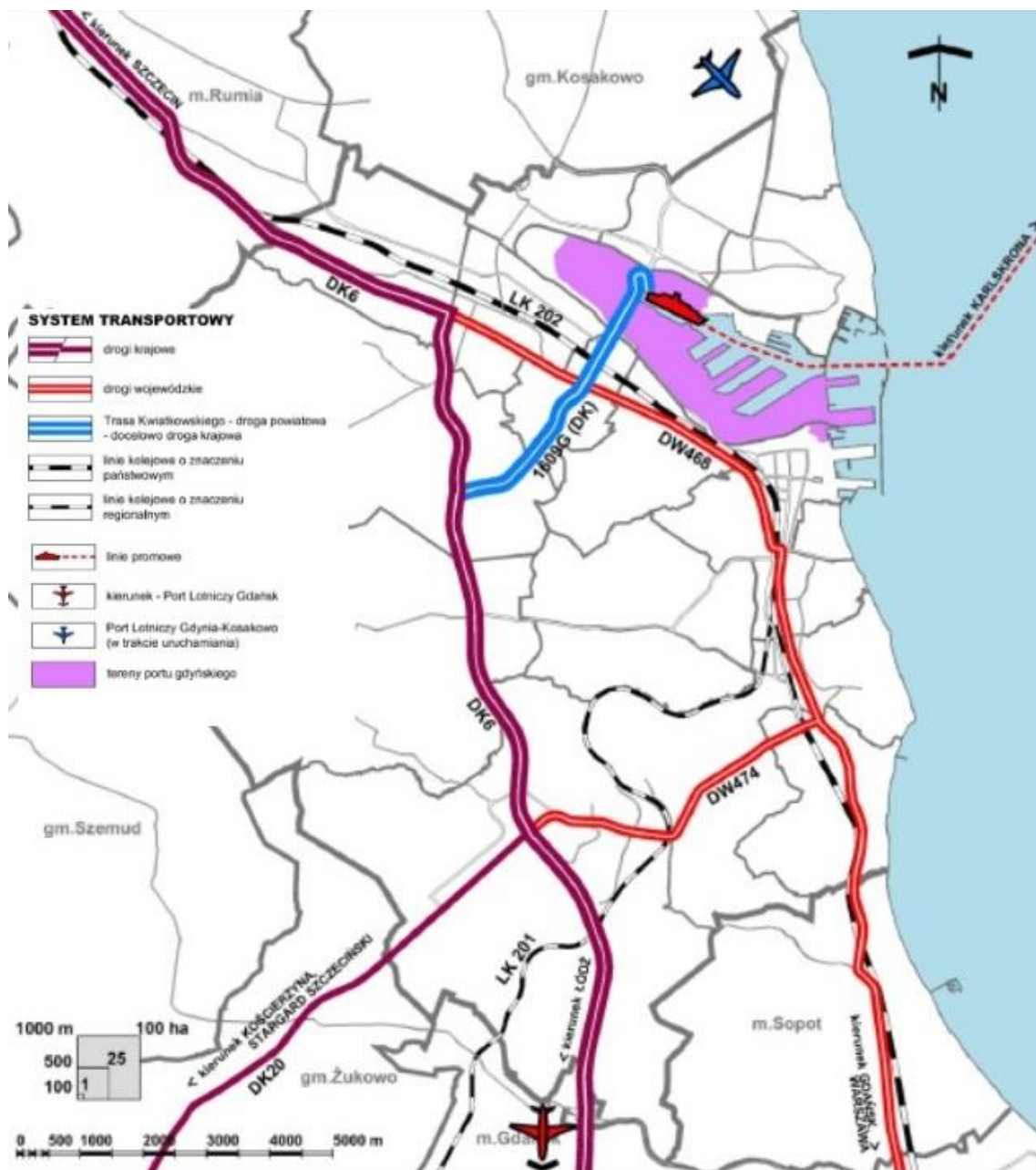
Zarządzanie mobilnością jest koncepcją obejmującą promowanie zrównoważonego transportu oraz zarządzanie zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych¹⁴. Podstawę zarządzania mobilnością tworzą tzw. „miękkie” (bezinwestycyjne) działania, takie jak informacja i komunikacja (m.in. kampanie promocyjno-edukacyjne, zachęcające do korzystania z alternatywnych sposobów podróżowania: pieszo, rowerem oraz/lub korzystania z transportu publicznego). Od 2012 r. Gdynia aktywnie uczestniczy w realizacji wielu inicjatyw mających na celu zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie zrównoważonego transportu oraz promowanie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów poruszania się po mieście. Wśród akcji edukacyjno-promocyjnych prowadzonych przez Miasto należy wymienić Europejski Dzień Bez Samochodu, Rowerowy Maj, European Cycling Challenge, Pieszy Autobus, Odprowadzam Sam, Do pracy jadę rowerem i Parkingowa (r)ewolucja), organizacja usług, edukacja w zakresie mobilności oraz tworzenie planów mobilności dla instytucji firm, szkół itd.

Priorytetem dla Miasta w zakresie zarządzania mobilnością na najbliższe lata jest intensyfikacja działań związanych z realizacją kampanii edukacyjno-promocyjnych dedykowanych do poszczególnych grup mieszkańców oraz włączenie interesariuszy w opracowanie planów mobilności dla konkretnych instytucji (firm, placówek edukacyjnych).

Infrastruktura drogowa

Sieć drogowa w Gdyni opiera się o trzon północ–południe, którym jest droga wojewódzka nr 468 oraz droga krajowa nr 6 (na odcinku Chylonia – granica z Gdańskiem jako droga ekspresowa S6). W układzie wschód–zachód jest droga krajowa nr 20, której przedłużeniem do centrum miasta jest droga wojewódzka nr 474.

¹⁴ www.epomm.eu, dostęp (26.08.2015)



Rysunek 18. Podstawowy układ transportowy Gdyni

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, Gdynia 2015, s. 33

Główna arteria przelotowa w Gdyni znajduje się w ciągu ulic Zwycięstwa oraz Morskiej. Po zachodniej stronie przez miasto przebiega droga ekspresowa S6 - Obwodnica Trójmiasta. Jest ona częścią drogi krajowej DK6, będącej fragmentem trasy międzynarodowej E28 Berlin-Szczecin-Gdańsk-Elbląg-Kaliningrad-Wilno-Mińsk. Poprzez obwodnicę Gdynia posiada połączenie z drogą krajową nr 7 (trasa E77 Gdańsk-Warszawa-Kraków-Budapeszt) oraz autostradą A1 (trasa międzynarodowa E75 biegnąca z Norwegii przez Finlandię, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Serbię, Macedonię do Grecji). Przez Gdynię przechodzi również droga krajowa nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia.



Rysunek 19. Najbardziej obciążone ruchem skrzyżowania w Gdyni

Źródło: zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, wrzesień 2016

Największe natężenie ruchu koncentruje się na podstawowym szkieletcie komunikacyjnym Gdyni (Rys. 19). Najbardziej obciążonym ruchem skrzyżowaniami są Al. Zwycięstwa/Wielkopolska (59,9 tys. pojazdów/dobę), wlot Obwodnicy w ul. Morską (59,8 tys. pojazdów/dobę), ul. Morska/Trasa Kwiatkowskiego (57,5 tys. pojazdów/dobę).

87% dróg to drogi o nawierzchni utwardzonej. Roczne wydatki na utrzymanie i rozbudowę infrastruktury drogowej wyniosły blisko 70 mln PLN.

W ostatnich latach zostały zrealizowane ważne inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej, które poprawiły warunki ruchu drogowego w Gdyni, m.in.:

- Trasa Kwiatkowskiego (III etap) - droga łącząca port z Obwodnicą Trójmiasta oraz z autostradą A1;
- rozbudowa ul. Janka Wiśniewskiego, łączącej port z centrum miasta i Trasą Kwiatkowskiego, co pozwoliło na wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza centrum miasta,
- przebudowa węzła Wzgórze Św. Maksymiliana – najważniejszego gdyńskiego węzła transportowego, obejmująca m.in. budowę tunelu pod Drogą Gdyńską i przebudowę przystanku SKM;
- kładka pieszo-rowerowa nad Drogą Gdyńską i torami kolejowymi, łącząca obie strony Redłowa na wysokości Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego;
- rekonstrukcja ul. Bosmańskiej, dzięki której poprawiły się warunki ruchu drogowego w dzielnicach Oksywie i Obłuże, obejmująca: renowację nawierzchni i oświetlenia, budowę ronda i drogi rowerowej;
- przebudowa ul. Chwarznieńskiej, pozwalająca na poprawę dostępu do dynamicznie rozwijających się zachodnich dzielnic Gdyni – Chwarzna i Wiczlina, przede wszystkim poprzez poszerzenie jezdni i dostosowanie jej do występujących natężeń ruchu;
- realizacja projektu „Rozwój Komunikacji Rowerowej w Aglomeracji Trójmiejskiej”.

Zarządzanie ruchem

Celem usprawnienia zarządzania ruchem w Trójmieście, uruchomiony został system Tristar, wdrażany stopniowo od 2012 r. Korzystając z nowoczesnych technologii w dziedzinie transportu, w ramach systemu sterowania sygnalizacje świetlne w sposób inteligentny dostosowują się do zmiennych warunków ruchu, dzięki czemu istniejąca infrastruktura drogowa jest wykorzystywana w sposób bardziej efektywny. System ten zapewnia podróżnym dostęp do pełnych informacji w zakresie warunków ruchu poprzez: tablice i znaki o zmiennej treści ostrzegające o warunkach pogodowych, utrudnieniach w ruchu oraz dopuszczalnych prędkościach, znaki informacji parkingowej wyświetlające ilość dostępnych miejsc na kluczowych dla miasta parkingach, tablice informacji przystankowej podające na elektronicznych wyświetlaczach godzinę rzeczywistego czasu odjazdu pojazdów komunikacji zbiorowej. Informacje te są także przekazywane do użytkowników za pośrednictwem portalu internetowego oraz infokiosków zainstalowanych w miejscach o dużym znaczeniu dla ruchu pieszych.

Docelowo do systemu ma być włączonych prawie 80 skrzyżowań na terenie Gdyni. Wstępne badania efektywności systemu wykonane dla 16 skrzyżowań włączonych do systemu

pokazały, że TRISTAR wpływa na skrócenie czasu przejazdu o 13-34% i zwiększenie średniej prędkości przejazdu o 13-45%, w zależności od badanego odcinka.

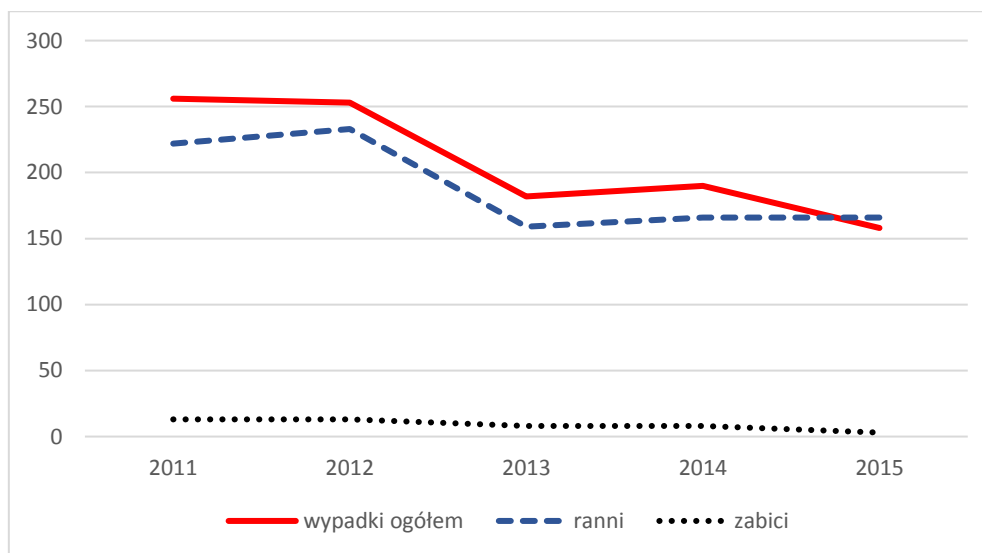
TRISTAR ma przyczynić się do skrócenia globalnego czasu przejazdów wszystkich pojazdów w obszarze objętym systemem przynajmniej o 5,5% oraz do skrócenia globalnego czasu podróży pasażerów środkami transportu zbiorowego w obszarze objętym systemem o nie mniej niż 6,5%.

Wyzwania

Podobnie jak w innych polskich miastach, ruch samochodowy w Gdyni nieustannie rośnie. Wzrasta również zapotrzebowanie na podróże oraz ruchliwość mieszkańców, którzy coraz częściej wybierają samochód dla celów realizacji podróży. Tendencje te wpływają na warunki ruchu w mieście, takie jak jego płynność, straty czasu w wyniku obniżenia prędkości przejazdu, zmniejszenie komfortu podróży, szczególnie pasażerów transportu zbiorowego. Ponadto nie bez wpływu pozostają kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego oddziaływania na środowisko.

3.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Z roku na rok obserwuje się spadek liczby wypadków drogowych, występuje również tendencja spadkowa w liczbie poszkodowanych w wypadkach (Rys. 20).

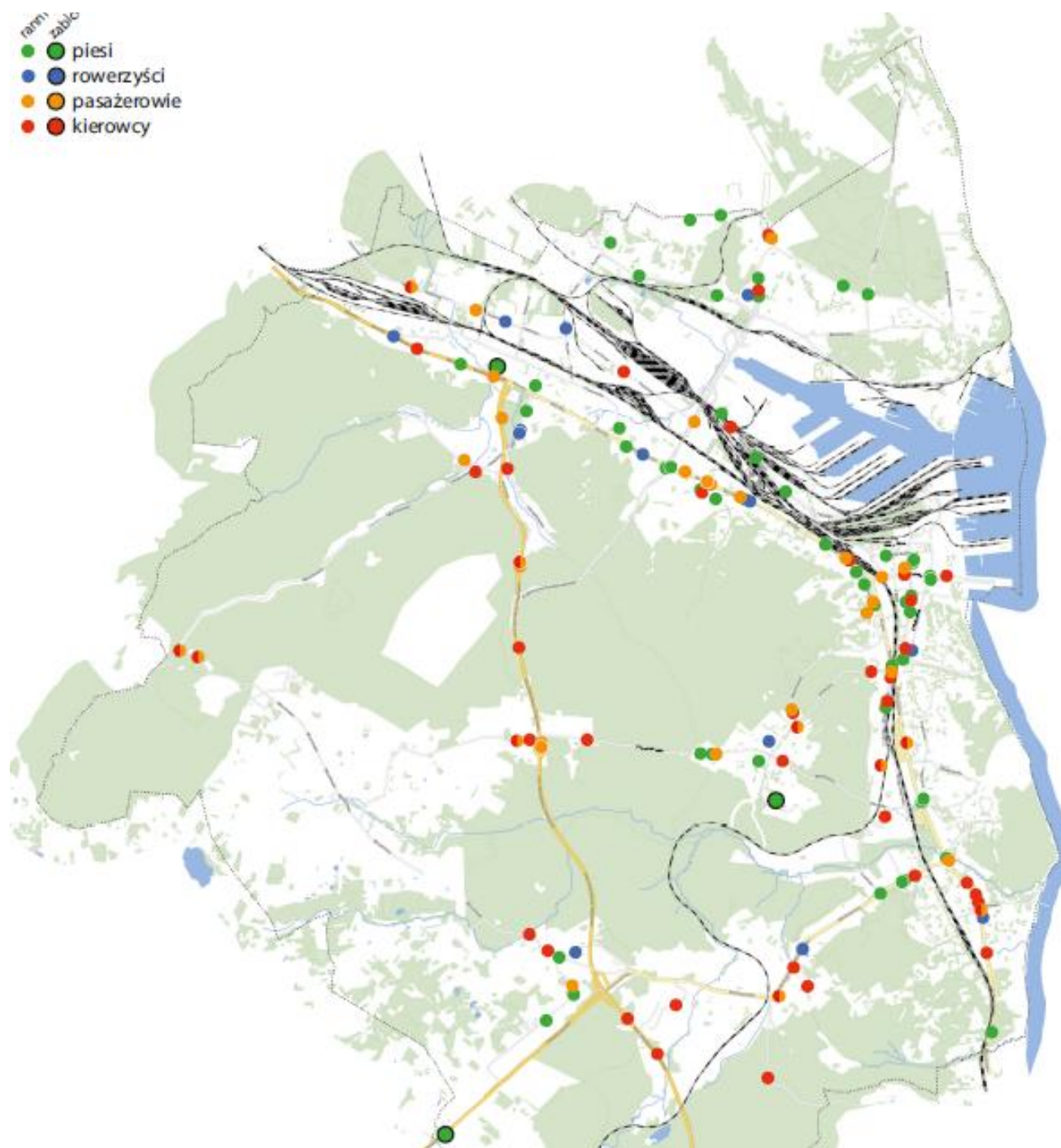


Rysunek 20. Liczba wypadków i ofiar wypadków drogowych w Gdyni w latach 2011-2015

Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS oraz dane Komendy Miejskiej Policji w Gdyni.

W 2015 roku na terenie Gdyni odnotowano 158 wypadków, w których zginęły 3 osoby (wyłącznie piesi) a rannych zostało 166 osób. 1/3-cią ogółu rannych stanowili piesi. Mimo, że ruch rowerowy w Gdyni stanowi zaledwie ok. 2% wszystkich przemieszczeń, to rowerzyści stanowili aż 8% wszystkich poszkodowanych w wypadkach. Do najczęstszych przyczyn należały nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków

ruchu i nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu. W znakomitej większości przypadków sprawcami wypadków byli kierujący pojazdami (77%).



Rysunek 21. Wypadki na terenie Gdyni w 2015 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KM Policji w Gdyni.

Przestrzenny rozkład wypadków wskazuje na główny układ komunikacyjny (al. Zwycięstwa w Orłowie, Śródmieście) jako miejsca w których najczęściej dochodziło do wypadków w 2015 roku (Rys. 21).

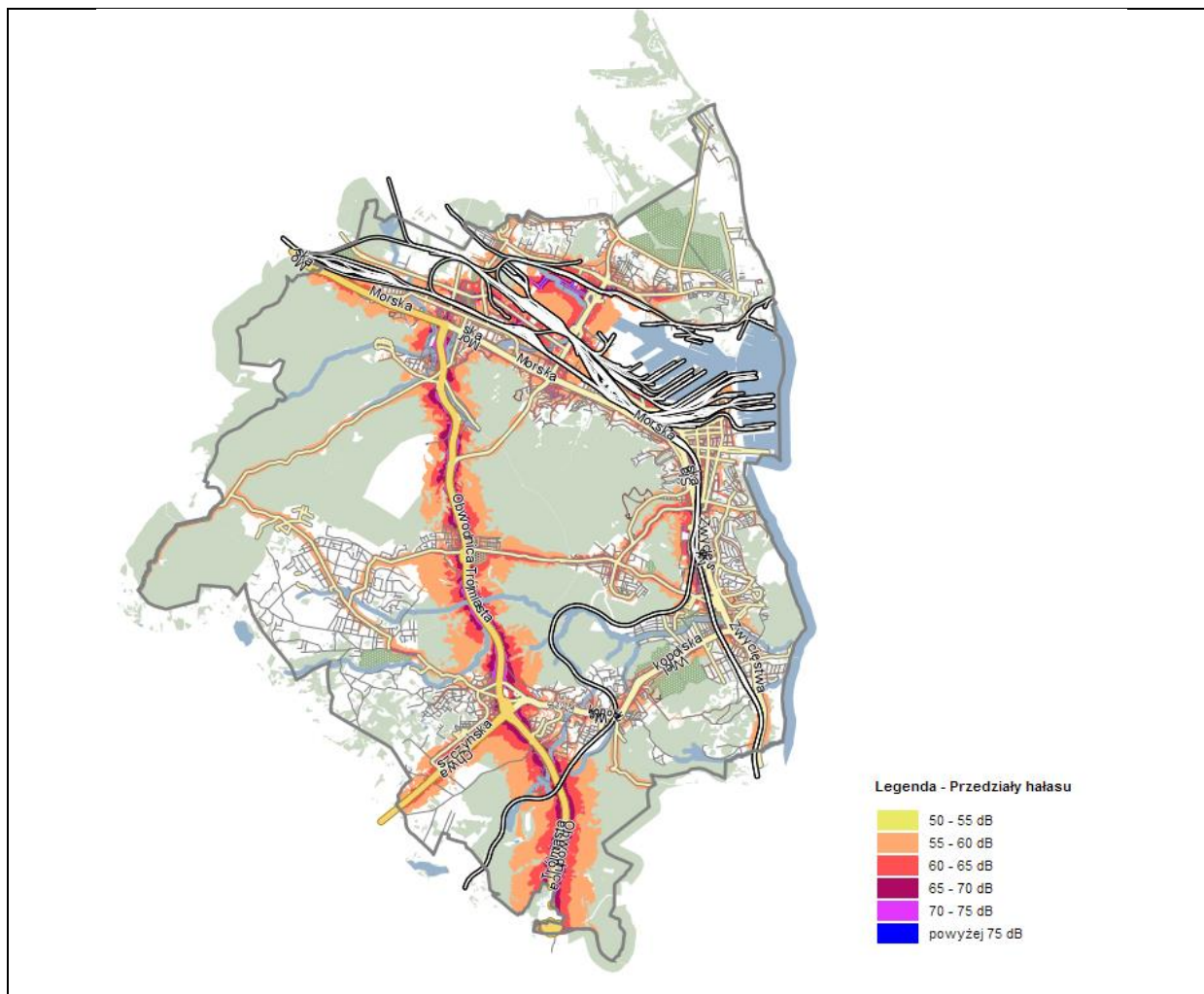
W przyszłości wprowadzenie pojazdów zautomatyzowanych wpłynie na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3.6. Oddziaływanie na środowisko i zdrowie

Hałas

Hałas komunikacyjny jest jednym z najbardziej uciążliwych źródeł hałasu. Wszyscy gdynianie mieszkający w pobliżu głównych dróg są narażeni na wysoki poziom hałasu, o natężeniach sięgających nawet 80 dB.

Duże natężenia hałasu generowane są również przez transport kolejowy (Rys. 22).



Rysunek 22. Mapa akustyczna Gdyni – hałas drogowy (dzień-wieczór-noc)

Źródło: <https://server.miasto.gdynia.pl/geodezja/VisMap/apps/portal/public>, [dostęp: 02.09.16].

W Śródmieściu Gdyni dopuszczalne natężenie hałasu przekraczane jest m.in. wzdłuż ul. Władysława IV czy 10 Lutego (poziom natężenia hałasu wynosi 75-78 dB, w porze nocnej 60-69 dB - przekracza nocny limit nawet o 10 dB). Na ulicy Świętojańskiej po zwężeniu jezdni poziom hałasu spadł o 1,5 dB i w ciągu dnia kształtuje się na poziomie 73-79 dB, w nocy 67-72 dB. Dopuszczalny poziom hałasu przekraczany jest również na ul. Śląskiej i Morskiej (o 2-5 dB w 2008 r.)

Zanieczyszczenie powietrza

Na obszarze Trójmiasta stale prowadzony jest monitoring jakości powietrza. W oparciu o uchwalony Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gdyni można wskazać najważniejszych emitentów zanieczyszczeń na terenie miasta biorąc pod uwagę emisję CO₂. Są nimi przede wszystkim mieszkalnictwo, przemysł oraz handel i usługi.

Wyzwania

Choć sektor transportu nie jest głównym emitentem zanieczyszczeń, to niektóre grupy mieszkańców są szczególnie narażone na działanie spalin, w szczególności osoby starsze i dzieci. Konieczne są zatem strategiczne działania w celu oddziaływania popytu na podróże i trwałych zmian w podziale zadań przewozowych.

3.7. Zarządzanie przestrzenią parkingową

Sukcesy:

- wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania w Śródmieściu Gdyni;
- ograniczenie parkowania na Skwerze Kościuszki i ul. Świętojańskiej;
- nowe parkingi rowerowe;
- rozwój przestrzenny Strefy Płatnego Parkowania;
- nowe parkingi podziemne w centrum Gdyni.

Wyzwania:

- utworzenie alternatywy dla parkowania w ścisłym Śródmieściu Gdyni;
- dążenie do integracji środków transportu poprzez tworzenie parkingów typu P&R;
- zarządzanie zapotrzebowaniem na parkowanie w centrum i zmiana przyzwyczajeń w zakresie parkowania;
- egzekwowanie przepisów w zakresie poprawnego parkowania, w szczególności przeciwdziałania parkowania na chodnikach, drogach rowerowych i przy przejściach dla pieszych.

W Gdyni funkcjonuje strefa płatnego parkowania określona uchwałą Rady Miasta z czerwca 2012 r., ograniczona od północy ul. Jana z Kolna i ul. Wendy, od południa ul. Piłsudskiego, a od zachodu torami kolejowymi pomiędzy stacjami Wzgórze Św. Maksymiliana i Dworzec Główny PKP.

Stopniowo prowadzone są również działania mające na celu ograniczenie parkowania w ścisłym śródmieściu. W ramach rewitalizacji ul. Świętojańskiej zakończonej w 2003 r. celem

poprawy warunków ruchu pieszego znacząco zredukowano dostępną przestrzeń parkingową - wzdłuż ulicy zainstalowane zostały pachołki wyznaczające pas ruchu, na którym obowiązuje zakaz parkowania. Latem 2013 r. wprowadzone zostały ograniczenia parkowania na al. Jana Pawła II – wprowadzony został zakaz parkowania przy lewej krawędzi jezdni.

W listopadzie 2014 r. na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni przeprowadzona została inwentaryzacja miejsc postojowych w centrum miasta, obejmującym blisko 180 ha. Miejsca postojowe zidentyfikowane były z uwzględnieniem sposobu oznakowania, dostępności oraz rodzaju parkowania.

Na obszarze opracowania łącznie zinwentaryzowano 7065 miejsc postojowych.

Pomimo znacznej liczby miejsc parkingowych oferta parkingowa w Śródmieściu jest w opinii mieszkańców i przyjezdnych niewystarczająca. Pojazdy zastawiają chodniki, place, skwery w centrum miasta, często niezgodnie z przepisami. Na sytuację parkingową w centrum Gdyni dodatkowo negatywnie oddziałują rosnące wskaźniki motoryzacji i ruchliwości mieszkańców Gdyni i gmin sąsiednich.

Wyzwania

W celu poprawy sytuacji parkingowej w śródmieściu konieczne jest podjęcie działań ukierunkowanych na ograniczanie potrzeb parkowania na tym obszarze. Osiągnięcie znaczących rezultatów jest możliwe poprzez takie działania jak np. budowa węzłów integracyjnych czy wielopoziomowych parkingów na obrzeżach śródmieścia, przy jednoczesnym oddziaływaniu na kierowcach parkujących w centrum, poprzez zmiany w organizacji ruchu, ograniczenia parkowania, regulację wysokości opłat, czasu parkowania, itp. Równie istotne jak działania organizacyjne i inwestycyjne jest skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów w zakresie parkowania w całym mieście, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gdyni.

3.8. Ruch pieszy

Sukcesy:

- Ograniczenie parkowania na Skwerze;
- Wdrożenie standardów dostępności;
- Przestrzeń publiczna przy Infoboxie i Gdyńskiej Szkole Filmowej;
- Mapa dostępności i audyt dla osób o ograniczonej mobilności;
- Poprawa brd przy szkołach;
- Dalszy wzrost atrakcyjności nadmorskiej przestrzeni dla pieszych.

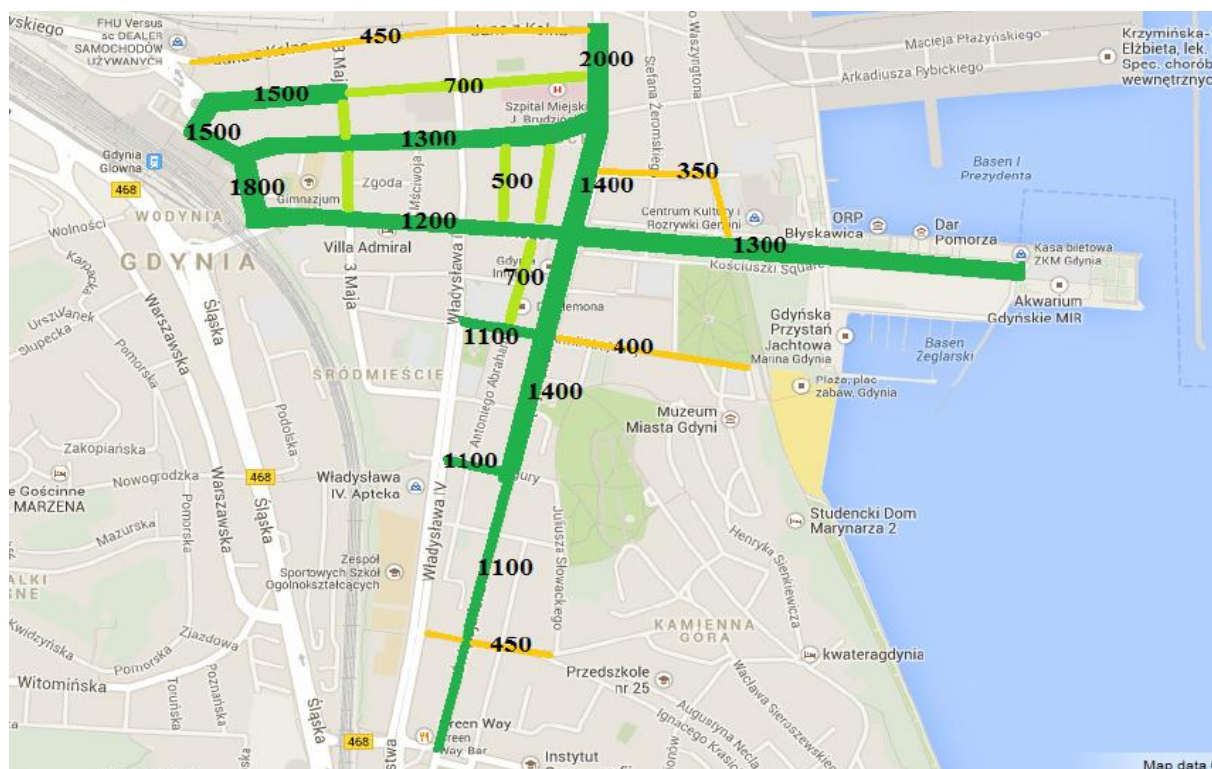
Wyzwania:

- Kompleksowe badania ruchu pieszego;
- Konkurencja o przestrzeń w ścisłym centrum Gdyni między pieszymi, rowerzystami a zmotoryzowanymi;
- Uspokojenie ruchu w centralnej części Gdyni;
- Dalszy wzrost powierzchni dla pieszych o wysokiej jakości;
- Rozwój bezpiecznej infrastruktury dla pieszych w dzielnicach zachodnich;
- Zwiększenie liczby przejść dla pieszych w Śródmieściu.

Największy ruch pieszy w mieście obserwuje się w centralnej, nadmorskiej dzielnicy Gdyni - Śródmieściu. Do głównych generatorów ruchu pieszego w Śródmieściu należą

Dworzec Kolejowy Gdynia Główna, Szpital Miejski im. Józefa Brudzińskiego, Miejskie Hale Targowe, Wydział Nawigacyjny Akademii Morskiej, Centrum Handlowe Batory, Centrum Kwiatkowskiego, Centrum Gemini, Rzymskokatolicki Kościół M. B. Nieustającej Pomocy i Św. Piotra Rybaka, Rzymskokatolicki Kościół Najświętszego Serca Pana Jezusa, Żłobek Niezapominajka, Przedszkola Samorządowe nr 7, 16, 51, Samorządowa Szkoła Podstawowa nr 21, Gimnazjum nr 1, IX Liceum Ogólnokształcące, X Liceum Ogólnokształcące, Zespół Sportowych Szkół Ogólnokształcących oraz przestrzenie publiczne: Skwer Kościuszki, Molo Południowe, Marina Jachtowa i Park Rady Europy.

Zgodnie z badaniami wykonanymi w październiku 2013 r. (Rys. 23) do głównych ciągów pieszych w Śródmieściu należą: Plac Kaszubski (2000 pieszych/godz.), odcinek ulicy Dworcowej od skrzyżowania z ul. Starowiejską do ul. 10 Lutego (1800 pieszych/godz.), odcinek ulicy Dworcowej od skrzyżowania z ulicą Starowiejską do Pl. Konstytucji (1500 pieszych/godz.), odcinek ulicy Wójta Radtkego od skrzyżowania z ulicą Dworcową do skrzyżowania z ulicą 3 Maja (1500 pieszych/godz.), ul. Świętojańska od Pl. Kaszubskiego do skrzyżowania z ul. Żwirki i Wigury (1400 pieszych/godz.), Skwer Kościuszki i ul. Starowiejska (1300 pieszych/godz.), ul. 10 Lutego (1200 pieszych/godz.) oraz odcinek Armii Krajowej od skrzyżowania z ul. Władysława IV do skrzyżowania z ul. Świętojańską (1100 pieszych/godz.), fragment ul. Żwirki i Wigury pomiędzy ulicami Władysława IV a Świętojańską (1100 pieszych/godz.) oraz odcinek ul. Świętojańskiej od skrzyżowania z ul. Żwirki i Wigury do skrzyżowania z Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego (1100 pieszych/godz.).

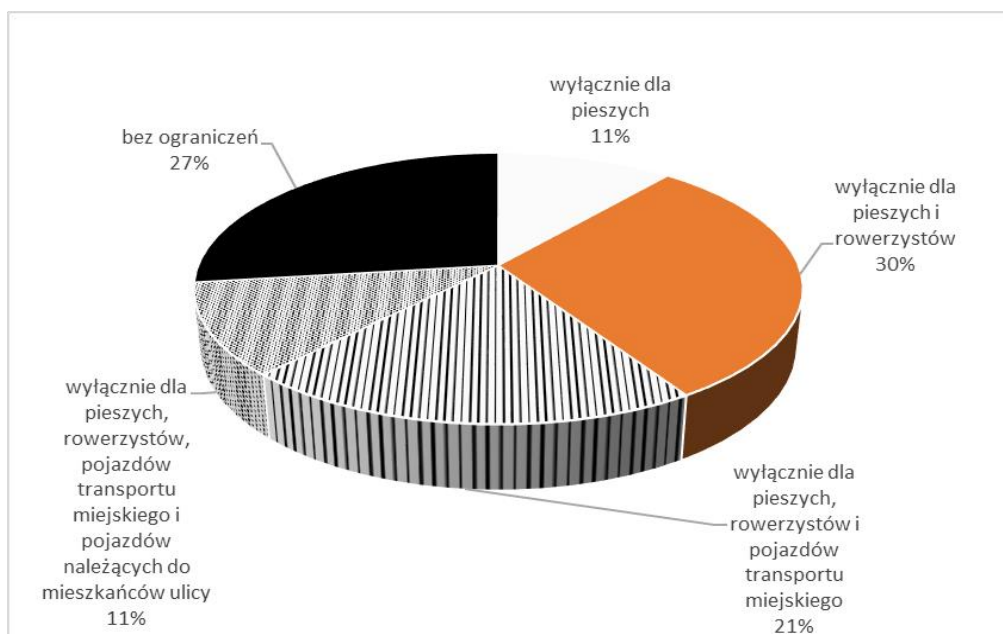


Rysunek 23. Natężenie ruchu pieszych w Śródmieściu Gdyni na godzinę w przekroju – 2013 r.

Źródło: J. Oskarbski: Koncepcja analiz zmian organizacji ruchu i przebiegi linii transportu zbiorowego. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdańsk-Gdynia 2014. [za: W. Jobski: Koncepcja wprowadzenia stref ruchu pieszego w Śródmieściu Gdyni. Projekt dyplomowy inżynierski. Katedra Inżynierii Drogowej, Politechnika Gdańska 2013].

Z uwagi na planowane inwestycje, prognozuje się, że ruch pieszy w Śródmieściu będzie rósł, w szczególności największy wzrost przewiduje się na Skwerze Kościuszki w związku z planowanym zagospodarowaniem mola Południowego i Rybackiego (wzrost o 88% w 2020 r. z powodu wzrostu przestrzeni usługowej o blisko 150% wynikającego z budowy Waterfront i zagospodarowania mola Południowego i Rybackiego), Placu Kaszubskim (wzrost o 44%), w ciągu ulic 10 Lutego (o 18%), Świętojańskiej (o 16%) i Starowiejskiej (o 12%), a na odcinku ulicy Dworcowej między ulicami 10 Lutego a Wójta Radtkego o 11%¹⁵.

W latach 2014-2016 prowadzono badania natężenia i struktury ruchu na wybranych ulicach w centrum Gdyni. Dla ulicy Świętojańskiej największy udział w strukturze podróży posiada samochód osobowy, na który przypada niemal połowa zarejestrowanych podróży, choć ruch pieszy także stanowi istotny komponent przemieszczeń – jego udział kształtuje się między 24% (w dzień powszedni, na wysokości ul. Traugutta) a 37% (w niedzielę, na wysokości Infoboxu) wszystkich zarejestrowanych podróży¹⁶.



Rysunek 24. Wyniki badań preferencji mieszkańców w zakresie organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, przeprowadzonych w 2014 r.

Źródło: M. Wołek, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, Organizacja ruchu na ul. Świętojańskiej w świetle badań marketingowych. Raport z badań przeprowadzonych w marcu 2014, Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2014.

W ramach projektu CIVITAS DYN@MO rozpoczęto dyskusję na temat zwiększenia dostępności i uatrakcyjnienia centrum miasta dla pieszych, poprzez utworzenie stref pieszych. Rozważanymi lokalizacjami dla projektu pilotażowego były ulice: Świętojańska, Starowiejska i al. Jana Pawła II. W ramach przeprowadzonych badań marketingowych na ograniczenia

¹⁵ Źródło: J. Oskarbski: Koncepcja analiz zmian organizacji ruchu i przebiegi linii transportu zbiorowego. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdańsk-Gdynia 2014, s. 12. [za: W. Jobski: Koncepcja wprowadzenia stref ruchu pieszego w Śródmieściu Gdyni. Projekt dyplomowy inżynierski. Katedra Inżynierii Drogowej, Politechnika Gdańska 2013], s. 30.

¹⁶ M. Wołek: Badania natężenia i struktury ruchu na ul. Świętojańskiej w Gdyni w 2015 roku. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2015, s. 24

ruchu polegające na dopuszczeniu wyłącznie pieszych na ul. Świętojańskiej wskazało 11% respondentów. Z drugiej strony, większość respondentów (73%) dopuszczała ograniczenia dla samochodów osobowych (Rys. 24 i Tabela 12).

Tabela 12. Postulowane przez respondentów zmiany w organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, Starowiejskiej i Skwerze Kościuszki/Al. Jana Pawła II wg kolejności wskazań (2014)

ul. Świętojańska (2272 respondentów)	ul. Starowiejska (795 respondentów)	Skwer Kościuszki / Al. Jana Pawła II (846 respondentów)
<ul style="list-style-type: none"> • oznakowanie tempo 30; • pierwszeństwo dla pieszych; • fizyczne środki uspokojenia ruchu; • ograniczenia parkowania. 	<ul style="list-style-type: none"> • oznakowanie tempo 30; • pierwszeństwo dla pieszych; • ograniczenia parkowania; • fizyczne środki uspokojenia ruchu. 	<ul style="list-style-type: none"> • oznakowanie tempo 30; • pierwszeństwo dla pieszych; • ograniczenia parkowania; • wydzielone miejsca postojowe dla pojazdów dostawczych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań preferencji mieszkańców w zakresie organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, Starowiejskiej i al. Jana Pawła II i Skwerze Kościuszki, 2014.

Dostępność osób niepełnosprawnych

W kwestii mobilności istotny jest również aspekt dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności (osoby starsze, matki z wózkami), w szczególności pod kątem występowania barier w infrastrukturze transportowej, środkach transportu czy przestrzeni publicznej.

Wg Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 r. w Gdyni zamieszkiwało 32 701 osób niepełnosprawnych, stanowiących 13,2% mieszkańców¹⁷. Dodatkową grupą osób o ograniczonej mobilności są osoby starsze należące do grupy 20% mieszkańców w wieku poprodukcyjnym.

Gdynia od wielu lat poświęca dużą uwagę problemom osób niepełnosprawnych. Jednym z głównych kierunków jest włączenie niepełnosprawnych we wszystkie sfery aktywności, wyrównanie szans oraz zapewnienie dostępności do usług publicznych. W 1999 r. stworzono stanowisko Pełnomocnika Prezydenta ds. Osób Niepełnosprawnych, który zajmuje się koordynacją działań w tym zakresie. W Urzędzie Miasta funkcjonuje również Samodzielny Referat ds. Osób Niepełnosprawnych. W 2013 r. uchwalone zostały Standardy Dostępności, których wdrażanie jest koordynowane przez Eksperta ds. Dostępności, zatrudnionego w Zarządzie Dróg i Zieleni.

Jednym z realizowanych projektów jest program „Gdynia dla wszystkich”, ukierunkowany na diagnozę przestrzeni miejskiej pod kątem osób o ograniczonej mobilności. Elementem projektu są spacerzy z niepełnosprawnymi w gdyńskich dzielnicach mające na celu identyfikację barier występujących na ciągach komunikacyjnych, środkach transportu miejskiego, budynkach użyteczności publicznej i przestrzeni miejskiej (np. rezultatem spacerów w Grabówku była identyfikacja ponad 200 problemów). W efekcie projektu powstała

¹⁷ Gdynia w liczbach – NSP 2011

mapa barier, z której korzystają gdyńskiej jednostki samorządowe podczas realizacji zadań statutowych.

W mieście dużą uwagę kieruje się również na dostępność transportu zbiorowego. Wszystkie autobusy i trolejbusy są niskopodłogowe. ZKM Gdynia oferuje również minibusy dla niepełnosprawnych. Za dostępny transport zbiorowy Gdynia uzyskała w 2012 r. wyróżnienie w konkursie Komisji Europejskiej „Access City Award”.

Pracownicy ZDiZ w 2013 r. przeszli szkolenie w zakresie standardów dostępności. Warsztaty obejmowały zajęcia teoretyczne oraz praktyczne (w terenie) z wykorzystaniem sprzętu rehabilitacyjnego.

Wyzwania

Wyzwaniem jest wzrost dostępności centrum Gdyni dla pieszych. Możliwe jest to np. poprzez stosowanie ograniczeń ruchu samochodowego, wprowadzanie środków uspokojenia ruchu czy też tworzenie stref pieszych. Ważne jest również, aby ulice były przyjazne dla pieszych – umożliwiały zatrzymanie się, spędzenie wolnego czasu w atrakcyjnym, estetycznym, przyjaznym otoczeniu.

Wyzwaniem dla intensywnie rozwijających się dzielnic zachodnich jest budowa infrastruktury dla pieszych.

Z powyższymi postulatami wiąże się potrzeba zapewnienia jak największej dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. Kwestia ta dotyczy nie tylko samego śródmieścia, ale całej Gdyni.

3.9. Transport zbiorowy

Sukcesy:

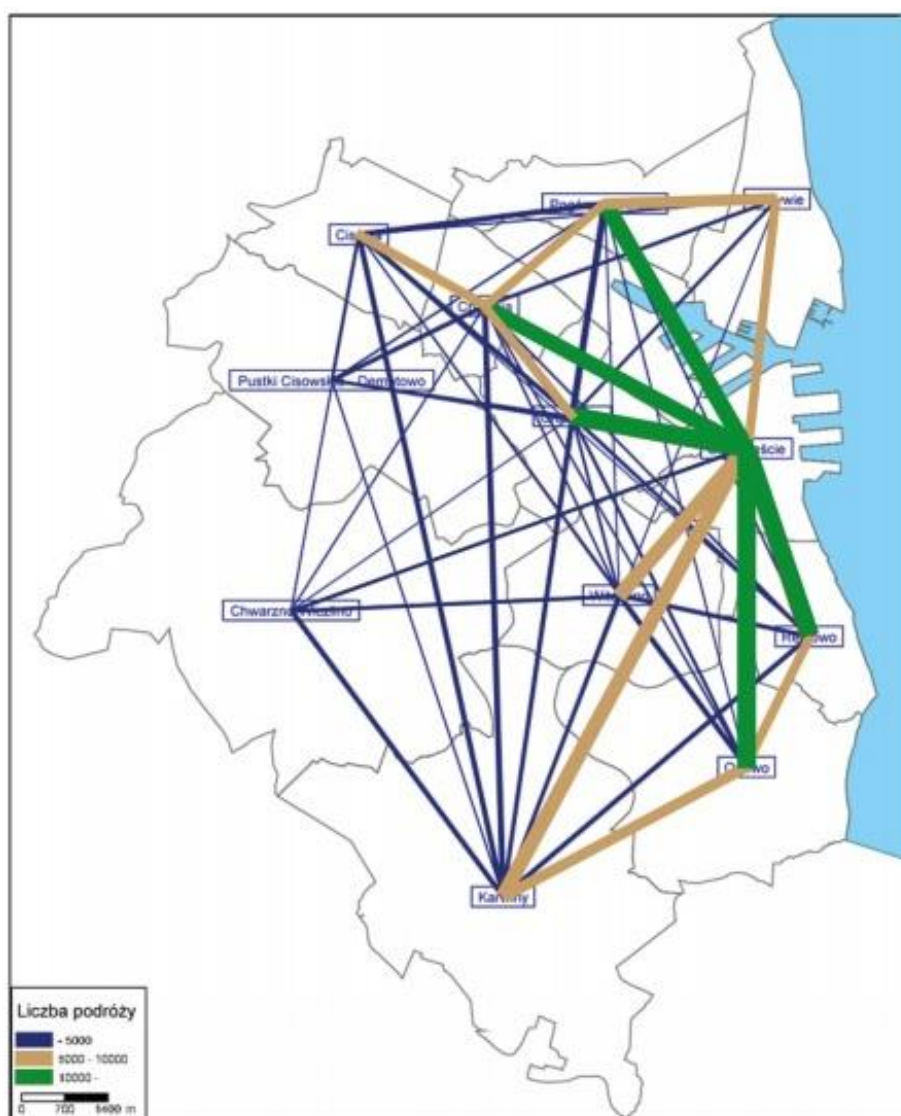
- Wysoka ocena transportu zbiorowego przez mieszkańców;
- Tabor w pełni niskopodłogowy;
- System informacji dynamicznej w ramach TRISTAR;
- Priorytetyzacja transportu publicznego dzięki buspasom;
- Wysoki udział pojazdów niskoemisyjnych (trolejbusy i ponad 1/3 autobusów z silnikiem spełniającym normę Euro5 i wyższą);
- Rozwinięte usługi dla osób z ograniczoną mobilnością;
- Zróżnicowane usługi (linie zwykłe, pospieszne i specjalne).

Wyzwania:

- Malejący udział transportu zbiorowego w podróżach miejskich;
- Malejąca punktualność i prędkość komunikacyjna wskutek kongestii;
- Brak integracji transportu pomiędzy środkami transportu publicznego w OM GGS;
- Obniżanie się wskaźnika odpłatności.

Organizacją zbiorowego transportu autobusowego i trolejbusowego w Gdyni zajmuje się Zarząd Komunikacji Miejskiej – jednostka budżetowa miasta Gdyni, który zatrudnia przedsiębiorstwa świadczące na jego rzecz usługi przewozowe dla obsługi Gdyni i sześciu sąsiednich gmin. Powstał on w 1992 roku jako niezależny od przewoźnika organizator zbiorowego transportu miejskiego, wyodrębniony ze struktur Urzędu Miasta. U podstaw powołania ZKM w Gdyni leżały z jednej strony trudności w zapewnieniu właściwej obsługi komunikacyjnej miasta, z drugiej przeświadczenie władz miasta o potrzebie urynkowienia działalności transportu zbiorowego, zgodnie z koncepcją przygotowaną przez zespół ekspertów¹⁸.

Na zlecenie ZKM w Gdyni operatorzy obsługują 85 linii autobusowych, a całkowita długość tras autobusowych i midibusowych wynosi ok. 293,2 km.



Rysunek 25. Dobowa więźba podróży dla transportu zbiorowego w 2013 r.

Źródło: <http://www.gdynia.pl>, [dostęp: 02.09.16].

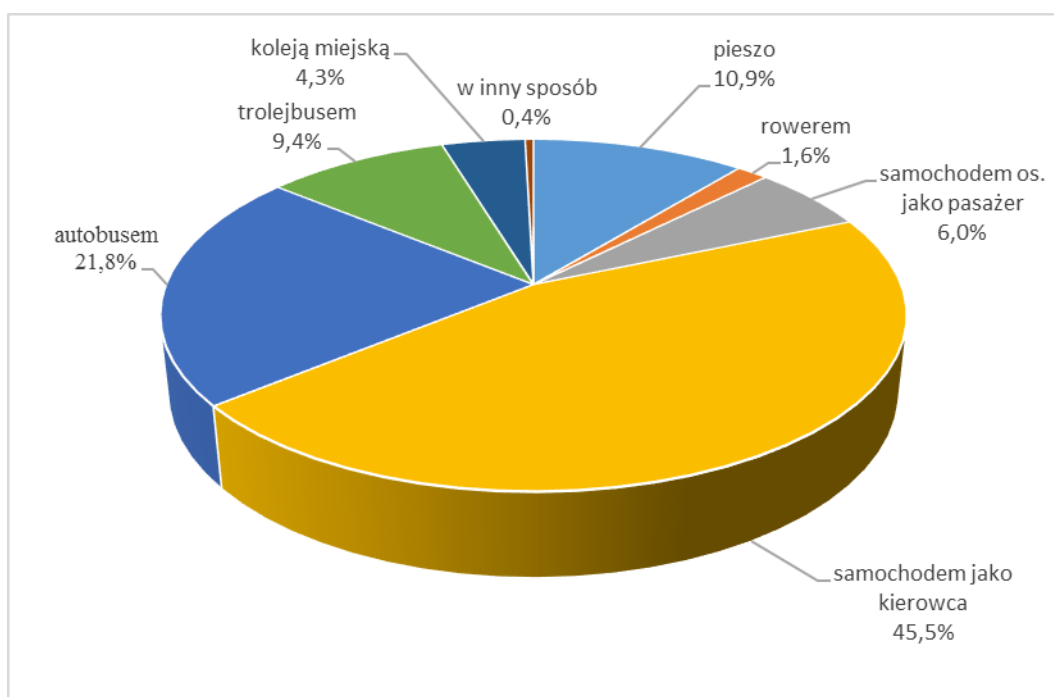
¹⁸ O. Wyszomirski: Dwadzieścia lat funkcjonowania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 8, s. 4-12.

W 2015 r. liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Gdyni wyniosła ok. 75,9 mln (uwzględniając również inne obsługiwane miasta i gminy ok. 88 mln). Przychody ze sprzedaży biletów wyniosły 68,5 mln PLN, co ukształtowało wskaźnik odpłatności (stopień pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów) na poziomie 44%¹⁹ (jest to poziom porównywalny z innymi miastami w Polsce).

W strukturze podróży dominują relacje do/z centrum Gdyni (Rys. 25).

W 2013 r. w sieci ZKM w Gdyni użytkowanych było 230 (w tym 98 przegubowych) autobusów. Były to pojazdy niskopodłogowe spełniające wysokie normy w zakresie spalania. Średni wiek taboru autobusowego wynosił 11,6 lat, a minibusów 7,6 lat. Gdynińskie trolejbusy posiadają 27% udziału w całym taborze transportu zbiorowego świadczącym usługi na rzecz ZKM Gdynia. W 2016 roku w Gdyni użytkowanych było 93 trolejbusów, kursujących na 16 liniach trolejbusowych (na liniach dojazdowych i zjazdowych).

Deklarowany sposób podróży został zweryfikowany poprzez pytanie o faktyczny sposób podróży respondenta w dniu poprzedzającym badanie. Uwzględniono także podróże piesze, o ile odbywały się one na odległość dłuższą niż 500 m.



Rysunek 26. Podział podróży na podstawie podróży wykonanych przez mieszkańców Gdyni w dniu poprzedzającym badanie w 2015 r.

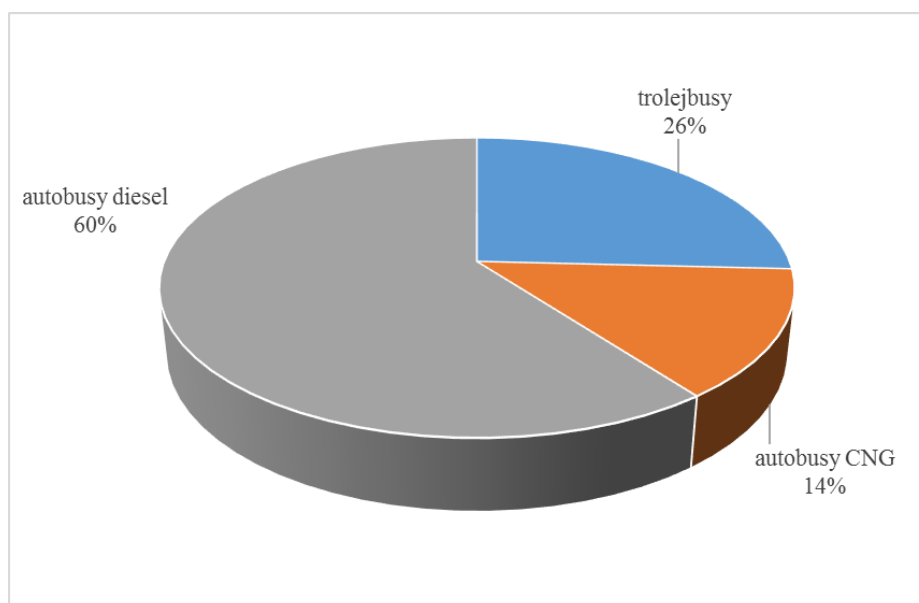
Źródło: Zachowania i preferencje komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2015 r.. Raport z badań marketingowych. ZKM Gdynia, Gdynia 2016.

Najwięcej, bo 51,5% podróży mieszkańcy Gdyni zrealizowali w dniu poprzedzającym badanie samochodem (Rys. 26). Środkiem transportu zbiorowego wykorzystywanym w największym stopniu okazał się autobus (1/5 wszystkich podróży). Trolejbusem mieszkańcy

¹⁹ W stosunku do 2013 uległ on nieznacznemu zwiększeniu z 43% do 44% i był na podobnym poziomie jak KZK GOP (41%), ZTM Poznań (42%), ZDiTM Szczecin (46%), ZTM Rzeszów (48%) i znacznie wyższy niż dla ZTM Warszawa (31%).

zrealizowali ok. 1/10 ogólnej liczby podróży. Podobny był udział podróży pieszych. Podróże rowerem w Gdyni stanowiły zaledwie 1,6% wszystkich podróży mieszkańców. Należy przy tym zaznaczyć, że trolejbusy obsługują przede wszystkim centrum miasta i dwie główne arterie miasta (w kierunku Karwin i Chyloni), podobnie jak ograniczony zasięg ma SKM (w kierunku do Gdańska i Wejherowa), natomiast sieć połączeń autobusowych jest zdecydowanie bardziej rozbudowana²⁰ i dostępna.

Działania zmierzające do dywersyfikacji sposobów zasilania pojazdów transportu miejskiego znalazły swe dopełnienie w 2007 r., kiedy to wprowadzono do eksploatacji autobusy zasilane gazem ziemnym (CNG). Przyczynami leżącymi u podstaw tej decyzji były dążenie do ograniczenia emisji spalin i hałasu oraz dywersyfikacja zasilania i częściowe uniezależnienie się od wahań cen paliw płynnych. Przewozy pojazdami zasilanymi CNG realizuje przedsiębiorstwo komunalne PKM Gdynia sp. z o.o.



Rysunek 27. Struktura pracy eksploatacyjnej w sieci ZKM w Gdyni w 2015 r. wg rodzaju paliwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z wykonania budżetu Miasta Gdyni za 2015 rok oraz informacji wewnętrznych PKM Gdynia sp. z o.o., kwiecień 2016.

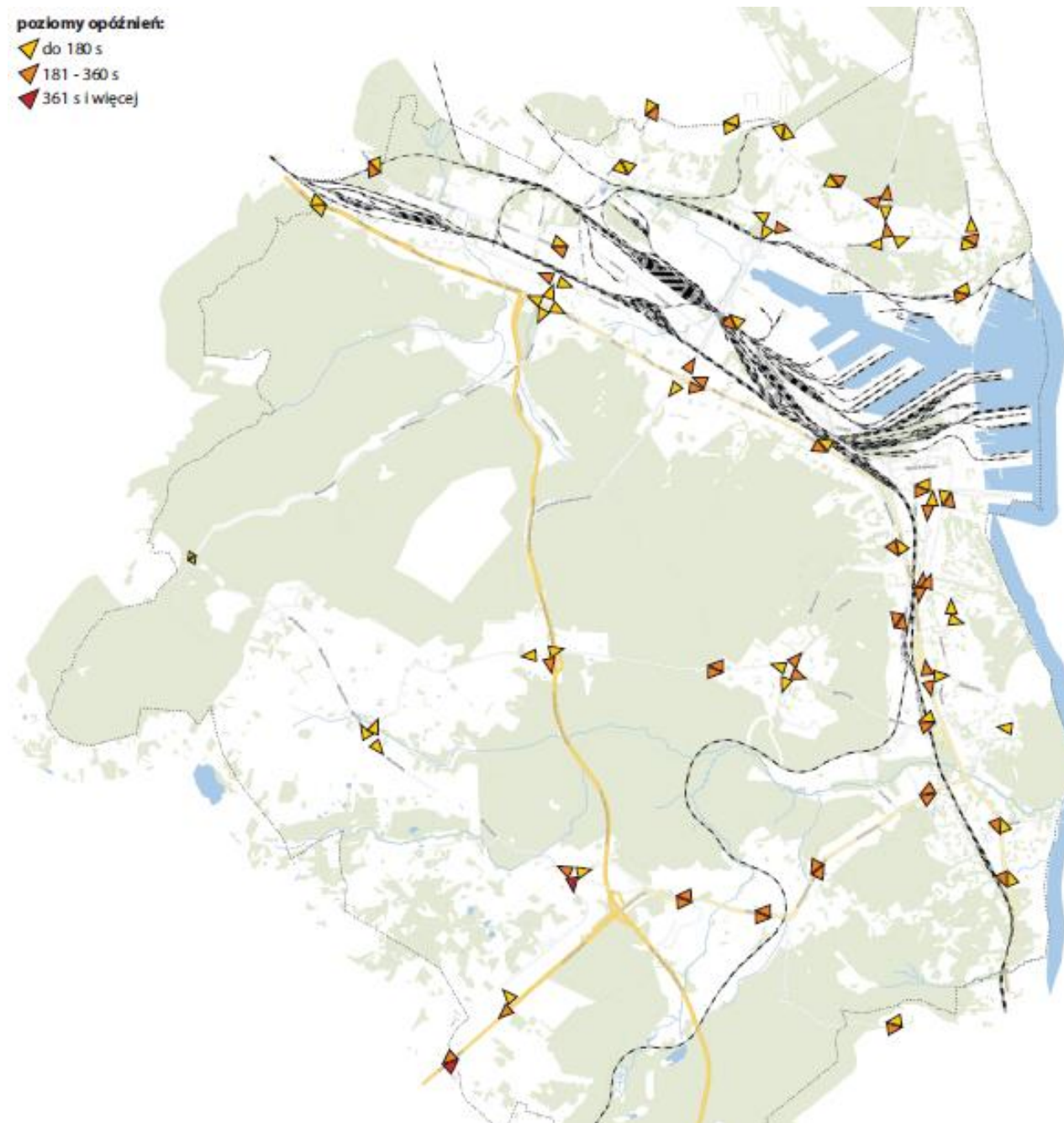
Obecnie 31 autobusów zasilanych CNG wykonuje niemal połowę pracy eksploatacyjnej tego operatora, a w skali sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez ZKM Gdynia 14% ogółu pracy eksploatacyjnej (Rys. 27). W konsekwencji spada udział pojazdów napędzanych olejem napędowym, co jest wyrazem wdrażania strategii niskoemisyjnej w transporcie publicznym i przyczynia się do zmniejszenia uzależnienia od wahań cen paliw płynnych na rynku światowym

Obszary o dużej gęstości zaludnienia, w tym obszar śródmiejski charakteryzują się dobrą dostępnością do komunikacji miejskiej. Największe problemy związane z dostępnością komunikacyjną występują w rejonach, gdzie miejsca zamieszkania oddalone są od głównych ulic. Dotyczy to przede wszystkim zachodniej części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino. Cechuje się

²⁰ K. Hebel, M. Wołek: The Perception of Means of Public Transport Compared to Travel Behaviour of Urban Inhabitants in the Light of the Marketing Research. [w druku, wg stanu na wrzesień 2016].

ona szybkim dynamicznym wzrostem liczby ludności, który jednak nie jest powiazany z równomiernym rozwojem infrastruktury drogowej. Na ogólną dostępność komunikacyjną części Gdyni wpływa także lokalizacja przystanków Szybkiej Kolei Miejskiej.

Kongestia transportowa przy relatywnie niskim poziomie priorytetyzacji pojazdów transportu zbiorowego w istotny sposób obniża jego konkurencyjność. Rys. 28 przedstawia główne punkty kongestii, która w godzinach szczytu jest źródłem opóźnień dla pojazdów transportu zbiorowego w Gdyni.



Rysunek 28. Mapa opóźnień transportu zbiorowego w Gdyni w porannym szczycie przewozowym (godz. 7-9).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia

Gdynia jest obsługiwana przez Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (SKM), na linii o długości 16 km wyposażonej w 9 przystanków: Orłowo, Redłowo, Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Główna, Stocznia, Grabówek, Leszczynki, Chylonia oraz Cisowa. Obecnie PKP SKM sp. z o.o. jest operatorem kolejowym o odrębnym systemie finansowania w stosunku do transportu komunalnego organizowanego przez ZKM, którego ważną częścią jest refundacja ulg ustawowych finansowana z budżetu centralnego. Kluczowa dla OM GGS rola PKP SKM wynika z wysokiej dostępności przestrzennej do rdzenia OM. W przewozach wewnątrzmijskich rola SKM jest jednak mniejsza.

PKP SKM w Trójmieście od wielu lat prowadzi konsekwentne działania nakierowane na podniesienie poziomu świadczonych usług (modernizacja części przystanków, budowa przystanku Gdańsk Śródmieście, modernizacja części taboru, zakup dwóch całkowicie nowych pojazdów i wprowadzenie ich do eksploatacji w 2016 r.).

Strukturę własnościową Spółki charakteryzuje mniejszościowy udział samorządów województwa i gmin (31,28% wg stanu na marzec 2016). Oznacza to realizację celów strategicznych Grupy PKP, które nie są zgodne z celami polityki transportowej samorządów lokalnych i województwa.

Integracja transportu w OM GGS

Od 2007 roku w Obszarze Metropolitalnym funkcjonuje Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej - jednostka zajmująca się integracją komunikacji miejskiej w metropolii trójmiejskiej. Dąży się do tego, aby Gdynia, Gdańsk, Sopot, Wejherowo, gm. Wejherowo Rumia, Reda, Żukowo, Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański, Kolbudy, Kosakowo, Szemud i Luzino miały wspólne bilety, taryfę oraz dopasowane rozkłady jazdy. Dotychczas zintegrowano system taryfowo-biletowy w aglomeracji umożliwiający zakup biletu łączonego. Umożliwia on przemieszczanie różnymi rodzajami środków transportu zbiorowego będącego w gestii różnych organizatorów.

Barierą w zwiększaniu udziału transportu zbiorowego w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni jest brak integracji różnych środków transportu, w szczególności transportu indywidualnego i zbiorowego, m.in. brak systemu P+R, szczególnie w pobliżu stacji kolejowych SKM. Możliwość pełnej integracji taryfowo-biletowej podsystemu transportu miejskiego i kolejowego w OM GGS istnieje, oznaczałaby jednak konieczność ponoszenia rocznych wydatków na poziomie ok. 67,2 mln ZŁP dla całej Metropolii²¹.

Wyzwania

W ocenie mieszkańców transport zbiorowy w Gdyni funkcjonuje bardzo sprawnie (średnia ocena 4,27 w skali od 2 do 5, w roku 2013 wzrost z poziomu 3,88 w roku 1998), w szczególności dobrze oceniane są bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność i informacja. Gorzej oceniana jest prędkość, która systematycznie spada. Tabor jest nowoczesny, niskopodłogowy, funkcjonują również usługi na żądanie przystosowane dla osób niepełnosprawnych.

²¹ H. Kołodziejcki et al.: Koncepcja funkcjonowania Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w obsłudze transportowej Obszaru Metropolitalnego oraz integracji transportu publicznego w obszarze metropolitalnym i regionie, w tym integracji taryfowo-biletowej na obszarze OMT oraz zasad rozliczeń pomiędzy jej uczestnikami. Wyd. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, Gdańsk 2014, s. 8.

Najczęściej wskazywanymi problemami w zakresie transportu zbiorowego w Gdyni jest brak integracji z innymi środkami transportu oraz spadająca prędkość komunikacyjna. Odpowiedzią na te problemy w zakresie integracji mogą być np. rozszerzenie oferty biletów metropolitalnych, budowa węzłów i przystanków przesiadkowych, a w zakresie spadającej prędkości komunikacyjnej – rozszerzenie priorytetu transportu zbiorowego poprzez wzrost liczby i długości buspasów.

Brak pełnej integracji taryfowo-biletowej obniża efektywność działań zmierzających do wzrostu konkurencyjności środków stanowiących alternatywę dla samochodu osobowego (np. węzły integracyjne kolej-transport miejski).

W planach rozwoju transportu trolejbusowego w Gdyni założono dwa warianty wielkości kontraktowanej przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni pracy eksploatacyjnej, mianowicie wariant ustabilizowany, w którym roczna wielkość pracy eksploatacyjnej tego transportu nie powinna być niższa niż 5 mln wozokilometrów rocznie (poziom obecny) i wariant rozwojowy, w którym transport trolejbusowy będzie rozwijany zarówno pod względem przestrzennym, jak i wielkości pracy eksploatacyjnej²². Do 2025 roku utrzymane zostaną wszystkie obecnie eksploatowane trasy trolejbusowe. Możliwość doładowywania baterii podczas pracy pod siecią będzie stanowić istotną przewagę trolejbusów w stosunku do zwykłych elektrobusów.

3.10. Transport rowerowy

Sukcesy:

- Przeprowadzenie audytu polityki rowerowej (certyfikat BYPAD);
- Wzrost liczby miejsc parkingowych dla rowerów;
- Poprawa stanu i stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej;
- Doskonale warunki do uprawiania rekreacji rowerowej;
- Rosnące zaangażowanie mieszkańców, sektora edukacji i przedsiębiorstw w prowadzone przez miasto działania w zakresie ruchu rowerowego;
- Możliwość darmowego przewozu roweru w środkach transportu publicznego;
- Współpraca miasta ze środowiskami rowerowymi.

Wyzwania:

- Zapewnienie ciągłości sieci dróg rowerowych, pokonanie kluczowych „efektów barierowych”;
- Priorytetyzacja pieszych, rowerzystów i pasażerów transportu zbiorowego;
- Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach obowiązkowych;
- Współpraca z przedsiębiorstwami (szczególnie na terenach portu) w zakresie zwiększania roli roweru w dojazdach do pracy;
- Kompleksowy monitoring zachowań i preferencji transportowych rowerzystów.

Istniejąca infrastruktura

Na istniejącą infrastrukturę rowerową składa się 39 odcinków dróg o łącznej długości ponad 56,1 km, z czego zasadniczą część stanowią drogi dla rowerów.

²² Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz w Miastach i Gminach Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2016-2025. Uchwała Rady Miasta Gdyni nr XX/451/16 z dnia 20.04.2016.

Nawierzchnia dedykowanych rowerzystom dróg jest bardzo zróżnicowana. Dominują nawierzchnie bitumiczne, duży udział stanowią również kostki betonowe (głównie fazowane), miejscami występują płyty chodnikowe i kostka kamienna.



Rysunek 29. Mapa dróg rowerowych w Gdyni

Źródło: ZDiZ Gdynia, lipiec 2016

Na sieć dróg rowerowych składają się liczne odcinki, w kilku kluczowych miejscach nie są one jednak ze sobą połączone (Rys. 29). Brak spójności sieci dróg rowerowych na poziomie

całego miasta jest podstawowym wyzwaniem, co przekłada się na bezpośrednich połączeń pomiędzy niektórymi dzielnicami mieszkaniowymi a centrum miasta. Stosowane rozwiązania zmieniają się nawet kilkakrotnie na długości poszczególnych odcinków. Oznakowanie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach jest bardzo różnicowane.

Ruch rowerowy w dzień powszedni koncentruje się przede wszystkim na podstawowym układzie dróg rowerowych.

Na terenie zabudowanym występują również drogi rowerowe o charakterze rekreacyjnym (np. Bulwar Nadmorski). Ruch rowerowy jest dopuszczony na terenie wszystkich parków i lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Nie występują tam strefy zakazu ruchu rowerowego. Liczne odcinki leśne o nawierzchni gruntowej stanowią atrakcyjne uzupełnienie układu komunikacyjnego.

W ciągu ostatnich lat mieście ustawiono niemal 1000 stojaków rowerowych. Prawie połowa z nich została zainstalowana przy gdyńskich szkołach i przedszkolach. Pozostałe zostały ustawione w pobliżu różnych generatorów ruchu – instytucji publicznych, punktów handlowych i usługowych, obiektów rekreacyjnych. W ramach projektu „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013” w pobliżu stacji SKM (m.in. Wzgórze św. Maksymiliana, Orłowo) powstały parkingi rowerowe typu Bike&Ride.

Na terenie miasta funkcjonują ogólnodostępne samoobsługowe stacje naprawy rowerów i kompresory rowerowe. Przy większych parkingach znajdują się mapy infrastruktury rowerowej. Elementem infrastruktury rowerowej przyczyniającym się do promocji tej formy podróżowania są liczniki rowerzystów ustawione przy głównych trasach rowerowych.

W mieście prowadzony jest regularny monitoring stanu infrastruktury rowerowej, również przy współudziale rowerzystów (portal SeeClickFix). W 2013 r. opracowano audyt polityki rowerowej BYPAD. Za stan i rozwój infrastruktury rowerowej odpowiada Zarząd Dróg i Zieleni. Z ramienia Prezydenta Miasta za realizację polityki rowerowej miasta odpowiada Pełnomocnik ds. Komunikacji Rowerowej.

Działania wspierające

Miasto prowadzi różnego rodzaju działania mające na celu wspieranie rozwoju systemu rowerowego. Są to m.in.:

- Rada Rowerowa (obecnie jest formą prezentacji działań poszczególnych wydziałów UM w zakresie prowadzonych projektów inwestycyjnych. W jej skład wchodzi przedstawiciele gdyńskich instytucji i organizacji m.in. Zarządu Dróg i Zieleni, Urzędu Miasta, Biura Planowania Przestrzennego i stowarzyszeń rowerowych);
- profil SeeClickFix (wspólny projekt bazujący na bezpłatnym narzędziu seeclixfix.com. Dzięki porozumieniu pomiędzy Stowarzyszeniem Rowerowa Gdynia a Urzędem Miasta, wolontariusze stowarzyszenia nieodpłatnie udoskonalają polskojęzyczną warstwę interfejsu oraz zgłaszają usterki w infrastrukturze);
- kampanie promocyjne;

- wydarzenia rowerowe, w tym największe imprezy organizacji rowerowych (np. Wielki Przejazd Rowerowy, czy Mikołaje na Rowerach) promujące rower jako alternatywną formę transportu indywidualnego;
- audyt polityki rowerowej BYPAD.

Miasto realizuje działania promujące korzystanie z rowerów wśród różnych grup wiekowych i społecznych. „Odprowadzam sam” to kampania dla przedszkolaków i ich rodziców, zachęcająca ich do korzystania z aktywnych form podróżowania w drodze do przedszkola. „Do pracy jadę rowerem” to kampania skierowana do pracowników gdyńskich firm i instytucji, w ramach której rywalizują ze sobą zarówno całe zakłady pracy i jak i sami pracownicy. Od 2014 roku Gdynia uczestniczy w European Cycling Challenge – rywalizacji europejskich miast organizowanej przez miasto Bolonia we Włoszech. Konkurs nagradza miasta, których mieszkańcy pokonają największą liczbę kilometrów. Dodatkowo, dzięki udziałowi w European Cycling Challenge Gdynia pozyskała dane GPS, dotyczące przejazdów rowerowych uczestników tego konkursu. Edycja w 2016 r. objęła ponad 16 tysięcy podróży, dzięki którym lepiej poznano rowerowe zwyczaje gdynian. Tak jak inne miasta uczestniczące w konkursie, Gdynia otrzymała dostęp do tak zwanej „mapy ciepła”, obrazującej natężenia ruchu rowerowego.

Kampania „Rowerowy Maj” adresowana jest do uczniów gdyńskich szkół. W 2016 roku wzięło w niej udział 2602 uczniów szkół podstawowych, co oznacza, że niemal 2/3 uczniów reprezentujących zgłoszone do konkursu szkoły przynajmniej raz przyjechało rowerem.

Na terenie miasta organizowane są różne wydarzenia rowerowe. Część z nich to inicjatywy oddolne, będące przejawem działalności rad dzielnic i organizacji pozarządowych. Przykładem takich imprez są np. „Wielki Przejazd Rowerowy” czy „Mikołaje na Rowerach”.

W 2013 r. przeprowadzony został audyt polityki rowerowej wg metodologii BYPAD, którego rezultatem było powstanie zintegrowanego planu działań na lata 2014-2016. Jednym z głównych założeń Planu jest osiągnięcie 10% udziału roweru w podróżach do 2023 r. (w 2015 r. udział ten stanowił 1,6%²³).

Wyzwania

W ostatnich latach obserwuje się zauważalny rozwój systemu rowerowego w Gdyni. Szczególny nacisk kładziony jest na zmianę postrzegania roweru przez mieszkańców i zachęcania do korzystania z niego jako środka transportu.

W ostatnich latach zrealizowanych zostało wiele inwestycji infrastrukturalnych, miasto prowadziło działania promocyjne i edukacyjne, rozbudowano kadry zajmujące się tematyką rowerową oraz nawiązano współpracę z lokalnymi środowiskami rowerowymi. Miasto jest świadome licznych barier i problemów, ale dąży do ich rozwiązania.

Istniejący układ rowerowy nie umożliwia jeszcze bezpiecznego i komfortowego przemieszczania się rowerem na terenie całego miasta. Występujące w nim luki w wielu przypadkach są trudne do uzupełnienia, w związku z lokalnymi warunkami przestrzennymi

²³ Badania marketingowe preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców - ZKM Gdynia, 2015

i istniejącym zagospodarowaniem. Mimo tego miasto prowadzi działania na rzecz poprawy spójności sieci.

Rozpoczęte działania promocyjne cieszą się coraz większym zainteresowaniem mieszkańców. Kolejne kampanie przyciągają nowych odbiorców, co świadczy o sensie i potrzebie ich realizacji.

W mieście aktywne są środowiska rowerowe, konsekwentnie dążące do poprawy warunków jazdy rowerem. Współpraca między organizacjami pozarządowymi a władzami miasta realizowana jest poprzez współdziałanie w ramach Rady Rowerowej, portalu SeeClickFix oraz kampanii i wydarzeń rowerowych.

Wyzwaniem dla miasta jest więc również pogodzenie interesów uczestników ruchu drogowego, poprzez skoordynowane, zintegrowane działania oraz uwzględnienie tych kwestii już na etapie planowania systemu transportowego.

3.11. Mobilność sektora edukacji

Sektor edukacji w Gdyni jest bardzo rozwinięty i cechuje go wysoka dostępność przestrzenna. W związku z dużym znaczeniem placówek edukacji dla mobilności zrównoważonej, przeprowadzono dodatkowe badania, mające na celu określenie sposobu podróży uczniów do szkół – ze szczególnym uwzględnieniem transportu niezmotoryzowanego. Badaniu poddano także ocenę poszczególnych elementów składających się na bezpieczeństwo komunikacyjne i jakość obsługi komunikacyjnej szkół. Respondentami byli dyrektorzy jednostek oświatowych. Badanie objęło 70 placówek oświatowych w Gdyni (z wyłączeniem przedszkoli), w tym 28 szkół podstawowych, 20 gimnazjów i 22 szkoły ponadgimnazjalne (licea, technika, szkoły zawodowe) w których pracuje ok 3 800 osób (nauczyciele i personel administracyjno-techniczny). Przekazano informacje dotyczące 24 180 uczniów, spośród których 15% mieszka poza Gdynią.

Tabela 13 prezentuje sposób dojścia/dojazdu do szkoły w zależności od kategorii placówki oświatowej.

Tabela 13. Sposób dojścia/dojazdu do szkoły w zależności od kategorii placówki oświatowej.

Sposób dojścia/dojazdu do szkoły [%]	SZKOŁY PODSTAWOWE	SZKOŁY GIMNAZJALNE	SZKOŁY PONADGIMNAZJ.
pieszo (samodzielnie lub doprowadzenie przez rodziców/opiekunów)	51,7	43,5	5,6
rowerem	5	4,9	1,6
transportem zbiorowym	16,3	43,2	89,6
gimbusem	0,2	0,1	0
samochodem (dowożona przez rodziców/opiekunów samochodem)	26,9	8,3	3,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, Gdynia, wrzesień 2016

W badaniach ocenie poddano postulaty istotne z punktu widzenia mobilności uczniów, wykorzystując skalę ocen szkolnych od 1 do 6 (Tab. 14).

Tabela 14. Ocena postulatów istotnych z punktu widzenia mobilności uczniów (skala 1-6)

Postulat	Szkoły podstawowe	Gimnazja	Szkoły ponadgimnazjalne
Dopasowanie godzin przyjazdów transportem publicznym do planu lekcji	5,1	5,0	4,7
Dopasowanie godzin odjazdów transportu publicznego do planu lekcji	5,2	5,1	4,4
Odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla samochodów	2,9	3,4	3,4
Odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla rowerów	5,1	4,9	4,4
Bezpieczeństwo pieszych w najbliższym sąsiedztwie szkoły	4,3	4,3	4,7
Bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkoły	3,9	4,0	4,3
Lokalizacja przystanków transportu zbiorowego względem szkoły	5,1	5,1	5,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych badań, Gdynia, wrzesień 2016

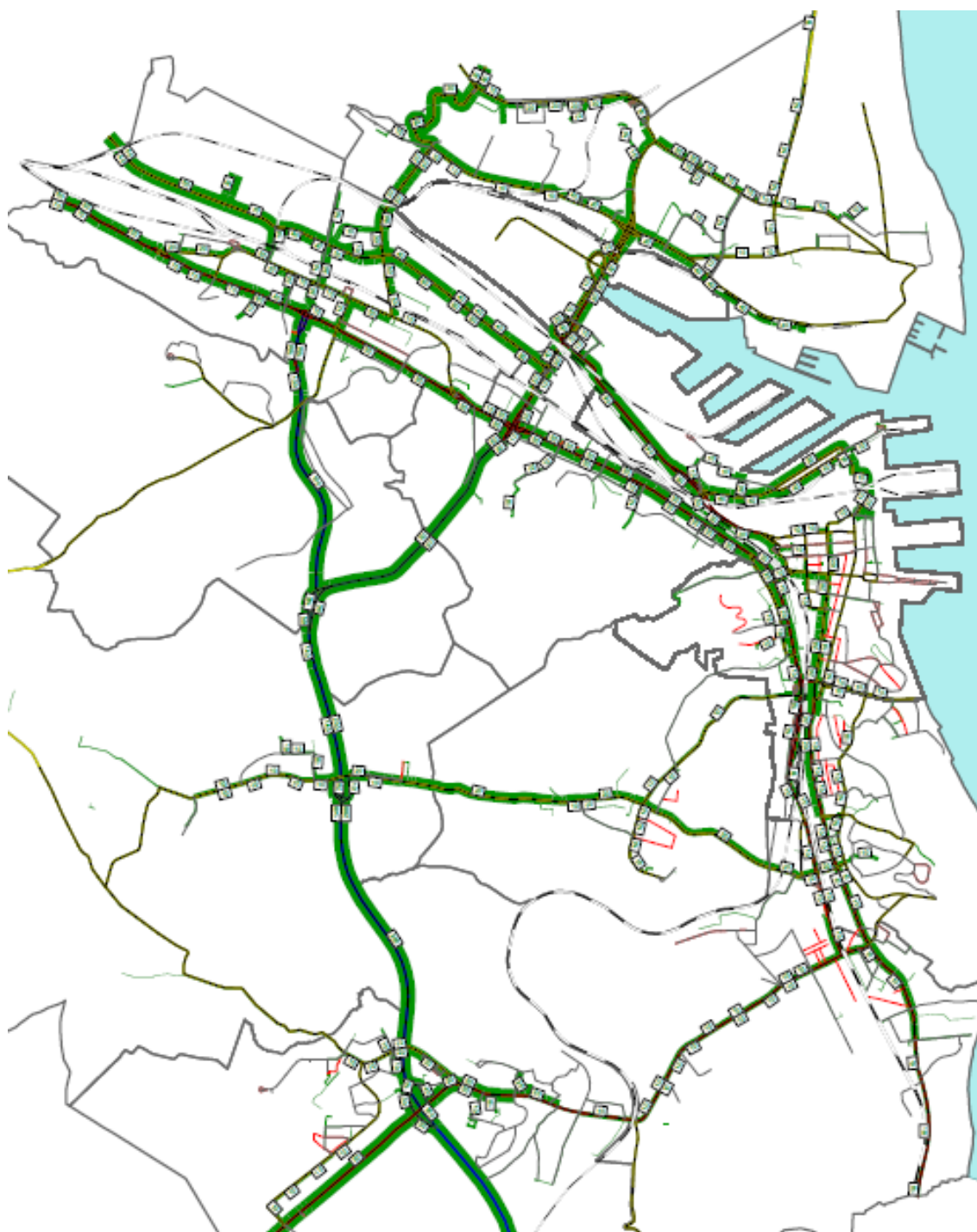
Dyrektorzy szkół podstawowych najwyżej ocenili dopasowanie godzin przyjazdów/odjazdów transportu publicznego do planu lekcji, odpowiednią liczbę miejsc parkingowych dla rowerów, lokalizację przystanków transportu zbiorowego względem szkoły. Dyrektorzy szkół gimnazjalnych najwyżej ocenili dopasowanie godzin przyjazdów/odjazdów transportu publicznego do planu lekcji i lokalizację przystanków transportu zbiorowego względem szkoły. Na najwyższą ocenę dyrektorów szkół ponadgimnazjalnych zasłużyła lokalizacja przystanków transportu zbiorowego względem szkoły, dopasowanie godzin przyjazdów transportem publicznym do planu lekcji i bezpieczeństwo pieszych w najbliższym sąsiedztwie szkoły.

3.12. Transport towarowy

Transport drogowy

Podstawowym elementem sieci drogowej w transporcie ładunków w Gdyni jest droga ekspresowa S6 i Estakada Kwiatkowskiego. Jest to jedyny dojazd z południa do portu morskiego, gdyż droga wojewódzka nr 468 na odcinku sopockim jest zamknięta dla ruchu ciężarowego. Dość istotny jest również ciąg drogi krajowej nr 6 w kierunku północnym. Najmniejszy ruch ładunków w transporcie samochodowym odbywa się na drodze krajowej nr 20 i pozostałych drogach wojewódzkich i powiatowych.

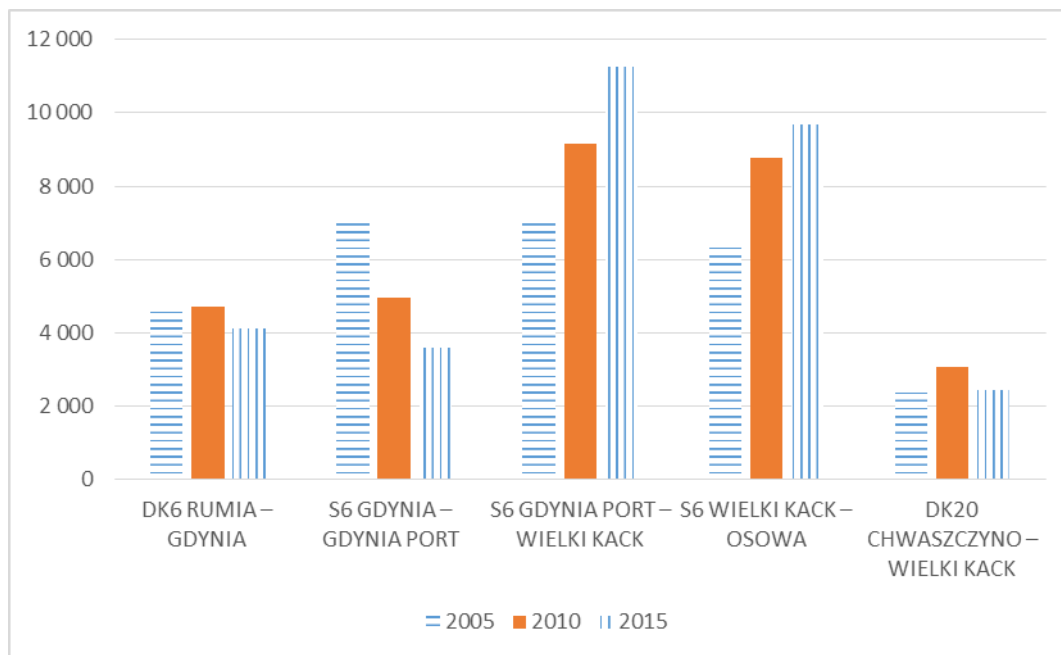
Dużą rolę w transporcie ładunków pełni ciąg dróg S6 i autostrady A1, będącej elementem drogi krajowej nr 1, łączącej trójmiejskie porty morskie z przygranicznym Cieszynem, o długości 419,9 km. Jest jedną z głównych tras w Polsce o przebiegu południkowym. Stanowi polską część międzynarodowego szlaku komunikacyjnego E75 Helsinki – Gdańsk – Łódź – Budapeszt – Ateny. Biegnie przez województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, łódzkie i śląskie.



Rys. 30. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w godz. 15.00–16.00 w Gdyni
Źródło: ZDiZ, Gdynia, kwiecień 2016.

Duże natężenie ruchu pojazdów ciężarowych związane jest z obsługą terminali portowych i koncentruje się na układzie drogowym, który je obsługuje. Ruch pojazdów ciężarowych przenosi się również na ul. Morską, na odcinku między centrum a Trasą Kwiatkowskiego (Rys. 30).

Wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych na drogach krajowych przedstawia Rys. 31. W stosunku do roku 2005 wzrósł o ponad 50% na dwóch skrzyżowaniach objętych pomiarem.



Rysunek 31. Średniodobowy ruch pojazdów ciężarowych w Gdyni (wszystkie pojazdy) w latach 2005, 2010, 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu GDDKiA.

Wzrost natężenia ruchu w relacji sąsiednie gminy – Gdynia powiązany z procesami osiedlania się na terenach wiejskich i dynamicznym rozwojem powiatu wejherowskiego i puckiego stwarza dodatkową presję na układ drogowy miasta. Jej efektem jest występujące zjawisko kongestii transportowej, której cechą charakterystyczną jest nierównomierność występowania w czasie i przestrzeni. Cechuje ją silne zróżnicowanie kierunkowe i koncentracja w określonych godzinach szczytu. Wpływa ona na pogorszenie punktualności transportu miejskiego i powoduje konieczność wykorzystywanie większej liczby pojazdów do zrealizowania rozkładu jazdy (m.in. poprzez obniżenie średniej prędkości komunikacyjnej oraz konieczność zaplanowania dłuższych postojów wyrównawczych na przystankach końcowych, celem uwzględnienia potencjalnych opóźnień). Zjawisko kongestii występuje na Obwodnicy, Al. Zwycięstwa, ul. Wielkopolskiej, ul. Morskiej, ul. Chwarznieńskiej, Estakadzie Kwiatkowskiego i ul. J. Wiśniewskiego. Linearny układ drogowy Gdyni jest niezwykle wrażliwy na wszelkie zakłócenia, którym niemal natychmiast towarzyszy kongestia transportowa. Biorąc pod uwagę dalszy rozwój sąsiednich gmin, należy stwierdzić, że korzyści płynące z rozbudowy gdyńskiej infrastruktury drogowej konsumowane będą w części przez mieszkańców sąsiednich gmin, którzy pracują bądź przejeżdżają przez Gdynię.

Ze względu na wysokie natężenie ruchu pojazdów ciężarowych i jego przewidywany wzrost, zdecydowano się na pilotażowe wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań w zakresie ochrony nawierzchni drogowej w postaci systemu preselekcji wagowej przeciążonych pojazdów ciężarowych w ruchu wraz z systemem wizyjnym i automatycznego przekazywania informacji o przekroczeniu norm do odpowiednich służb - Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego (WITD), w celu egzekwowania prawa.

Pierwsza pilotażowa waga w ramach projektu CIVITAS DYN@MO powstała na ul. J. Wiśniewskiego (w kierunku dzielnicy Obłuze) w grudniu 2015 roku i od stycznia 2016 roku rozpoczęto zbieranie danych. W kwietniu 2016 roku, gdy warunki atmosferyczne na to pozwoliły, dokonano pierwszej kalibracji systemu i ostatecznie oddano go do użytku z kategorią B+(7).

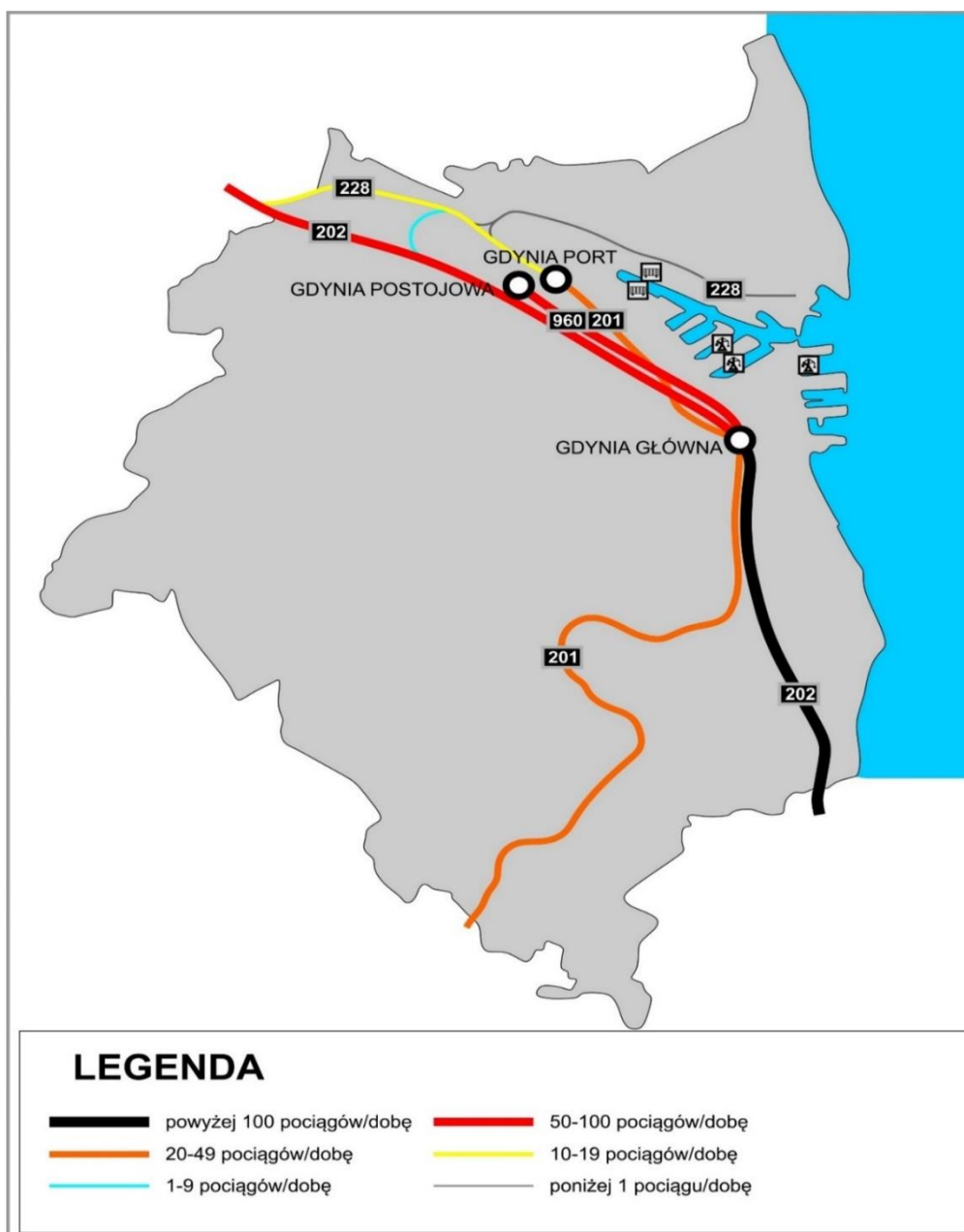
Transport kolejowy

Ruch pociągów towarowych przez Gdynię jest związany przede wszystkim z obsługą portu morskiego i pozostałych podmiotów w otoczeniu portu. Przebiega on przede wszystkim po linii kolejowej nr 202 i dalej linią kolejową nr 201 do stacji Gdynia Port (Rys. 56), a następnie systemem grup torowych i bocznic do poszczególnych terminali i nabrzeży portowych. Od lat ruch wzrasta, a prognozy przeładunków Zarządu Portu Morskiego w Gdyni wskazują, na jego dalszy, nieprzerwany wzrost. Spadek przewozów na linii kolejowej nr 202 odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. ma związek z modernizacją korytarza E65. Podczas tej inwestycji część pociągów została skierowana po linii kolejowej nr 201 oraz linii kolejowej nr 202 od strony Słupska.

Część pociągów kursuje również linią kolejową nr 201. Linia ta jest wykorzystywana przede wszystkim podczas utrudnień na linii podstawowej przez Gdańsk i Tczew.

Liczba pociągów intermodalnych na gdyńskich odcinkach sieci kolejowej dynamicznie rośnie. Zasadniczo ich ruch koncentruje się na odcinku linii kolejowej nr 202 Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. (Rys. 32). W 2015 r. pociągi intermodalne stanowiły już 38% ogółu pociągów towarowych na omawianym odcinku linii 202.

Lokalizacja portu i obsługa ładunków w nim generowanych stwarza w przypadku przewozu ładunków niebezpiecznych potencjalne zagrożenie dla mieszkańców. W celu minimalizacji zagrożeń niezbędne jest przeniesienie znacznej części ruchu na linię 201, która w tym celu wymaga modernizacji.



Rysunek 32. Natężenie ruchu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) na liniach kolejowych na terenie Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie systemów PKP PLK S.A.

Logistyka miejska

Gdynia, a w szczególności jej śródmieście są obszarem koncentracji handlu detalicznego, usług oraz restauracji, hoteli oraz innych form działalności gospodarczej wymagających regularnych dostaw różnego rodzaju towarów. Wraz z rosnącą intensywnością działalności gospodarczej oraz postępującym intensywnym zagospodarowaniem nowych obszarów w centrum będzie nasilać się presja na otoczenie związana z miejskim transportem dystrybucyjnym zdominowanym przez transport drogowy. Przejawia się to w postaci rosnącego natężenia hałasu i emisji spalin, konfliktów z pieszymi oraz innymi użytkownikami

ruchu oraz nadmiernego zapotrzebowaniem na ograniczone zasoby infrastruktury w połączeniu z jej nadmierną eksploatacją.

W związku z tym należy podjąć działania zmierzające do poznania specyfiki miejskiego transportu ładunków w Gdyni oraz stopniowego wdrażania rozwiązań zwiększających jego efektywność przy jednoczesnym ograniczeniu niepożądanego oddziaływania.

Wyzwania

Ruch pojazdów ciężarowych w Gdyni determinowany jest obsługą terminali portowych i strefy magazynowo-produkcyjnej zlokalizowanej w sąsiedztwie ulicy Hutniczej.

Obserwuje się stopniowy wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych, którego źródłem jest rozwój gospodarczy i aktywność podmiotów funkcjonujących w gdynimskim porcie.

Trzonem sieci drogowej w transporcie ładunków w Gdyni jest droga ekspresowa S6 i Estakada Kwiatkowskiego, która ze względu na zły stan techniczny najstarszego odcinka wymaga regularnych prac naprawczych ograniczających przepustowość podstawowego układu transportowego.

Uniwersalny charakter portu w Gdyni utrwalony działaniami inwestycyjnymi i aktywnością terminali implikuje wysoki udział transportu drogowego w obsłudze podstawowych grup ładunków (przede wszystkim kontenery, pozostała drobnica, zboża).

Planowany wzrost przeładunków w porcie (w wariancie maksymalnym do 44 mln ton w 2027) jest wyzwaniem przede wszystkim dla infrastruktury zaplecza lądowego portu. Może tworzyć też znaczne obciążenie dla Miasta.

Infrastruktura drogowa w wymiarze ilościowym i jakościowym będzie kluczowym czynnikiem determinującym zdolność terminali portowych do pozyskania i utrzymania strategicznych grup ładunków zdefiniowanych w strategii rozwoju portu w Gdyni.

Jedynym logicznym rozwiązaniem jest budowa Drogi Czerwonej, łączącej ul. J. Wiśniewskiego (na wys. ul. Energetyków) z Obwodnicą. Stanowić ona będzie pierwszy, najbardziej kosztowny etap OPAT (Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej).

4. Analiza SWOT mobilności miejskiej w Gdyni

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> Silna pozycja rynkowa transportu zbiorowego. Rozwinięty układ przestrzenny sieci transportu publicznego (obejmujący poza Gdynią sześć sąsiednich gmin), oparty na bezpośredniości połączeń. Dywersyfikacja źródeł energii w transporcie miejskim (olej napędowy, napęd elektryczny, CNG). Proefektywnościowy model organizacyjno-zarządczy transportu miejskiego w Gdyni. Obsługa transportem zbiorowym sąsiednich gmin wg jednolitych zasad i wymagań stawianych operatorom. Funkcjonowanie strefy płatnego parkowania w centrum Gdyni. Nadmorska strefa piesza w bezpośrednim sąsiedztwie centrum Gdyni. Obsługa dolnego tarasu przez kolej aglomeracyjną. Atrakcyjna sieć rekreacyjnych dróg rowerowych. Intensywny rozwój portu morskiego o uniwersalnym charakterze. 	<ul style="list-style-type: none"> Podstawowy układ drogowy silnie obciążony ruchem towarowym i pasażerskim. Infrastruktura transportu drogowego i kolejowego niedostosowana do aktualnych potrzeb portu morskiego. Niewielka liczba nowoczesnych węzłów przesiadkowych. Niepełna integracja transportu zbiorowego w obszarze metropolitalnym. Niska dostępność transportu kolejowego w zachodniej i północnej części Gdyni. Ograniczony zakres urynkowienia podaży w transporcie miejskim w Gdyni. Niski udział przemieszczeń rowerowych w podziale podróży miejskich. Forma organizacyjna ZKM Gdynia (jednostka budżetowa) utrudniająca prorynkowe działanie. Więźba ruchu wewnątrzmięjskiego silnie zdeterminowana przez centrum Gdyni.
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> Integracja taryfowo–biletowa w ramach OM GGS lub całego województwa pomorskiego. Wyższy priorytet w ruchu dla transportu zbiorowego, pieszych i rowerzystów. Zmiana stylu życia części mieszkańców na bardziej prozdrowotny. Procesy rewitalizacji przestrzeni miejskiej, skutkujące wzrostem atrakcyjności lokalnych zasobów i wzrostem mobilności zrównoważonej (poprawa warunków dla pieszych). Rozwój transportu rowerowego poprzez działania infrastrukturalne, organizacyjne i promocyjne. Powstanie węzłów integrujących indywidualne i zbiorowe rodzaje transportu. Koordinacja planowania przestrzennego w OM GGS w celu ograniczenia potrzeb transportowych i zwiększenia podaży terenów Doliny Logistycznej. Zmiany technologiczne mogące zredukować koszty transportu publicznego względnie zredukować obciążenia generowane przez transport. Realizacja kluczowych inwestycji kolejowych i drogowych skutkujących poprawą bezpieczeństwa i zmniejszeniem natężenia ruchu w centralnych częściach Gdyni. Pozyskanie przez port oceanicznego serwisu kontenerowego. 	<ul style="list-style-type: none"> Zmiany demograficzne i przestrzenne skutkujące spadkiem poziomu samofinansowania transportu zbiorowego. Postępująca suburbanizacja i brak współpracy międzygminnej w zakresie planowania przestrzennego. Dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej obejmujący także sąsiednie gminy. Niestabilność finansów publicznych. Brak rozwiązań prawnych umożliwiających pełną integrację taryfowo–biletową transportu zbiorowego. Zatrzymanie procesu integracji transportu zbiorowego w OM GGS; Brak strategicznych decyzji względem ostatecznej struktury własnościowej PKP SKM w Trójmieście. Brak realizacji kluczowych inwestycji transportowych (PKM w celu obsługi północnych dzielnic Gdyni, Droga Czerwona, wymiana taboru PKP SKM w Trójmieście, modernizacja taboru autobusowego i trolejbusowego, utworzenie węzłów integracyjnych) skutkujących pogorszeniem jakości usług transportowych w Gdyni i Obszarze Metropolitalnym. Oslabienie koniunktury gospodarczej i spadek wolumenu obrotów w porcie. Ograniczenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej dla przewozów towarowych wskutek dynamicznego rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich.

5. Scenariusze rozwoju mobilności miejskiej w Gdyni

Metody scenariuszowe wykorzystywane są coraz częściej ze względu na trudność w prognozowaniu w wymiarze średnioterminowym i długookresowym.

Zestawienie potencjału rozwoju mobilności Gdyni jako części rdzenia Obszaru Metropolitalnego w powiązaniu z analizą wewnętrznych i zewnętrznych uwarunkowań jej rozwoju pozwala na wyznaczenie kilku alternatywnych scenariuszy rozwoju.

Ich konstrukcja oparta została na strukturze macierzowej będącej wypadkową dwóch czynników, z których każdy wskazuje na pewien poziom natężenia zjawiska („niski/wysoki”).

Dobór czynników stanowił kompromis między dążeniem do precyzyjnego ujęcia i opisu konkretnego stanu, a możliwością jego ilościowego ujęcia (konkretne wskaźniki umożliwiające monitoring).

Scenariusze te stanowią wypadkową dwóch kluczowych aspektów stanowiących wyzwania (dylematy) równoważenia rozwoju miasta i mobilności jego mieszkańców, mianowicie:

- struktury podróży miejskich stanowiącej odzwierciedlenie zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni. Na określony podział podróży oddziałują zarówno czynniki zewnętrzne (np. ceny paliw, polityka podatkowa Państwa względem posiadaczy samochodów osobowych, styl życia, „rozlewanie się” obszarów miejskich) i wewnętrzne (np. polityka transportowa Miasta, układ przestrzenny i transportowy, konkurencyjność transportu miejskiego, udogodnienia dla pieszych i rowerzystów). Wymiernym wskaźnikiem tego elementu jest udział samochodu osobowego w podróżach miejskich.
- ruchliwością mieszkańców wyrażoną przeciętną liczbą wszystkich wykonywanych podróży w jednostce czasu. Dążenie do tłumienia mobilności (ruchliwości) nie zostało ostatecznie zawarte w Białej Księdze dla Transportu w 2011 roku, jest jednak istotnym elementem pożądanym zachowań transportowych mieszkańców. W przypadku Gdyni obniżenie poziomu ruchliwości mieszkańców będzie niezwykle trudne, ze względu na układ przestrzenny Miasta, wyjątkową atrakcyjność jego śródmiejskiej, nadmorskiej przestrzeni oraz koncentrację miejsc pracy i edukacji.

Każdy z ww. aspektów powinien być mierzalny, dzięki czemu możliwy będzie monitoring oparty na tych samych parametrach w długim okresie czasu.

W odniesieniu do powyższych aspektów można określić cztery stany (sytuacje) charakteryzujące rozwój mobilności zrównoważonej w perspektywie średnio- i długookresowej w Gdyni (Rys. 33).



Rysunek 33. Scenariusze rozwoju mobilności w Gdyni

Źródło: opracowanie własne.

Punktem wyjścia dla tworzenia scenariuszy jest stan w 2015 roku, w którym to udział podróży realizowanych samochodem osobowym wyniósł 51,5%, a transportem publicznym (autobus, trolejbus, SKM) 35,5%. Podróże rowerem stanowiły 1,61%, a pieszo (na dystansie powyżej 500m) 11%. Statystyczny Gdynianin realizuje od poniedziałku do piątku średnio 1,65 podróży pieszych dziennie²⁴.

Tabela 15 Założenia scenariuszy do planu zrównoważonej mobilności w Gdyni

Scenariusz	Udział samochodu osobowego w podróżach miejskich	Liczba podróży wykonywana na terenie Gdyni
1. Zrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców	Spadek o 10%	Wzrost o 5%
2. Niezrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców	Wzrost o 10%	Wzrost o 5%
3. Zrównoważona mobilność w warunkach malejącej ruchliwości mieszkańców	Spadek o 10%	Spadek o 5%
4. Niezrównoważona mobilność w warunkach malejącej ruchliwości mieszkańców	Wzrost o 10%	Spadek o 5%

Źródło: opracowanie własne.

²⁴ Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015. ZKM Gdynia, maj 2016.

Scenariusz 1 „Zrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” oparty jest na założeniu, że mobilność Gdynian wyrażona przeciętną liczbą podróży w ciągu dnia wzrośnie o 5% (z poziomu 1,65 podróży w 2015 r. do 1,73 podróży), a udział samochodu osobowego w podziale podróży miejskich spadnie o 10% (z obecnych 52% z uwzględnieniem podróży pieszych do 42%). Czynnikiemii uprawdopodobniającymi spełnienie tego scenariusza są:

- zmiana zachowań i stylu życia części mieszkańców miasta;
- wzrost cen paliw i innych obciążeń związanych z posiadaniem i użytkowaniem samochodu osobowego;
- budowa infrastruktury rowerowej i promocja komunikacji rowerowej, szczególnie w podróży do 5 km (stanowią one większość podróży w mieście);
- dalszy wzrost atrakcyjności transportu publicznego, w szczególności pełna integracja taryfowo-biletowa w OM GGS;
- wzrost atrakcyjności przestrzeni dla pieszych;
- zmiany w organizacji ruchu sprzyjające poprawie bezpieczeństwa.

Uwzględnienie powyższych założeń w istniejącym modelu ruchu opracowanym w ramach projektu CIVITAS DYN@MO wskazuje, że nastąpi obniżenie natężenia ruchu drogowego na podstawowym układzie drogowym miast (Rysunek 34 ukazuje zmiany w natężeniu ruchu drogowego na poszczególnych odcinkach dróg w godzinie szczytu popołudniowego w dniu powszednim – przedstawiony jest na dwóch stronach). Na niemal wszystkich odcinkach poddanych modelowaniu natężenie ruchu ulega zmniejszeniu w przedziale od 5% do 24% w centrum Gdyni i 35% na Trasie Kwiatkowskiego w kierunku Obłęża. W przypadku zachodnich dzielnic redukcja natężenia będzie mniejsza (np. na ul. Wielkopolskiej między 6,3% a 9,3%)



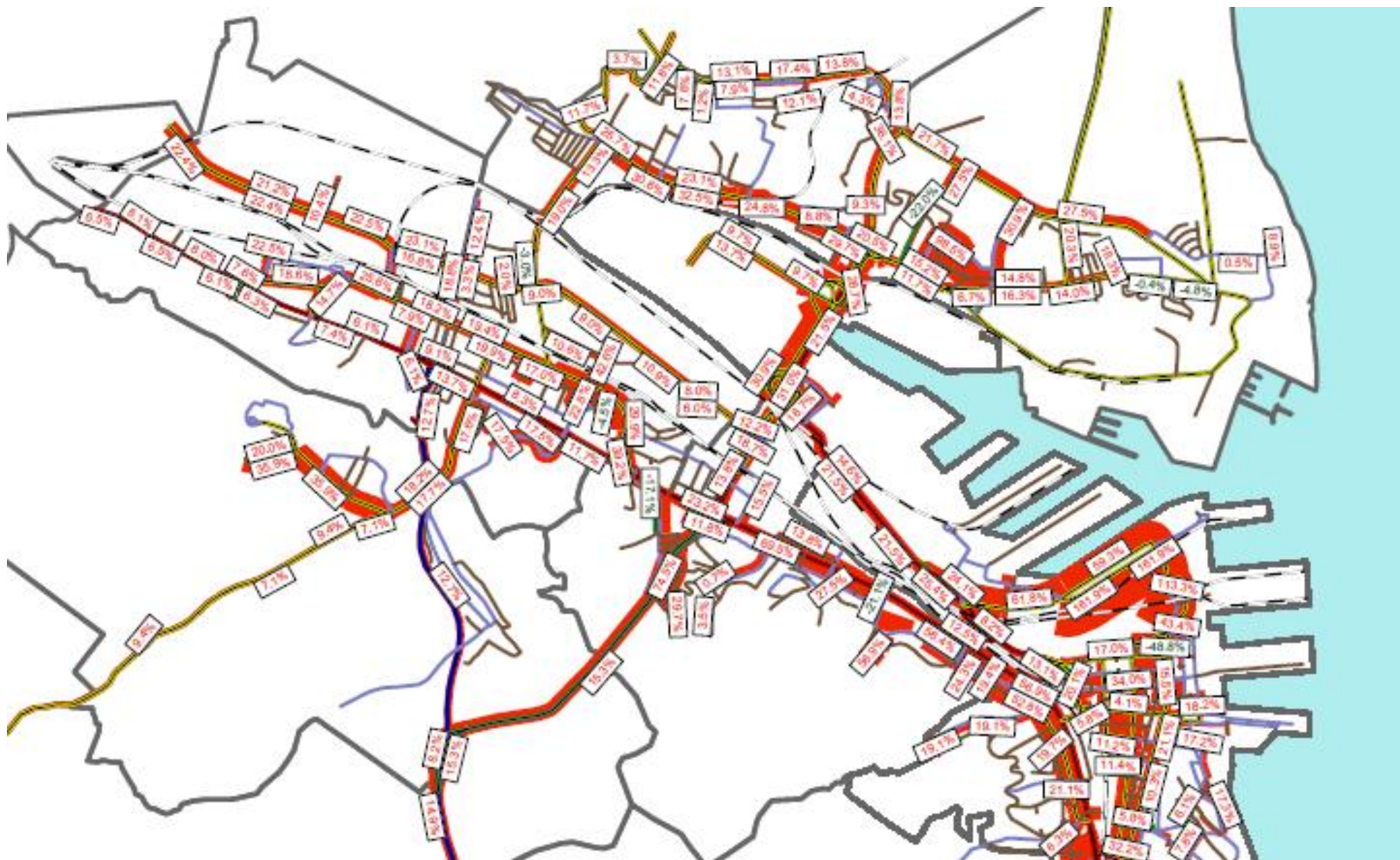
Rysunek 34 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 1 “Zrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]

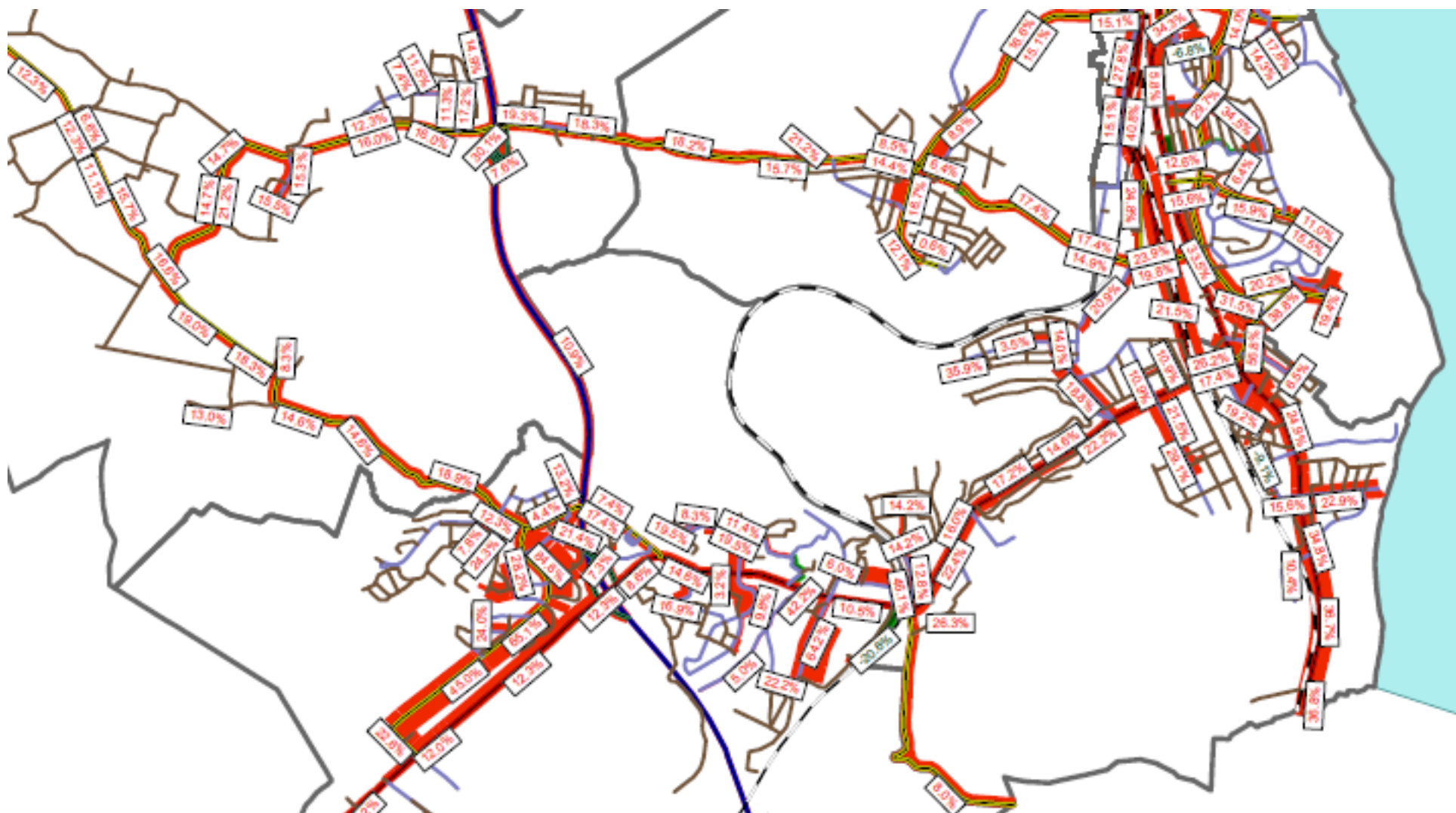
Źródło: Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, wrzesień 2016

Scenariusz 2 „Niezrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” zakłada, że mobilność Gdynian wyrażona przeciętną liczbą podróży w ciągu dnia wzrośnie o 5% (z poziomu 1,65 podróży w 2015 r. do 1,73 podróży), a udział samochodu osobowego w podziale podróży miejskich wzrośnie o 10% (z obecnych 52% z uwzględnieniem podróży pieszych do 62%). Czynnikiem uprawdopodobniającymi spełnienie tego scenariusza są:

- dalszy wzrost motoryzacji indywidualnej w Gdyni i wysoka dynamika jego wzrostu w gminach sąsiednich;
- brak istotnych zmian zachowań i stylu życia części mieszkańców miasta;
- niskie ceny paliw i niski poziom innych obciążeń związanych z posiadaniem i użytkowaniem samochodu osobowego;
- brak działań w zakresie rozwoju infrastruktury rowerowej i promocji komunikacji rowerowej;
- obniżanie się atrakcyjności transportu publicznego, w szczególności brak postępów w procesie integracji taryfowo-biletowej w OM GGS.

Uwzględnienie powyższych założeń w istniejącym modelu ruchu opracowanym w ramach projektu CIVITAS DYN@MO wskazuje, że nastąpi znaczący wzrost natężenia ruchu drogowego na podstawowym układzie drogowym miast (Rysunek 35 ukazuje zmiany w natężeniu ruchu drogowego na poszczególnych odcinkach dróg w godzinie szczytu popołudniowego w dniu powszednim – przedstawiony jest na dwóch stronach). Na wszystkich odcinkach poddanych modelowaniu natężenie ruchu rośnie w przedziale od 4% do 161% w centrum Gdyni i 31% na Trasie Kwiatkowskiego w kierunku Obłuża. W przypadku zachodnich dzielnic wzrost natężenia będzie również znaczący (np. na ul. Wielkopolskiej między 14,6% a 22,4%).



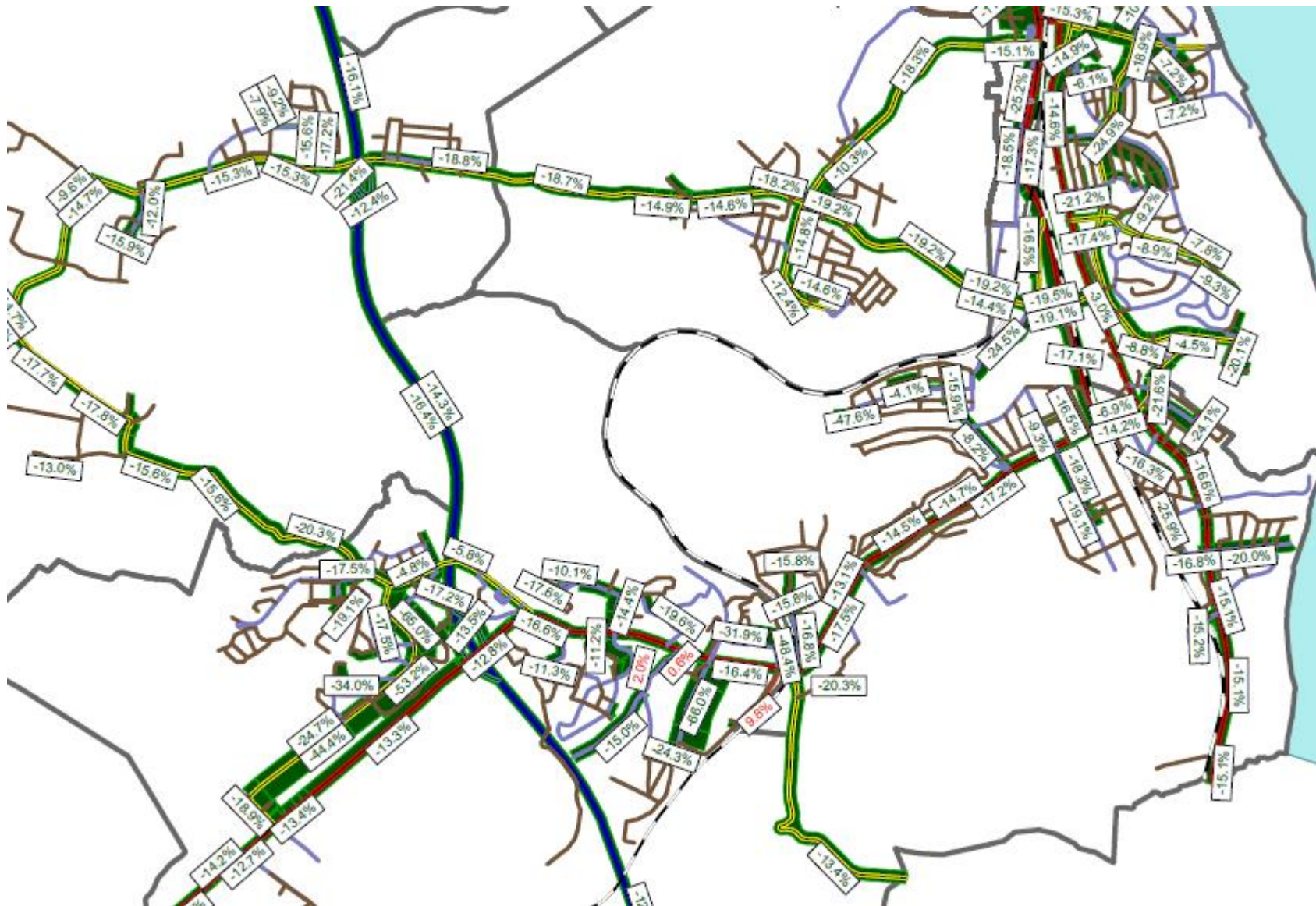


Rysunek 35 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 2 “Niezrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]
 Źródło” Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, wrzesień 2016

Scenariusz 3 „Zrównoważona mobilność w warunkach malejącej ruchliwości mieszkańców” jest wynikiem przyjęcia najbardziej korzystnych założeń dla równoważenia mobilności miejskiej w Gdyni. W scenariuszu tym, zmniejszeniu ulega zarówno wskaźnik ruchliwości mieszkańców (z poziomu 1,65 do 1,57 podróży w dniu powszednim) jak i udział samochodu osobowego w podziale podróży miejskich spadnie o 10% (z obecnych 52% z uwzględnieniem podróży pieszych do 42%). Jest to najbardziej korzystny scenariusz, którego spełnienie będzie niezwykle trudne, m.in. ze względu na centralną lokalizację portu, bliskość aktywnie rozwijających się terenów PSSE, dużą skalę dojazdów do Gdyni z gmin sąsiednich i więźbę podróży miejskich silnie zdeterminowaną przez centrum miasta.

Na wszystkich odcinkach dróg układu podstawowego nastąpi spadek natężenia ruchu o 8% do 25% w godzinie szczytu popołudniowego. W śródmieściu spadek natężenia ruchu będzie jeszcze większy. W zależności od kierunku istotne spadki spodziewane są również na ul. J. Wiśniewskiego, Trasie Kwiatkowskiego i ul. Wielkopolskiej.





Rysunek 36 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 3 “Zrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]

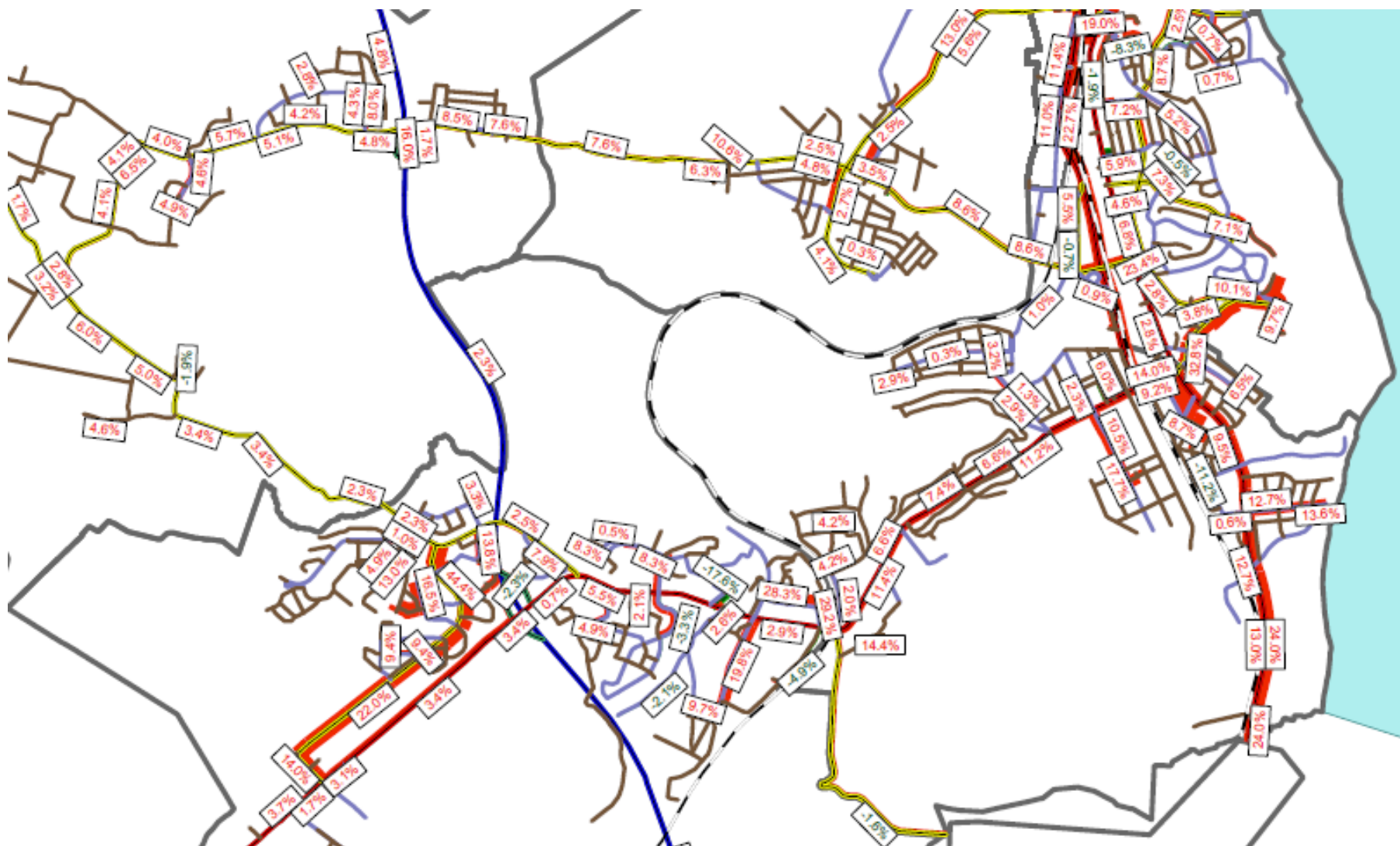
Źródło: Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, wrzesień 2016

Scenariusz 4 „Nie zrównoważona mobilność w warunkach malejącej ruchliwości mieszkańców” jest wynikiem przyjęcia mało korzystnych założeń dla równoważenia mobilności miejskiej w Gdyni. W scenariuszu tym, zmniejszeniu ulega wskaźnik ruchliwości mieszkańców (z poziomu 1,65 do 1,57 podróży w dniu powszednim) natomiast udział samochodu osobowego w podziale podróży miejskich wzrasta o 10% (z obecnych 52% z uwzględnieniem podróży pieszych do 62%). Jak wskazują wyniki modelowania, czynnikiem kluczowym jest podział podróży, gdyż zmniejszenie ruchliwości nie wpływa w istotny sposób na natężenie ruchu drogowego, które rośnie praktycznie na wszystkich najważniejszych odcinkach dróg. Na wszystkich odcinkach dróg układu podstawowego nastąpi wzrost natężenia ruchu o 8% do 25% w godzinie szczytu popołudniowego. W śródmieściu wzrost natężenia ruchu będzie największy (do 57%). W zależności od kierunku istotne wzrosty spodziewane są również na ul. J. Wiśniewskiego, Trasie Kwiatkowskiego, zachodniej części Gdyni i Pustkach Cisowskich.

Podsumowanie scenariuszy

Analiza wszystkich scenariuszy w oparciu o model ruchu uwzględniający specyfikę Gdyni (duży udział ruchu towarowego związanego z obsługą portu, centralna lokalizacja portu, rozwój terenów PSSE, sąsiedztwo silnie urbanizujących się gmin) pozwalają na **postawienie tezy, że zasadniczym czynnikiem sprzyjającym dalszemu wzrostowi natężenia ruchu jest zmiana w podziale podróży na korzyść alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego form przemieszczania się (transport zbiorowy, rower i podróże piesze)**. Należy dążyć przy tym do zintegrowania łańcucha przemieszczeń, szczególnie w odniesieniu do komunikacji rowerowej i transportu zbiorowego.

Zmiany w ruchliwości są mniej istotne, a biorąc pod uwagę duże znaczenie centrum Gdyni dla podróży obligatoryjnych związanych z pracą i edukacją oraz fakultatywnych (rekreacja i czas wolny), oddziaływanie na ten element zachowań przyniosłoby niewielki efekt. **Zatem działania zmierzające do ograniczenia roli samochodu osobowego w codziennym życiu mieszkańców Gdyni mają charakter kluczowy, a działania temu sprzyjające muszą mieć charakter zintegrowany i kompleksowy.**



Rysunek 37 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 4 “Nie zrównoważona mobilność w warunkach malejącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]

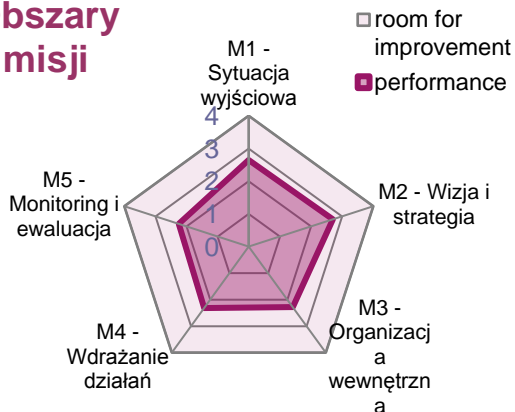
Źródło: Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, wrzesień 2016

6. Samoocena i priorytetyzacja

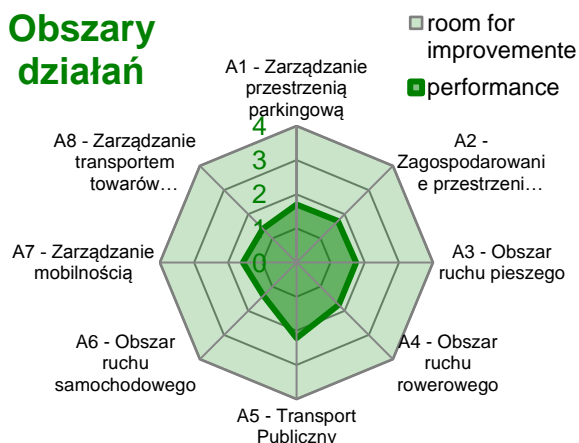
Samoocena

W celu oceny funkcjonowania transportu oraz aspektów planowania transportu w mieście wykorzystano formularz oceniający opracowany w ramach projektu unijnego ADVANCE²⁵. Formularz oceniający projektu ADVANCE zawiera zestaw pytań w obszarach misji i działań. Obszar misji dotyczy procesu planowania (m.in. kwestii współpracy, włączenia mieszkańców, stosowania ewaluacji), natomiast obszar działań koncentruje się na ośmiu obszarach tematycznych, takich jak polityka parkingowa, zagospodarowanie przestrzeni miejskiej, ruch pieszcy, ruch rowerowy, transport zbiorowy, ruch samochodowy, zarządzanie mobilnością oraz transport towarów.

Obszary misji



Obszary działań



Rysunek 38. Samoocena obszarów misji i działań w Gdyni wg schematu ADVANCE

Źródło: opracowanie własne na podstawie opinii interesariuszy

Procesem samooceny objęto interesariuszy reprezentujących przede wszystkim sektor administracji publicznej oraz rynek transportowy. Ogólny wynik uzyskany przez miasto w skali 1-4 (odpowiadającej poziomom działań) wyniósł 2,06 (Rys. 38), co oznacza, że w ocenie ogólnej realizacja polityki transportowej Gdyni zorientowana jest na działania procesowe, zaś działania systemowe realizowane są w niewielkim bądź średnim stopniu. Szczegółowe wyniki samooceny można znaleźć w raporcie dot. samooceny przeprowadzonej na potrzeby opracowania PZMM w Gdyni²⁶.

Priorytetyzacja

Celem wyznaczenia najbardziej pożądaných kierunków działań w zakresie mobilności w Gdyni utworzony został kwestionariusz dla interesariuszy do oceny poszczególnych

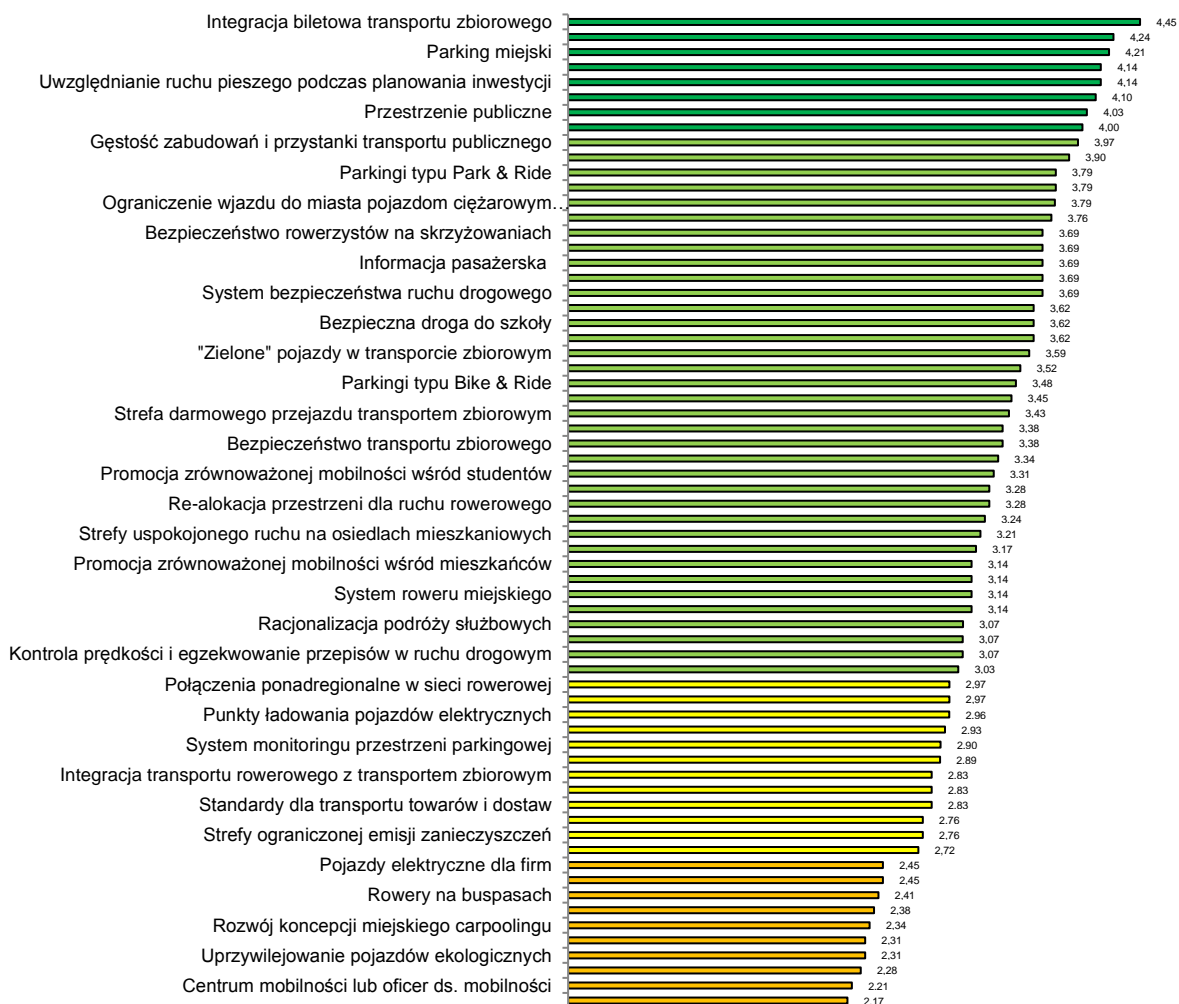
²⁵ Projekt ADVANCE to trzyletni projekt dofinansowany z programu Inteligentna Energia Europa, realizowany przez 11 partnerów w 8 europejskich miastach w latach 2011-2014. Interdyscyplinarny zespół był złożony z urbanistów, ekspertów w dziedzinie mobilności, konsultantów ds. transportu i naukowców. Polskim partnerem projektu było Miasto Szczecin. W ramach ADVANCE partnerzy opracowywali projekt audytu oceniającego jakość planowania mobilności miejskiej, testowali go w uczestniczących w projekcie miastach oraz na tej podstawie go ulepszali. Efektem projektu jest narzędzie – formularz oceniający samooceny dla miast, które pozwala na usprawnienie planowania mobilności miejskiej. Por. szerzej: <http://eu-advance.eu/>

²⁶ Raport dostępny na stronie www.mobilnagdynamia.pl w zakładce „Do pobrania”

obszarów i działań. Do oceny zaproszeni zostali kluczowi gdyńscy interesariusze, już wcześniej włączeni w proces planowania. Każde działanie podlegało ocenie w skali C-A++:

- C - nie powinno koncentrować się na danych działaniach - są zbędne lub są już wdrażane w Gdyni w wystarczającym stopniu;
- B - na tą chwilę dane działania nie są konieczne, ale powinno się rozważyć ich realizację w przyszłości (po 2025 roku);
- A – istnieje potrzeba skoncentrowania się na dążeniu do realizacji danego działania, przy czym symbole A, A+ oraz A++ określają priorytet (gdzie A++ oznacza w największym możliwym stopniu).

Wyniki priorytetyzacji przedstawia Rys. 39. Za najważniejsze priorytety uznano integrację taryfowo-biletową w Obszarze Metropolitalnym, zagadnienia parkingowe, uwzględnianie ruchu pieszego podczas planowania inwestycji i przestrzeń publiczną.



Rysunek 39. Wyniki priorytetyzacji metodą ADVANCE

źródło: opracowanie własne na podstawie opinii interesariuszy

Szczegółowe wyniki priorytetyzacji przedstawione zostały w Raporcie dot. priorytetyzacji kierunków działań dla celów PZMM w Gdyni²⁷.

²⁷ Raport dostępny na stronie www.mobilnagdynia.pl w zakładce „Do pobrania”

7. Cele strategiczne, szczegółowe i plan działań

W procesie konsultacji, uwzględniając diagnozę opracowano cztery podstawowe cele strategiczne dla zrównoważonej mobilności w Gdyni. Są one wyrazem kompleksowego podejścia do problematyki, uwzględniając zagadnienia planowania przestrzennego, transportu, jakości życia i ruchu towarowego.

Ustalenie celów strategicznych i celów szczegółowych w odniesieniu do skomplikowanych miejskich struktur przestrzenno-funkcjonalnych stanowiących element obszaru metropolitalnego wymaga precyzyjnego formułowania. Wykorzystano metodologię SMART, zalecaną w Wytycznych...²⁸, wg której formułowane cele powinny być:

- konkretne („specific”);
- mierzalne („measurable”);
- osiągalne („attainable”);
- istotne („relevant”);
- określone w czasie („time-based”).

Cele są niezbędne do monitorowania i ewaluacji²⁹, pozwalają także na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań. Dla Gdyni wyznaczone zostały cztery cele strategiczne, stanowiące de facto strategiczne kierunki działań:

- nr 1 – Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska;
- nr 2 – Bezpieczny i efektywny system transportu;
- nr 3 – Racjonalne wybory transportowe;
- nr 4 – Efektywny transport ładunków w mieście.

które rozwinięte są w cele szczegółowe, zaprezentowane na Rys. 40. Wynikają one z dążenia do poprawy poziomu i jakości życia mieszkańców Gdyni oraz ograniczenia zanieczyszczenia powietrza, poprzez przyspieszony rozwój czystych, bezpiecznych, spójnych, funkcjonalnych i efektywnych form transportu publicznego i niezmotoryzowanego transportu indywidualnego.

Cele szczegółowe obejmują transport zbiorowy i promocję ekologicznie czystych pojazdów (Cel 2.1., 2.3. i 2.4.), transport niezmotoryzowany (Cel 1.1. i 1.3.), intermodalność (Cel 2.2. i 2.3), transport drogowy i logistykę miejską ze szczególnym uwzględnieniem roli portu morskiego (Cel 3.1., 3.2. i 3.3.), zarządzanie mobilnością i wdrażanie nowych wzorców użytkowania (Cel 1.1., 3.1., 3.2. i 3.3.), wykorzystanie inteligentnych systemów transportowych – ITS (Cel 2.2. i 3.4) oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego (Cel 1.1. i 1.3.).

W sposób zintegrowany nawiązują one do realizacji jednego z celów „Strategii Europa 2020”, którym jest „ograniczenie emisji gazów cieplarnianych o 20 proc. w stosunku do poziomu z 1990 r. (lub nawet o 30 proc., jeśli warunki będą sprzyjające)”³⁰. Cele obejmują zróżnicowany zakres tematyczny odnoszący się zarówno do działań o charakterze inwestycyjnym jak i organizacyjnym i edukacyjnym (Rys. 40).

Dążąc do zintegrowanego ujęcia wszystkich powyższych aspektów, zaproponowano plan działań będący efektem współpracy różnych interesariuszy zaangażowanych od samego

²⁸ F. Wefering, S. Rupprecht, S. Bührmann, S. Böhrer-Baedeker (Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH): Wytyczne. Opracowywanie i wdrażanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Przygotowane na zlecenie Komisji Europejskiej 2013. Wersja polska z marca 2014.

²⁹ Tamże, s. 58.

³⁰ Strategia Europa 2020. Witryna internetowa: http://ec.europa.eu/europe2020/index_pl.htm, [dostęp: 02.09.16].

początku w proces tworzenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej. Dobór działań został poprzedzony analizą możliwości, potrzeb i oczekiwań różnych interesariuszy oraz poddany konsultacjom społecznym. Odpowiada on potrzebom, specyfice metropolitalnej, ma także likwidować podstawowe bariery i problemy. Jego rolą jest także stworzenie możliwości zrealizowania celów przy szeroko pojętej współpracy. Jego realizacja ma przyczynić się do lepszego zaspokajania potrzeb wspólnot lokalnych i zapewnić stabilne podstawy zrównoważonego rozwoju. Plan działań został opracowany dla okresu 2016-2018. Pod koniec 2018 roku zaleca się ocenę stopnia realizacji planu działań i jego ponowne uchwalenie.

Cele strategiczne odpowiadają na wyzwania polityczne zdefiniowane w podręczniku „Wytyczne...”³¹. Ich zestawienie wraz z oceną znaczenia dla poszczególnych wyzwań politycznych przedstawiono w Tabeli 16.

Tabela 16. Cele strategiczne Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni a wyzwania polityczne

Wyzwania polityczne / Cele strategiczne	Cel 1. Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska	Cel 2. Bezpieczny i efektywny system transportu	Cel 3. Racjonalne wybory transportowe	Cel 4. Efektywny transport ładunków w mieście
Zdrowie – Jak stworzyć korzystne zdrowotnie środowisko dla mieszkańców?	XXX	XXX	XXX	X
Kongestia – Jak stworzyć ekonomicznie wydajne i dostępne miasto?	XXX	XXX	XXX	XX
Bezpieczeństwo – Jak zapewnić bezpieczne i niezawodne środowisko miejskie i mobilność?	XXX	XXX	XX	XX
Uczestnictwo – Jak zaangażować obywateli i innych interesariuszy mobilności miejskiej?	XX	X	XXX	X
Planowanie strategiczne – Jak osiągnąć cele polityki przy jednoczesnym zapewnieniu, że potrzeby mobilności społeczeństwa są spełnione?	XXX	XXX	X	XXX
Zmiana klimatu – Jak zmniejszyć zmiany klimatu związane z emisjami transportu na terenie miasta aby przyczynić się do realizacji celów lokalnych, krajowych i globalnych w sprawie zmian klimatu?	XXX	XX	XX	XXX

Źródło: Opracowanie wł. na podstawie: Wytyczne..., wyd. cyt., s. 62.

Objaśnienie:

X – niewielkie znaczenie celu strategicznego dla danego wyzwania politycznego

XX – umiarkowane znaczenie celu strategicznego dla danego wyzwania politycznego

XXX – duże znaczenie celu strategicznego dla danego wyzwania politycznego

³¹ F. Wefering, S. Rupprecht, S. Bührmann, S. Böhrer-Baedeker (Rupprecht Consult – Forschung und Beratung GmbH): Wytyczne, op. cit., s. 62.

Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska



Poprawa warunków dla ruchu pieszego

Poprawa dostępności dla osób o ograniczonej mobilności

Poprawa warunków dla ruchu rowerowego

Poprawa jakości przestrzeni publicznej

Bezpieczny i efektywny system transportu



Zintegrowane planowanie systemu transportowego i mobilności na poziomie metropolitalnym

Rozwój systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem ITS

Rozwój konkurencyjnego publicznego transportu zbiorowego

Zwiększenie udziału niskoemisyjnych pojazdów

Racjonalne wybory transportowe



Edukacja i zwiększanie świadomości w zakresie zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa

Optymalizacja potrzeb transportowych

Równoważenie mobilności w dzielnicach

Rozwój nowych usług w zakresie mobilności

Efektywny transport ładunków w mieście



Poprawa dostępności transportowej portu morskiego

Stworzenie efektywnego i zrównoważonego systemu miejskiej dystrybucji

Wspieranie nowoczesnych technologii i rozwiązań organizacyjnych dla transportu towarowego

Rysunek 40. Cele strategiczne i szczegółowe zrównoważonej mobilności dla Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie prowadzonych konsultacji z interesariuszami.

Cel strategiczny 1: Atrakcyjna i bezpieczna przestrzeń miejska

Przestrzeń miejska stanowi dobro wspólne, kształtowane przez różnych interesariuszy (m.in. władze i podmioty komunalne, przedsiębiorstwa, zarządców infrastruktury, mieszkańców). Jej jakość bezpośrednio przekłada się na jakość życia i konkurencyjność w układzie krajowym i międzynarodowym. Kategorią użytkowników najbardziej wrażliwą na jakość przestrzeni są piesi. De facto pieszym jest każdy, gdyż przemieszczenia piesze towarzyszą każdej innej formie podróży zmechanizowanej. Kierunek działań polegający na tworzeniu dogodnych warunków dla wzrostu przemieszczeń pieszych i rowerowych ma oddziaływanie wieloaspektowe. Komunikacyjna funkcja roweru powinna stać się priorytetem uzupełnianym przez funkcję rekreacyjną. Spójny i bezpieczny system transportu rowerowego, na który składa się infrastruktura, odpowiednia organizacja ruchu i promocja stanowić będzie coraz ważniejszy element zrównoważonej mobilności Gdyni we wszystkich kategoriach wiekowych jej mieszkańców i przyjezdnych.

Priorytet nadany przemieszczeniom pieszym i rowerowym przyczynia się do bardziej efektywnego wykorzystania przestrzeni (szczególnie śródmiejskiej), poprawia zdrowotność i aktywność mieszkańców, jest bezemisyjny i nie generuje hałasu. Przestrzeń przyjazna pieszym i rowerzystom stanowi również istotny atut w kształtowaniu zintegrowanego produktu turystycznego miasta. Istotą działań omawianego celu jest dążenie do koncepcji 8/80, w której przestrzeń powinna być przyjazna zarówno 8-letniemu dziecku jak i 80-letniemu mieszkańcowi Gdyni. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 1.1.-1.4 przedstawia tabela 17.

Tabela 17. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 1.1. – 1.4.

1.1. Poprawa warunków dla ruchu pieszego	1.2. Poprawa dostępności dla osób o ograniczonej mobilności	1.3. Poprawa warunków dla ruchu rowerowego	1.4. Poprawa jakości przestrzeni publicznej
<p>Poprawa jakości i spójności ciągów pieszych.</p> <p>Uprzywilejowanie pieszych w ruchu.</p> <p>Poprawa bezpieczeństwa pieszych.</p>	<p>Poprawa dostępności pojazdów i infrastruktury transportu zbiorowego dla osób o ograniczonej mobilności.</p> <p>Poprawa i monitorowanie dostępności przestrzeni publicznych dla osób niepełnosprawnych.</p> <p>Likwidacja barier architektonicznych na obszarze zabudowanym.</p>	<p>Poprawa dostępności, jakości i spójności podstawowej sieci rowerowej.</p> <p>Rozwój sieci rowerowej o charakterze rekreacyjnym.</p> <p>Podniesienie atrakcyjności sieci rowerowej poprzez zapewnienie parkingów i infrastruktury towarzyszącej.</p>	<p>Modernizacja infrastruktury drogowej służącej poprawie bezpieczeństwa.</p> <p>Zrównoważona polityka parkingowa.</p> <p>Rewitalizacja przestrzeni okołodworcowych stacji i przystanków kolejowych.</p> <p>Poprawa jakości przestrzeni w Śródmieściu prowadząca do ograniczenia ruchu.</p>

Zródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Zintegrowanym pakietom odpowiadają konkretne działania zaprezentowane w Tabeli 18.

Tabela 18. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 1.

Działanie	Zgodność z celem	Podmioty odpowiedzialne i zaangażowane	Budżet	Harmonogram realizacji
Okresowe wprowadzanie strefy pieszej na wybranych ulicach w centrum Gdyni (wybrane weekendy i dni w których organizowane są wydarzenia)	1.1.	ZDiZ, Rada Dzielnicy	bieżący	od 2017
Sygnalizacja świetlna nadająca priorytet pieszym	1.1.	ZDiZ	bieżący	od 2017
Inwentaryzacja i diagnoza miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych	1.2.	ZDiZ	45 000	2017
Remonty chodników z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej mobilności	1.2.	ZDiZ	bieżący	od 2016
Szkolenie urzędników w zakresie standardów dostępności	1.2.	ZDiZ	bieżący (10 000)	2018
Przystosowanie peronu SKM Gdynia Główna do odprawy podróżnych z ograniczoną możliwością poruszania się wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego	1.2.	PKP SKM w Trójmieście, Urząd Miasta, ZDiZ, Urząd Marszałkowski	środki UE, budżet miasta	od 2018
Zmiany przebiegu dróg rowerowych w okolicach przystanków komunikacji miejskiej (m.in. ul. Nałkowskiej, Morska, Al. Zwycięstwa)	1.3.	ZDiZ, ZKM	bieżący	od 2016
Budowa dróg rowerowych układu podstawowego (w ramach przedsięwzięć dofinansowanych ze środków UE - Nowowiczlińska, Wielkopolska, Sopotcka, Kartuska, Morska).	1.3.	ZDiZ, Urząd Miasta	20 000 000	od 2016
Budowa drogi R-10, remont i poprawa oznakowania szlaków rowerowych w lasach, oznakowanie dojazdu do tych szlaków przez tereny miejskie w celu skrócenia podróży rowerowych między dzielnicami.	1.3.	ZDiZ, Urząd Miasta	bieżące	2016-2018
Kontynuacja montażu stojaków w miejscach wskazanych przez użytkowników.	1.3.	ZDiZ	bieżące	2016-2018
Budowa i rozbudowa parkingów Bike&Ride przy SKM i PKM	1.3.	ZDiZ, Urząd Miasta, PKP SKM	bieżące	2017-2018

Utworzenie modelu ruchu dla komunikacji rowerowej w Gdyni	1.3.	ZDiZ	bieżące, projekt FLOW	2016-2017
Wprowadzenie strefy Tempo 30 w centrum Gdyni oraz dopuszczenie kontraruchu rowerowego na wybranych ulicach	1.3. i 1.4.	ZDiZ	bieżące	od 2016
Diagnoza przestrzeni publicznej w mieście pod kątem dostępności	1.4.	ZDiZ	100 000	2017-2018
Wdrożenie stref ograniczonej prędkości przy szkołach i przedszkolach położonych przy drogach klasy D i L wraz z identyfikacją głównych dróg do szkół i poprawą punktowych elementów infrastruktury.	1.4.	ZDiZ	bieżący	od 2017

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Zdefiniowane cele szczegółowe i przypisane im pakiety działań są odpowiedzią na następujące wyzwania:

- istnieje konieczność podniesienia jakości przestrzeni miejskiej, szczególnie w centrum miasta. Ruch pieszy jest szczególnie wrażliwy na jakość zagospodarowania przestrzeni miejskiej;
- wzrost liczby osób starszych wymaga ciągłego kształtowania dostępności przestrzeni miejskiej na wysokim poziomie;
- istnieje konieczność zapewnienia ciągłości sieci rowerowej, pokonania „efektów barierowych” w kluczowych dla spójności sieci miejscach;
- utrwalone, promotoryzacyjne zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni i sąsiednich gmin.

Cele szczegółowe stanowią ramy dla zintegrowanego pakietu działań obejmującego kompleksowe działania rewitalizacyjne (poprawiające warunki dla pieszych i rowerzystów), działania infrastrukturalne i organizacyjne, w tym realizowane poprzez budżet obywatelski.

Oczekiwane efekty wdrożenia zintegrowanego planu działań dla Celu 1-go są następujące:

- wzrost powierzchni objętej procesami rewitalizacji;
- wzrost liczby podróży pieszych;
- wzrost liczby podróży rowerowych;
- wzrost mobilności osób niepełnosprawnych;
- zatrzymanie tempa wzrostu wskaźnika motoryzacji indywidualnej.

Cel strategiczny 2: Niskoemisyjny i zintegrowany transport publiczny

Transport miejski wciąż posiada silną pozycję rynkową w Gdyni. Jego konkurencyjność wobec samochodu osobowego maleje na skutek braku pełnej integracji taryfowo-biletowej w skali Obszaru Metropolitalnego, której wdrożenie jest trudne ze względu na obowiązujące ustawodawstwo.

W związku z powyższym pełne wykorzystanie autów transportu kolejowego w obsłudze Gdyni jest utrudnione. Dogodna lokalizacja stacji i przystanków kolejowych, możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury kolejowej dla rozwoju pasażerskiego transportu kolejowego to elementy, które należy wykorzystać by i rozwijać konkurencyjny system transportu zbiorowego w skali metropolitalnej. Powiązane z nim powinny być niemozotoryzowane środki transportu, przede wszystkim komunikacja rowerowa jako ważny środek dojazdu do stacji i przystanków kolejowych.

Priorytet nadany środkom transportu zbiorowego przyczynia się do bardziej efektywnego wykorzystania przestrzeni miejskiej. Wzrost efektywności wykorzystania infrastruktury transportowej możliwy będzie dzięki wykorzystaniu na szerszą skalę inteligentnego systemu zarządzania ruchem TRISTAR. Pojazdy transportu zbiorowego, w szczególności trolejbusy już dziś stanowią ważne narzędzie obniżania emisji lokalnych w Gdyni. Dążenie do wzrostu udziału pojazdów niskiemisyjnych w transporcie miejskim (trolejbusy, autobusy CNG, autobusy z silnikiem diesla spełniającym normę EURO VI) jest przejawem działań zmierzających do poprawy stanu środowiska i wzrostu jakości życia w mieście.

Tabela 19. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 2.1. – 2.4.

2.1. Zintegrowane planowanie systemu transportowego i mobilności na poziomie metropolitalnym	2.2. Rozwój systemu zarządzania ruchem z wykorzystaniem ITS	2.3. Rozwój konkurencyjnego transportu publicznego	2.4. Zwiększenie udziału niskoemisyjnych pojazdów
<p>Planowanie i rozwój mobilności w wymiarze metropolitalnym.</p> <p>Wspólny system taryfowo-biletowy transportu publicznego w Obszarze Metropolitalnym.</p> <p>Stacje i przystanki kolejowe jako węzły integracyjne transportu zbiorowego i indywidualnego.</p>	<p>Zarządzanie ruchem w celu zmniejszenia negatywnego oddziaływania na środowisko.</p> <p>Informacja w czasie rzeczywistym dla wszystkich użytkowników ruchu drogowego.</p>	<p>Uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu.</p> <p>Optymalizacja sieci transportu zbiorowego.</p> <p>Wzrost dostępności z uwzględnieniem wszystkich grup społecznych.</p>	<p>Zwiększanie udziału niskoemisyjnych pojazdów w obsłudze miasta.</p> <p>Stymulowanie rozwiązań służących zmniejszeniu emisji spalin przez pojazdy.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

W ramach poszczególnych celów planuje się realizację zintegrowanych działań, które przedstawiono w Tab 19. Zdefiniowane cele szczegółowe i przypisane im pakiety działań są odpowiedzią na następujące wyzwania:

- istnieje konieczność podniesienia konkurencyjności transportu zbiorowego w wymiarze metropolitalnym;
- wzrost motoryzacji indywidualnej w Gdyni i sąsiednich gminach stanowi realne zagrożenie dla przepustowości podstawowego układu drogowego w Gdyni;
- istnieje konieczność poprawy jakości powietrza i obniżenia hałasu, szczególnie w obszarze centralnym miasta.

Zintegrowanym pakietom odpowiadają konkretne działania zaprezentowane w Tabeli 20.

Tabela 20. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 2.

Działanie	Zgodność z celem	Podmioty odpowiedzialne i zaangażowane	Budżet	Harmonogram realizacji
Wprowadzenie na terenie Gdyni usług roweru metropolitalnego	2.1.	Urząd Miasta, ZDiZ		od 2018
Projekt rozwoju systemu biletu elektronicznego w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta.	2.1.	MZKZG, ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, MZK Wejherowo, ZUK Tczew, Urząd Marszałkowski		2017-2019
Budowa węzła integracyjnego Gdynia Karwiny	2.1.	Gmina Miasta Gdyni	90 000 000	od 2018
Rozwój zrównoważonego transportu publicznego w Gdyni poprzez inwestycje infrastrukturalne, m.in. utworzenie węzła integracyjnego Gdynia Chylonia	2.1.	ZDiZ, Urząd Miasta	66 000 000	od 2017
Opracowanie koncepcji parkingów przesiadkowych przy przystankach kolejowych i pętlach ZKM	2.1.	ZKM Gdynia, ZDiZ	bieżące	od 2017
Rozwój systemu informacji pasażerskiej na przystankach transportu miejskiego	2.2.	ZKM, Urząd Miasta		od 2018
Budowa nowych buspasów dla pojazdów transportu miejskiego w Gdyni (m.in. fragmenty ulic Morskiej, Wielkopolskiej, Chwarznieńskiej)	2.3.	ZDiZ, ZKM	m.in. w ramach projektów węzłów integracyjnych Chylonia i Karwiny, bieżące	od 2018
Budowa przystanków Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Stadion i Gdynia Karwiny na linii kolejowej nr 201 (tzw. „przystanki PKM”)	2.3.	PKM, PKP PLK S.A., Urząd Marszałkowski, Urząd Miasta	30 000 000 (szacowany)	od 2016
Wstępne studium wykonalności dla kontynuacji projektu Pomorska Kolej Metropolitalna celem obsługi północnych dzielnic Gdyni i Kosakowa	2.3.	Urząd Marszałkowski	200 000	2017-2018

		, Urząd Miasta, PKP PLK S.A.		
Wstępne studium wykonalności dla projektu obsługi komunikacją szynową Gdyni Zachód i gmin sąsiednich	2.3.	Urząd Miasta	150 000	od 2018
Modernizacja przystanków PKP SKM w Gdyni (Gdynia Chylonia, Gdynia Orłowo, Gdynia Redłowo, Gdynia Stocznia, Gdynia Grabówek, Gdynia Leszczynki)	2.3.	PKP SKM w Trójmieście, Urząd Miasta, Urząd Marszałkowski		od 2017
Przebudowa zatok przystankowych na głównych ciągach komunikacyjnych w Gdyni	2.3.	ZDiZ		od 2017
Wzrost udziału niskoemisyjnych autobusów z silnikiem diesla spełniającym normę EURO VI (o 55 pojazdów)	2.4.	PKA, PKM, Gmina Miasta Gdyni	64 000 000 (szacowany)	od 2017
Rozwój bezemisyjnego transportu trolejbusowego poprzez zakup 30 trolejbusów i 21 sztuk baterii trakcyjnych	2.4.	PKT, Gmina Miasta Gdyni	85 000 000 (szacowany)	od 2017
Zastąpienie autobusów z silnikiem diesla pojazdami o napędzie elektrycznym na jednej z linii autobusowych na sieci ZKM Gdynia	2.4.	ZKM, przewoźnicy miejscy,	prace studialne w ramach projektu ELIPTIC	2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Oczekiwane efekty wdrożenia zintegrowanego planu działań dla Celu 2-go są następujące:

- wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego;
- wzrost liczby przystanków kolejowych;
- wzrost liczby węzłów integracyjnych;
- wzrost dostępności transportu zbiorowego dla osób niepełnosprawnych;
- zatrzymanie tempa wzrostu wskaźnika motoryzacji indywidualnej.

Cel strategiczny 3: Racjonalne wybory transportowe

Przy wskaźniku motoryzacji indywidualnej przekraczającym 540 samochodów osobowych/1000 osób, działania inwetycyjne i organizacyjno-zarządcze nie są warunkami wystarczającymi dla zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Niezbędne są zmiany w sferze codziennych zachowań, obejmujące wszystkie kategorie wiekowe Gdynian.

W ramach poszczególnych celów planuje się realizację zintegrowanych działań, które przedstawiono w Tab 21.

Tabela 21. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 3.1. – 3.4.

3.1. Edukacja i zwiększanie świadomości w zakresie zrównoważonej mobilności miejskiej i bezpieczeństwa	3.2. Optymalizacja potrzeb transportowych	3.3. Równoważenie mobilności miejskiej w dzielnicach	3.4. Rozwój nowych usług w zakresie mobilności
<p>Edukacja w zakresie zrównoważonej mobilności i bezpieczeństwa.</p> <p>Promocja aktywnej mobilności.</p> <p>Współpraca z przedsiębiorstwami i instytucjami w zakresie rozwoju aktywnej mobilności.</p> <p>Współpraca europejska w zakresie zrównoważonej mobilności.</p>	<p>Planowanie w dzielnicach ograniczające popyt na podróż ("dzielnicze kompaktowe").</p> <p>Nowe usługi i elastyczne warunki pracy w celu optymalizacji potrzeb transportowych.</p>	<p>Planowanie i rozwój mobilności w dzielnicach z wykorzystaniem budżetu obywatelskiego.</p> <p>Wzrost jakości lokalnej przestrzeni publicznej.</p> <p>Mobilność aktywna (piesza i rowerowa) na krótkich dystansach.</p>	<p>Rozwój technologii służącej dwukierunkowej komunikacji z mieszkańcami.</p> <p>Nowe formy wykorzystywania samochodów osobowych i rowerów.</p> <p>Transport alternatywny w obsłudze dzielnic Gdyni.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Zdefiniowane cele szczegółowe i przypisane im pakiety działań są odpowiedzią na następujące wyzwania:

- istnieje konieczność wsparcia działań inwestycyjnych i organizacyjno-zarządczych działaniami edukacyjnymi w zakresie zrównoważonej mobilności;
- perspektywiczną grupę docelową dla działań edukacyjnych stanowią dzieci, młodzież i przedsiębiorstwa;
- wzrost motoryzacji indywidualnej w Gdyni i sąsiednich gminach stanowi realne zagrożenie dla przepustowości podstawowego układu drogowego w Gdyni;
- istnieje konieczność współpracy z przedsiębiorstwami i innymi podmiotami w celu kształtowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

Cele szczegółowe stanowią ramy dla zintegrowanego pakietu działań obejmującego kompleksowe działania zmierzające do trwałych zmian w zachowaniach komunikacyjnych mieszkańców (Tabela 22).

Tabela 22. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 3.

Działanie	Zgodność z celem	Podmioty odpowiedzialne i zaangażowane	Budżet	Harmonogram realizacji
Kampania "Odprowadzam sam" w gdyńskich przedszkolach publicznych	3.1.	ZDiZ, podmioty gdyńskiej oświaty	bieżący (60 000 rocznie)	2017-2018
Konkurs rowerowy dla gdyńskich przedsiębiorstw „Do pracy jadę rowerem”	3.1.	ZDiZ, przedsiębiorstwa	bieżący (130 000 rocznie)	2017-2018
Kampania „Rowerowy Maj”	3.1.	ZDiZ, podmioty gdyńskiej oświaty	bieżący (70 000 rocznie)	2017-2018
Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu	3.1.	ZDiZ, ZKM, przedsiębiorstwa	bieżący (35 000 rocznie)	2017-2018
Kolejne edycje European Cycling Challenge	3.1.	ZDiZ	bieżący (100 000 rocznie)	2017-2018
Wychowanie Komunikacyjne". Celem projektu jest kształtowanie wśród dzieci pożądanych zachowań komunikacyjnych, zgodnych z regułami zrównoważonego rozwoju.	3.1.	MZKZG	bieżący	2017-2018
Kampania "Parkingowa rewolucja"	3.1.	ZDiZ	bieżący (20 000 rocznie)	2017-2018
Badanie mobilności wśród gdyńskich przedsiębiorstw i instytucji	3.2.	ZDiZ, UG	bieżący, możliwy w ramach projektów europejskich	od 2018
Rozwój budżetu obywatelskiego w związku z projektami zrównoważonej mobilności	3.3.	ZDiZ, Urząd Miasta	bieżący	2017-2018
Współpraca z radami dzielnic we zakresie lokalizacji nowych stojaków rowerowych	3.3.	ZDiZ, Rady Dzielnic	bieżący	2016-2018
Tworzenie/modernizacja wewnętrzdzielnicowych ciągów pieszych	3.3.	ZDiZ, Urząd Miasta, Rady Dzielnic	bieżący	od 2018
Promocja dobrych praktyk wdrażania zrównoważonej mobilności w dzielnicach	3.3.	ZDiZ, Rady Dzielnic, UG, RG, PUMA		od 2017
Uspokojenie ruchu lokalnego w dzielnicach wraz z wprowadzeniem kontraruchu rowerowego	3.3.	ZDiZ, Rady Dzielnic		od 2017

Współpraca z radami dzielnic w celu kształtowania zrównoważonej polityki parkingowej	3.3.	ZDiZ, Rady Dzielnic	bieżący	od 2017
Opracowanie wytycznych w zakresie stosowania jednolitych form i kolorystyki elementów infrastruktury pieszej i rowerowej i mebli miejskich	3.3.	ZDiZ, Plastyk Miejski	bieżący	2017-2018
Obsługa transportem trolejbusowym nowych osiedli w Gdyni - Fikakowo	3.3.	ZKM, PKT		2017
Obsługa transportem trolejbusowym nowych osiedli w Gdyni - Demptowo	3.3.	ZKM, PKT		od 2018
Opracowanie koncepcji wykorzystania rowerów dla obsługi lokalnego transportu towarowego	3.4.	ZDiZ		od 2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Oczekiwane efekty wdrożenia zintegrowanego planu działań dla Celu 3-go są następujące:

- zmniejszenie liczby podróży do centrum Gdyni z wykorzystaniem samochodu osobowego;
- wzrost liczby pasażerów transportu zbiorowego;
- wzrost liczby podróży pieszych;
- wzrost liczby podróży rowerowych
- zatrzymanie tempa wzrostu wskaźnika motoryzacji indywidualnej.

Cel strategiczny 4: Efektywny transport ładunków w mieście

Konsekwencją rozwoju gospodarczego opartego w części o sektor TSL (transport-spedycja-logistyka) jest wzrost ładunków przewożonych transportem drogowym (trend ogólnoeuropejski). W przypadku Gdyni centralna lokalizacja portu morskiego jest źródłem dodatkowego, stałego obciążenia sieci drogowej miasta. Wzrost obrotów w porcie (w szczególności ładunki kontenerowe, część masowych, np. zboża) wpływa na przepustowość infrastruktury drogowej i kolejowej. Oznacza to konieczność podejmowania przedsięwzięć inwestycyjnych oraz organizacyjnych w ścisłej współpracy z zarządcami sieci drogowych i kolejowych, a także innymi interesariuszami rynku transportowego (operatorzy terminali, operatorzy kolejowi i drogowi, zarząd portu, Urząd Morski, itp.).

Zdefiniowane cele szczegółowe i przypisane im pakiety działań są odpowiedzią na następujące wyzwania:

- wzrost obrotów w porcie morskim skutkować będzie dalszym wzrostem natężenia ruchu na podstawowej sieci drogowej miasta;
- coraz większą rolę w obsłudze ładunków skonteneryzowanych i całopociągowych może odgrywać transport kolejowy.

W ramach poszczególnych celów planuje się realizację zintegrowanych działań, które przedstawiono w Tabeli 23.

Tabela 23. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 4.1. – 4.3.

4.1. Poprawa dostępności transportowej portu morskiego	4.2. Stworzenie efektywnego i zrównoważonego system miejskiej dystrybucji	4.3. Wspieranie nowoczesnych technologii i rozwiązań organizacyjnych dla transportu towarowego
<p>Rozwój infrastruktury drogowej służącej obsłudze portu morskiego i zmniejszającej presję na miejski układ drogowy.</p> <p>Rozwój infrastruktury kolejowej służącej obsłudze portu morskiego.</p> <p>Rozwój infrastruktury parkingowej dla pojazdów ciężarowych zintegrowanej z systemem TRISTAR.</p>	<p>Partnerstwo dla równoważenia dostaw miejskich (logistyka miejska).</p> <p>Organizacja systemu dostaw w centrum miasta.</p> <p>Regulacja dostępu dla ciężkiego transportu towarowego do wybranych obszarów miasta.</p>	<p>Wykorzystanie ITS i ICT w transporcie towarów w celu optymalizacji ruchu towarowego.</p> <p>Wdrożenie niskoemisyjnych środków transportu w miejskim transporcie ładunków i usługach komunalnych.</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Zintegrowanym pakietom odpowiada plan działań dla realizacji Celu 4 (Tabela 24).

Oczekiwane efekty wdrożenia zintegrowanego planu działań dla Celu 4-go są następujące:

- zmniejszenie natężenia ruchu towarowego w centrum Gdyni;
- wzrost roli transport kolejowego w obsłudze terminali kontenerowych.

Tabela 24. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 4: „Efektywny transport ładunków w mieście”

Działanie	Zgodność z celem	Podmioty odpowiedzialne i zaangażowane	Budżet	Harmonogram realizacji
Budowa Drogi Czerwonej w celu stworzenia niezbędnego, bezkolizyjnego układu drogowego, łączącego port z siecią dróg szybkiego ruchu	4.1.	Urząd Miasta, GDDKiA	projekt	do 2018
Budowa OPAT (Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej) w celu skomunikowania północnej części Obszaru Metropolitalnego z Droga Czerwoną	4.1.	Urząd Miasta, GDDKiA	projekt techniczny	od 2018
Opracowanie planu remontów i modernizacji głównych ciągów komunikacyjnych istotnych dla transportu towarowego	4.1.	ZDiZ, Urząd Miasta, Gdyniński Związek Pracodawców NORD	bieżące	2017-2018
Modernizacja stacji towarowej Gdynia Port	4.1.	PKP PLK S.A.	850 000 000	od 2018
Modernizacja linii 201 (prace nad alternatywnym ciągiem transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto)	4.1.	PKP PLK S.A.	1 600 000 000 [cały projekt]	od 2018
Opracowanie koncepcji dostaw dla wybranej dzielnicy Gdyni w ramach partnerstwa z przedsiębiorstwami	4.2.	ZDiZ	bieżący	od 2018
Opracowanie koncepcji wdrożenia śmieciarek o napędzie alternatywnym w stosunku do silnika diesla	4.3.	UG, ZDiZ, Urząd Miasta	bieżący lub w ramach projektu europejskiego	2018

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

8. Monitoring

Monitoring jest kluczowym elementem każdego dokumentu strategicznego. Część dokumentów strategicznych analizowanych na potrzeby PZMM zawiera wskaźniki monitoringu. Poniższy zestaw wskaźników będzie stanowić więc logiczne uzupełnienie systemu monitoringu stworzonego na potrzeby omówionych powyżej dokumentów i jest powiązany z planem działań. Wskaźniki zostały dobrane w taki sposób, by pozwalały na ocenę stopnia spełnienia poszczególnych celów szczegółowych (Tabela 25).

Mierniki podzielone zostały na 3 kategorie, mianowicie:

- Strategiczne, odnoszące się do scenariuszy i ogólnych założeń celów strategicznych (2 wskaźniki);
- Kluczowe, będące najważniejszymi dla oceny zmian w zakresie osiągnięcia celów szczegółowych (12 wskaźników);
- Pomocnicze, stanowiące uzupełnienie powyższych kategorii (10 wskaźników).

Tabela 25. Wskaźniki monitorujące zrównoważoną mobilność w Gdyni

Miernik	Jednostka miary	Opis	Kategoria	Wartość wyjściowa (2015)	Wartość docelowa (2018)	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego
Wskaźnik motoryzacji indywidualnej w Gdyni	samochody os./1000 mieszk.	Liczba samochodów osobowych/1 000 mieszkańców	STRATEGICZNY	542 (2015)	550	Urząd Miasta	scenariusze, Cel 1, 2 i 3.
Ruchliwość komunikacyjna Gdynian	liczba podróży w dniu powsz.	Przeciętna liczba podróży mieszkańca w dniu powszednim z wyłączeniem przemieszczeń pieszych	STRATEGICZNY	1,65	stabilizacja lub niewielki wzrost	ZKM Gdynia	scenariusze, Cel 1, 2 i 3.
Wypadki z udziałem pieszych	szt.	Liczba pieszych rannych w wypadkach	kluczowy	53	spadek	Policja	1.1.
Udział ruchu pieszego w podziale podróży	%	Liczba podróży pieszych na dystancie pow. 500 m / liczba wszystkich podróży niepieszych w dniu poprzedzającym badanie	kluczowy	10,9%	wzrost	ZKM Gdynia	1.1.
Udział ruchu rowerowego w podziale podróży	%	Liczba podróży rowerem w dniu poprzedzającym badanie/liczba wszystkich podróży niepieszych w dniu poprzedzającym badanie	kluczowy	1,8%	3%	ZKM Gdynia	1.3
Gęstość sieci rowerowej	km/km ²	Długość sieci rowerowej odniesiona do powierzchni Gdyni	pomocniczy	0,42	wzrost	raport ZDiZ	1.3.

Miernik	Jednostka miary	Opis	Kategoria	Wartość wyjściowa (2015)	Wartość docelowa (2018)	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego
Wskaźnik otyłości gimnazjalistów	%	Udział gimnazjalistów z nadwagą i otyłością	pomocniczy	[dane tylko dla gimnazjów]	spadek	Wydział Zdrowia	1.1. , 1.3.
Uspokojenie ruchu	%	Długość dróg na których wprowadzono Tempo 30 / łączna długości dróg w Gdyni	kluczowy	15,4%	20%	raport ZDiZ	1.3., 1.4.
Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego przy placówkach oświatowych	szt.	Liczba szkół i przedszkoli położonych przy drogach klasy D i L, przy których utworzono strefy ograniczonej prędkości	kluczowy	19	24	raport ZDiZ	1.4.
Racjonalne parkowanie w Śródmieściu	szt.	Liczba miejsc parkingowych w Śródmieściu i Kamiennej Górze	pomocniczy	5966	utrzymanie lub niewielkie ograniczenie	raport ZDiZ	1.4.
Dostępność roweru metropolitalnego	szt.	Liczba stacji roweru metropolitalnego na terenie Gdyni	pomocniczy	0	wzrost	ZDiZ	2.1.
Poprawa dostępności do informacji pasażerskiej	szt.	Liczba przystanków wyposażona w system informacji pasażerskiej	kluczowy	34	wzrost	ZKM	2.2.
Udział publicznego transportu zbiorowego (PTZ) w podziale podróży w Gdyni	%	Liczba podróży PTZ w dniu poprzedzającym badanie/liczba wszystkich podróży pieszych w dniu poprzedzającym badanie	kluczowy	39,8 (2015)	wzrost	ZKM	2.3., 2.4.

Miernik	Jednostka miary	Opis	Kategoria	Wartość wyjściowa (2015)	Wartość docelowa (2018)	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego
Długość buspasów w Gdyni	m	Łączna długość wydzielonych pasów dla pojazdów transportu publicznego	kluczowy	2120	wzrost	ZDiZ, ZKM	2.3.
Poprawa dostępności transportu kolejowego	szt.	Liczba zmodernizowanych i zbudowanych przystanków kolejowych na terenie Gdyni	kluczowy	0	3	PKP PLK, PKP SKM	2.3.
Udział pojazdów nisko- i bezemisyjnych	%	Udział pojazdów nisko- (EURO VI, CNG, hybrydowe) oraz bezemisyjnych (trolejbusy, autobusy elektryczne) w łącznej liczbie pojazdów w spółkach komunalnych w sieci ZKM Gdynia	kluczowy	52%	60%	ZKM	2.4.
Bezemisyjność transportu publicznego	szt.	Liczba linii transportu zbiorowego w sieci ZKM Gdynia obsługiwana pojazdami bezemisyjnymi	pomocniczy	13	wzrost	ZKM	2.4.
Dostępność do infrastruktury elektromobilności	szt.	Liczba punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych	pomocniczy	0	3	PKT	2.4.
Promocja mobilności wśród uczniów	szt.	Liczba uczniów zaangażowanych kampanie promujące zrównoważoną mobilność	pomocniczy	8138	wzrost	ZDiZ	3.1.
Edukacja w zakresie wychowania komunikacyjnego	szt.	Liczba uczniów objęta programem wychowania komunikacyjnego	pomocniczy	1125	utrzymanie lub wzrost	MZKZG	3.1.
Promocja mobilności wśród pracowników	szt.	Liczba pracowników gdyńskich przedsiębiorstw biorących udział w	pomocniczy	1315	wzrost	ZDiZ	

Miernik	Jednostka miary	Opis	Kategoria	Wartość wyjściowa (2015)	Wartość docelowa (2018)	Sposób pomiaru / źródło danych	Odniesienie do celu szczegółowego
		kampaniach promujących zrównoważoną mobilność					
Badanie mobilności przedsiębiorstw i instytucji	szt.	Liczba przedsiębiorstw i instytucji objęta badaniem mobilności w danym roku	pomocniczy	2	3	ZDiZ	3.2.
Liczba pasażerów na nowopowstałych odcinkach sieci trolejbusowej	szt.	Liczba pasażerów na nowopowstałych odcinkach sieci trolejbusowej	kluczowy	0	wzrost	ZKM Gdynia	3.3.
Udział transportu kolejowego w obsłudze portu morskiego	%	ładunki przewożone transportem kolejowym / ładunki łączne	kluczowy	ok. 30%	stabilizacja lub wzrost	Port Gdynia, PKP PLK	4.1.

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

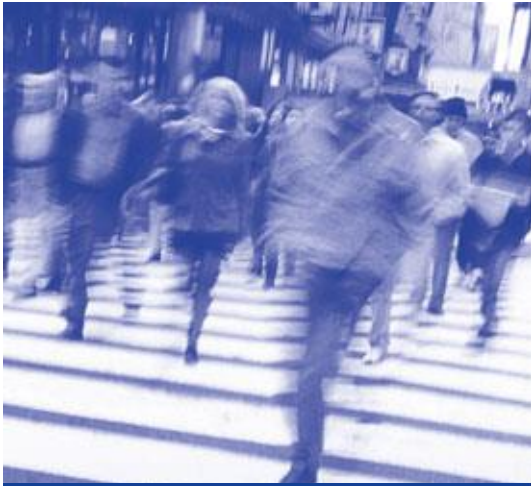
Spis tabel

Tabela 1. Formy konsultacji z interesariuszami w procesie opracowywania SUMP w Gdyni	12
Tabela 2. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla europejskiego	15
Tabela 3. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla krajowego	15
Tabela 4. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla regionalnego	16
Tabela 5. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla metropolitalnego	16
Tabela 6. Wykaz dokumentów strategicznych szczebla metropolitalnego	17
Tabela 7. Obszary strategiczne istotne dla wizji PZMM.....	18
Tabela 8. Zestawienie obszarów strategicznych PZMM i strategii europejskich w zakresie transportu	19
Tabela 9. Wybrane statystyki w zakresie edukacji w Gdyni w latach 2012 - 2015	24
Tabela 10. Dynamika wzrostu liczby mieszkańców w Gdyni i gminach sąsiednich w latach 2000-2014 ...	25
Tabela 11. Dynamika wzrostu liczby mieszkańców w podziale na dzielnice Gdyni (2002-2014)	26
Tabela 12. Postulowane przez respondentów zmiany w organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, Starowiejskiej i Skwerze Kościuszki/Al. Jana Pawła II wg kolejności wskazań (2014).....	44
Tabela 13. Sposób dojścia/dojazdu do szkoły w zależności od kategorii placówki oświatowej.	55
Tabela 14. Ocena postulatów istotnych z punktu widzenia mobilności uczniów (skala 1-6)	56
Tabela 15. Założenia scenariuszy do planu zrównoważonej mobilności w Gdyni.....	64
Tabela 16. Cele strategiczne Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni a wyzwania polityczne.....	80
Tabela 17. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 1.1. – 1.4.....	82
Tabela 18. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 1.	83
Tabela 19. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 2.1. – 2.4.....	85
Tabela 20. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 2.	86
Tabela 21. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 3.1. – 3.4.....	88
Tabela 22. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 3.	89
Tabela 23. Zintegrowane pakiety działań w ramach celów 4.1. – 4.3.....	91
Tabela 24. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 4: „Efektywny transport ładunków w mieście”	92
Tabela 25. Wskaźniki monitorujące zrównoważoną mobilność w Gdyni	94

Spis rysunków

Rysunek 1. Proces opracowywania i wdrażania PZMM	8
Rysunek 2. Gdynia – lokalizacja w Trójmieście oraz podział administracyjny	9
Rysunek 3 Opracowania wykorzystane w procesie tworzenia SUMP dla Gdyni.....	14
Rysunek 4. Liczba ludności Gdyni w latach 2002 - 2015	21
Rysunek 5. Struktura ludności Gdyni wg ekonomicznych grup wieku w 2015 r.	21
Rysunek 6. Wskaźnik obciążenia demograficznego w Gdyni w latach 2004 - 2015	22
Rysunek 7. Liczba zameldowań i wymeldowań ogółem w Gdyni w latach 2004 - 2014	22
Rysunek 8. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON w Gdyni w latach 2004-2015	22
Rysunek 9. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Gdyni w latach 2004 - 2015	23
Rysunek 10. Dochody i wydatki budżetu na 1 mieszkańca Gdyni w latach 2004 – 2015 [PLN]	23
Rysunek 11. Tendencje zmiany liczby ludności w dzielnicach Gdyni w latach 2005-2011	25
Rysunek 12. Bilans sposobu wykorzystania terenów ogólnodostępnych w centrum Gdyni w 2015 r. .	27
Rysunek 13. Ocena funkcjonalności przestrzeni dla pieszych w centrum Gdyni	28
Rysunek 14. Podział podróży niepieszych w Gdyni w latach 2008-2015	29
Rysunek 15. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Gdyni w latach 2002 i 2009-2015	31
Rysunek 16. Wskaźnik motoryzacji w sąsiednich gminach w 2015 roku (Gdańsk, Gdynia i Sopot dane za 2014 rok).....	31
Rysunek 17. Poziom zmotoryzowania dzielnic w Gdyni w 2015 roku (jako odsetek gospodarstw domowych posiadających samochód osobowy)	32
Rysunek 18. Podstawowy układ transportowy Gdyni	34
Rysunek 19. Najbardziej obciążone ruchem skrzyżowania w Gdyni	35
Rysunek 20. Liczba wypadków i ofiar wypadków drogowych w Gdyni w latach 2011-2015	37
Rysunek 21. Wypadki na terenie Gdyni w 2015 roku	38
Rysunek 22. Mapa akustyczna Gdyni – hałas drogowy (dzień-wieczór-noc)	39
Rysunek 23. Natężenie ruchu pieszych w Śródmieściu Gdyni na godzinę w przekroju – 2013 r.....	42
Rysunek 24. Wyniki badań preferencji mieszkańców w zakresie organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, przeprowadzonych w 2014 r.	43
Rysunek 25. Dobowa więźba podróży dla transportu zbiorowego w 2013 r.....	46
Rysunek 26. Podział podróży na podstawie podróży wykonanych przez mieszkańców Gdyni w dniu poprzedzającym badanie w 2015 r.....	47

Rysunek 27. Struktura pracy eksploatacyjnej w sieci ZKM w Gdyni w 2015 r. wg rodzaju paliwa	48
Rysunek 28. Mapa opóźnień transportu zbiorowego w Gdyni w porannym szczycie przewozowym (godz. 7-9).	49
Rysunek 29. Mapa dróg rowerowych w Gdyni	52
Ryc. 30. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w godz. 15.00–16.00 w Gdyni	57
Rysunek 31. Średniodobowy ruch pojazdów ciężarowych w Gdyni (wszystkie pojazdy) w latach 2005, 2010, 2015.....	58
Rysunek 32. Natężenie ruchu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) na liniach kolejowych na terenie Gdyni	60
Rysunek 33. Scenariusze rozwoju mobilności w Gdyni	64
Rysunek 34 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 1 “Zrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]	67
Rysunek 35 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 2 “Niezrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]	70
Rysunek 36 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 3 “Zrównoważona mobilność w warunkach rosnącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]	73
Rysunek 37 Zmiany w natężeniu ruchu drogowego dla Scenariusza 4 “Niezrównoważona mobilność w warunkach malejącej ruchliwości mieszkańców” [dla godziny szczytu popołudniowego]	76
Rysunek 38. Samoocena obszarów misji i działań w Gdyni wg schematu ADVANCE	77
Rysunek 39. Wyniki priorytetyzacji metodą ADVANCE	78
Rysunek 40. Cele strategiczne i szczegółowe zrównoważonej mobilności dla Gdyni.....	81



Załącznik Nr 2 do Uchwały Nr
Rady Miasta Gdyni
z dnia 2016 r.

CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

DYN@MO

AACHEN • GDYNIA • KOPRIVNICA • PALMA

Załącznik 2. Przegląd dokumentów strategicznych istotnych dla Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities
D Y N @ M O



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

1. Dokumenty szczebla europejskiego

Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności

W Zielonej Księdze „Wpływ transportu na środowisko. Strategia Wspólnoty dla zrównoważonej mobilności” opublikowanej w 1992 r., Komisja Europejska zwróciła m.in. uwagę na negatywną rolę transportu w postępującej degradacji środowiska na obszarach zurbanizowanych. Już wtedy dostrzeżono potencjał trakcji elektrycznej w miejskich przewozach pasażerskich i towarowych, wskazując na możliwości obniżenia emisji spalin i hałasu oraz uniezależnienia się od dostaw ropy naftowej.

European Transport Policy for 2010: Time to Decide

Biała Księga „European Transport Policy for 2010: Time to Decide” określiła ambitne cele dla europejskiego sektora transportu. Wyznaczonych celów, które odnoszą się do mobilności miejskiej, w dużej mierze nie udało się zrealizować – m.in. ograniczenia emisji CO₂ i zmniejszenia roli samochodów osobowych na obszarach zurbanizowanych¹.

Utrzymać Europę w Ruchu

Dokument „Keep Europe Moving” (2006) stanowił przegląd dotychczasowych efektów europejskiej polityki transportowej, w którym wzięto pod uwagę zmiany o charakterze strategicznym, takie jak: rozszerzenie Unii Europejskiej, przyspieszenie procesów globalizacyjnych, międzynarodową współpracę w związku ze zmianami klimatycznymi oraz wzrost cen paliw i energii.

W kierunku nowej kultury mobilności w mieście

Zielona Księga Komisji Europejskiej „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”, opublikowana w 2007 r., zdefiniowała wyzwania transportowe stojące przed miastami Europy, wskazując na optymalizację wykorzystania różnorodnych środków transportu wraz ze stworzeniem efektywnych i trwałych modeli współpracy z różnymi rodzajami transportu indywidualnego (samochód, motocykl, rower, przemieszczenia piesze). Przyjęciem tego dokumentu Komisja Europejska rozpoczęła nową fazę dyskusji, której finalnym etapem było w 2009 r. opublikowanie „Planu Działań dla Mobilności Miejskiej” (Action Plan on Urban Mobility). W Zielonej Księdze zwrócono uwagę na fakt, że choć mobilność miejska ma charakter lokalny, to skutki braku działań w tym obszarze mogą mieć wymiar europejski, a nawet globalny.

Plan Działań dla Mobilności Miejskiej

„Plan Działań” (2009) zawierał program działania wspierający mobilność w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju – objął zestaw kompleksowych działań, które powinny wpisywać się w plany zrównoważonej mobilności miejskiej.

Zrównoważona Przyszłość Transportu

W komunikacie „Zrównoważona Przyszłość Transportu” („A Sustainable Future for Transport”), opublikowanym w 2009 r., Komisja Europejska dostrzegła potrzebę zdefiniowania ogólnej strategii mobilności, która stanowiłaby ważny element kolejnej Białej Księgi dla

¹ W. Rydzkowski: Trolejbus a zrównoważona polityka transportowa. Referat wygłoszony na konferencji „Trolejbus w nowoczesnym mieście”, Gdynia 21-22.03.2013 r.

transportu. W dokumencie tym zwrócono również uwagę na konieczność rozdzielenia wzrostu gospodarczego i wzrostu emisji gazów cieplarnianych.

Strategia „Europa 2020”

Strategia „Europa 2020” jest dziesięcioletnią strategią Unii Europejskiej na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia. Jednym z celów dla całej UE do osiągnięcia do 2020 r., jest „zmiana klimatu i zrównoważone wykorzystanie energii”. Strategia zawiera również siedem tzw. inicjatyw przewodnich, w oparciu o które UE i władze państw członkowskich będą nawzajem uzupełniać swoje działania w kluczowych dla strategii obszarach. W każdym z tych obszarów wszystkie państwa członkowskie wyznaczyły z kolei własne cele krajowe. Jednym z priorytetów Strategii jest zrównoważony rozwój, polegający m.in. na:

- budowaniu bardziej konkurencyjnej gospodarki niskoemisyjnej – korzystającej z zasobów w sposób racjonalny i oszczędny;
- ochronie środowiska naturalnego – poprzez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zapobieganie utracie bioróżnorodności;
- pomocy społeczeństwu w dokonywaniu świadomych wyborów.

„Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...”

Zagadnienia transportu w miastach zostały uwypuklone w Białej Księdze pt. „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu...” (2011), w której pojawia się postulat konieczności integrowania m.in. transportu i planowania przestrzennego w ramach planów mobilności miejskiej, co stanowi jeden z fundamentów planowania zrównoważonej mobilności miejskiej.

W wykazie inicjatyw Białej Księgi, w części 2.3. pt. „Zintegrowana mobilność w miastach”, wskazuje się na plany mobilności miejskiej – w postaci następujących zaleceń²:

- ustanowienie procedur i mechanizmów wsparcia finansowego na szczeblu europejskim – w celu przygotowania audytów mobilności miejskiej oraz planów mobilności miejskiej, a także ustanowienie tabeli wyników w zakresie mobilności miejskiej w Europie opartej o wspólne cele; analiza możliwości wprowadzenia obowiązkowego rozwiązania dla miast pewnej wielkości zgodnie z normami krajowymi opartymi o wytyczne UE;
- powiązanie Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności z miastami i regionami, które przedłożyły aktualne, niezależnie zweryfikowane certyfikaty z audytu mobilności miejskiej i zrównoważonego rozwoju;
- analiza możliwości stworzenia europejskich ram wsparcia stopniowego wdrażania planów mobilności miejskiej w miastach Europy;
- zintegrowana mobilność miejska w ramach ewentualnego partnerstwa innowacji „Inteligentne Miasta”;
- zachęcanie dużych przedsiębiorstw do opracowania planów zarządzania mobilnością.

Pakiet mobilności miejskiej

² Biała Księga – plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. COM(2011) 144, Bruksela 2011, s. 29-30.

Pakiet mobilności miejskiej, przyjęty w grudniu 2013 r., stanowił wyraz wsparcia dla miast w zakresie podejmowania wyzwań związanych z mobilnością w miastach. Zwrócono w nim uwagę na konieczność koordynacji działań na szczeblu państw członkowskich i regionów. W odniesieniu do planów zrównoważonej mobilności miejskiej, w dokumencie tym stwierdza się m.in., że „Komisja aktywnie promuje koncepcję wieloletnich planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”³. Podkreślono znaczenie kompleksowego ujmowania zagadnień mobilności, wpisanej w szerszy kontekst strategii rozwoju, obejmującej zagadnienia: transportu, zagospodarowania przestrzennego, gospodarki nieruchomościami, ochrony środowiska, polityki społecznej i zdrowia, bezpieczeństwa i rozwoju gospodarczego.

Planowanie mobilności powinno dotyczyć funkcjonalnego obszaru miejskiego i zakładać włączenie działań z zakresu mobilności w szerszej zakrojonej strategii ich rozwoju⁴. Ponadto, wskazane zostały „szczególne” obszary wymagające koordynacji działań sektora publicznego i prywatnego. Są nimi⁵:

- logistyka miejska;
- inteligentne regulacje dotyczące dostępu do miast i systemy opłat drogowych;
- skoordynowane stosowanie miejskich inteligentnych systemów transportowych;
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach.

Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach

Załącznik pt. „Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju” do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” określa ramy merytoryczne i strukturę planu zrównoważonej mobilności miejskiej. W szczególności, taki plan powinien obejmować:

- transport publiczny;
- transport niezmotoryzowany;
- intermodalność (rozumianą jako ściślejszą integrację różnych rodzajów transportu);
- bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach;
- transport drogowy (upłynnianie i spowalnianie ruchu wraz z optymalizacją użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej);
- logistykę miejską;
- zarządzanie mobilnością (działania sprzyjające przechodzeniu na bardziej zrównoważone wzorce mobilności);

³ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”. Bruksela, dnia 17.12.2013 r. COM(2013) 913 final, s. 4.

⁴ T. Dyr: Konkurencyjna i zasobooszczędna mobilność w miastach. „Autobusy” 2015, nr 1-2, s. 52.

⁵ Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie...”, wyd. cyt., s. 5-9.

- inteligentne systemy transportowe⁶.

Przyjęcie i wdrożenie planu zrównoważonej mobilności miejskiej powinno zatem przyczynić się do transformacji systemu transportowego miasta, którego cechami będą⁷:

- dostępność i spełnianie podstawowych potrzeb wszystkich użytkowników w zakresie mobilności;
- równowaga i wysoki stopień zaspokojenia różnego rodzaju zapotrzebowania na mobilność i usługi transportowe mieszkańców, przedsiębiorstw i sektora przemysłowego;
- wyważony rozwój i lepsza integracja różnych rodzajów transportu;
- spełnienie wymogów dotyczących zrównoważonego rozwoju, mających na celu zrównoważenie potrzeb związanych z gospodarką, sprawiedliwością społeczną, ochroną zdrowia i jakością środowiska;
- optymalizacja wydajności i opłacalności;
- lepsze zagospodarowanie przestrzeni miejskiej oraz najlepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury transportowej i usług świadczonych w zakresie transportu;
- zwiększanie atrakcyjności środowiska miejskiego, podniesienie jakości życia i poziomu zdrowia publicznego;
- wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- ograniczenie zanieczyszczenia powietrza i hałasu, emisji gazów cieplarnianych i zużycia energii;
- lepsze ogólne funkcjonowanie transeuropejskiej sieci transportowej i całego europejskiego systemu transportu.

⁶ Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju – Załącznik do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów pt. „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach”. Bruksela, 17.12.2013 COM (2013) 913 final. Annex 1.

⁷ Koncepcja dotycząca planów mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju”, op. cit., s. 3.

2. Dokumenty szczebla krajowego

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025⁸ uznaje za podstawowy cel znaczącą poprawę jakości systemu transportowego i jego rozbudowę – zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Równoważenie mobilności na obszarach miejskich wskazano jako istotny element polityki transportowej państwa. Za podstawę procesu równoważenia mobilności uznaje się wzrost konkurencyjności i jakości transportu zbiorowego, ze specjalnym uwzględnieniem transportu kolejowego w układach regionalnych i metropolitalnych.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie

„Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie”⁹ w swoich zamierzeniach strategicznych dąży to tego, aby w 2020 r. polskie regiony były konkurencyjne i innowacyjne, spójne oraz efektywne i bezpieczne w wymiarze ekologicznym. W kontekście miast, nacisk położono m.in. na restrukturyzację obszarów miejskich, rozwój i uzupełnianie funkcji metropolitalnych oraz wspomaganie procesów urbanizacyjnych.

Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030

Zapisy „Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030” precyzują działania równoważenia mobilności miejskiej – poprzez przedsięwzięcia z zakresu polityki przestrzennej.

W odniesieniu do obszarów metropolitalnych takimi działaniami są głównie:

- tworzenie multimodalnych systemów transportowych;
- wdrażanie systemów zarządzania ruchem;
- zintegrowane planowanie przestrzenne obszarów funkcjonalnych miast.

W dokumencie wskazano na konieczność wdrażania zintegrowanych rozwiązań dotyczących multimodalnego transportu zbiorowego, obejmującego różne środki transportu i elementy infrastruktury: kolej aglomeracyjną, tramwaje, autobusy, system kierowania ruchem, parkingi w systemie „parkuj i jedź”, komunikację rowerową i pieszą (łańcuch ekomobilności lub bezpieczne trasy rowerowe i piesze oraz systemy wypożyczenia i przechowywania rowerów). W części pt. „Zrównoważona mobilność”, duże znaczenie położono m.in. na partycypację społeczną¹⁰.

⁸ Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.

⁹ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Rada Ministrów, Warszawa 2010, Monitor Polski z 2011r., Nr 36, poz. 75.

¹⁰ Uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Warszawa 2011, s. 236.

Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności

„Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności”¹¹ wyznacza dziewięć celów strategicznych, których osiągnięcie pozwoli zrealizować sformułowaną w dokumencie wizję rozwoju kraju, ukierunkowaną na stworzenie konkurencyjnej i innowacyjnej gospodarki do 2030 r. W grupie celów strategicznych znajdują się także odniesienia do problematyki rozwoju systemu transportowego, takie jak cel nr 9 – „zwiększenie dostępności terytorialnej poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego”.

W ramach omawianego celu strategicznego wyznaczono m.in. kierunek interwencji – w postaci „udroźnienia obszarów miejskich i metropolitalnych”, który uwzględni problematykę zrównoważonej mobilności miejskiej i obejmuje następujące rodzaje działań:

- modyfikację układu drogowego miast, w szczególności: budowę obwodnic dużych ośrodków miejskich, ukierunkowanie zmian na kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym na działania na rzecz uspokojenia ruchu na drogach przechodzących przez miasta i małe miejscowości;
- wykorzystanie innowacyjnych metod zarządzania ruchem i sterowania ruchem w miastach;
- uwzględnienie w dokumentach planistycznych obszarów zarezerwowanych dla rozwoju systemu transportowego;
- poprawę płynności ruchu drogowego – poprzez wspieranie rozwoju alternatywnych dla transportu samochodowego form przemieszczania się, szczególnie poprzez rozwój transportu zbiorowego, integrację systemów taryfowych oraz podnoszenie jakości oferty transportu publicznego.

Powyższe działania winny być skoordynowane, w szczególności z wykorzystaniem inteligentnych systemów transportowych.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030)

Głównym celem „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030)”¹² jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego. W związku z tym, główne cele strategii koncentrują się na:

- integracji systemu transportowego;
- usprawnieniu funkcjonowania rynków i podniesienia efektywności systemów przewozowych.

W zakresie równoważenia mobilności miejskiej, w dokumencie wskazano następujące działania:

¹¹ Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju, Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności, Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, Warszawa 2013, Dz. U. z 2009 r., Nr 84, poz. 712, z późn. zm.

¹² Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa 2013, Monitor Polski z 2013, poz. 75.

- rozwijanie i integrowanie systemów transportu publicznego – poprzez tworzenie multimodalnych węzłów przesiadkowych, transportu kołowego i kolejowego, w celu poprawy wahadłowej mobilności przestrzennej na poziomie lokalnym i regionalnym;
- upowszechnianie nowych form mobilności – poprzez: wydzielanie obszarów zamieszkania bez dostępu do samochodów, promowanie wspólnego podróżowania oraz ruchu rowerowego i pieszego, a także propagowanie rozwiązań ograniczających popyt na transport indywidualny.

Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020

„Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020”¹³ stanowi kontynuację programu Gambit 2005. Zagadnienia bezpośrednio powiązane ze zrównoważoną mobilnością miejską sprowadzają się w nim do kształtowania bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego i ich ochrony oraz rozwoju systemów zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Umowa Partnerstwa

Umowa Partnerstwa w części diagnostycznej wskazuje, że „problemy w obszarze transportu miejskiego wynikają w znacznej mierze z braku spójnej strategii wykorzystania potencjału rozwoju sieci komunikacji miejskiej i rozproszenia kompetencji w zakresie realizacji inwestycji i organizacji ruchu poszczególnych rodzajów transportu, utrudniającego spójne i efektywne zarządzanie systemem komunikacji miejskiej”.

W dalszej części dokumentu stwierdza się, że „problemy potęgują również duże różnice w sytuacji poszczególnych miast, związane z brakiem zintegrowanej przestrzennej i funkcjonalnie oferty transportu w miastach, z niskim wykorzystaniem technologii informatycznych w komunikacji oraz zbyt słabo rozwiniętą infrastrukturą miejską – przyjazną użytkownikom niezmotoryzowanym, czego konsekwencją jest rosnące zatłoczenie ulic ruchem indywidualnym wpływające na obniżenie prędkości przejazdów. Prowadzi to do powiększania się kosztów transportu towarów i osób, postępującej degradacji infrastruktury drogowej i negatywnie wpływa na stan środowiska poprzez emisję zanieczyszczeń do atmosfery i do gleby, zdrowie mieszkańców oraz komfort życia w miastach”¹⁴.

Umowa Partnerstwa¹⁵ w jednym z priorytetów interwencji wskazuje na rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego i innych przyjaznych środowisku form mobilności miejskiej¹⁶. W związku z powyższym, możliwość współfinansowania inwestycji ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych, została powiązana z przygotowaniem przez samorządy dokumentów, zawierających odniesienia do kwestii równoważenia systemów transportu w miastach. Dokumenty te powinny w bardziej kompleksowy sposób uwzględniać zagadnienia zbiorowego transportu pasażerskiego, transportu niezmotoryzowanego, intermodalności, transportu

¹³ Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2013.

¹⁴ Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – Umowa Partnerstwa. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 23 maja 2014 r.

¹⁵ Umowa Partnerstwa jest dokumentem określającym kierunki interwencji Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i Wspólnej Polityki Rybołówstwa w latach 2014-2020. Jednym z instrumentów realizacji Umowy Partnerstwa są Regionalne Programy Operacyjne.

¹⁶ Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – Umowa Partnerstwa. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, 23 maja 2014 r., s. 105.

drogowego, zarządzania mobilnością, wykorzystania inteligentnych systemów transportowych, logistyki miejskiej, bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach, wdrażania nowych wzorców użytkowania oraz promocji ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów.

Krajowa Polityka Miejska 2023

Strategicznym celem „Krajowej Polityki Miejskiej 2023” jest wzmocnienie zdolności miast i obszarów zurbanizowanych do zrównoważonego rozwoju i tworzenia miejsc pracy, a także poprawienie jakości życia mieszkańców. Jednym z dziesięciu wątków tematycznych dokumentu jest transport miejski, a jednym z wyzwań – „dążenie do zrównoważonej mobilności miejskiej, a zwłaszcza preferowanie transportu ekologicznego (zbiorowego, rowerowego, ruchu pieszego)”.

Znaczenie transportu miejskiego dla realizacji celów zawartych w „Krajowej Polityce Miejskiej” jest doniosłe – szczególnie silne powiązania występują z celem nr 2: „Miasto zwarte i zrównoważone” oraz (w średnim stopniu) z celami „Miasto sprawne”, „Miasto spójne” i „Miasto konkurencyjne”¹⁷.

Dokument diagnozuje gwałtowny wzrost motoryzacji jako zasadnicze wyzwanie dla przestrzeni miejskiej, któremu towarzyszy spadek roli transportu zbiorowego. „Realizacje inwestycji, w tym współfinansowanych ze środków UE, osłabiają tempo tego spadku. Problemem jest jednak brak integracji poszczególnych jego elementów, nienadążanie za zmieniającymi się potrzebami w zakresie kierunków i częstotliwości odbywanych podróży”¹⁸.

Zasadniczym celem działań władz samorządowych powinno być zatem osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym, rozumianej jako „odbywanie podróży w takiej ilości i o takiej długości, jak wynika to z zaspokajania potrzeb życiowych podróżujących z racjonalnym wykorzystaniem poszczególnych podsystemów transportu miejskiego”¹⁹. W tym celu priorytet nadano inwestycjom w system transportu publicznego, postulując konieczność integracji różnych podsystemów transportu (np. poprzez organizację multimodalnych węzłów przesiadkowych, zapewnienie łatwego dostępu do przystanków, integracji taryfowej i rozkładowej, budowę systemów „parkuj i jedź”).

Szczególne znaczenie przypisano w zakresie integracji transportowi kolejowemu, który daje szansę na przyciągnięcie znacznych potoków pasażerów. Atrakcyjność transportu miejskiego powinna być traktowana w sposób kompleksowy i obejmować taryfy i ich elastyczności, czas i wygodę podróży, niezawodność środka transportu, kompletność i aktualność informacji pasażerskiej, dogodność przesiadek, powiązania pomiędzy różnymi środkami transportu i bezpieczeństwo – w pojeździe, na przystanku i w drodze do niego.

Duże znaczenie przypisano również komunikacji rowerowej, która dzięki rozwojowi infrastruktury może stanowić alternatywę dla samochodu osobowego, szczególnie na obszarach o rozproszonej zabudowie. „Krajowa Polityka Miejska” postuluje także uwzględnianie potrzeb pieszych, m.in. w postaci skracania do minimum dróg dojścia, instalowania udogodnień i niwelowania barier, synchronizacji sygnalizacji świetlnej itp. Dokument zakłada, że: „ruch pieszcy musi być traktowany jako równoprawny sposób

¹⁷ Krajowa Polityka Miejska 2023, Warszawa październik 2015, s. 15.

¹⁸ Tamże, s. 40.

¹⁹ Tamże, s. 41.

przemieszczania się²⁰. Dla mniejszych ośrodków miejskich zaleca się uspokojenie ruchu w ich obszarach centralnych i wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza obszar centralny.

3. Dokumenty szczebla regionalnego i metropolitalnego

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020²¹

Dokument zawiera długookresowe cele strategiczne, które są skupione w ramach trzech głównych obszarów (nowoczesna gospodarka, aktywni mieszkańcy i atrakcyjna przestrzeń). Cel szczegółowy Strategii, który odnosi się bezpośrednio do obszaru transportu to cel 3.1. pn. „Sprawny system transportowy”. Oczekiwane efekty jego osiągnięcia dotyczą:

- rozwiniętego transportu zbiorowego cechującego się wysoką jakością świadczonych usług (m.in. dzięki poprawie stanu infrastruktury i taboru, skoordynowanej ofercie organizatorów, inteligentnym systemom transportowym, systemom Park&Ride oraz powiązaniom z infrastrukturą rowerową) i silnej pozycji konkurencyjnej względem indywidualnego transportu samochodowego, zwłaszcza w Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta;
- nowoczesnej, sprawnej węzłowej i liniowej (głównie szynowej) infrastruktury transportu zbiorowego, wiążącej miasta powiatowe z Trójmiastem;
- rozwiniętych powiązań drogowych Trójmiasta z ośrodkami regionalnymi i subregionalnymi położonymi najdalej od stolicy województwa, a także między miastami powiatowymi a ośrodkami gminnymi;
- węzłów multimodalnych (np. portów morskich, lotnisk, centr logistycznych) dobrze powiązanych z infrastrukturą transportową regionu;
- mniejszego negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i wyższego poziomu bezpieczeństwa użytkowników.

Działania w ramach usprawniania systemu transportowego ujęte są w 3 punktach, do których należą:

- rozwój systemów transportu zbiorowego,
- rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe z regionu Trójmiasta oraz z ich otoczeniem,
- modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu.

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020²²

Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (RPO WP) stanowi jedno z narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, a jego zakres tematyczny jest zdeterminowany zapisami Regionalnych Programów Strategicznych. Podstawowym wyzwaniem realizacji RPO WP jest „osiągnięcie wewnętrznej

²⁰ Krajowa Polityka Miejska 2023, op. cit., s. 48.

²¹ Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 września 2012 roku, Gdańsk 2012

²² Uchwała Nr 196/20/15 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 3 marca 2015 r. w związku z decyzją Komisji Europejskiej nr C(2015) 908 z dnia 12 lutego 2015 r.

spójności transportowej regionu, umocnienie pozycji transportu zbiorowego oraz efektywne połączenie regionalnego – drogowego i kolejowego – układu transportowego z systemem krajowym i europejskim”. Wyzwania w systemie transportowym zostały przełożone na Oś Priorytetową 9. „Mobilność”, która skupia się na transporcie zbiorowym w miejskich obszarach funkcjonalnych oraz na regionalnej infrastrukturze kolejowej i drogowej. Oczekiwane efekty RPO WP dla systemu transportowego dotyczą:

- wzrostu mobilności mieszkańców w skali regionalnej (transport kolejowy) i lokalnej (transport w miejskich obszarach funkcjonalnych) dzięki sprawnie funkcjonującej infrastrukturze liniowej i węzłowej transportu zbiorowego;
- ograniczenia emisji generowanej przez transport, zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych;
- usprawnienia połączeń drogowych między ważnymi ośrodkami miejskimi regionu, a także między nimi a ich otoczeniem funkcjonalnym;
- poprawy dostępności do liniowej i węzłowej infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym i europejskim;
- redukcji negatywnego wpływu transportu na środowisko i poprawa bezpieczeństwa w transporcie.

Kwota przeznaczona na dofinansowanie projektów w ramach Osi Priorytetowej 9. Mobilność wynosi 357 213 312 EUR²³ i jest podzielona na następujące działania:

- Działanie 9.1. Transport miejski (cel szczegółowy – zwiększona liczba pasażerów transportu zbiorowego w miastach oraz ich obszarach funkcjonalnych);
- Działanie 9.2. Regionalna infrastruktura kolejowa (cel szczegółowy – zwiększone przewozy w regionalnym pasażerskim transporcie kolejowym);
- Działanie 9.3. Regionalna infrastruktura drogowa (cel szczegółowy – poprawiona dostępność drogowa miejskich ośrodków funkcjonalnych do Trójmiasta, a także jakość powiązań drogowych między nimi).

Kontrakt terytorialny dla Województwa Pomorskiego

Dokument ten stanowi odpowiedź na potrzebę koordynacji projektów z zakresu polityki rozwoju podejmowanych przez stronę rządową i stronę samorządową w celu zwiększenia skuteczności i efektywności tych działań oraz efektywności wydatkowania środków publicznych, jak również zaangażowania środków publicznych, europejskich i krajowych na działania z zakresu polityki rozwoju, które w Województwie Pomorskim w latach 2014-2023 mogą wynieść ok. 30,6 mld zł. Cele rozwojowe i przedsięwzięcia priorytetowe dotyczące transportu i komunikacji dotyczą efektywnego połączenia regionalnego – drogowego i kolejowego – układu transportowego z systemem krajowym i europejskim.

Regionalny Program Strategiczny w zakresie transport - Mobilne Pomorze²⁴

²³ Szczegółowy Opis Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 (z dnia 7 lipca 2016 roku), Załącznik Nr 2a do uchwały nr 717/154/16 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 7 lipca 2016 r.

²⁴ Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013 r.

Jest to jeden z sześciu zasadniczych narzędzi realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. RPS Mobilne Pomorze zawiera skonkretyzowane działania w obszarach transportu zbiorowego, dostępności peryferyjnych części regionu oraz kluczowych węzłów multimodalnych, jak również listę przedsięwzięć strategicznych wynikających z zapisów w strategii województwa. Główny cel Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu to sprawny system transportowy, rozumiany jako zapewnienie elementarnych warunków dla stabilnego, długofalowego i zrównoważonego rozwoju, wymagającego podejmowania szeregu działań związanych z tworzeniem warunków do wysokiej mobilności mieszkańców, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów. Przyczynić się ma do podniesienia sprawności i efektywności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz poprawy warunków dostępności zewnętrznej i spójności transportowej województwa.

Sprawny system transportowy ma być zrealizowany w oparciu o 3 cele szczegółowe, w ramach których wyróżniono 7 priorytetów i 17 działań obejmujących system publicznego transportu zbiorowego (m.in. transport kolejowy, infrastrukturę liniową miejskiego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego, infrastrukturę transportu rowerowego stanowiącą dojazd do węzła integracyjnego, zakup i modernizację taboru transportu zbiorowego, rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu drogowego, koordynację publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej, przebudowę i budowę połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta, poprawiającej jego dostępność zewnętrzną, wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej, rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych, węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym, poprawę powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym).

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego²⁵

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego jest dokumentem określającym główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 roku w przewozach o charakterze wojewódzkim. Głównym celem opracowania jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa pomorskiego do roku 2025. Ma ono być realizowane poprzez:

- dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
- zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
- koordynację regionalnego planu transportowego z krajowym i lokalnymi planami transportowymi oraz planami rozwoju przestrzennego, w tym dążenie do uzyskania w skali województwa spójnej sieci i zintegrowanych przewozów publicznym transportem zbiorowym;

²⁵ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Pomorskiego, Załącznik nr 1 do Uchwały NR 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 r.

- redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zwłaszcza na obszarach przyrodniczo wrażliwych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
- dbałość o efektywność ekonomiczno-finansową rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Koncepcja Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego „Zielona Księga”²⁶

Dokument prezentuje wpływ ruchu rowerowego na rozwój regionu, którego celem było wyznaczenie kierunków rozwoju systemu rowerowego i tworzy ramy zintegrowanej polityki rowerowej dla Pomorza.

W ramach koncepcji ustalono priorytety dla Programu Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego, cele strategiczne i kluczowe działania, w tym:

- wzrost udziału ruchu rowerowego i jego znaczenia dla gospodarki,
- poprawa jakości życia publicznego,
- poprawa jakości przestrzeni publicznych,
- wzrost skali rekreacyjnego i turystycznego ruchu rowerowego,
- poprawa jakości zdrowia publicznego,
- poprawa jakości obsługi transportowej regionu.

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020²⁷

Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (Strategia ZIT) Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot (OM) jest dokumentem określającym strategię interwencji w ramach instrumentu ZIT oraz powiązanych z nim działań komplementarnych w perspektywie finansowej UE 2014-2020. Do sfery transportu i mobilności odnosi się trzeci cel strategiczny pn. „Kreowanie zintegrowanej przestrzeni”. Przedsięwzięcia realizowane w ramach działań będą ukierunkowane na zwiększenie dostępności OM ZIT oraz lepszą integrację jego poszczególnych obszarów poprzez zwiększenie wykorzystania zbiorowych środków transportu. Zdefiniowano listę wyzwań niezbędnych do realizacji działania w zakresie mobilności, tj.:

- modernizację i rozbudowę istniejącej sieci kolejowej (zwiększenie dostępności rdzenia OM ZIT);
- poprawę dostępności transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem OM ZIT, podwyższenie jakości usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem, a pozostałymi gminami OM ZIT;
- pogłębienie integracji taryfowo-biletowej organizatorów transportu zbiorowego i operatorów kolejowych;
- zapewnienie bezpieczeństwa i komfortu podróży poprzez modernizację i doposażenie infrastruktury przystankowej w nowoczesne systemy monitoringu, informacji pasażerskiej i obsługi biletowej;

²⁶ Koncepcja Rozwoju Systemu Rowerowego Województwa Pomorskiego „Zielona Księga”, Gdańsk, grudzień 2009

²⁷ Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020, Załącznik nr 1 do Uchwały 42/2016 Walnego Zebrania Członków Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot z dnia 15 lutego 2016 roku

- pełne wykorzystanie potencjału rowerowego, w tym przede wszystkim zintegrowanie systemu ścieżek rowerowych z innymi trasami komunikacyjnymi oraz węzłami integracyjnymi;
- wspólne działania w zakresie polityki parkingowej.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego. Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050²⁸

Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy (NOU) NORDA 2020 z perspektywą 2050, obejmującego obszar 11 gmin (Gminy Miasta Gdyni, Gminy Kosakowo, Gminy Miasta Pucka, Gminy Puck, Gminy Miasta Władysławowa, Gminy Miasta Jastarni, Gminy Miasta Helu, Gminy Krokowa, Gminy Choczewo, Gminy Wicko i Gminy Miasta Łeby) powstała w celu realizacji ponadlokalnych, wspólnych działań rozwojowych, wychodzących poza granice jednej gminy. W dokumencie zidentyfikowano dziedziny tematyczne, zbieżne dla całego obszaru, bądź mniejszego zbioru gmin. Obszar priorytetowy, związany są ze strategią mobilności to priorytet 3-ci pn. „Tworzenie spójnego systemu transportowego, dla którego celem strategicznym jest opracowanie zintegrowanych rozwiązań w sferze transportu drogowego, kolejowego, komunikacji publicznej i wodnej dla całego subregionu”.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050²⁹

Opracowanie służy realizacji inicjatywy „Dolina Logistyczna”, czyli wszechstronnego i zintegrowanego rozwoju infrastruktury, decydującego o atrakcyjności i innowacyjności gospodarczej oraz osiedleńczej gmin ją tworzących, jak i o wysokiej jakości życia mieszkańców tego obszaru. Terenem tej subregionalnej strefy funkcjonalnej są: miasto Gdynia, miasto Rumia, miasto Reda, miasto Wejherowo, gmina Kosakowo i gmina Wejherowo. Kluczowym potencjałem rozwojowym „Doliny Logistycznej” jest gospodarka, w tym sektor Transport-Spedycja-Logistyka, przede wszystkim w obszarze portu morskiego. Nadrzędnym celem strategii jest realizacja wizji „Doliny Logistycznej”, jako bieguna wzrostu zrównoważonego, wykorzystującego korzyści położenia na styku gospodarki narodowej z gospodarką globalną. Zdefiniowano również 3 cele strategiczne, w ramach których wskazano priorytety i kluczowe działania, w tym:

- rozwiniętą infrastrukturę systemu transportowego stanowiącą przewagę konkurencyjną;
- innowacyjny obszar gospodarczy, oparty o sektor usług logistycznych, konkurencyjny pod względem lokalizacji działalności przemysłowej,
- przestrzeń przyjazną dla aktywności gospodarczej i inwestorów.

Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030³⁰

²⁸ Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego. Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050, Forum Kultury Sp. z o.o., Gdynia 2016

²⁹ Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Dolina Logistyczna 2020 z perspektywą 2050, Forum Kultury Sp. z o.o., Gdynia 2016

³⁰ Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Gdańsk 2015

Dokument (Strategia 2030) wyznacza kierunki współpracy metropolitalnej na najbliższe kilkanaście lat. Podstawowym założeniem Strategii 2030 jest dopełnienie lokalnych i sektorowych strategii rozwoju o wszystkie cele, działania i projekty, które lepiej, efektywniej i skuteczniej można realizować wspólnie. Głównym celem strategii jest stworzenie mechanizmów mających umacniać spójność Metropolii poprzez koordynację działań, współpracę międzysektorową oraz uzyskiwanie kompromisowych rozwiązań dla lepszego rozwoju każdego z podmiotów tworzących Metropolię. Cele tematyczne i działania dotyczące transportu i mobilności zawarte są w celu strategicznym określonym jako „Zrównoważona przestrzeń”, w priorytetowym obszarze współpracy nr 5. Pn. „Transport”, który jest realizowany poprzez:

- wzmocnianie funkcji międzynarodowego węzła transportowego, w tym przez rozwój portów morskich;
- poprawę wewnętrznej dostępności transportowej oraz usprawnienie sieci transportu publicznego;
- poprawę zewnętrznej dostępności transportowej;
- usprawnienie zarządzania oraz priorytetyzacja metropolitalnego transportu zbiorowego, multimodalnego oraz mobilności aktywnej.

Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030³¹

Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku. Przedstawia całościową koncepcję rozwoju transportu miejskiego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Strategia odnosi się wyłącznie do aspektów transportowych, które potencjalnie mają charakter strategiczny i metropolitalny, tj.:

- wspólnych inicjatyw podejmowanych lub wspieranych przez samorzady OM, obejmujących wpływem co najmniej dwie gminy;
- zadań organizacyjnych i inwestycyjnych będących kontynuacją tych rozpoczętych przed 2020 rokiem lub nowych, opierających się o zasady nowoczesnego podejścia do rozwoju transportu i wykorzystujących najnowsze technologie;
- mobilności środkami transportu indywidualnego i zbiorowego, drogowego, kolejowego, wodnego i powietrznego, a także form mobilności aktywnej w zakresie adekwatnym do znaczenia tych form dla funkcjonowania całego OM. W ramach strategii przewidziano 6 programów współpracy, które służą skutecznej realizacji celów strategicznych. Są nimi:
 - międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej;
 - konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TEN-T;
 - zrównoważony system transportu metropolitalnego;
 - sprawny i efektywny system zarządzania transportem w OM;
 - aktywna mobilność w OM;

³¹ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Gdańsk, październik 2015

- bezpieczny transport i mobilność w OM.

Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego³²

W zakresie transportu przyjęto następujące cele, które są podstawą precyzowania działań realizujących, w tym:

- budowę i modernizację dróg w celu usprawnienia systemów komunikacyjnych i zmniejszenia ich emisyjności, w szczególności na obszarach przekroczeń norm jakości powietrza;
- promocję komunikacji publicznej i szereg działań mających na celu zwiększenie jej atrakcyjności;
- integrację systemów transportu zbiorowego;
- wprowadzenie inteligentnych systemów sterowania ruchem drogowym;
- rozwój i promocję mobilności aktywnej i alternatywnych środków transportu (pieszego, rowerowego i wodnego);
- wymianę taboru na nisko i zero- emisyjny;
- rozwój transportu szynowego;
- tworzenie stref ograniczonego ruchu;
- modernizację systemów oświetlenia ulic.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa Pomorskiego³³

Obowiązujący plan określa zasady gospodarowania przestrzennego, przede wszystkim obszarze aglomeracji Trójmiasta, jako potencjalnego obszaru metropolitalnego, a jego głównym celem jest wzmacnianie konkurencyjności aglomeracji jako szczególnego ogniwa struktury przestrzennej kraju i województwa. System transportowy został uznany za jedno z najważniejszych zagadnień obszaru problemowego aglomeracji Trójmiasta i objął:

- dostępność do portów od strony lądu i rozbudowy ich potencjału;
- sprawności funkcjonowania transportu wewnątrz aglomeracji oraz jej powiązań zewnętrznych;
- integracji elementów publicznego transportu pasażerskiego w metropolii (kolej, SKM, tramwaje, trolejbusy, autobusy miejskie, PKS i prywatne, taksówki, żegluga przybrzeżna, lotnisko);
- bezpieczeństwa ruchu drogowego i jego uciążliwości;
- strategicznych elementów infrastruktury transportowej (węzły integracyjne, obwodnice, drogi wyjazdowe, miejsca obsługi podróżnych).

Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 (projekt przedłożony do konsultacji społecznych)³⁴

Dokument stanowi część Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030, którego ścieżka uchwalania prowadzona jest równolegle. Plan określa

³² Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, Gdańsk 2015

³³ Plan zagospodarowania przestrzennego województwa Pomorskiego, Załącznik do uchwały nr 104/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

³⁴ Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 (Projekt do konsultacji społecznych), Załącznik nr 2 do uchwały Nr 239/129/16 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 24 marca 2016 r.

wizję zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego (pożądaną strukturę funkcjonalno-przestrzenną) oraz sposób jej realizacji poprzez zdefiniowanie polityki przestrzennej w postaci celów i kierunków polityki przestrzennego zagospodarowania oraz zasad zagospodarowania przestrzennego odnoszących się do zagadnień priorytetowych dla jego rozwoju. Podstawowym celem opracowania, jest określenie wizji zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego w perspektywie roku 2030, jak również:

- potrzeba koordynacji działań samorządu województwa, powiatów i gmin w zakresie inwestycji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych (uwzględniającej etapowanie), wpływających na zagospodarowanie przestrzenne obszaru;
- potrzeba stworzenia podstaw dla programowania rozwoju w skali metropolitalnej (formułowanie wniosków do regionalnych programów strategicznych, Kontraktu Terytorialnego, Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych celem skuteczniejszego pozyskiwania środków w ramach Polityki Spójności w obecnej i przyszłych perspektywach UE).

Kierunki polityki przestrzennej odnoszące się do systemu transportowego określone są w celach i kierunkach zdefiniowanych jako:

1. Wysoka jakość przestrzeni zamieszkania i pracy (m.in. dążenie do zapewnienia dogodnych powiązań w codziennych relacjach: dom – nauka, dom - usługi i praca – usługi przez upowszechnianie transportu zbiorowego, jako podstawy obsługi transportowej terenów zurbanizowanych);
2. Konkurencyjna oraz wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo;

Pożądane zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym województwa w wyniku realizacji celów dotyczących transportu mają zapewnić:

- racjonalną, regionalną sieć transportową województwa zintegrowaną z transeuropejską siecią transportową;
- zwiększenie koordynacji rozwoju osadnictwa z możliwościami rozwojowymi sieciowych systemów infrastruktury technicznej, wpływających na poziom życia zarówno w sposób bezpośredni (komfort życia związany z dostępnością udogodnień cywilizacyjnych) jak i pośredni (wysoka jakość środowiska jako istotny wyznacznik jakości przestrzeni życia i pracy);
- wzrost atrakcyjności środowiska zamieszkania, rozumianej jako upowszechnienie dostępności do podstawowych usług publicznych, w tym terenów codziennej rekreacji, a także do przystanków i węzłów transportu zbiorowego w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania;
- spadek udziału transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego wraz z systemowymi rozwiązaniami integrującymi ruch pieszy, rowerowy, różne środki transportu zbiorowego oraz transport indywidualny.

Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020³⁵

³⁵ Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020, Załącznik do Uchwały Nr 528/XXV/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 21 grudnia 2012 roku

Elementy odnoszące się do systemu komunikacyjnego i transportowego jest ujęty w drugim celu średniookresowym pn. „Osiągnięcie i utrzymywanie standardów jakości środowiska, wpływającego na warunki zdrowotne”. W jego obszarze wskazano działania dotyczące:

- promowania i wspierania rozwiązań pozwalających na ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu oraz hałasu komunikacyjnego;
- rewitalizacji i rozwoju infrastruktury transportu kolejowego i wodnego;
- tworzenia obszarów ograniczonego użytkowania w otoczeniu obiektów, instalacji i infrastruktury transportowej, gdzie mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska w zakresie uciążliwości akustycznej.

4. Dokumenty szczebla lokalnego

Strategia rozwoju Gdyni³⁶

Strategia została podzielona na 3 priorytety - przestrzeń, gdynianie i gospodarka. W priorytecie przestrzeń, trzeci cel strategiczny dotyczy miejskiego systemu komunikacyjnego. Porusza on zagadnienia związane z utworzeniem funkcjonalnej sieci dróg publicznych i integracją różnych form transportu publicznego w Gdyni i Trójmieście, zmniejszenia uciążliwości poruszania się w mieście oraz poprawy połączeń komunikacyjnych między poszczególnymi częściami miasta. Działania w tym zakresie służyć mają, poza poprawą komfortu życia w mieście, wielofunkcyjnemu rozwojowi dzielnic miasta (funkcja mieszkaniowa, produkcyjna, usługowa) oraz poprawie dostępu do Śródmieścia.

Wśród zadań realizacyjnych wskazano m.in. rozwój i modernizację sieci dróg publicznych w mieście, ze szczególnym naciskiem na podstawowy układ komunikacyjny miasta, 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

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla komunikacji miejskiej w Gdyni oraz w miastach i gminach objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2016-2025³⁷

Głównym celem jest zaplanowanie na lata 2016-2025 usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej, realizowanych na obszarze miasta Gdyni i gmin, które zawarły z miastem Gdynią porozumienia komunalne w sprawie organizacji transportu publicznego. Wizją transportu publicznego zawartej w dokumencie jest funkcjonowanie oraz rozwój nowoczesnego i proekologicznego transportu zbiorowego, spełniającego oczekiwania pasażerów, w sposób tworzący realną alternatywę dla podróży realizowanych samochodem osobowym. Zapisy planu determinują:

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

³⁶ Strategia rozwoju Gdyni, Załącznik do Uchwały Nr XLI/744/98 Rady Miasta Gdyni z dnia 28 stycznia 1998 r., zaktualizowana uchwałą Rady Miasta Gdyni nr IX/182/03 z dn. 25.06.2003 r.

³⁷ Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla komunikacji miejskiej w Gdyni oraz w miastach i gminach objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2016-2025, Załącznik do Uchwały Nr XX/451/16 Rady Miasta Gdyni z dnia 20 kwietnia 2016 r.

- efektywność ekonomiczno-finansowa określonych rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Gdyni na lata 2015-2020³⁸

Celem planu gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Gdyni na lata 2015 – 2020 jest określenie kierunków i działań nakierowanych na gospodarkę niskoemisyjną, w obszarach związanych z użytkowaniem energii w budynkach mieszkalnych, komunalnych i wykorzystywanych gospodarczo, transporcie oraz energetyce. Plan stanowi narzędzie operacyjne na poziomie gminy realizujące wizję Niskoemisyjnego Miasta poprzez transformację w obszarze efektywności energetycznej budynków, efektywnego wykorzystywania infrastruktury miejskiej, zrównoważonego transportu miejskiego, wykorzystania odnawialnych źródeł energii oraz kreowania ekologicznych postaw społecznych. Głównym celem jest poprawa jakości życia mieszkańców Gdyni poprzez podejmowanie działań ukierunkowanych na zmniejszenie zużycia energii i paliw w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń w tym gazów cieplarnianych, poprawa efektywności energetycznej oraz wzrost wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych w sektorach, na które miasto ma wpływ oraz kreowanie możliwości przechodzenia w kierunku gospodarki niskoemisyjnej. Obszar komunikacji i mobilności został ujęty w 5 celu szczegółowym pn. „Rozwój zrównoważonego transportu”. W ramach jego działań wspiera się strategię rozwoju transportu realizującego potrzeby publiczne, rozwój ruchu rowerowego i pieszego oraz poprawę infrastruktury drogowej obejmującą działania techniczne (budowę węzłów integracyjnych, rozwiązania infrastrukturalne, OPAT) i organizacyjne.

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni³⁹

Ogólny cel prowadzonej polityki transportowej w planowaniu przestrzennym 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.

Strategia zrównoważonego rozwoju miasta ma być realizowana 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 celów polityki w zakresie transportu jest realizacja celów szczegółowych dotyczących:

- Cel 1. Ograniczania wzrostu ogólnych potrzeb transportowych miasta oraz dostosowania chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego;
- Cel 2. Poprawy jakości obsługi transportem zbiorowym i powstrzymanie spadku udziału transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich;
- Cel 3. Poprawy bezpieczeństwa ruchu ulicznego;
- Cel 4. Usprawnienie zarządzania drogami, ruchem drogowym i przewozami;
- Cel 5. Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na warunki życia mieszkańców;

³⁸ Plan gospodarki niskoemisyjnej dla Gminy Miasta Gdyni na lata 2015-2020, Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr XV/321/15 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 grudnia 2015 r.

³⁹ Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, Załącznik do Uchwały Rady Miasta Gdyni nr XXXVIII/799/14 z 15 stycznia 2014 r.

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

Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gdyni na lata 2014-2017 z perspektywą do roku 2020⁴⁰

Wskazany dokument w zakresie transportu i komunikacji odnosi się bezpośrednio do dokumentu przyjętego przez Sejmik Województwa Pomorskiego z listopada 2013 roku – Programu Ochrony Powietrza dla strefy aglomeracji trójmiejskiej (opisany na poprzednich stronach).

Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdyni⁴¹

Program ochrony środowiska przed hałasem jest aktem prawa miejscowego o charakterze operacyjnym, jest więc dokumentem planistycznym określającym obszary działań, a także szczegółowe działania. Wskazane kierunki działań niezbędnych do przywrócenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku w obszarze transportu dla miasta Gdyni są ujęte z punktu widzenia rodzaju hałasu jaki ograniczają, tj. doskonalenia systemu logistyki miejskiej, optymalizującego systemy/podsystemy transportowe w mieście:

- w zakresie hałasu drogowego (m. in. tworzenie stref z zakazem lub ograniczeniem ruchu pojazdów ciężarowych i/lub osobowych w centrum miasta, ograniczanie prędkości ruchu pojazdów poprzez stosowanie technicznych środków uspokojenia ruchu, uprzywilejowanie przyjaznej środowisku komunikacji miejskiej poprzez wydzielenie i/lub tworzenie pasów dla wyłącznego ruchu autobusów, synchronizacja sygnalizacji świetlnej promująca jazdę z prędkościami do 50 km/h, synchronizacja sygnalizacji świetlnej promująca przyjazną środowisku komunikację publiczną i transport rowerowy, remonty nawierzchni ulic z wykorzystaniem tzw. cichych nawierzchni (SMA), budowa ścieżek rowerowych, w tym udostępnianie ulic jednokierunkowych dla dwukierunkowego ruchu rowerów, tzw. kontrpasy rowerowe, tworzenie pasów zwartej zieleni ochronnej, uwzględniając ilościowy i jakościowy skład roślinności, sposób jej sadzenia w zależności od charakteru ulicy i stopnia zanieczyszczeń, eliminowanie ruchu tranzytowego z obszarów o gęstej zabudowie mieszkaniowej, budowa obwodnic centrum miasta (Trasa Kaszubska, OPAT), wprowadzenie opłat za wjazd do centrum miasta samochodów; alternatywnie: podwyższenie opłat za parkowanie w centrum miasta, tworzenie stref uspokojonego ruchu na terenie osiedli mieszkaniowych, ochrona obszarów cichych w aglomeracji, budowa ekranów akustycznych);
- w zakresie hałasu kolejowego;
- w zakresie hałasu żeglugi powietrznej.

Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gdyni dla roku 2020⁴²

⁴⁰ Program Ochrony Środowiska dla Miasta Gdyni na lata 2014-2017 z perspektywą do roku 2020, Załącznik do Uchwały Nr III/28/14 Rady Miasta Gdyni z dnia 30 grudnia 2014 r.

⁴¹ Program ochrony środowiska przed hałasem dla miasta Gdyni, Załącznik do Uchwały Nr XXXII/662/2013 Rady Miasta Gdyni z dnia 26 czerwca 2013 r.

⁴² Plan działań na rzecz zrównoważonej energii dla Gdyni dla roku 2020, Załącznik 1 do Uchwały Rady Miasta Gdyni XXIII/480/12 z dnia 26 września 2012 r.

Opracowanie przedstawia ocenę zapotrzebowania odbiorców zlokalizowanych na terenie miasta Gdyni na nośniki energii i paliwa pierwotne, jak również analizę możliwych do przeprowadzenia działań modernizacyjnych i proekologicznych w perspektywie do roku 2020. Dla sektora transportu wskazane są działania ukierunkowane na ograniczenie wzrostu natężenia ruchu kołowego, przy jednoczesnym optymalnym wykorzystaniu transportu publicznego i zmniejszenie uciążliwości dla środowiska tego sektora. Plan działań na rzecz obniżenia poziomu emisji zanieczyszczeń w sektorze transportu obejmuje:

- planowanie przestrzenne Miasta Zrównoważonego - dokonywanie pod wpływem dokumentów planistycznych zmian struktury przestrzennej miasta (nowe lokalizacje obiektów celu publicznego, strefy preferencji dla inwestycji pozostałych), których efektem byłoby skrócenie dystansu i/lub ograniczenie potrzeb obligatoryjnych podróży w relacjach „mieszkanie - usługi handlu, nauki, zdrowia” a także „mieszkanie – praca”;
- rozwój miejskiego transportu zbiorowego (autobusowego i trolejbusowego), bardziej atrakcyjnego także dla osób korzystających dotąd z samochodu osobowego, przede wszystkim modernizacja taboru, integracja różnych środków transportu i uruchomienie/rozszerzenie obsługi przy pomocy pojazdów o mniejszej pojemności w rejonach peryferyjnych, zarządzanie taryfami;
- restytucja pełnej obsługi przez SKM i częściowy rozwój kolei miejskiej;
- wprowadzenie systemu car-sharing;
- promocja ruchu pojazdów o napędzie innym niż spalinowy;
- wymiana części floty na pojazdy ekologiczne;
- zapewnienie większej płynności ruchu drogowego (TRISTAR).

Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdyni⁴³

BYPAD jest wszechstronnym, partycypacyjnym badaniem jakości polityki rowerowej. Przy pracach nad raportem dla Gdyni dokonano diagnozy - przeanalizowano obszary problemowe, co doprowadziło do zidentyfikowania i wybrania odpowiedniego planu działania, ujętego w ramach wystandaryzowanej metodyki w 8 obszarach:

- potrzeb użytkowników,
- przywództwa i koordynacji,
- polityki rowerowej w dokumentach,
- kadr i środków,
- infrastruktury i bezpieczeństwa,
- informacji i edukacji,
- promocji i partnerstwa,
- ewaluacji i efektów.

⁴³ Raport certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdyni, Grupa Inspro Sp. z o.o. dla Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni Umowa ZD/88/DZ/21-W/2013, Gdynia 2013

Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie⁴⁴

Celem opracowania była aktualizacja i integracja standardów technicznych projektowania i budowy dróg rowerowych na terenie miast: Gdańska, Gdyni i Sopoty. Zawiera ono wytyczne do projektowania i budowy dróg rowerowych w obrębie gmin Trójmiasta.

Zgodnie z wytycznymi, projektowane drogi rowerowe powinny wykorzystywać potencjał komunikacji rowerowej dzięki wprowadzeniu trzech zasad planistycznych i projektowych, które mają umożliwić podwojenie lub potrojenie udziału roweru w podróżach miejskich, tj.:

- unikanie objazdów (niedopuszczalne jest meandrowanie drogi rowerowej wokół krzaków, drzew, latarni, słupków etc.),
- redukcja czasu oczekiwania,
- gładka i równa nawierzchnia drogi rowerowej.

Standardy dostępności dla Miasta Gdyni⁴⁵

Standardy określają wytyczne do projektowania i zagospodarowania przestrzeni publicznych w obrębie miasta Gdyni w celu wdrożenia rozwiązań przyjaznych wszystkim użytkownikom przestrzeni o zróżnicowanych ograniczeniach w mobilności i percepcji, w tym osobom z niepełnosprawnością oraz osobom starszym.

Standardy zawierają niezbędne informacje i podstawowe rozwiązania służące zaprojektowaniu i modernizacji przestrzeni publicznej zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego w celu ujednoczenia rozwiązań stosowanych na terenie miasta Gdyni. Składają się z tzw. Kart Standardów Dostępności, podzielonych na:

- ciągi piesze (zapewniających samodzielność poruszania się osobom z ograniczoną mobilnością i percepcją, ze szczególnym uwzględnieniem zachowania bezpiecznego przemieszczania się tych osób),
- wyposażenie ciągów pieszych (sposób rozmieszczenia urządzeń powinien być zaplanowany i zgodny z ustalonym jednolitym schematem, dzięki czemu użytkownikom łatwiej jest odnaleźć),
- drogi pieszo-rowerowe (uwzględnianie uprzywilejowanego ruchu pieszego),
- przejścia dla pieszych (przy planowaniu lokalizacji i organizacji przejść dla pieszych należy uwzględnić zasadę uprzywilejowania ruchu pieszego nad ruchem rowerowym, komunikacją publiczną i samochodową indywidualną),
- przystanki komunikacji miejskiej (środki transportu i punkty przesiadkowe muszą uwzględniać potrzeby osób z ograniczoną mobilnością i percepcją),
- pokonywanie różnic wysokości w terenie (ograniczenie powstania nowych i sukcesywne usuwanie istniejących barier na ciągach pieszych),
- miejsca postojowych,

⁴⁴ Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, na podstawie umowy nr BZP -340-004-WGK/07/JM z 21 marca 2007 pomiędzy Prezydentem Miasta Gdańska, jako Koordynatora Zespołu Metropolitalnego ds. Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej, Gdańsk 2007

⁴⁵ Standardy dostępności dla Miasta Gdyni, opracowanie wykonane na podstawie umowy KB/931/UI/144-W/2012 zawartej pomiędzy Miastem Gdynia a Politechniką Gdańską Wydział Architektury w ramach działalności Centrum Projektowania Uniwersalnego, Gdańsk 2012

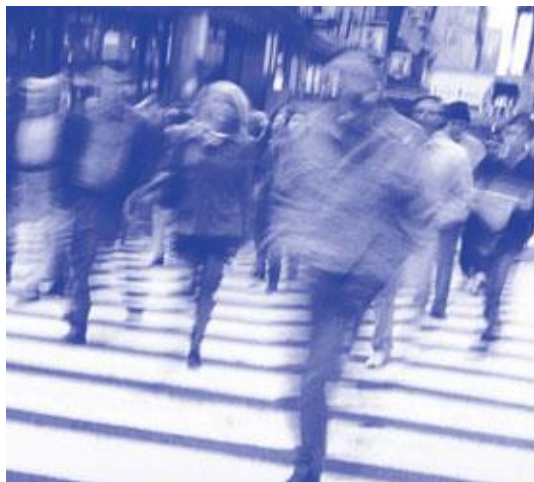
- tereny rekreacyjne (udogodnienia na terenach rekreacji mają służyć wszystkim mieszkańcom miasta do uprawiania aktywności fizycznej i podtrzymania kontaktów społecznych, szczególnie ważne dla osób starszych),
- tymczasową organizację ruchu pieszego (odpowiednie wytyczenie trasy omijającej przeszkody w sposób zapewniający bezpieczne poruszanie się wszystkich użytkowników, szczególnie osób z dysfunkcjami wzroku i osób poruszających się na wózkach inwalidzkich).

Wytyczne w sprawie tymczasowej organizacji ruchu na czas robót w trasach rowerowych na terenie Gdyni⁴⁶

Dokument wyznaczające zasady prowadzenia prac, z zajęciem pracą drogowego obejmującego trasę rowerową w dowolnej formie. Standardy obejmują:

- oznakowanie i sygnalizację drogową oraz urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki umieszczania ich na drogach,
- utrzymanie ruchu rowerowego na czas robót w rejonach tras rowerowych (objazdy do 600 m lub inne sposoby ominięcia przeszkody),
- zastosowanie kładek nad wykopami otwartymi,
- przywrócenie ruchu po zakończeniu prac i odtworzenia nawierzchni trasy rowerowej.

⁴⁶ Wytyczne w sprawie tymczasowej organizacji ruchu na czas robót w trasach rowerowych na terenie Gdyni, załącznik do Zarządzenia nr 3129/15/VII/M Prezydenta Miasta Gdyni z dnia 01.09.2015 r., Gdynia 2015



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

DYN@MO

Załącznik 3. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gdyni: analiza sytuacji bieżącej.



CiViTAS

Cleaner and better transport in cities



THE CIVITAS INITIATIVE

IS CO-FINANCED BY THE

EUROPEAN UNION

Analiza sytuacji bieżącej

Gdynia jest ważnym europejskim węzłem transportowym o połączeniach morskich z portami w Europie i na całym świecie. Stanowi istotny komponent Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OM GGS), który jest najważniejszym ośrodkiem metropolitalnym położonym w północnej Polsce i jednocześnie w południowej części basenu Morza Bałtyckiego o regionalnej, lecz ponadnarodowej sile oddziaływania. OM GGS stanowi centrum gospodarcze Pomorza. Cechą charakterystyczną OM GGS jest jego centralne położenie w województwie pomorskim i północnej części Polski i peryferyjne względem najważniejszych centrów rozwojowych Europy.

Gdynia posiada unikatowe walory przyrodnicze, wynikające z jej nadmorskiego położenia (w szczególności długą, urozmaiconą i atrakcyjną strefę nadbrzeżną). W przestrzeni miejskiej tworzą się złożone relacje na styku środowiska, społeczeństwa i gospodarki. Ścisłe powiązanie z sąsiednimi gminami widoczne jest w codziennych przepływach ich mieszkańców, związanych przede wszystkim z pracą i edukacją. Łącznie ze studentami liczba osób pracujących i uczących się w Gdyni wynosi niemal 110 tys. Gdynię cechuje duża liczba osób dojeżdżających do pracy z innych gmin. W 2011 roku było to 28,5 tys. osób, przy mniejszej liczbie wyjeżdżających do pracy poza granice miasta (ok. 16,3 tys.)¹. Dynamiczny rozwój portów morskich (w szczególności terminali kontenerowych) stał się ważnym czynnikiem stymulującym rozwój gospodarczy. Prowadzi on jednak do wzrostu zapotrzebowania na infrastrukturę drogową, kolejową i intermodalną, szczególnie w Gdyni i północnej części OM GGS. Dynamiczny rozwój Gdyni, towarzyszące mu zmiany w zagospodarowaniu przestrzeni wraz z natężeniem procesów suburbanizacyjnych stwarzają problemy transportowe, które wpływają na przestrzeń publiczną, jakość życia mieszkańców i stan środowiska. Wśród najistotniejszych problemów można wymienić wzrastające zatłoczenie (kongestję) i w rezultacie spadającą prędkość podróży, dominację samochodu osobowego w podróżach, negatywne wzorce i zachowania transportowe wśród mieszkańców wzmocnione procesami niekontrolowanej suburbanizacji i rozwojem osadnictwa w sąsiednich gminach. Analiza bieżącej sytuacji ma służyć identyfikacji najistotniejszych wyzwań w zakresie poszczególnych aspektów mobilności w Gdyni.

3.1. Uwarunkowania społeczno – gospodarcze

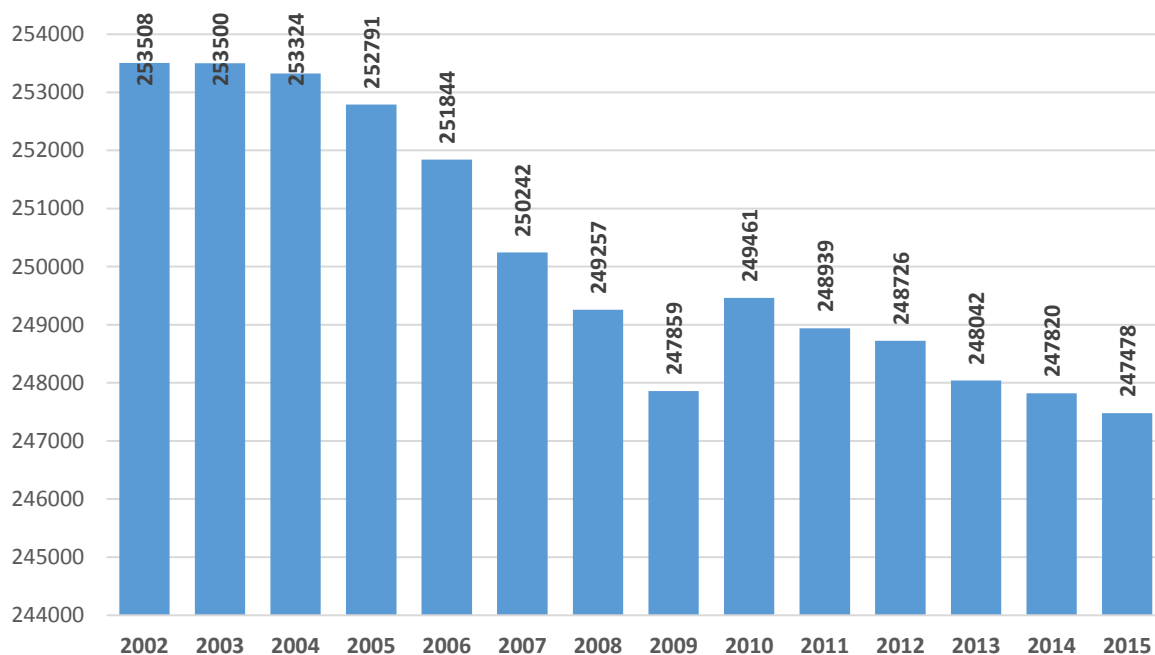
Całkowita powierzchnia Gdyni, wg danych GUS z dnia 31 grudnia 2015 r., wynosiła 135 km². Gęstość zaludnienia wynosiła 1 831 osób na km².

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego liczba ludności w Gdyni na koniec 2015 r. wynosiła 247 478 mieszkańców (Rys. 1). Oznacza to, że Gdynia pod względem liczby ludności znajduje się na 12 miejscu w skali kraju.

Realne zmiany w liczbie ludności są trudne do precyzyjnego ujęcia, ze względu na fakt, że część osób mieszka na terenie Gdyni bez stałego zameldowania, podobnie jak część

¹ Dojazdy do pracy. Narodowy Spis Powszechny. GUS, Warszawa 2012, s. 39 i 41.

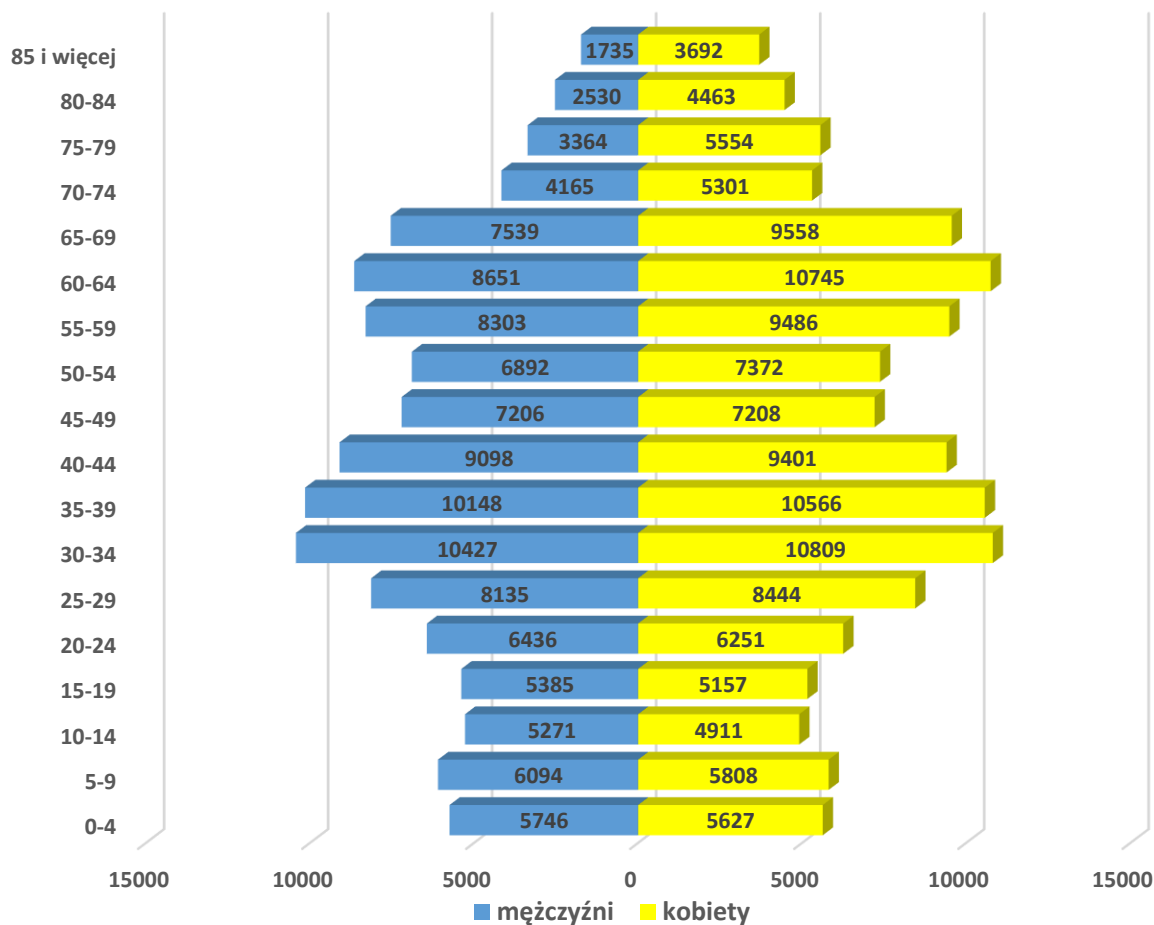
gdynian przebywająca za granicą nie wymeldowuje się z dotychczasowego miejsca zamieszkania. Dość częstą praktyką jest meldowanie dziecka (czasem z jednym z rodziców) w Gdyni, po to by mogło ono uczęszczać do placówki edukacji na terenie miasta, choć realnie mieszka w sąsiedniej gminie. W związku z tym dla określenia zmian w osadnictwie w dalszej części opracowania wykorzystano liczbę mieszkań oddawanych do użytku jako bardziej miarodajny wskaźnik obrazujący procesy demograficzno-przestrzenne.



Rysunek 1. Liczba ludności Gdyni w latach 2002 - 2015

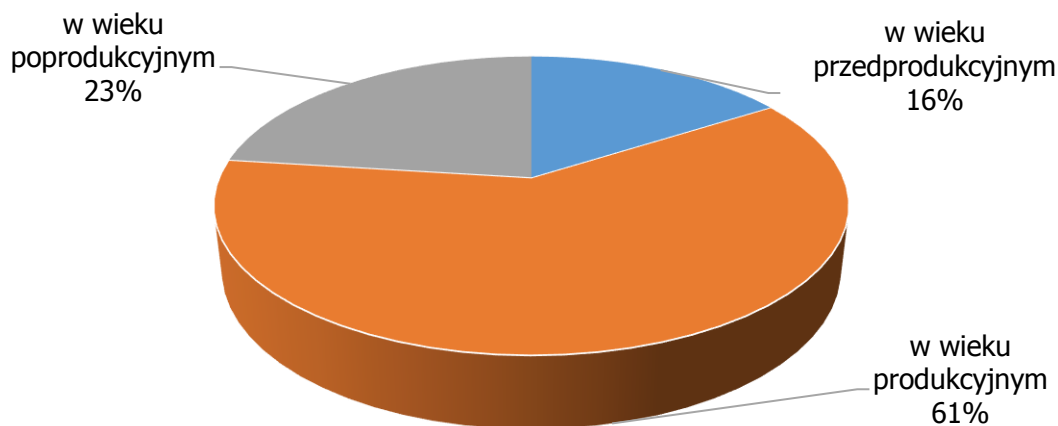
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wąska podstawa piramidy wieku (Rys. 2) świadczy o niskim udziale osób młodych w społeczeństwie Gdyni. Przewagę kobiet zaobserwować można wśród wszystkich grup w wieku powyżej 25 lat. We wszystkich młodszych grupach wiekowych występuje przewaga mężczyzn. Wg danych GUS w 2015 r. (Rys. 3) najbardziej liczną grupę mieszkańców Gdyni stanowiły osoby w wieku produkcyjnym (61%). 23% mieszkańców stanowiły osoby w wieku poprodukcyjnym, najmniej liczną grupą były osoby w wieku przedprodukcyjnym, stanowiące 16% mieszkańców.



Rysunek 2. Piramida wieku i płci mieszkańców Gdyni w 2015 r. [%]

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

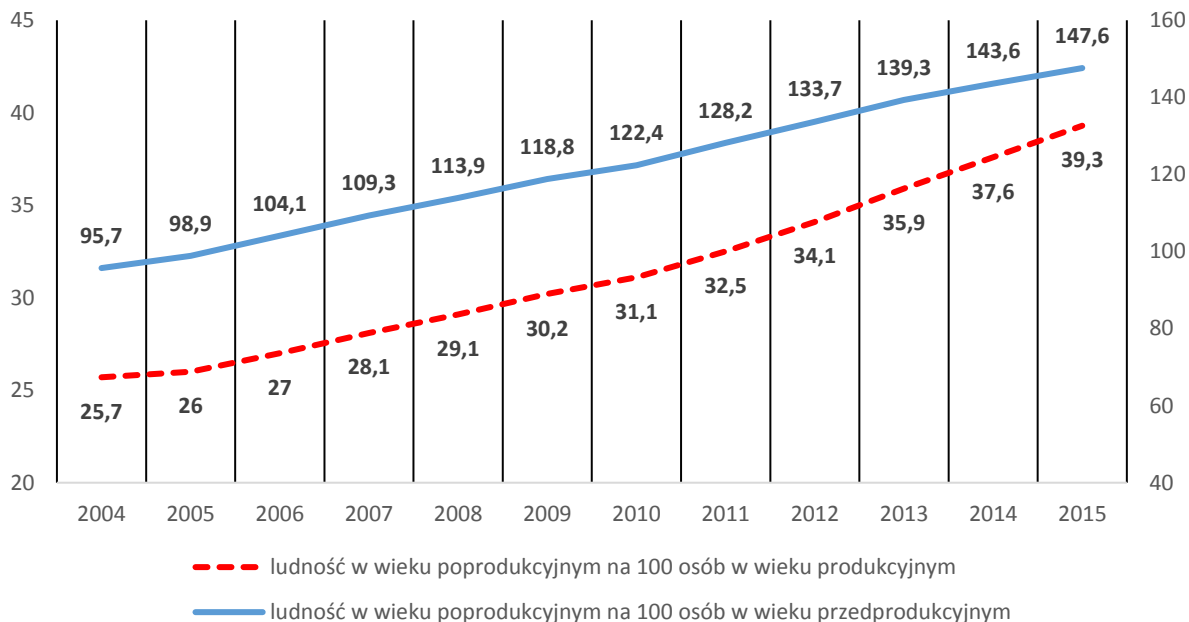


Rysunek 3. Struktura ludności Gdyni wg ekonomicznych grup wieku w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Od lat nieprzerwalnie rośnie liczba mieszkańców Gdyni w wieku poprodukcyjnym zarówno w odniesieniu do osób w wieku produkcyjnym jak i przedprodukcyjnym. W 2015 r.

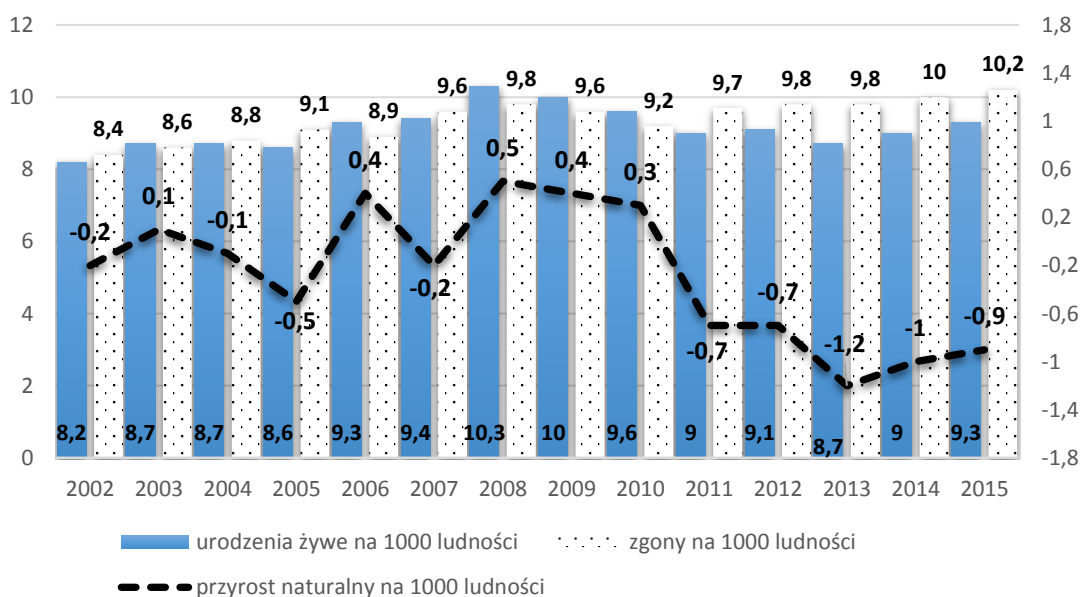
wskaźniki te wynosiły odpowiednio 39,3 oraz 147,6 (Rys. 4). Od 2006 r. Gdynie zamieszkuje więcej osób w wieku poprodukcyjnym niż w wieku przedprodukcyjnym.



Rysunek 4. Wskaźnik obciążenia demograficznego w Gdyni w latach 2004 - 2015

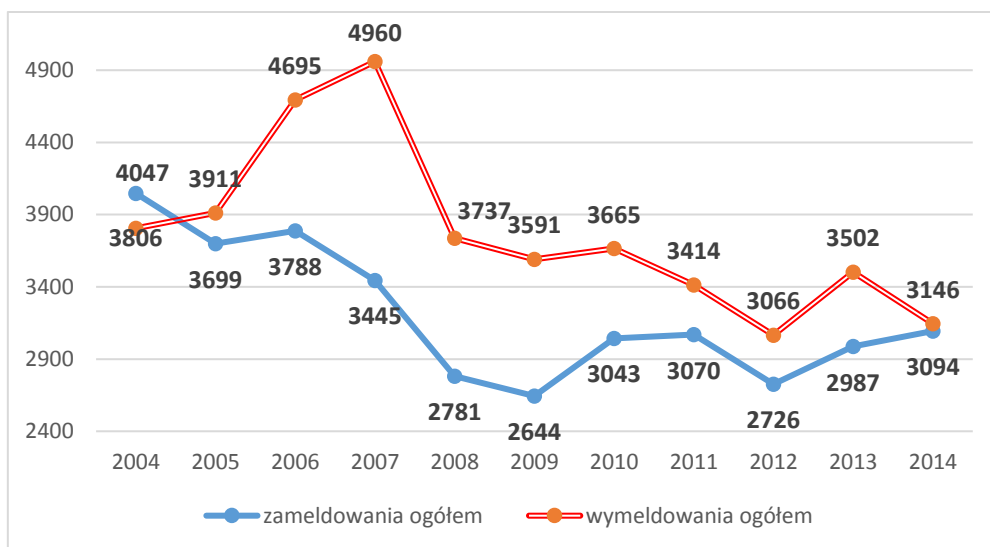
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2015 r. na 1000 mieszkańców Gdyni zmarło 10,2 osoby, a urodziło się 9,3 osoby (Rys. 5), co oznacza to, że Gdynia, podobnie jak większość miast w Polsce, cechuje się ujemnym przyrostem naturalnym. Stan ten utrzymuje się od 2011 r.



Rysunek 5. Liczba urodzeń i zgonów na 1 000 mieszkańców oraz przyrost naturalny ludności w Gdyni w latach 2002 - 2015

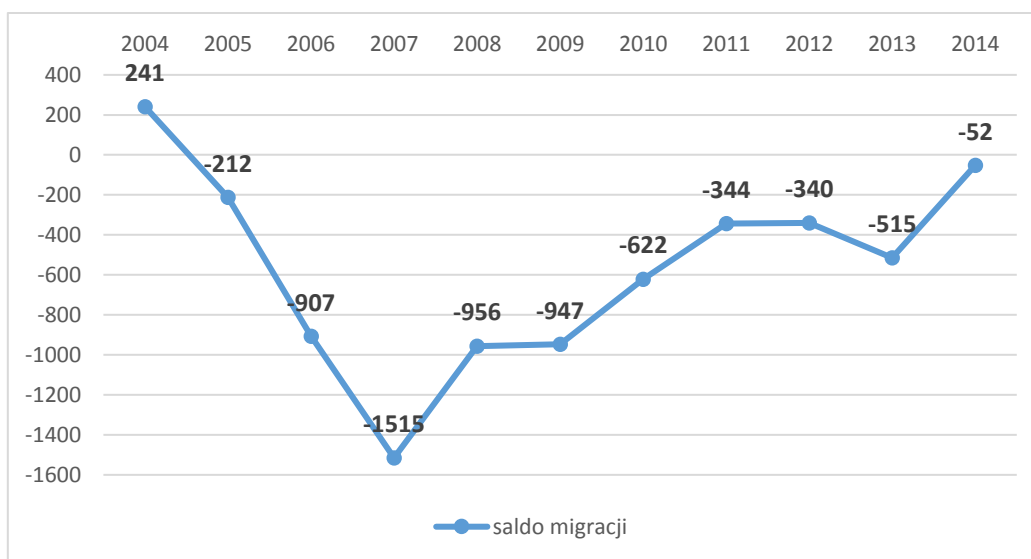
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 6. Liczba zameldowań i wymeldowań ogółem w Gdyni w latach 2004 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

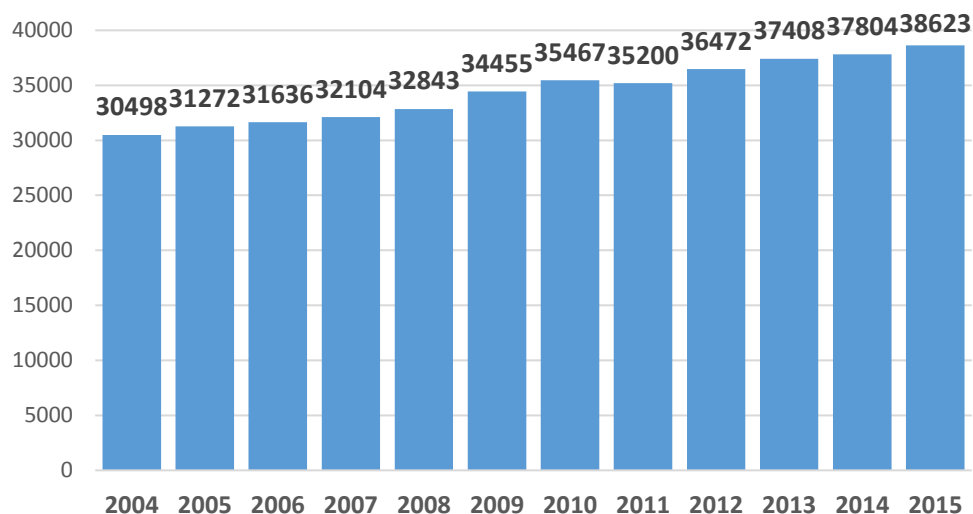
Tendencja spadkowa w zakresie liczby mieszkańców Gdyni poza ujemnym przyrostem naturalnym spowodowana jest ujemnym saldem migracji (Rys. 6).



Rysunek 7. Saldo migracji w Gdyni w latach 2004 - 2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W roku 2014 na terenie Gdyni zameldowało się 3094 osoby, natomiast wymeldowało się 3146 osób (Rys. 7). Tym samym w 2014 r. saldo migracji mieszkańców Gdyni wynosiło -52 osoby. Oznacza to stopniowe wyhamowywanie trendu wyludniania się Gdyni poprzez migrację, której saldo w krytycznym 2007 r. wynosiło -1515 osób.

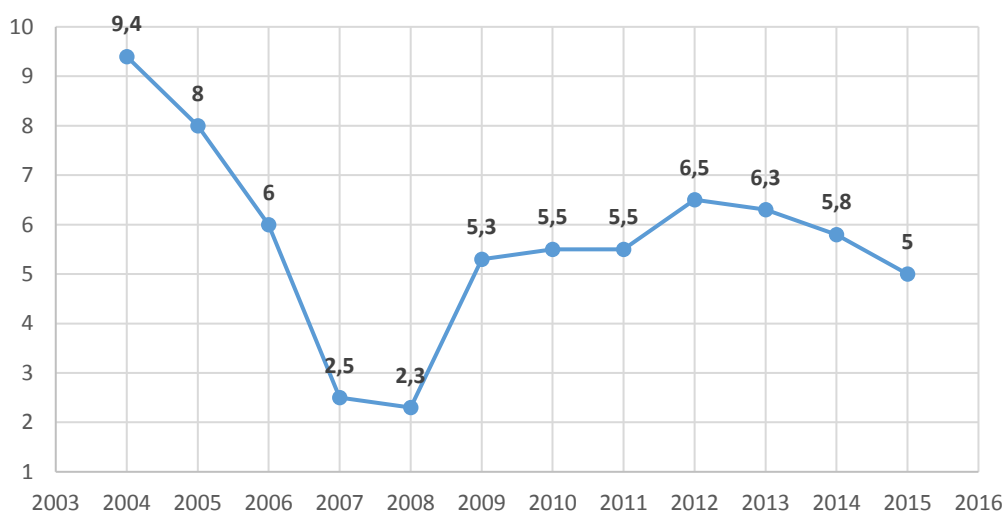


Rysunek 8. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON w Gdyni w latach 2004-2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

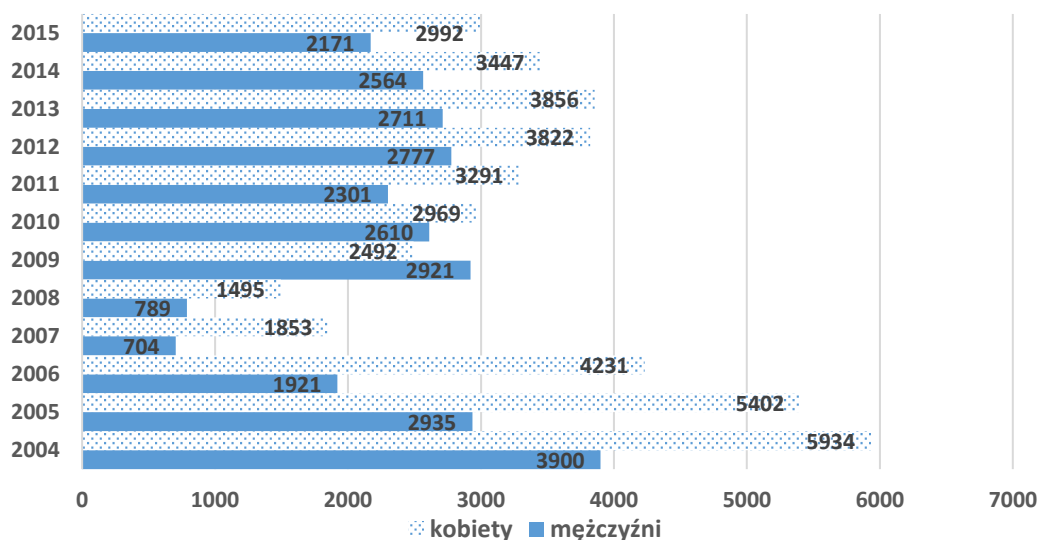
W latach 2004-2015 odnotowano niemalże nieprzerwany wzrost liczby podmiotów gospodarczych w rejestrze REGON. W latach 2004 - 2015 liczba podmiotów gospodarczych wzrosła, o 26,6% (Rys. 8).

Stopa bezrobocia ogółem w Gdyni w 2004 r. wynosiła 9,4%,. Od 2008 r. do 2012 r. liczba bezrobotnych w wieku produkcyjnym wzrosła z poziomu 2,3% do 6,5% by następnie spaść do poziomu 5% w 2015 r. (Rys. 9). Analogiczny wskaźnik w 2015 r. dla województwa pomorskiego wyniósł 9,0%, a dla Polski 9,8%. Dominującą grupę zarejestrowanych bezrobotnych stanowiły kobiety (rysunek 10).



Rysunek 9. Stopa bezrobocia rejestrowanego w Gdyni w latach 2004 - 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 10. Bezrobotni zarejestrowani w Gdyni wg płci w latach 2004 - 2015

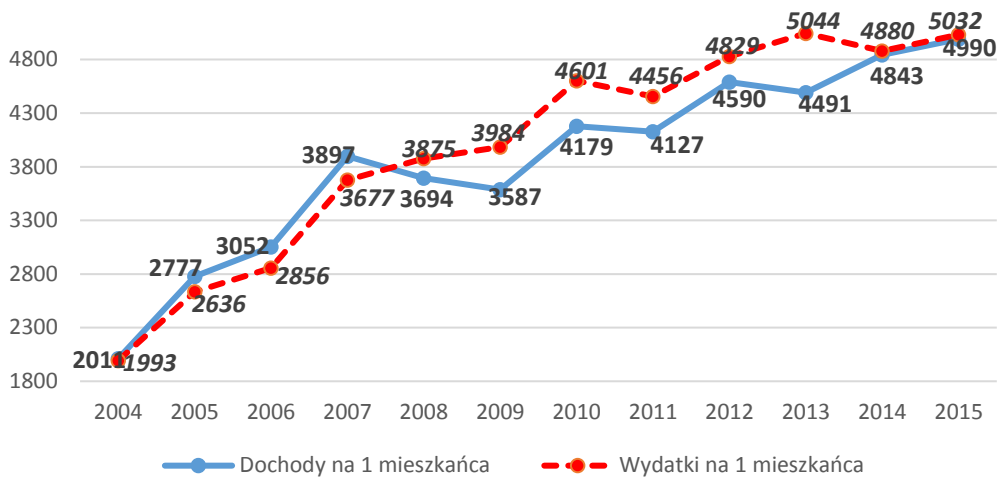
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Dochody budżetowe Gdyni w 2015 r. wyniosły 1 236 mln ZŁP (wzrost o 10% w porównaniu do 2013 r. W roku 2015 wydatki per capita wyniosły 5032 ZŁP, natomiast dochody per capita - 4990 ZŁP. W latach 2013-2015 zmniejszeniu uległy wydatki Gdyni na transport i łącznie z poziomu 296 326 tys. ZŁP w 2013 r. do 228 497 tys. ZŁP (Tabela 1), w związku z zakończeniem perspektywy finansowej UE na lata 2007-2013. Od 2004 r. do 2015 r. zarówno dochody jak i wydatki przypadające na jednego mieszkańca Gdyni wykazywały tendencję wzrostową (Rysunek 11).

Tabela 1. Wybrane dane dotyczące budżetu Gdyni w latach 2008 - 2015

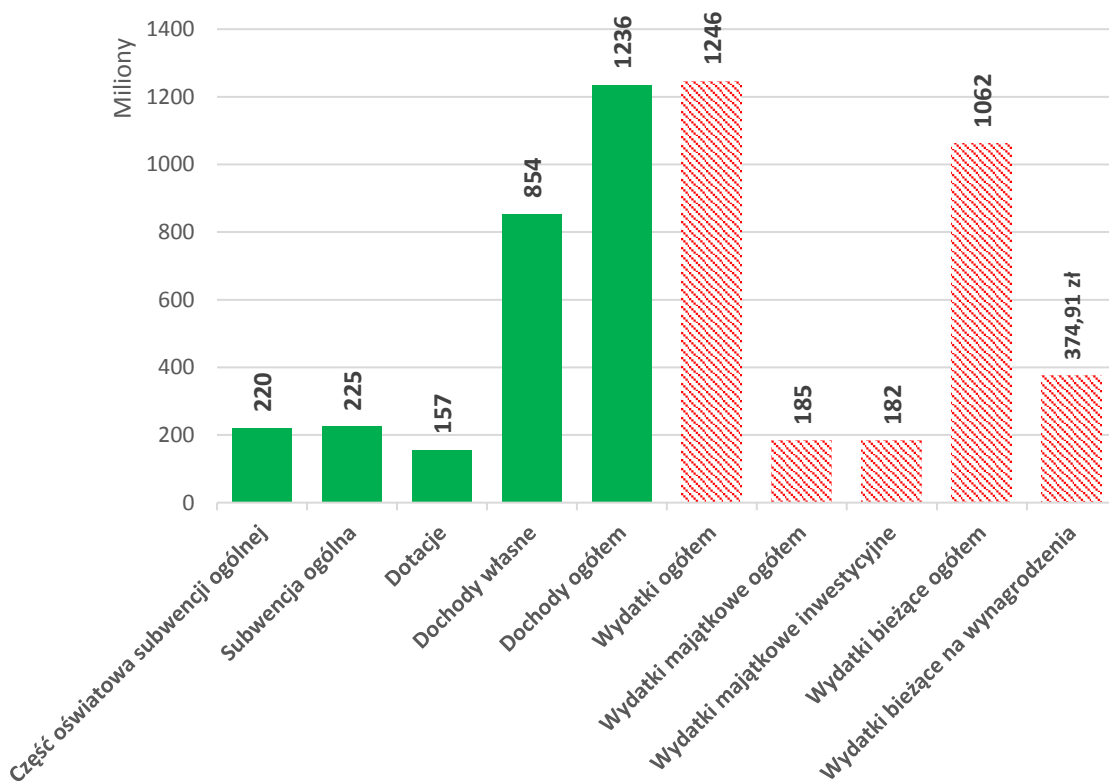
Rodzaj wydatku	2008	2009	2013	2014	2015
Ogółem	967 000	991 000	1 252 000	1 209 000	1 246 000
Transport i łącznie	257 387	275 173	296 326	264 111	228 497
Gospodarka mieszkaniowa	67 8230	41 814	45 391	30 890	60 118
Oświata i wychowanie	252 536	267 788	356 927	353 974	372 314
Ochrona zdrowia	9 214	10 926	16 338	12 460	11 811
Kultura i ochrona dziedzictwa narodowego	30 367	38 999	55 077	66 858	81 652

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 11. Dochody i wydatki budżetu na 1 mieszkańca Gdyni w latach 2004 - 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 12. Dochody i wydatki budżetu Gdyni wg rodzajów w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Na przestrzeni lat zmniejszeniu uległa liczba szkół policealnych oraz ponadgimnazjalnych. Nieznacznie zmniejszyła się także liczba gimnazjów. Na stałym poziomie utrzymuje się liczba funkcjonujących szkół podstawowych. Wzrostowi natomiast uległa liczba placówek wychowania przedszkolnego (Tabela 2).

Tabela 2. Wybrane statystyki w zakresie edukacji w Gdyni w latach 2008 - 2015

Wskaźnik	2012/13	2013/14	2014/15
Placówki wychowania przedszkolnego	104	115	125
Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego	7379	7989	7474
Szkoły podstawowe	40	40	40
Uczniowie szkół podstawowych	12698	12612	13574
Gimnazja	34	34	33
Uczniowie szkół gimnazjalnych	6627	6483	6243
Szkoły ponadgimnazjalne	68	59	51
Uczniowie szkół ponadgimnazjalnych	11147	10803	10489
Szkoły policealne	37	31	28
Uczniowie szkół policealnych	5844	3887	3667

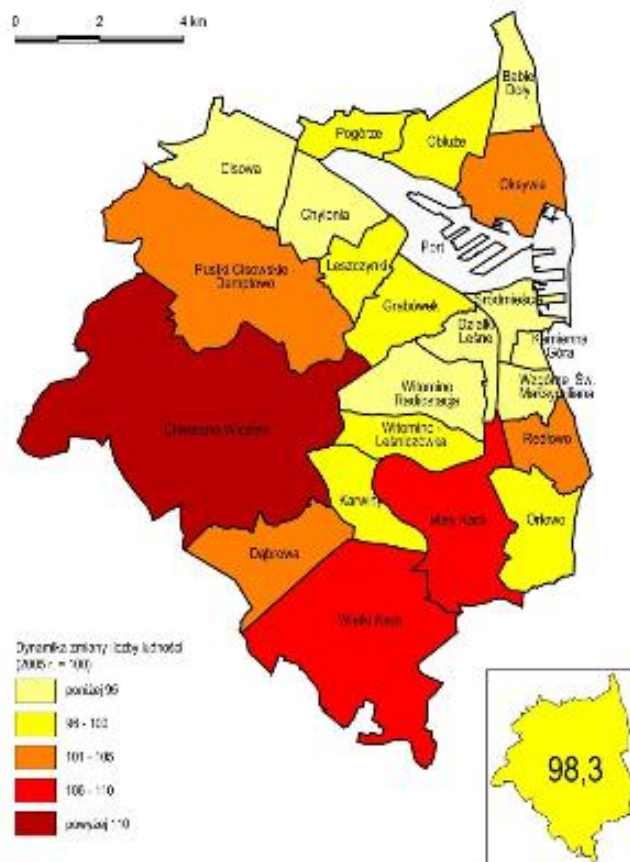
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Wyzwania

Postępujący spadek liczby mieszkańców Gdyni oraz starzenie się społeczeństwa pociąga za sobą pojawianie się nowych wyzwań w zakresie transportu oraz mobilności miejskiej. W przypadku utrzymania się opisanych powyżej trendów należy spodziewać się wzrostu ilości osób uprawnionych zarówno do bezpłatnych jak i ulgowych przejazdów transportem miejskim. Wzrost liczby osób starszych pociąga za sobą również konieczność poprawy szeroko rozumianej dostępności transportu miejskiego, zarówno pod względem rozmieszczenia przystanków komunikacji miejskiej jak i barier usuwania barier architektonicznych w ich sąsiedztwie. Bezpieczeństwo starszych Gdynian będzie stanowiło poważne wyzwanie w przypadku postępującego rozwoju motoryzacji indywidualnej.

3.2. Zagospodarowanie przestrzeni miejskiej

Zgodnie z podziałem administracyjnym miasto podzielone jest na 22 dzielnice, znacznie zróżnicowane pod względem powierzchni czy liczby ludności. Największą dzielnicą pod względem powierzchni jest Chwarzno-Wiczlino (27,93 km²), która jest jednocześnie dynamicznie rozwijającym się obszarem mieszkaniowym Gdyni. Rozwój miasta ukierunkowany jest przede wszystkim w kierunku Chwarzna-Wiczlina, Chwaszczyzna i Kosakowa.

Dynamika zmiany liczby ludności w Gdyni w latach 2005-2011¹²**Rysunek 13. Tendencje zmiany liczby ludności w dzielnicach Gdyni w latach 2005-2011**

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni

W relacji Gdynia – otoczenie obserwowane są zjawiska makroprzestrzenne charakterystyczne dla relacji duże miasto-otoczenie. Zalicza się do nich²:

- suburbanizację (w podziale na zorganizowaną i żywiolową);
- depopulację i „kurczenie się” miast;
- polaryzację w przestrzeni;
- rewitalizację miast (jako kierunek celowych działań polityki rozwoju);
- reurbanizację (j.w.).

„W odróżnieniu od suburbanizacji zorganizowanej, gdy na podstawie uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania terenu powstają podmiejskie zespoły zabudowy o zróżnicowanych funkcjach i dobrej dostępności do transportu publicznego, w obszarze sąsiadującym z Gdynią występuje żywiolowy proces suburbanizacji. W rezultacie przenikania

² Zob. J. Sepiół (red.), *Przestrzeń życia Polaków*, Raport opracowany przez zespół niezależnych ekspertów z inspiracji Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego, Warszawa 2014, http://www.sarp.org.pl/pliki/1908_53fdc64bb3140-pzp_spistresci_1.pdf

się sprzeczności między dobrem wspólnym a sumą indywidualnych korzyści inwestorów i właścicieli nieruchomości powstaje tzw. „międzymiasto”.

Procesy depopulacji i „kurczenia się” dużych ośrodków miejskich wiążą się z migracją młodszych i na ogół lepiej sytuowanych mieszkańców z terenów śródmiejskich na obrzeża, np. do gmin podmiejskich, co skutkuje starzeniem się społeczności ośrodków centralnych i nieraz drenażem bazy podatkowej miasta. Towarzyszącym zjawiskiem jest również emigracja zarobkowa za granicę. Wymiernym aspektem tego procesu jest wzrost liczby osób w wieku nieprodukcyjnym przypadającym na 100 osób w wieku produkcyjnym. Depopulacja Gdyni i rdzenia metropolii ma w zasadniczej części charakter względny, tzn. jest ona efektem procesów suburbanizacyjnych, których beneficjentami są sąsiednie gminy wiejskie³.

Dotychczasowy system programowania rozwoju jednostek samorządu terytorialnego i utrwalone przez lata praktyki powodowały, że gminy przyjmowały szereg lokalnych dokumentów strategicznych bez pogłębionej koordynacji z sąsiednimi jednostkami. Część dokumentów opracowywana była pod kątem konkretnych przedsięwzięć współfinansowanych z bezzwrotnych środków zewnętrznych, część zaś nie wymagała uzgodnień międzygminnych. W efekcie samorządy dysponują szerokim wachlarzem dokumentów strategicznych (np. strategia rozwoju, lokalny plan rozwoju, programy rewitalizacji, polityki i programy sektorowe, studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego), z których część jest de facto nieaktualna, a część nie została powiązana z najważniejszymi, aktualnymi dokumentami szczebla regionalnego. Nie są one spójne w definiowaniu wspólnych barier i szans rozwoju, nawet jeśli dotyczą gmin sąsiednich. W większości przypadków dokumenty te nie uwzględniały w wystarczającym zakresie trendu metropolizacji rozumianego szerzej niż tylko rozbudowa systemu transportowego w relacji rdzeń metropolii – jego otoczenie. Ilustracją tego stanu rzeczy jest drastycznie zawyżona tzw. chłonność demograficzna w gminnych dokumentach planistycznych uchwalanych przez gminy wiejskie otaczające duże i średnie miasta. Skala nadpodaży, sięgająca przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową znacznie powyżej 10% powierzchni gmin w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz 4% w planach miejscowych⁴. Przykładowo chłonność demograficzną gminy Żukowo szacuje się na 79,6 tys., Kosakowo na 88,5 tys., (ze wskaźnikiem przeszacowania terenów mieszkaniowych na poziomie 9,34!), gminy Wejherowo 61,2 tys.⁵

Ilustracją procesów suburbanizacyjnych zachodzących na styku Gdyni i gmin z nią sąsiadujących jest wzrost liczby mieszkań (Tab. 6). W analizowanym okresie przyrost liczby mieszkań na terenach gmin nie należących do rdzenia Obszaru metropolitalnego, a sąsiadujących z Gdynią (Rumia, Żukowo, Wejherowo, Kosakowo, Szemud) wyniósł ponad 18 tysięcy (podczas gdy w samej Gdyni – prawie 21 tysięcy).

³ Strategia Zrównoważonego Rozwoju obszaru funkcjonalnego Nadmorski Obszar Usługowy NORDA 2020 z perspektywą 2050.

⁴ Śleszyński P., Andrzejewska M., Cerić D., Deręgowska A., Komornicki T., Rusztecka M., Solon J., Sudra P., Zielińska B., 2015, *Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach w 2014 roku*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Warszawa 2016, s. 157

⁵ P. Śleszyński, R. Wiśniewski: *Opracowanie Strategii Rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Diagnoza sektorowa: demograficzno-osadnicze uwarunkowania rozwoju OM i migracje*. Warszawa – Gdańsk 2014

Tabela 3. Dynamika wzrostu liczby mieszkań w Gdyni i gminach sąsiednich w latach 2000-2014

Wyszczególnienie	Mieszkania ogółem 2000	Mieszkania ogółem 2014	Zmiana
Gdynia	88 875	109 855	24%
Sopot	16 689	19 065	14%
Gdańsk	156 043	206 902	33%
gmina Kosakowo	1 255	3 850	207%
gmina wiejska Wejherowo	2 935	6 168	110%
Rumia	11 902	16 994	43%
gmina Szemud	2 073	4 051	95%
gmina Żukowo	4 356	9 597	120%

Źródło: opracowanie własne na podstawie Bank Danych Lokalnych, GUS

W Gdyni dynamika wzrostu liczby mieszkań była bardzo zróżnicowana (Tabela 4). W latach 2002-2014 najwyższą dynamiką przyrostu liczby mieszkań cechowały się dzielnice Chwarzno-Wiczlino, Mały Kack i Wielki Kack, które w 2014 roku odpowiadały za 12% ogółu mieszkań. Duży przyrost mieszkań charakteryzował również Oksywie, a w nieco mniejszym stopniu Redłowo, Dąbrowę i Pustki Cisowskie-Demptowo.

Tabela 4. Dynamika wzrostu liczby mieszkań w podziale na dzielnice Gdyni (2002-2014)

Dzielnica	Przyrost liczby mieszkań w latach 2002-2014	Udział w ogólnej liczbie mieszkań w Gdyni w 2014 r.
Chwarzno-Wiczlino	166,6%	3,7%
Mały Kack	59,1%	3,8%
Wielki Kack	49,3%	4,5%
Oksywie	41,9%	5,3%
Redłowo	30,8%	3,8%
Dąbrowa	27,1%	5,2%
Pustki Cisowskie-Demptowo	26,6%	3,2%
Witomino Leśniczówka	26,6%	3,5%
Orłowo	24,7%	3,1%
Leszczyński	18,0%	3,5%
Obłuże	13,6%	7,3%

Grabówek	12,2%	3,9%
Wzgórze Świętego Maksymiliana	8,1%	6,2%
Karwiny	7,3%	4,3%
Witomino Radiostacja	7,0%	4,4%
Śródmieście	6,3%	8,2%
Cisowa	4,8%	4,5%
Pogórze	4,3%	4,3%
Babie Doły	3,6%	0,7%
Kamienna Góra	3,3%	1,9%
Działki Leśne	2,9%	4,2%
Chylonia	2,3%	10,4%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Referatu Statystyki Urzędu Miasta Gdyni

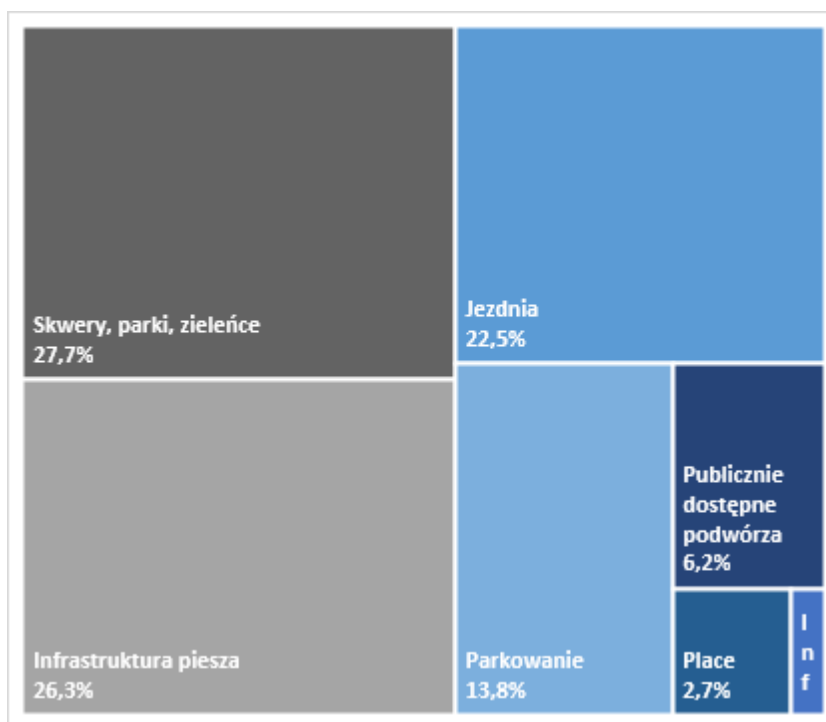
Rewitalizacja przestrzeni będzie ważnym procesem kształtującym również mobilność miejską. Szeroko rozumiany proces rewitalizacji jest kombinacją działań o charakterze „miękkim” (społecznym), przestrzennym oraz inwestycyjnym. Specyfiką Gdyni jest wysoki potencjał rewitalizacyjny styku wody i lądu (Międzyztorze). Rewitalizacja obejmuje zarówno przekształcenia terenów centralnych (obszar „Międzyztorza” i tereny Dalmoru – „Mola Rybackiego”, na których ma powstać nowoczesna dzielnica handlowo-usługowo-przemysłowa, w której funkcje śródmiejskie będą przenikać się z funkcjami portowym – Nadmorska Strefa Prestiżu Miejskiego), terenów przemysłowych (np. tereny po Stoczni Gdynia, na których ponownie rozwinęły się funkcje produkcyjne w oparciu o mniejsze podmioty gospodarcze oraz Bałtycki Port Nowych Technologii, a także zmiana lokalizacji Stoczni Nauta, która pozwoliła na uwolnienie cennych miastotwórczo terenów przy zachowaniu w mieście ważnej funkcji produkcyjnej). Odrębnym zagadnieniem jest rewitalizacja obszarów problemowych, na których przenikają się problemy techniczno-przestrzenne (zabudowa niskostandardowa, niska jakość otoczenia) i społeczne (patologie społeczne, trwałe bezrobocie). Wymagają one precyzyjnej delimitacji przestrzennej i zindywidualizowanego podejścia, w którym istotne miejsce odgrywa analiza zachowań i preferencji komunikacyjnych mieszkańców oraz poprawa dostępności przestrzennej.

Funkcjonalność przestrzeni miejskiej w centrum Gdyni – perspektywa pieszego

Ogólna ocena funkcjonalności przestrzeni dla pieszych w centrum Gdyni jest pozytywna.

Pod pojęciem funkcjonalności kryje się ocena przestrzeni publicznie dostępnych pod względem dogodności dla podróży niezmotoryzowanych.

W Gdyni największą część ogólnodostępnego obszaru (w granicach analizy, przedstawionej na Rys. 15) zajmuje zieleń miejska – 27,7%. Niewiele mniej, bo 26,3% zajmuje ogólnie rozumiana infrastruktura piesza. W sumie, dla ruchu pieszego dedykowane jest pośrednio lub bezpośrednio 62,9% ogólnodostępnej przestrzeni (Rys. 14).



Rysunek 14. Bilans sposobu wykorzystania terenów ogólnodostępnych w centrum Gdyni w 2015 r.

Źródło: Ł. Franek, Politechnika Krakowska, Kraków-Gdynia 2015, oprac. własne.

Jezdnie zajmują 22,5% przestrzeni ogólnodostępnej (o łącznej powierzchni 942,5 tys m²), parkingi 13,8%, co łącznie daje 36,3% przestrzeni dla samochodów osobowych. Odsetek placów miejskich wyniósł 2,7% a infrastruktury rowerowej 0,8%.

Infrastruktura piesza z utrudnieniami zidentyfikowana została na powierzchni 2 907 m², co stanowi około 1% wyłącznej infrastruktury pieszej (poza terenami parków). W aspekcie lokalizacji ciągów pieszych 17% powierzchni przeznaczony do ruchu pieszego obszaru analizy znajduje się w parkach.



Rysunek 15. Ocena funkcjonalności przestrzeni dla pieszych w centrum Gdyni

Źródło: <http://www.mobilnagdynia.pl>, [dostęp: 02.09.16], na podstawie: Źródło: Ł. Franek, Politechnika Krakowska, oprac. Własne.

Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w Gdyni wskazuje na uwzględnianie w szerokim zakresie kwestii ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego (Tabela 5).

Tabela 5. Analiza miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego pod kątem zrównoważonej mobilności miejskiej

Uchwała	Transport rowerowy	Ruch pieszzy	Transport publiczny
UCHWAŁA NR XXIII/479/12 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 września 2012 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Babie Doły, Obłuże i Oksywiew Gdyni, rejon ulic Zielonej i A. Dickmana	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XXVIII/647/05 RADY MIASTA GDYNI z 23 lutego 2005 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Oksywiew w Gdyni, rejon ulic Dickmana, Muchowskiego i Kępa Oksywska	Yellow	Green	Red
UCHWAŁA NR XIII/311/07 RADY MIASTA GDYNI z dnia 24 października 2007 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Oksywiew w Gdyni, rejon ulic Dickmana i Osada Rybacka	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR VIII/111/15 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 kwietnia 2015 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Oksywiew w Gdyni, rejon ulic A. Dickmana, Płk. S. Dąbka i Zielonej	Yellow	Green	Red
Uchwa a Nr XII/240/03 RADY MIASTA GDYNI z 29 października 2003 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon ulic Tkackiej, Benis awskiego	Yellow	Yellow	Yellow
UCHWAŁA NR XXVII/630/05 RADY MIASTA GDYNI z 26 stycznia 2005 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon Starego Obłuża	Green	Green	Green
UCHWAŁA NR XV/284/11 RADY MIASTA GDYNI z dnia 21 grudnia 2011 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Obłuże w Gdyni, tzw. Osiedla „Kaczy Dół” oraz rejonu ulic Adm. J. Unruga, Płk. S. Dąbka i E.Kwiatkowskiego.	Red	Green	Red
UCHWAŁA NR XV/313/15 RADY MIASTA GDYNI z dnia 30 grudnia 2015 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J. Unruga, E.Kwiatkowskiego i Szlifierzy	Yellow	Yellow	Red
UCHWAŁA NR III/30/10 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 grudnia 2010 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Pogórze i Obłuże w Gdyni, rejon ulic Adm. J. Unruga i Płk. S. Dąbka	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XLIV/907/14 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Cisowa w Gdyni, rejon ulic Hutniczej i Piaskowej	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR VI/128/07 RADY MIASTA GDYNI z dnia 28 marca 2007 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Pustki Cisowskie w Gdyni, rejon ulic Chabrowej i Jałowcowej	Red	Yellow	Red

Uchwała	Transport rowerowy	Ruch pieszy	Transport publiczny
UCHWAŁA NR X/164/15 RADY MIASTA GDYNI z dnia 24 czerwca 2015 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Pustki Cisowskie-Demptowo i Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon osady leśnej Marszewo oraz Leśnego Ogrodu Botanicznego Marszewo			
UCHWAŁA NR XIII/260/03 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 listopada 2003 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon ulic Chylońskiej i Kartuskiej.			
UCHWAŁA NR III/31/10 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 grudnia 2010 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon Parku Kilońskiego			
UCHWAŁA NR XX/380/12 RADY MIASTA GDYNI z dnia 23 maja 2012 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Obwodowej Północnej i zachodniego odcinka Drogi Czerwonej w Gdyni			
UCHWAŁA NR XXII/528/16 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 czerwca 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chylonia w Gdyni, rejon ulicy Chylońskiej i węzła integracyjnego Gdynia Chylonia			
UCHWAŁA NR XVII/401/08 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 lutego 2008 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Działdowskiej i Modlińskiej.			
UCHWAŁA NR IX/226/07 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 czerwca 2007 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Leszczynki w Gdyni, rejon ulic Drzymały, Ramuła.			
Uchwała Nr XXX/668/09 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 marca 2009 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Leszczynki i Grabówek w Gdyni, rejon ulic Orlicz – Dreszera, Kalksztajnow i Dembińskiego			
Uchwała Nr XXXVII/838/09 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 listopada 2009 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Kieleckiej i Drogi Gdyńskiej			
UCHWAŁA NR XXXII/657/13 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 czerwca 2013 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Śląskiej i Podolskiej			
UCHWAŁA NR XLIV/908/14 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 czerwca 2014 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Warszawskiej, Wolności i Witomińskiej			
UCHWAŁA NR XVII/377/16 RADY MIASTA GDYNI z dnia 9 marca 2016 r.			

Uchwała	Transport rowerowy	Ruch pieszy	Transport publiczny
w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Działki Leśne w Gdyni, rejon ulic Śląskiej, Kieleckiej i Poznańskiej			
UCHWAŁA NR III/52/10 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 grudnia 2010 roku w sprawie: zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Hryniewickiego, Waszyngtona i al. Jana Pawła II			
Uchwała Nr XV/355/07 RADY MIASTA GDYNI z dnia 19 grudnia 2007 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon ulic Żwirki i Wigury, Świętojańskiej i Wybickiego			
Uchwała Nr XLI/930/10 RADY MIASTA GDYNI z dnia 24 marca 2010 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Moła Rybackiego			
UCHWAŁA NR VI/92/11 RADY MIASTA GDYNI z dnia 23 marca 2011 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Śródmieście i Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Władysława IV, 10 Lutego i Świętojańskiej			
UCHWAŁA NR XXXVII/839/09 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego			
UCHWAŁA NR XV/315/15 RADY MIASTA GDYNI z dnia 30 grudnia 2015 r. w sprawie: zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego			
UCHWAŁA NR XLVI/988/14 RADY MIASTA GDYNI z dnia 24 września 2014 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Węglowej i Waszyngtona			
UCHWAŁA NR XXXI/630/13 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 maja 2013 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejonu ulic Portowej, J. Waszyngtona i projektowanej Nowej Węglowej			
UCHWAŁA NR XXXII/754/05 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 czerwca 2005 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Kamiennej Góry w Gdyni			
UCHWAŁA NR III/20/14 RADY MIASTA GDYNI z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie: ogłoszenia tekstu jednolitego miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Śródmieście i Kamienna Góra w Gdyni, rejonu ulic J. Słowackiego, I. Krasickiego i al. Marszałka Piłsudskiego			
UCHWAŁA NR XVIII/431/08 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 marca 2008 roku			

Uchwała	Transport rowerowy	Ruch pieszy	Transport publiczny
w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon Skweru Plymouth	Green	Green	Green
UCHWAŁA NR XXI/507/08 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 czerwca 2008 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana w Gdyni, rejon ulic Wyspiańskiego i Ejsmonda	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XLIII/1010/06 RADY MIASTA GDYNI z 21 czerwca 2006 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ul. Legionów i al. Zwycięstwa – na północ od ogródków działkowych przy al. Zwycięstwa 169	Red	Green	Red
Uchwała Nr XXXV/848/05 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 października 2005 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Redłowo w Gdyni, rejon ulic Skośnej, Szczeblewskiego i Okrętowej.	Red	Yellow	Red
Uchwała nr XLV/1021/10 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 sierpnia 2010 r. w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon alei Zwycięstwa i ulicy Świętopełka	Yellow	Yellow	Red
UCHWAŁA NR IV/47/07 RADY MIASTA GDYNI z dnia 24 stycznia 2007 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XXXIV/723/13 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 września 2013 r. w sprawie: uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni	Yellow	Red	Red
UCHWAŁA NR XXII/548/16 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 czerwca 2016 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części nadmorskiej dzielnicy Orłowo w Gdyni	Yellow	Yellow	Red
UCHWAŁA NR XXXIV/764/09 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 sierpnia 2009 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon Drogi Czerwonej - odcinek południowy	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XXXIII/739/09 RADY MIASTA GDYNI z dnia 24 czerwca 2009 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Orłowo w Gdyni, rejon al. Zwycięstwa i ul. Spółdzielczej.	Green	Yellow	Red
UCHWAŁA NR XXXVI/760/13 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Orłowo i Redłowo w Gdyni, rejon rzeki Kaczej i ulic: Kościelnej, Armatorów i Kasztanowej.	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR III/28/06 RADY MIASTA GDYNI z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulicy Olimpijskiej	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XXVIII/648/05 RADY MIASTA GDYNI z 23 lutego 2005 roku	Green	Yellow	Green

Uchwała	Transport rowerowy	Ruch pieszy	Transport publiczny
w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Stryjskiej i Łużyckiej.	Green	Yellow	Green
Uchwała Nr XXVII/629/05 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 stycznia 2005 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Mały Kack w Gdyni – Polana Bernadowo wraz z drogą dojazdową i ciągiem infrastruktury technicznej.	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XX/473/08 RADY MIASTA GDYNI z dnia 28 maja 2008 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej, Spokojnej i Sopockiej.	Yellow	Yellow	Red
UCHWAŁA NR XV/316/15 RADY MIASTA GDYNI z dnia 30 grudnia 2015 r. w sprawie zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej, Spokojnej i Sopockiej.	Yellow	Green	Red
UCHWAŁA NR XXIV/566/08 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 października 2008 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Mały Kack w Gdyni, terenu położonego na zachód od ul. Łęczyckiej.	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XVIII/335/12 RADY MIASTA GDYNI z dnia 28 marca 2012 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Karwiny w Gdyni, rejon ulic Wielkopolskiej i Strzelców.	Green	Green	Green
UCHWAŁA NR IX/133/15 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 maja 2015 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Wzgórze Św. Maksymiliana i Mały Kack w Gdyni, rejon ulic Stryjskiej i K. Górskiego.	Green	Green	Green
UCHWAŁA NR IX/227/07 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 czerwca 2007 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni tzw. Kacze Buki.	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR XLIII/1359/02 RADY MIASTA GDYNI Z DNIA 28 SIERPNI 2002 R w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, obszaru dawnego „Polifarbu”.	Yellow	Yellow	Red
UCHWAŁA NR XXXII/716/09 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 maja 2009 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Wielki Kack w Gdyni, terenu położonego na zachód od ulicy Sopockiej, rejonu tzw. Jeziora Kackiego	Green	Green	Green
UCHWAŁA NR XXXVI/759/13 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Wielki Kack w Gdyni, terenu położonego na wschód od ul. Świętokrzyskiej.	Yellow	Red	Red
UCHWAŁA NR XXXI/732/05 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 maja 2005 ROKU w sprawie : uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic: Dąbrowa i Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Łanowej i Warzywnej	Green	Green	Red
UCHWAŁA NR III/27/06 RADY MIASTA GDYNI z dnia 12 grudnia 2006 r.	Green	Green	Red

Uchwała	Transport rowerowy	Ruch pieszy	Transport publiczny
w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Rdestowej.			
UCHWAŁA NR XII/294/07 RADY MIASTA GDYNI z dnia 26 września 2007 ROKU w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Dąbrowa w Gdyni, rejon ulicy Miętowej i rzeki Kaczej.			
UCHWAŁA NR XXXV/740/13 RADY MIASTA GDYNI z dnia 23 października 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Dąbrowa i Karwiny w Gdyni, rejon ulic J. Porazińskiej i Nowowiczlińskiej			
UCHWAŁA NR XLV/1020/10 RADY MIASTA GDYNI z dnia 25 sierpnia 2010 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Dąbrowa i Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon rzeki Kaczej i góry Donas.			
UCHWAŁA NR XXXVI/761/13 RADY MIASTA GDYNI z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Dąbrowa i Wielki Kack w Gdyni, rejon ulic: Chwaszczyńskiej, Rdestowej i K. Pomianowskiego.			
UCHWAŁA NR XII/220/15 RADY MIASTA GDYNI z dnia 23 września 2015 r. w sprawie uchwalenia zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Dąbrowa i Wielki Kack w Gdyni, rejon ulic: Chwaszczyńskiej, Rdestowej i K. Pomianowskiego			
UCHWAŁA NR XLVI/987/14 RADY MIASTA GDYNI z dnia 24 września 2014 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Witomino-Radiostacja i Witomino-Leśniczówka w Gdyni, rejon schroniska dla bezdomnych zwierząt „Ciapkowo”			
UCHWAŁA NR XX/448/16 RADY MIASTA GDYNI z dnia 20 kwietnia 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Witomino-Radiostacja w Gdyni, terenu położonego na północ od ulic Rolniczej i Chwarznieńskiej.			
UCHWAŁA NR XXXII/753/05 RADY MIASTA GDYNI z dnia 22 czerwca 2005 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon ulic Sucheje i Wiczlińskiej			
UCHWAŁA NR V/75/11 RADY MIASTA GDYNI z dnia 23 lutego 2011 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon wężła Chwarzno, ul. Chwarznieńskiej i jej przedłużenia w kierunku południowo-zachodnim			
UCHWAŁA NR V/76/11 RADY MIASTA GDYNI z dnia 23 lutego 2011 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnic: Chwarzno-Wiczlino i Karwiny w Gdyni, rejon Potoku Wiczlińskiego oraz zbiorników retencyjnych „Zielenisz” i „Obwodnica”			
Uchwała nr XXVII/549/12 RADY MIASTA GDYNI z dnia 19 grudnia 2012 r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino w Gdyni, rejon Niemotowa i ul. Chwarznieńskiej			

Uchwała	Transport rowerowy	Ruch pieszy	Transport publiczny
UCHWAŁA NR IV/46/07 RADY MIASTA GDYNI z 24 stycznia 2007 roku w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Portu Zachodniego w Gdyni			
Uchwała nr XXV/523/12 RADY MIASTA GDYNI z dnia 28 listopada 2012r. w sprawie: uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu dawnej Stoczni Gdynia			

LEGENDA:

Czerwony – brak odniesień

Żółty – zmiany przewidywane

Zielony – zmiany ustalone

Źródło: opracowanie własne na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

Wyzwania

Omówione procesy przestrzenne skutkują wydłużaniem się średniej podróży do miejsc pracy i nauki. W sąsiednich gminach o niższej gęstości zaludnienia podstawowym środkiem transportu staje się samochód osobowy, dzięki czemu rośnie natężenie ruchu na drogach łączących z nimi Gdynię.

Spadek liczby mieszkańców Gdyni przy wzroście liczby mieszkańców urbanizujących się gmin sąsiednich skutkuje drenażem bazy podatkowej miasta i powodować może nieracjonalne, z punktu widzenia zrównoważonej mobilności, decyzje inwestycyjne.

3.3. Zachowania transportowe

Sukcesy:

- Systematyczny monitoring zachowań transportowych mieszkańców;
- Liczne działania w zakresie zarządzania mobilnością ukierunkowane na grupy docelowe: uczniów i pracowników;
- Konsekwentny rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego.

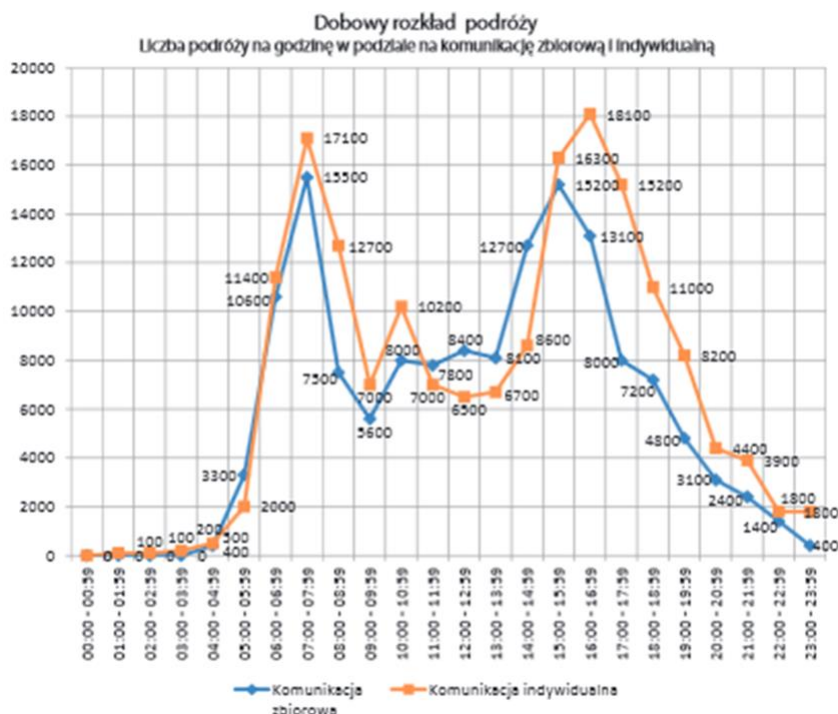
Wyzwania:

- Wzrastający udział podróży samochodem osobowym;
- Wysoki udział samochodu osobowego w podróżach do/z pracy;
- Starzenie się społeczeństwa;
- Bliskość portu morskiego i duże natężenie ruchu towarowego.

Zachowania transportowe mieszkańców

Regularny monitoring preferencji i zachowań transportowych mieszkańców Gdyni prowadzony jest od ponad dwudziestu lat przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Badania realizowane są co 2-3 lata metodą wywiadu indywidualnego, standaryzowanego, na reprezentatywnej próbie 1% mieszkańców. Ostatnie badania marketingowe zrealizowane

zostały w 2015 r., po raz pierwszy poddano w nich ocenie udział przemieszczeń pieszych w podziale podróży.



Rysunek 16. Rozkład czasowy popytu na transport zbiorowy i indywidualny w Gdyni w dniu powszednim w 2015 r.

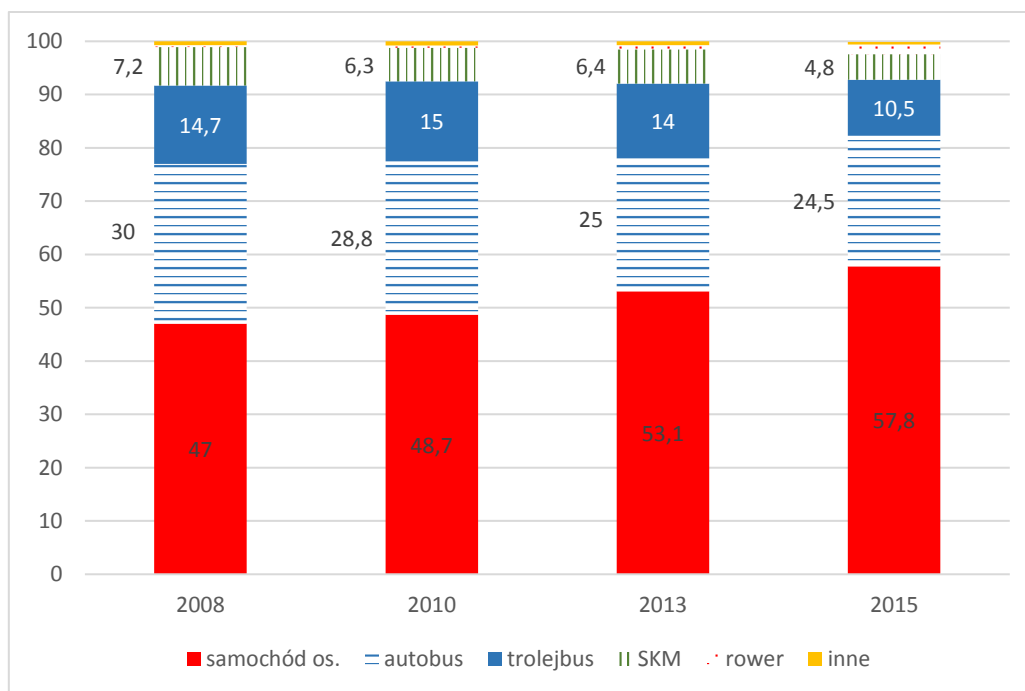
Źródło: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015. ZKM Gdynia, Gdynia 2016

Najwięcej podróży występuje w godzinie szczytu porannego (7:00-8:00) oraz popołudniowego (16:00-17:00). Średnia dobowa liczba podróży zmechanizowanych (z wyłączeniem pieszych) w Gdyni wyniosła w 2015 r. 1,65 (1,57 w 2013 r.).

Ok. 44% podróży niepieszych stanowią podróże do domu, 23% podróże do pracy, a niemal 12% w celu załatwienia spraw osobistych⁶. Większość podróży realizowana jest samochodem (58%, wzrost o niemal 5% stosunku do 2013 r.). Udział transportu zbiorowego w podróżach systematycznie maleje - w 2013 r. wyniósł 46%, a w 2015 r. – 40%. Jedynie niespełna 1% podróży niepieszych realizowanych jest rowerem (Rys. 20), choć wśród uczniów gimnazjów odsetek ten jest wyższy i wyniósł 1,5% w 2014 roku⁷.

⁶ Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015. ZKM Gdynia, Gdynia 2016.

⁷ B. Orzechowski, O. Wyszomirski: Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróżach miejskich uczniów gimnazjów w Gdyni. Raport opracowany w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2015, s. 21.



Rysunek 17. Podział podróży niepieszych w Gdyni w latach 2008-2015

Źródło: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015. ZKM Gdynia, Gdynia 2016.

Zgodnie z badaniami 41% mieszkańców Gdyni deklaruje, że w podróżach miejskich zawsze lub przeważnie wybiera samochód osobowy. Wybór samochodu w podróżach motywowany jest takimi czynnikami jak: większa wygoda, krótszy czas podróży czy brak konieczności oczekiwania i przesiadania się.

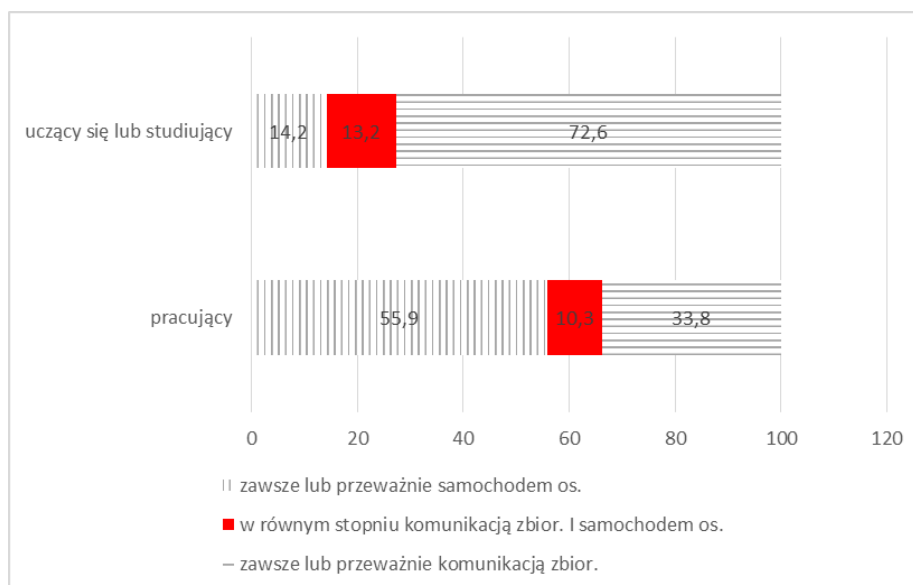
Dodatkowe badania przeprowadzone w 2014 roku wśród uczniów gdyńskich szkół ponadpodstawowych pozwalają stwierdzić, że w podróżach miejskich gimnazjaliści korzystali głównie z transportu zbiorowego, którym w dniu objętym badaniem zrealizowali 79% podróży⁸, podobnie jak licealiści, dla których wskaźnik ten był wyższy i wyniósł 83%⁹.

Podróże do miejsc pracy i szkół

W szczytach porannym i popołudniowym zdecydowaną większość podróży stanowią podróże obligatoryjne – z domu do pracy, szkoły oraz w kierunku przeciwnym. Największą ruchliwością charakteryzuje się grupa aktywnych zawodowo i uczących się, którzy wykonują 2,35 podróży/dobę (2,04 w 2013). Zgodnie z danymi GUS z 2013 r. liczba pracujących w Gdyni wyniosła 69,9 tys. osób, liczba uczniów natomiast wyniosła 32 tys. osób. Łącznie ze studentami liczba osób pracujących i uczących się w Gdyni wyniosła prawie 110 tys.

⁸ Ibidem, s. 21.

⁹ M. Konarski, O. Wyszomirski: Preferencje i zachowania komunikacyjne w podróżach miejskich uczniów liceów ogólnokształcących w Gdyni i Sopocie. Raport opracowany w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2015, s. 37.



Rysunek 18. Deklarowane przez mieszkańców sposoby odbywania podróży miejskich w Gdyni w 2013 roku

Źródło: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015. ZKM Gdynia, Gdynia 2016

W dojazdach do pracy i miejsc nauki dominuje Gdynia, na którą przypada odpowiednio 67,1% i 63% ogółu podróży. 18,1% mieszkańców dojeżdża do pracy a 30,3% do miejsc nauki w Gdańsku. Wśród pracujących 55% deklaruje, że zawsze lub przeważnie w dojazdach do pracy korzysta z samochodu osobowego. Średni czas dojazdu do miejsca pracy samochodem wyniósł w 2015 r. 20 minut i był niższy w stosunku do 2013 roku o niemal 2 minuty. Czas podróży do miejsca pracy transportem zbiorowym był prawie dwa razy dłuższy (39,2 minuty). Czas dojazdu połowy mieszkańców Gdyni dojeżdżających do miejsca pracy samochodem osobowym nie przekraczał 15 minut.

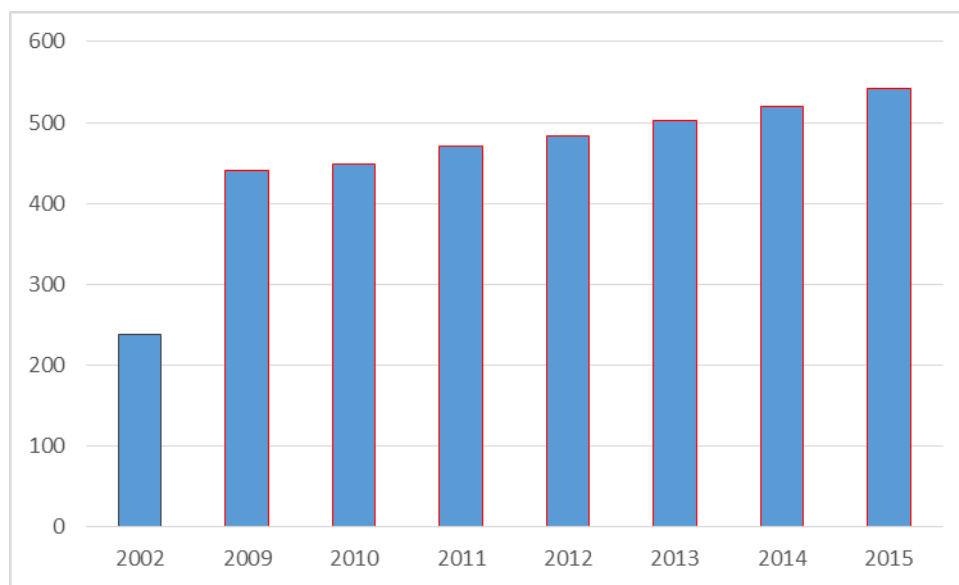
Osoby aktywne zawodowo w przeważającej części korzystają w swych podróżach z samochodu osobowego (Rys. 18). Gdynianie, którzy uczą się lub studiują w przeważającej części korzystają z transportu zbiorowego.

Podróżowanie zawsze lub przeważnie transportem zbiorowym deklaruje najwięcej mieszkańców Pogórza (60,5%) i Chylonii (56,7%).

Wśród uczniów i studentów 54,9% dojeżdża do miejsca nauki w Gdyni. Częstotliwość dojazdów do szkół w większości (79,8%) wynosi 4-6 razy w tygodniu. Znaczna większość (82,1%) zawsze lub przeważnie dojeżdża do/z miejsca nauki transportem zbiorowym.

Motoryzacja indywidualna w Gdyni

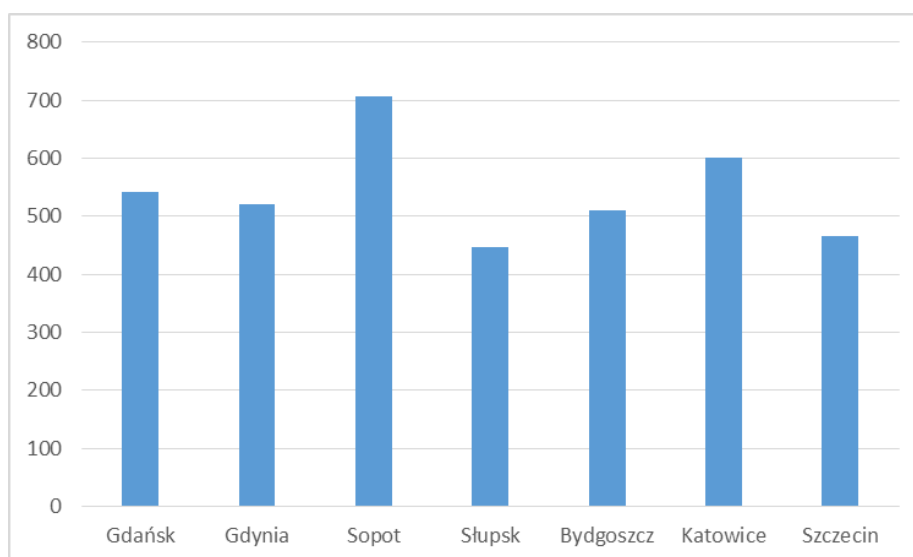
Liczba samochodów osobowych w Gdyni w latach 2009-2014 wzrosła o 18% do poziomu 129 tysięcy pojazdów (Rys. 19), a wskaźnik motoryzacji indywidualnej wzrósł z 440 do 521 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.



Rysunek 19. Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych w Gdyni w latach 2002 i 2009-2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych, GUS, 2015

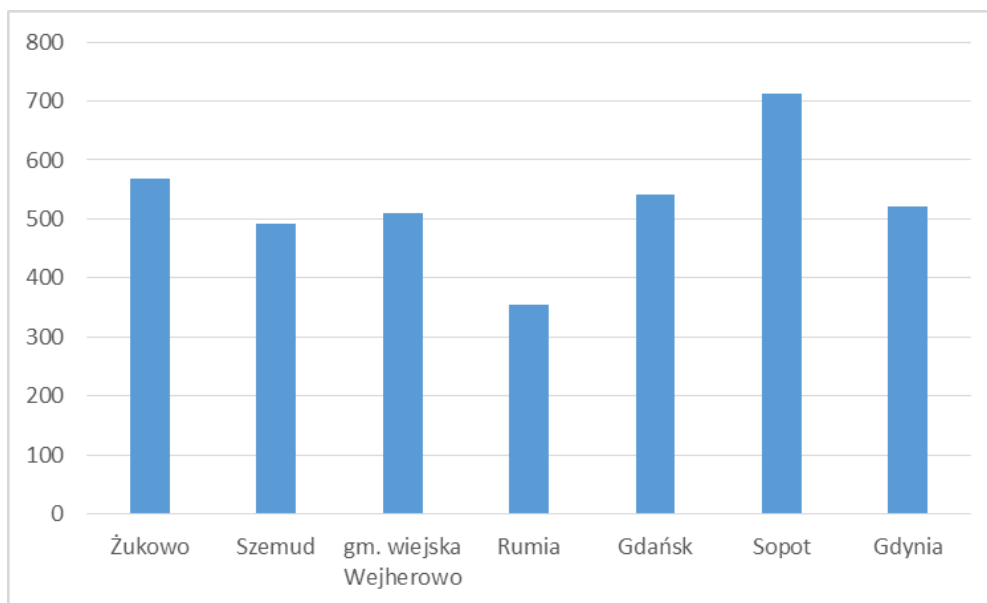
Dla porównania zestawiono wartości wskaźników motoryzacji w wybranych polskich miastach w 2014 roku (Rys. 20). Względem przedstawionych miast Gdynia utrzymuje się na zbliżonym poziomie do Bydgoszczy i Gdańska.



Rysunek 20. Wskaźnik motoryzacji w wybranych polskich miastach w 2014 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych, GUS, 2015

Dodatkowe wyzwanie stanowi dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej w gminach sąsiadujących z Gdynią (Rys. 21).



Rysunek 21. Wskaźnik motoryzacji w sąsiednich gminach w 2015 roku (Gdańsk, Gdynia i Sopot dane za 2014 rok)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Banku Danych Lokalnych, GUS, 2015 oraz dane pozyskane ze starostw powiatowych Puck, Kartuzy i Wejherowo. Brak wiarygodnych danych dla gminy Kosakowo.

W przypadku części mieszkańców tych gmin Gdynia stanowi miejsce pracy lub edukacji, co przyczynia się do wzrostu natężenia ruchu drogowego. Liczba samochodów osobowych w sąsiednich gminach wiejskich (bez Kosakowa) i Rumi stanowi 44% wszystkich pojazdów zarejestrowanych w Gdyni.

Niemal ¼ ogółu gospodarstw domowych w Gdyni posiada przynajmniej jeden samochód osobowy, podczas gdy w roku 2004 wskaźnik ten wynosił 56%. Zaznacza się silne zróżnicowanie przestrzenne w skali miasta (Rys. 22). Najwyższy odsetek gospodarstw domowych dysponujących samochodem cechuje takie dzielnice jak Mały Kack (90%), Wielki Kack i Chwarzno – Wiczlino (88%), Dąbrowa (85%) oraz Redłowo (83%). Z kolei najmniej zmotoryzowanymi dzielnicami w Gdyni były Chylonia (61%), Witomino (62%), Grabówek (63%) oraz Pogórze (64%).

Poziom zmotoryzowania dzielnic Gdynia 2015

udział gospodarstw domowych z samochodem osobowym:

- 60,00% - 70,00%
- 70,01% - 80,00%
- 80,01% i więcej



Rysunek 22. Poziom zmotoryzowania dzielnic w Gdyni w 2015 roku (jako odsetek gospodarstw domowych posiadających samochód osobowy)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia.

Wyzwania

W ciągu ostatnich lat obserwowalny jest znaczący wzrost udziału samochodu osobowego w podróżach, który odbywa się kosztem transportu zbiorowego. Samochód osobowy przeważa w podróżach do pracy, co w efekcie wpływa na natężenie ruchu samochodowego na gdyńskich drogach w okresach szczytu porannego i popołudniowego, kiedy to kumulują się podróże obligatoryjne. Zjawisko to jest wzmacnianie przez lawinowy rozwój motoryzacji indywidualnej w sąsiednich gminach, do których przeprowadzają się Gdynianie. Ograniczenie roli samochodu osobowego jest kluczowym zadaniem dla równoważenia transportu w mieście i wzrostu jakości życia.

3.4. Zarządzanie ruchem i mobilnością

Sukcesy:

- Nowe inwestycje drogowe usprawniające ruch i zwiększające dostępność portu morskiego;
- Efektywne wykorzystanie istniejącej sieci drogowej;
- Wdrożenie inteligentnego systemu zarządzania ruchem TRISTAR;
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd);
- Współpraca instytucji w zakresie brd;
- Liczne działania w zakresie brd w szkołach;

Wyzwania:

- Pogarszające się warunki ruchu;
- Konieczność budowy infrastruktury drogowej poprawiającej obsługę portu morskiego;
- Konflikty pomiędzy użytkownikami ruchu;
- Wysokie koszty zdarzeń drogowych oraz przestoju ruchu w związku z ich występowaniem;

Zarządzanie mobilnością jest koncepcją obejmującą promowanie zrównoważonego transportu oraz zarządzanie zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodów poprzez zmianę postaw i zachowań podróżnych¹⁰. Podstawę zarządzania mobilnością tworzą tzw. „miękkie” (bezinwestycyjne) działania, takie jak:

- informacja i komunikacja, w tym:
 - usługi obejmujące dostarczanie informacji i wskazówek dotyczących podróży, dostarczane z wykorzystaniem różnych technologii przed podróżą oraz w jej trakcie. Przykładem działań zrealizowanych już w Gdyni są np. tzw. „trip planery”, (zawierające interaktywną mapę Trójmiasta wraz z zaznaczonymi schematami linii komunikacyjnych), planer podróży transportem publicznym bazujący na rzeczywistych czasach odjazdu pojazdów z przystanku, informacje o zakłóceniach w pracy transportu zbiorowego, informacje o zmianach rozkładów jazdy, oraz zmianach wynikających z ewentualnej przebudowy sieci dróg lub urządzeń transportu zbiorowego, informacje o kosztach połączeń, tablice informacji pasażerskich na przystankach komunikacji miejskiej, tablice zmiennej treści, tablice informacji parkingowych, aplikacje i strony internetowe np. „Jak dojadę?”;
 - kampanie promocyjno-edukacyjne, zachęcające do korzystania z alternatywnych sposobów podróżowania: pieszo, rowerem oraz/lub korzystania z transportu publicznego (często połączone z promowaniem zdrowego stylu życia). Od 2012 r. Gdynia aktywnie uczestniczy w realizacji wielu inicjatyw mających na celu zwiększenie świadomości mieszkańców w zakresie

¹⁰ www.epomm.eu, dostęp (26.08.2015)

zrównoważonego transportu oraz promowanie alternatywnych w stosunku do samochodu osobowego sposobów poruszania się po mieście. Wśród akcji edukacyjno-promocyjnych prowadzonych przez Miasto należy wymienić Europejski Dzień Bez Samochodu, Rowerowy Maj, European Cycling Challenge, Pieszy Autobus, Odprowadzam Sam, Do pracy jadę rowerem i Parkingowa (r)ewolucja.

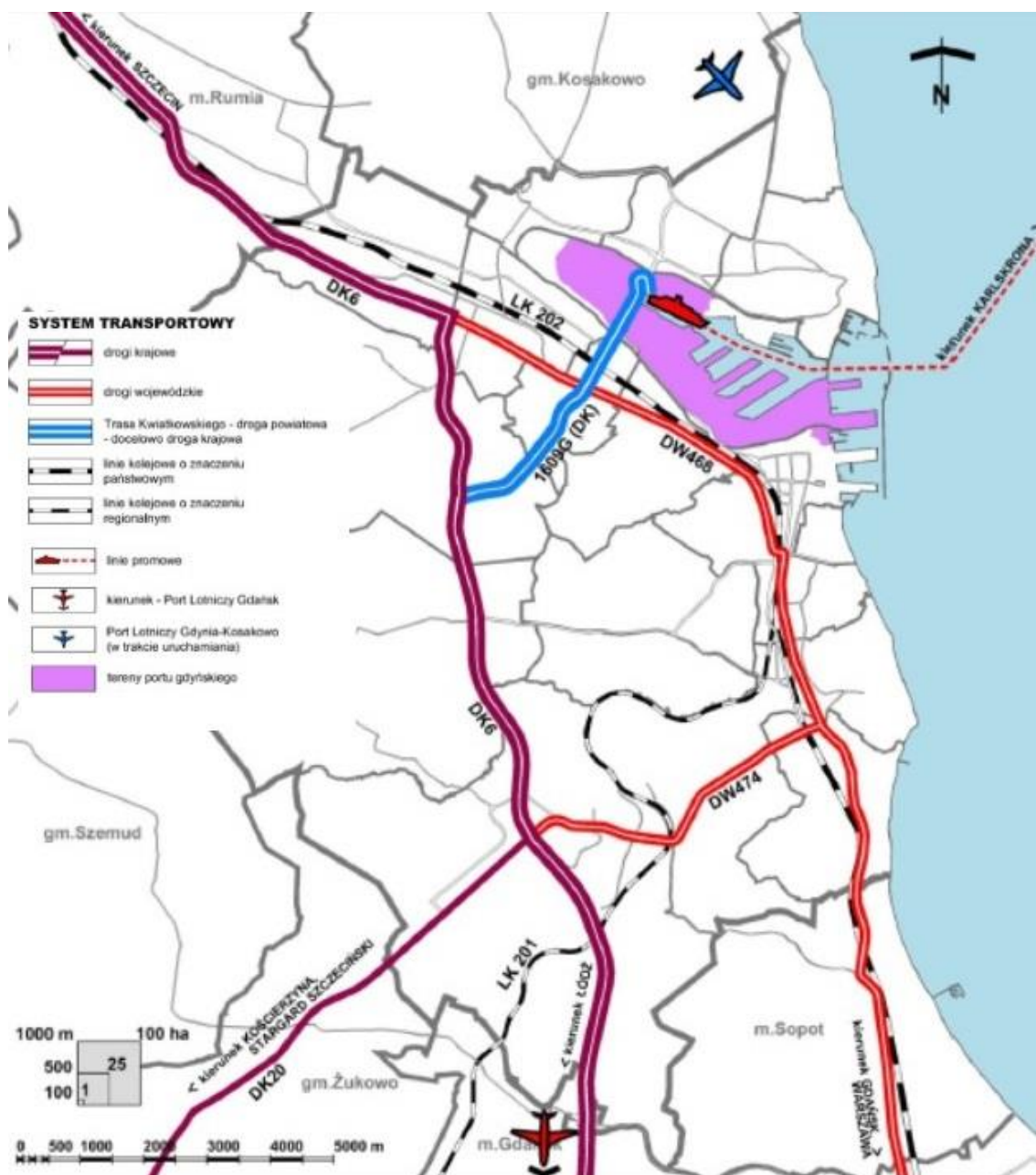
- organizacja usług, między innymi system personalizowanej pomocy w podróży (PTA - Personalised Travel Assistance), umożliwiający podróżującym sprawdzenie, w jaki sposób mogą ograniczyć korzystanie z samochodu, w odniesieniu do konkretnego schematu poruszania się, usługi w zakresie carpoolingu, świadczone w danym regionie lub obszarze, mające na celu łączenie osób podróżujących w tym samym kierunku, tak aby podróż odbyła się jednym samochodem, udostępnionym przez jedną ze stron, usługi w zakresie carsharingu w danym obszarze (oraz elastyczny system wynajmu rowerów).
- edukacja w zakresie mobilności - mobilność i sposób zarządzania mobilnością w celu ograniczenia korzystania z samochodu stają się elementami programów nauczania w szkołach i innych instytucjach.
- tworzenie planów mobilności dla instytucji firm, szkół itd.

Priorytetem dla Miasta w zakresie zarządzania mobilnością na najbliższe lata jest intensyfikacja działań związanych z realizacją kampanii edukacyjno-promocyjnych dedykowanych do poszczególnych grup mieszkańców oraz włączenie interesariuszy w opracowanie planów mobilności dla konkretnych instytucji (firm, placówek edukacyjnych).

Podstawowy układ transportowy Gdyni prezentuje Rys. 23. Nie obejmuje on kluczowego elementu dla rozwoju portu morskiego i miasta, mianowicie Drogi Czerwonej, stanowiącej logiczne uzupełnienie ciągu między ul. J. Wiśniewskiego a Obwodnicą Trójmiejską.

Infrastruktura drogowa

Sieć drogowa w Gdyni opiera się o trzon północ-południe, którym jest droga wojewódzka nr 468 oraz droga krajowa nr 6 (na odcinku Chylonia – granica z Gdańskiem jako droga ekspresowa S6). W układzie wschód-zachód jest droga krajowa nr 20, której przedłużeniem do centrum miasta jest droga wojewódzka nr 474.



Rysunek 23. Podstawowy układ transportowy Gdyni

Źródło: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni, Gdynia 2015, s. 33

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 (DK6, DW468) 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 (DK20, DW474): Wielkopolskiej G 2/2, G 1/4 i Chwaszczyńskiej G 2/2, G 1/2; trasa obciążona jest ruchem międz dzielnicowym i wylotowym w kierunku Obwodnicy i Chwaszczyna;
- 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. Płk. Dąbka), Sopocka, Wiczlińska, Chwarznieńska, Stryjska, Małokacka, Kielecka, Legionów, Powstania Styczniowego, Świętojańska, Wendy, Polska, Kartuska, Chyłońska, Hutnicza, Pucka, Unruga, Bosmańska, Śmidowicza, Dąbka, Dworcowa, Plac Kaszubski.

Główna arteria przelotowa w Gdyni znajduje się w ciągu ulic Zwycięstwa oraz Morskiej. Po zachodniej stronie przez miasto przebiega droga ekspresowa S6 - Obwodnica Trójmiasta. Jest ona częścią drogi krajowej DK6, będącej fragmentem trasy międzynarodowej E28 Berlin-Szczecin-Gdańsk-Elbląg-Kaliningrad-Wilno-Mińsk. Poprzez obwodnicę Gdynia posiada połączenie z drogą krajową nr 7 (trasa E77 Gdańsk-Warszawa-Kraków-Budapeszt) oraz autostradą A1 (trasa międzynarodowa E75 biegnąca z Norwegii przez Finlandię, Polskę, Czechy, Słowację, Węgry, Serbię, Macedonię do Grecji). Przez Gdynię przechodzi również droga krajowa nr 20 Stargard Szczeciński – Gdynia.

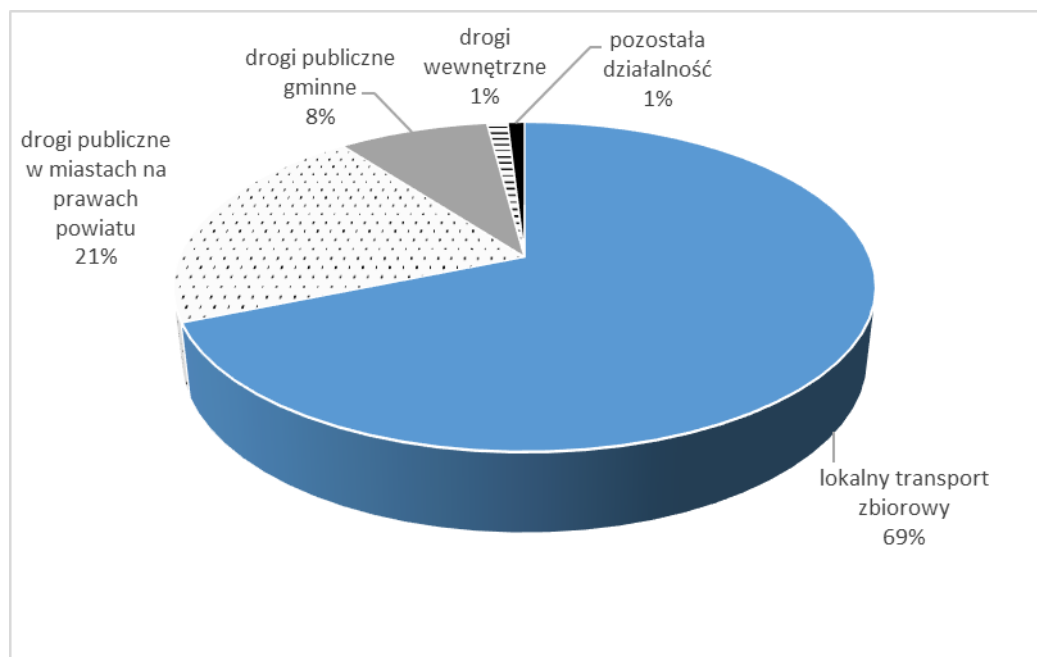
Ogółem sieć uliczna Gdyni ma długość 399,52 km, w tym drogi krajowe – 5,8 km, drogi wojewódzkie – 17,9 km, drogi powiatowe – 112,5 km, drogi gminne – 260,3 km.¹¹

Największe natężenie ruchu koncentruje się na podstawowym szkielecie komunikacyjnym Gdyni (Rys. 24). Najbardziej obciążonym ruchem skrzyżowaniami są Al. Zwycięstwa/Wielkopolska (59,9 tys. pojazdów/dobę), wlot Obwodnicy w ul. Morską (59,8 tys. pojazdów/dobę), ul. Morska/Trasa Kwiatkowskiego (57,5 tys. pojazdów/dobę).

¹¹ *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni*, Gdynia 26.08.2015 oraz dane ZDIz

87% dróg to drogi o nawierzchni utwardzonej. Roczne wydatki na utrzymanie i rozbudowę infrastruktury drogowej wyniosły blisko 70 mln ZŁP.

Dominującą kategorią wydatków w dziale transport i łączność gdyńskiego budżetu jest lokalny transport zbiorowy (Rys. 25).



Rysunek 25. Struktura wydatków budżetowych w Gdyni w dziale transport w 2015 roku

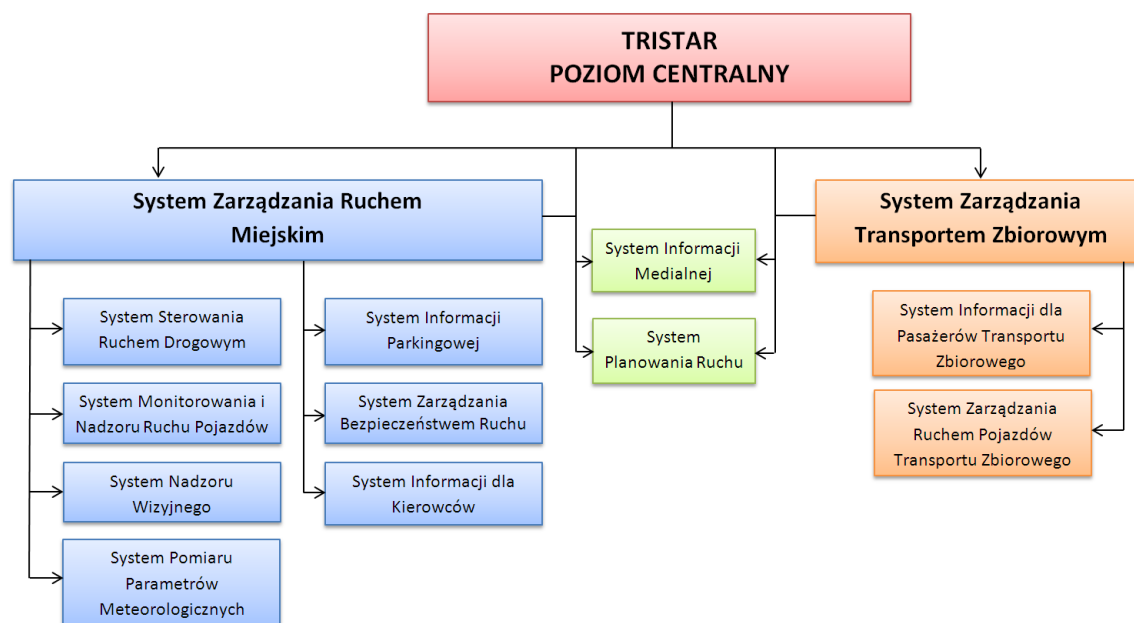
Źródło: opracowanie na podstawie sprawozdania z wykonania budżetu Gdyni za 2015 r.

W ostatnich latach zostały zrealizowane ważne inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej, które poprawiły warunki ruchu drogowego w Gdyni, m.in.:

- Trasa Kwiatkowskiego (III etap) - droga łącząca port z Obwodnicą Trójmiasta oraz z autostradą A1;
- rozbudowa ul. Janka Wiśniewskiego, łączącej port z centrum miasta i Trasą Kwiatkowskiego, co pozwoliło na wyprowadzenie ruchu ciężkiego poza centrum miasta,
- przebudowa węzła Wzgórze Św. Maksymiliana – najważniejszego gdyńskiego węzła transportowego, obejmująca m.in. budowę tunelu pod Drogą Gdyńską oraz przebudowę przystanku SKM;
- kładka pieszo-rowerowa nad Drogą Gdyńską i torami kolejowymi, łącząca obie strony Redłowa na wysokości Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego;
- rekonstrukcja ul. Bosmańskiej, dzięki której poprawiły się warunki ruchu drogowego w dzielnicach Oksywie i Obłuże, obejmująca: renowację nawierzchni i oświetlenia, budowę ronda i drogi rowerowej;
- przebudowa ul. Chwarznieńskiej, pozwalająca na poprawę dostępu do dynamicznie rozwijających się zachodnich dzielnic Gdyni – Chwarzna i Wiczlina, przede wszystkim poprzez poszerzenie jezdni i dostosowanie jej do występujących natężeń ruchu;
- realizacja projektu „Rozwój Komunikacji Rowerowej w Aglomeracji Trójmiejskiej”.

Zarządzanie ruchem

Celem usprawnienia zarządzania ruchem w Trójmieście, uruchomiony został system Tristar, wdrażany stopniowo od 2012 r. Korzystając z nowoczesnych technologii w dziedzinie transportu, w ramach systemu sterowania sygnalizacje świetlne w sposób inteligentny dostosowują się do zmiennych warunków ruchu, dzięki czemu istniejąca infrastruktura drogowa jest wykorzystywana w sposób bardziej efektywny. System ten zapewnia podróżnym dostęp do pełnych informacji w zakresie warunków ruchu poprzez: tablice i znaki o zmiennej treści ostrzegające o warunkach pogodowych, utrudnieniach w ruchu oraz dopuszczalnych prędkościach, znaki informacji parkingowej wyświetlające ilość dostępnych miejsc na kluczowych dla miasta parkingach, tablice informacji przystankowej podające na elektronicznych wyświetlaczach godzinę rzeczywistego czasu odjazdu pojazdów komunikacji zbiorowej. Informacje te są także przekazywane do użytkowników za pośrednictwem portalu internetowego oraz infokiosków zainstalowanych w miejscach o dużym znaczeniu dla ruchu pieszych.



Rysunek 26. Elementy systemu TRISTAR

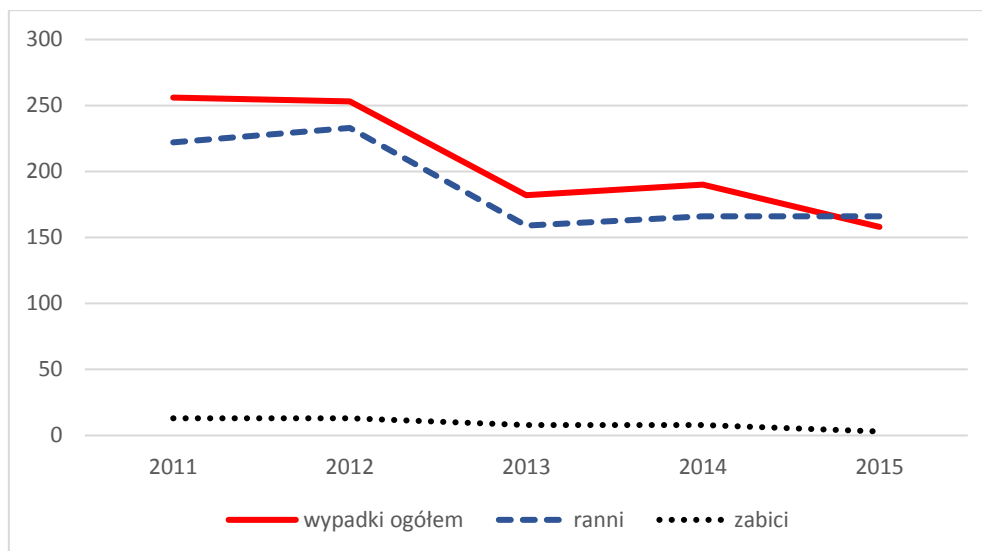
Źródło:

Docelowo do systemu ma być włączonych prawie 80 skrzyżowań na terenie Gdyni. Wstępne badania efektywności systemu wykonane dla 16 skrzyżowań włączonych do systemu pokazały, że TRISTAR wpływa na skrócenie czasu przejazdu o 13-34% i zwiększenie średniej prędkości przejazdu o 13-45%, w zależności od badanego odcinka.

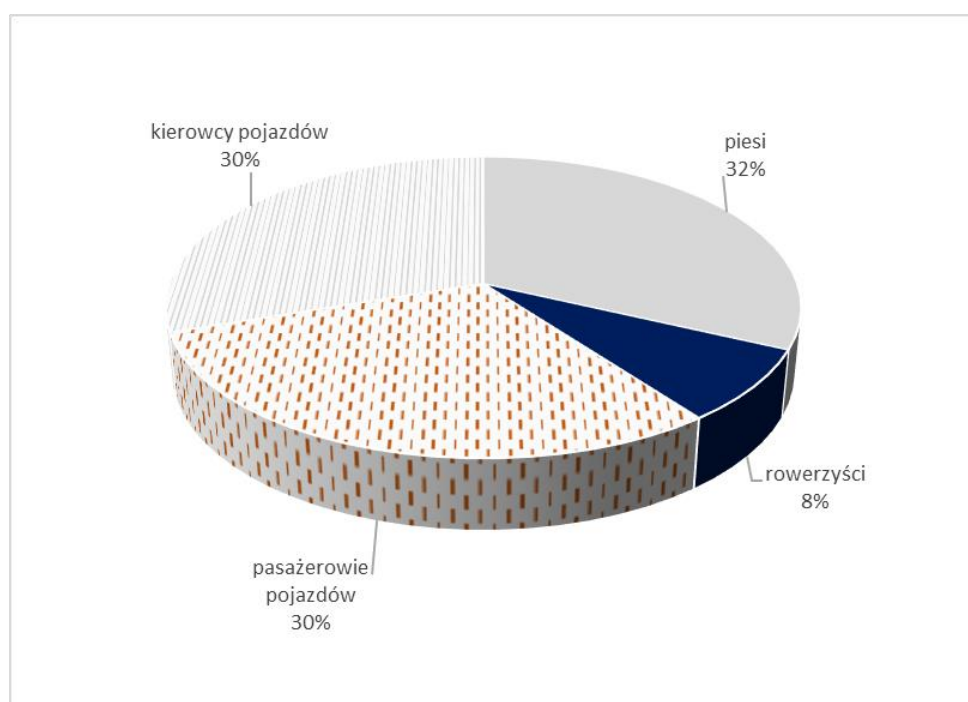
Docelowo TRISTAR ma przyczynić się do skrócenia globalnego czasu przejazdów wszystkich pojazdów w obszarze objętym systemem przynajmniej o 5,5% oraz do skrócenia globalnego czasu podróży pasażerów środkami transportu zbiorowego w obszarze objętym systemem o nie mniej niż 6,5%.

3.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

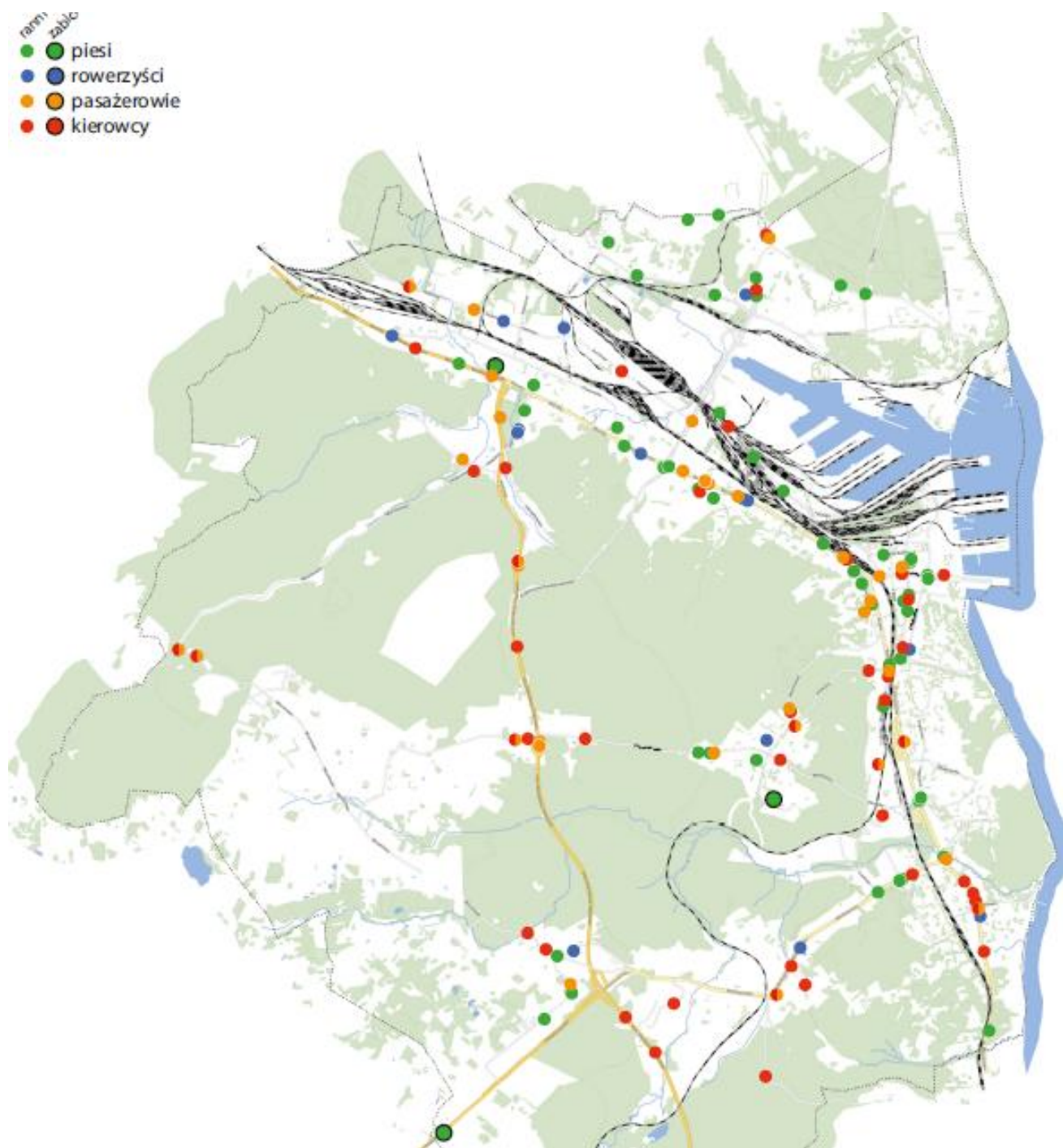
Z roku na rok obserwuje się spadek liczby wypadków drogowych, występuje również tendencja spadkowa w liczbie poszkodowanych w wypadkach (Rys. 27).



Rysunek 27. Liczba wypadków i ofiar wypadków drogowych w Gdyni w latach 2011-2015
Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS oraz dane Komendy Miejskiej Policji w Gdyni.



Rysunek 28. Struktura rannych w wypadkach na terenie Gdyni w 2015 roku
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Komendy Miejskiej Policji w Gdyni.

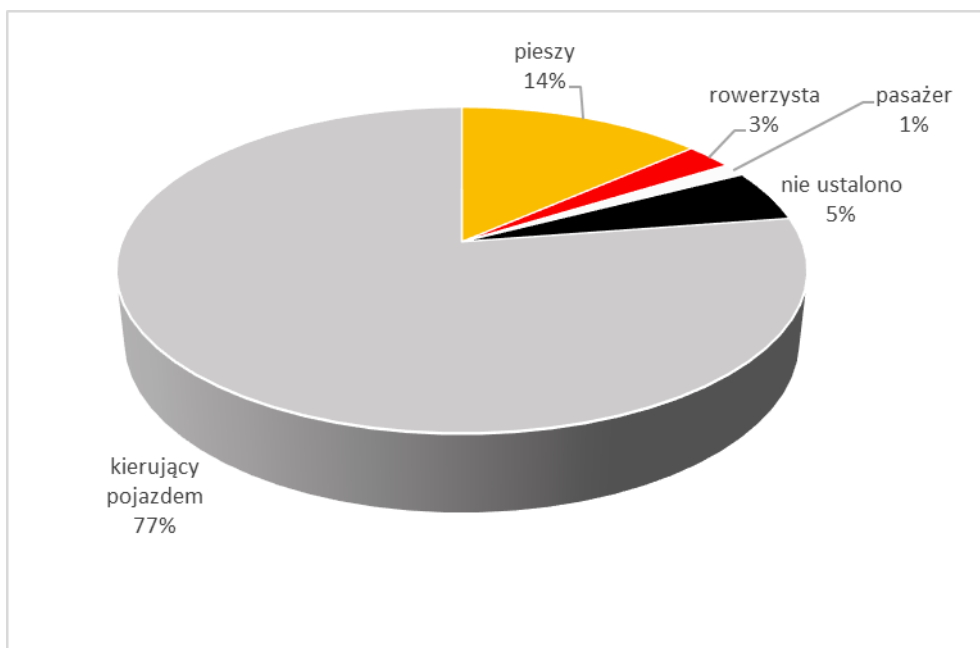


Rysunek 29. Wypadki na terenie Gdyni w 2015 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KM Policji w Gdyni.

W 2015 roku na terenie Gdyni odnotowano 158 wypadków, w których zginęły 3 osoby (wyłącznie piesi) a rannych zostało 166 osób. Strukturę rannych w wypadkach drogowych na terenie Gdyni w 2015 roku przedstawia Rys. 28. 1/3-cią ogółu rannych stanowili piesi. Mimo, że ruch rowerowy w Gdyni stanowi zaledwie ok. 2% wszystkich przemieszczeń, to rowerzyści stanowili aż 8% wszystkich poszkodowanych w wypadkach. Do najczęstszych przyczyn należały nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, niedostosowanie prędkości do warunków ruchu i nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu.

W znakomitej większości przypadków sprawcami wypadków byli kierujący pojazdami (77%, por. Rys. 30).



Rysunek 30. Sprawcy wypadków drogowych w Gdyni w 2015 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KM Policji w Gdyni, sierpień-wrzesień 2016

Przestrzenny rozkład wypadków wskazuje na główny układ komunikacyjny (al. Zwycięstwa w Orłowie, Śródmieście) jako miejsca w których najczęściej dochodziło do wypadków w 2015 roku (Rys. 29).

W 2011 r. zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdyni powołana została miejska Komisja Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, złożona z przedstawicieli: Policji, Straży Miejskiej, Zarządu Komunikacji Miejskiej oraz Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni, do której zadań należy m.in. opiniowanie projektów organizacji ruchu, analiza stanu bezpieczeństwa na drogach oraz proponowanie rozwiązań w celu jego zwiększenia.

W 2013 r. zainicjowano akcję „Bezpieczny dostęp do szkół”, w ramach której zespół złożony z przedstawicieli Zarządu Dróg i Zieleni, Straży Miejskiej oraz Wydziału Edukacji przeprowadził ocenę stanu brd przy szkołach podstawowych.

Działania w zakresie edukacji od wielu lat prowadzi również gdyńska Policja – działania te obejmują m.in. nadzór nad brd oraz spotkania w szkołach w okresie wrzesień-listopad, kampanię „Policyjna foczka” dla pierwszoklasistów, egzaminy na kartę rowerową, kontrole autokarów przewożących wycieczki szkolne, kampanię „Bezpieczny wypoczynek”.

3.6. Oddziaływanie na środowisko i zdrowie

Hałas

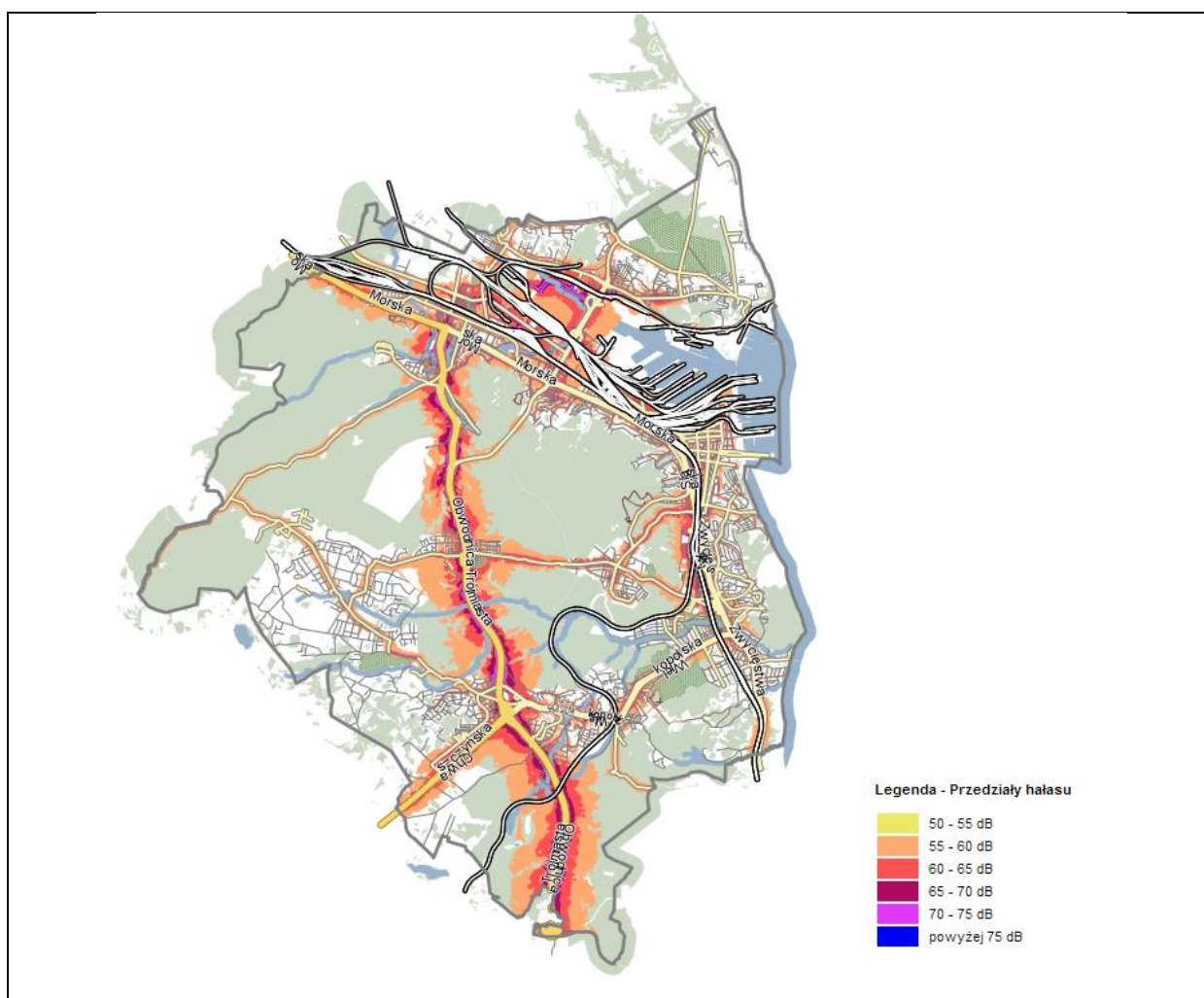
Hałas komunikacyjny jest jednym z najbardziej uciążliwych źródeł hałasu. Wszyscy gdynianie mieszkający w pobliżu głównych dróg są narażeni na wysoki poziom hałasu, o natężeniach sięgających nawet 80 dB.

W mieście systematycznie prowadzony jest monitoring hałasu (zgodnie z prawem ochrony środowiska taki obowiązek mają wszystkie polskie miasta o liczbie mieszkańców przekraczającej 100 000). W 2008 roku opracowana została mapa akustyczna dla Gdyni oraz „Program ochrony środowiska przed hałasem dla Miasta Gdyni”.

Zgodnie z programem i mapą akustyczną, główne ciągi drogowe, będące jednocześnie dominującymi źródłami hałasu komunikacyjnego w Gdyni stanowią :

- Obwodnica Trójmiasta;
- Drogi krajowe przebiegające przez Gdynię – DK6, DK20;
- Drogi wojewódzkie nr 468 i 474;
- Drogi powiatowe – ulice: Świętojańska, Władysława IV, Legionów, 10 Lutego, Jana z Kolna, Janka Wiśniewskiego, Kielecka, Witomińska, Stryjska – Małokacka, Eugeniusza Kwiatkowskiego, Chyłońska, Hutnicza, Pucka, Adm. Unruga, Płk. Dąbka oraz Droga Gdyńska;
- Główna arteria komunikacyjna Trójmiasta, na obszarze Gdyni biegnąca ulicami: al. Zwycięstwa – Śląska – Morska.

Duże natężenia hałasu generowane są również przez transport kolejowy (Rys. 31).



Rysunek 31. Mapa akustyczna Gdyni – hałas drogowy (dzień-wieczór-noc)

Źródło: <https://server.miasto.gdynia.pl/geodezja/VisMap/apps/porta/public>, [dostęp: 02.09.16].

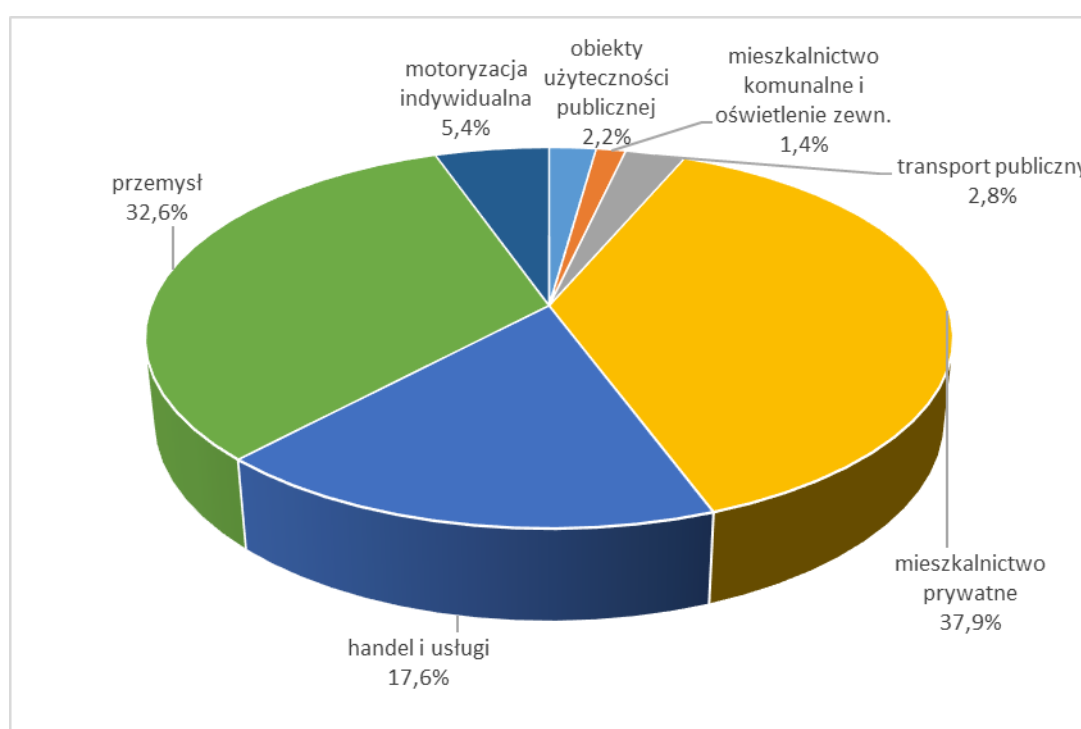
W Śródmieściu Gdyni dopuszczalne natężenie hałasu przekraczane jest m.in. wzdłuż ul. Władysława IV czy 10 Lutego (poziom natężenia hałasu wynosi 75-78 dB, w porze nocnej 60-69 dB - przekracza nocny limit nawet o 10 dB). Na ulicy Świętojańskiej po zwężeniu jezdni poziom hałasu spadł o 1,5 dB i w ciągu dnia kształtuje się na poziomie 73-79 dB, w nocy 67-72 dB. Dopuszczalny poziom hałasu przekraczany jest również na ul. Śląskiej i Morskiej (o 2-5 dB w 2008 r.)

Dzielnice mieszkaniowe najbardziej narażone na wysoki poziom hałasu to te zlokalizowane w pobliżu obwodnicy trójmiejskiej. W wielu miejscach ustawiono ekrany przeciwhałasowe, a nawierzchnię nowych dróg pokrywa się asfaltem o obniżonym poziomie generowanego hałasu.

Zanieczyszczenie powietrza

Na obszarze Trójmiasta stale prowadzony jest monitoring jakości powietrza. Pomiary jakości powietrza przeprowadzają trzy instytucje: WIOS, WSSE oraz ARMAAG. W Gdyni są trzy stacje pomiarowe.

W oparciu o uchwalony Plan Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gdyni można wskazać najważniejszych emitentów zanieczyszczeń na terenie miasta biorąc pod uwagę emisję CO₂ (Rys. 32). Są nimi przede wszystkim mieszkalnictwo, przemysł oraz handel i usługi.



Rysunek 32. Struktura emisji CO₂ wg sektorów w Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Gospodarki Niskoemisyjnej dla Gdyni.

Poniżej przedstawiono charakterystykę poszczególnych zanieczyszczeń (wartości dla poszczególnych punktów pomiarowych prezentuje Tabela 6):

- SO_x - głównym źródłem SO₂ w powietrzu jest produkcja energii. Występują fluktuacje sezonowe. Dopuszczalne średnie roczne stężenie SO₂ w Polsce wynosi 20 µg/m³. Średnioroczne stężenia w Gdyni osiągają 14-18% maksymalnej wartości normy.
- NO_x - głównym źródłem zanieczyszczenia NO₂ jest transport i procesy produkcji energii. Główne drogi są najbardziej podatne na to zanieczyszczenie. Dopuszczalne średnie roczne stężenie NO₂ w Polsce wynosi 40 µg/m³. Średnioroczne stężenia w Gdyni sięgają 32-46% maksymalnej wartości normy.
- PM₁₀ - głównym źródłem zanieczyszczenia PM₁₀ jest przemysł i procesy produkcji energii. Dopuszczalne średnie roczne stężenie PM₁₀ w Polsce wynosi 40 µg/m³. W 2016 r. stężenia średnioroczne osiągały 39-64% dopuszczalnego limitu (najwyższe

w Śródmieściu). Normy średniodobowe w 2011 r. przekraczane były we wszystkich punktach pomiarowych (43 dni z przekroczeniami);

- CO – powstaje głównie wskutek niepełnego spalania węgla. 8-godzinny limit dla tlenku węgla w wysokości 10000 µg/m³;
- O₃ - 8-godzinny limit dla ozonu wynoszący 120 µg/m³ jest przekraczany.

Tabela 6. Średnie roczne wartości emisji zanieczyszczeń w 2016r.

Wyszczególnienie	SO ₂ [µg/m ³]	NO ₂ [µg/m ³]	Pył zawieszony - PM ₁₀ [µg/m ³]	ozon - O ₃
AM4 Gdynia Pogórze	2,8	12,8	17,7	138
AM9 Gdynia Dąbrowa	3,4	14,3	15,6	145
AM10 Gdynia Śródmieście	-	18,5	24,6	-
Poziom dopuszczalny	20	40	40	120

Źródło: Raport z analizy stanu przygotowania miasta Gdynia do wdrożenia normy ISO37120, Gdynia 2016 oraz dane ARMAAG

Wyzwania

Podobnie jak w innych polskich miastach, ruch samochodowy w Gdyni nieustannie rośnie. Wzrasta również zapotrzebowanie na podróże oraz ruchliwość mieszkańców, którzy coraz częściej wybierają samochód dla celów realizacji podróży. Tendencje te wpływają na warunki ruchu w mieście, takie jak jego płynność, straty czasu w wyniku obniżenia prędkości przejazdu, zmniejszenie komfortu podróży, szczególnie pasażerów transportu zbiorowego. Ponadto nie bez wpływu pozostają kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz jego oddziaływania na środowisko. Choć sektor transportu nie jest głównym emitentem zanieczyszczeń, to niektóre grupy mieszkańców są szczególnie narażone na działanie spalin, w szczególności osoby starsze i dzieci.

Konieczne są zatem strategiczne działania w celu oddziaływania popytu na podróże i trwałych zmian w podziale zadań przewozowych.

3.7. Zarządzanie przestrzenią parkingową

Sukcesy:

- wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania w Śródmieściu Gdyni;
- ograniczenie parkowania na Skwerze Kościuszki i ul. Świętojańskiej;
- nowe parkingi rowerowe;
- rozwój przestrzenny Strefy Płatnego Parkowania;
- nowe parkingi podziemne w centrum Gdyni.

Wyzwania:

- utworzenie alternatywy dla parkowania w ścisłym Śródmieściu Gdyni;
- dążenie do integracji środków transportu poprzez tworzenie parkingów typu P&R;
- zarządzanie zapotrzebowaniem na parkowanie w centrum i zmiana przyzwyczajeń w zakresie parkowania;

- egzekwowanie przepisów w zakresie poprawnego parkowania, w szczególności przeciwdziałania parkowania na chodnikach, drogach rowerowych i przy przejściach dla pieszych.

W Gdyni funkcjonuje strefa płatnego parkowania określona uchwałą Rady Miasta z czerwca 2012 r., ograniczona od północy ul. Jana z Kolna i ul. Wendy, od południa ul. Piłsudskiego, a od zachodu torami kolejowymi pomiędzy stacjami Wzgórze Św. Maksymiliana i Dworzec Główny PKP.

Stopniowo prowadzone są również działania mające na celu ograniczenie parkowania w ścisłym śródmieściu. W ramach rewitalizacji ul. Świętojańskiej zakończonej w 2003 r. celem poprawy warunków ruchu pieszego znacząco zredukowano dostępną przestrzeń parkingową - wzdłuż ulicy zainstalowane zostały pacholki wyznaczające pas ruchu, na którym obowiązuje zakaz parkowania. Latem 2013 r. wprowadzone zostały ograniczenia parkowania na al. Jana Pawła II – wprowadzony został zakaz parkowania przy lewej krawędzi jezdni.

W listopadzie 2014 r. na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni przeprowadzona została inwentaryzacja miejsc postojowych w centrum miasta, obejmującym blisko 180 ha. Miejsca postojowe zidentyfikowane były z uwzględnieniem sposobu oznakowania, dostępności oraz rodzaju parkowania.



Rysunek 33. Podział Gdyni na rejony dla celów inwentaryzacji miejsc postojowych w centrum miasta

Źródło [opracowanie NERET, listopad 2014]

Na obszarze opracowania łącznie zinwentaryzowano 7065 miejsc postojowych (Rys. 33), w tym:

- 2135 w rejonie A;
- 1354 w rejonie B;
- 1674 w rejonie C;
- 803 w rejonie D;
- 1099 w rejonie E.

Powyższe wartości obejmują zarówno liczbę miejsc postojowych wyznaczonych za pomocą oznakowania poziomego i/lub pionowego, ale również liczbę miejsc niewyznaczonych, gdzie możliwe jest parkowanie zgodne z przepisami.

Pomimo znacznej liczby miejsc parkingowych oferta parkingowa w Śródmieściu jest w opinii mieszkańców i przyjezdnych niewystarczająca. Pojazdy zastawiają chodniki, place, skwery w centrum miasta, często niezgodnie z przepisami. Na sytuację parkingową w centrum Gdyni dodatkowo negatywnie oddziałują rosnące wskaźniki motoryzacji i ruchliwości mieszkańców Gdyni i gmin sąsiednich.

Wyzwania

W celu poprawy sytuacji parkingowej w śródmieściu konieczne jest podjęcie działań ukierunkowanych na ograniczanie potrzeb parkowania na tym obszarze. Osiągnięcie znaczących rezultatów jest możliwe poprzez takie działania jak np. budowa węzłów integracyjnych czy wielopoziomowych parkingów na obrzeżach śródmieścia, przy jednoczesnym oddziaływaniu na kierowcach parkujących w centrum, poprzez zmiany w organizacji ruchu, ograniczenia parkowania, regulację wysokości opłat, czasu parkowania, itp. Równie istotne jak działania organizacyjne i inwestycyjne jest skuteczne i konsekwentne egzekwowanie przepisów w zakresie parkowania w całym mieście, ze szczególnym uwzględnieniem centrum Gdyni.

3.8. Ruch pieszy

Sukcesy:

- Ograniczenie parkowania na Skwerze;
- Przyjęte standardy dostępności;
- Przestrzeń publiczna przy Infoboxie i Gdyńskiej Szkole Filmowej;
- Mapa dostępności i audyt dla osób o ograniczonej mobilności;
- Poprawa brd przy szkołach;
- Dalszy wzrost atrakcyjności nadmorskiej przestrzeni dla pieszych.

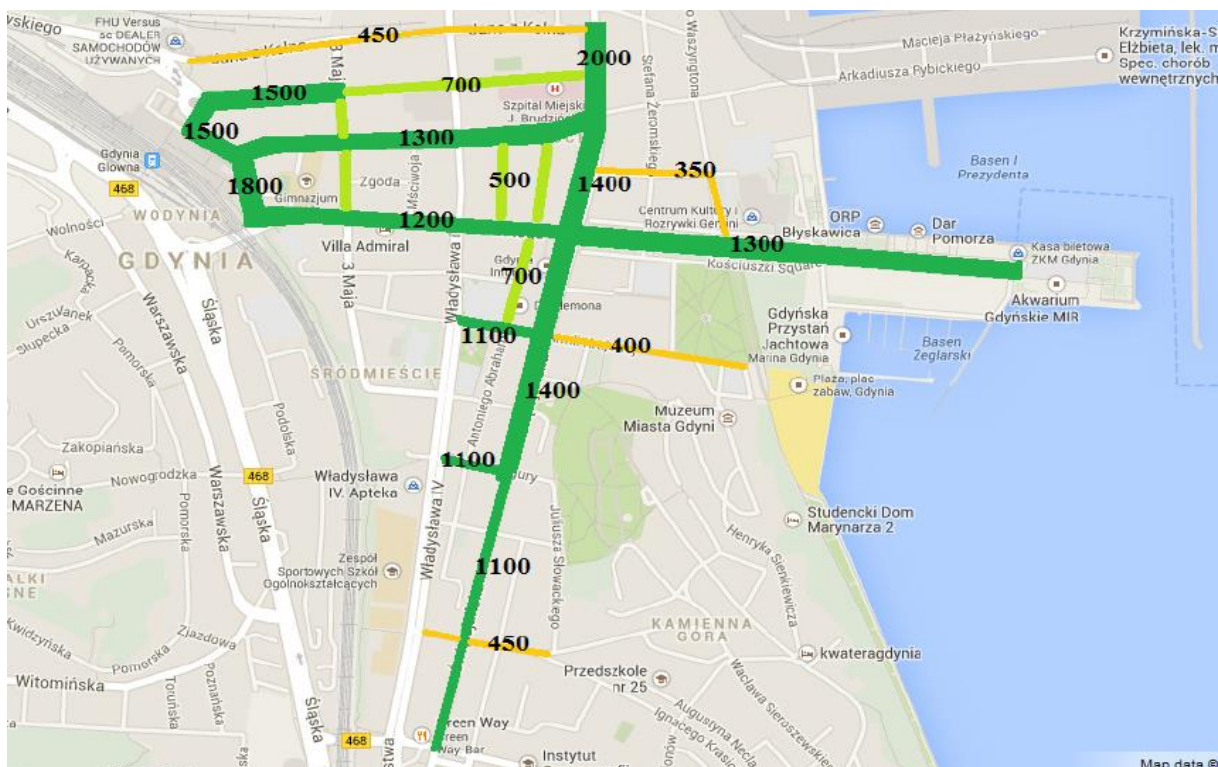
Wyzwania:

- Kompleksowe badania ruchu pieszego;
- Konkurencja o przestrzeń w ścisłym centrum Gdyni między pieszymi, rowerzystami a zmotoryzowanymi;
- Uspokojenie ruchu w centralnej części Gdyni;
- Dalszy wzrost powierzchni dla pieszych o wysokiej jakości;
- Rozwój bezpiecznej infrastruktury dla pieszych w dzielnicach zachodnich;
- Zwiększenie liczby przejść dla pieszych w Śródmieściu.

Największy ruch pieszy w mieście obserwuje się w centralnej, nadmorskiej dzielnicy Gdyni - Śródmieściu. Do głównych generatorów ruchu pieszego w Śródmieściu należą Dworzec Kolejowy Gdynia Główna, Szpital Miejski im. Józefa Brudzińskiego, Miejskie Hale

Targowe, Wydział Nawigacyjny Akademii Morskiej, Centrum Handlowe Batory, Centrum Kwiatkowskiego, Centrum Gemini, Rzymskokatolicki Kościół M. B. Nieustającej Pomocy i Św. Piotra Rybaka, Rzymskokatolicki Kościół Najświętszego Serca Pana Jezusa, Żłobek Niezapominajka, Przedszkola Samorządowe nr 7, 16, 51, Samorządowa Szkoła Podstawowa nr 21, Gimnazjum nr 1, IX Liceum Ogólnokształcące, X Liceum Ogólnokształcące, Zespół Sportowych Szkół Ogólnokształcących oraz przestrzenie publiczne: Skwer Kościuszki, Molo Południowe, Marina Jachtowa i Park Rady Europy.

Zgodnie z badaniami wykonanymi w październiku 2013 r. (Rys. 34) do głównych ciągów pieszych w Śródmieściu należą: Plac Kaszubski (2000 pieszych/godz.), odcinek ulicy Dworcowej od skrzyżowania z ul. Starowiejską do ul. 10 Lutego (1800 pieszych/godz.), odcinek ulicy Dworcowej od skrzyżowania z ulicą Starowiejską do Pl. Konstytucji (1500 pieszych/godz.), odcinek ulicy Wójta Radtkego od skrzyżowania z ulicą Dworcową do skrzyżowania z ulicą 3 Maja (1500 pieszych/godz.), ul. Świętojańska od Pl. Kaszubskiego do skrzyżowania z ul. Żwirki i Wigury (1400 pieszych/godz.), Skwer Kościuszki i ul. Starowiejska (1300 pieszych/godz.), ul. 10 Lutego (1200 pieszych/godz.) oraz odcinek Armii Krajowej od skrzyżowania z ul. Władysława IV do skrzyżowania z ul. Świętojańską (1100 pieszych/godz.), fragment ul. Żwirki i Wigury pomiędzy ulicami Władysława IV a Świętojańską (1100 pieszych/godz.) oraz odcinek ul. Świętojańskiej od skrzyżowania z ul. Żwirki i Wigury do skrzyżowania z Al. Marszałka Józefa Piłsudskiego (1100 pieszych/godz.).

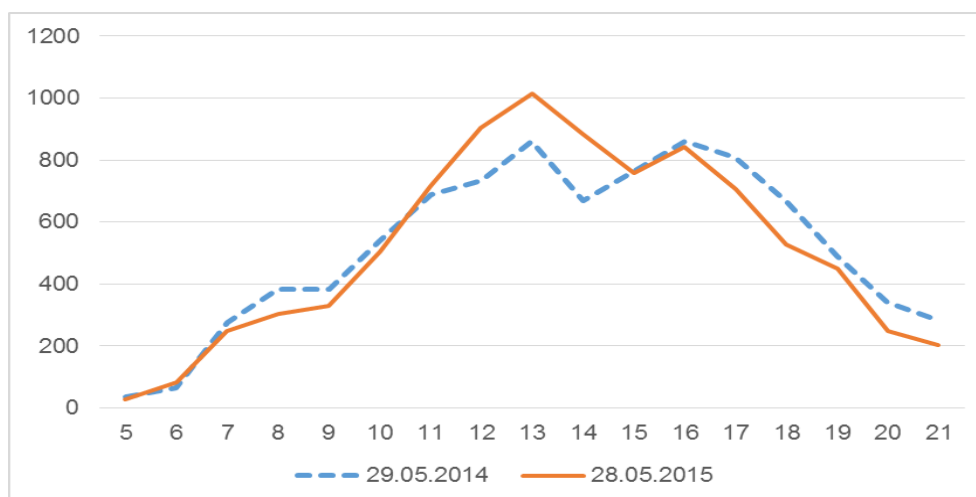


Rysunek 34. Natężenie ruchu pieszych w Śródmieściu Gdyni na godzinę w przekroju – 2013 r.

Źródło: J. Oskarbski: Koncepcja analiz zmian organizacji ruchu i przebiegi linii transportu zbiorowego. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdańsk-Gdynia 2014. [za: W. Jobski: Koncepcja wprowadzenia stref ruchu pieszego w Śródmieściu Gdyni. Projekt dyplomowy inżynierski. Katedra Inżynierii Drogowej, Politechnika Gdańska 2013].

Z uwagi na planowane inwestycje, prognozuje się, że ruch pieszy w Śródmieściu będzie rósł, w szczególności największy wzrost przewiduje się na Skwerze Kościuszki w związku z planowanym zagospodarowaniem mola Południowego i Rybackiego (wzrost o 88% w 2020 r. z powodu wzrostu przestrzeni usługowej o blisko 150% wynikającego z budowy Waterfront i zagospodarowania mola Południowego i Rybackiego), Placu Kaszubskim (wzrost o 44%), w ciągu ulic 10 Lutego (o 18%), Świętojańskiej (o 16%) i Starowiejskiej (o 12%), a na odcinku ulicy Dworcowej między ulicami 10 Lutego a Wójta Radtkego o 11%. Na fragmencie ulicy Wójta Radtkego od Pl. Konstytucji do ulicy 3 Maja prognozuje się wzrost ruchu pieszego o 10%. Wzrośnie również natężenie ruchu pieszego na ulicach mających strategiczne znaczenie dla dojścia do planowanych inwestycji i są to: ul. Portowa, Jerzego Waszyngtona oraz ulica Antoniego Hryniewieckiego¹².

W latach 2014-2016 prowadzono badania natężenia i struktury ruchu na wybranych ulicach w centrum Gdyni. Dla ulicy Świętojańskiej największy udział w strukturze podróży posiada samochód osobowy, na który przypada niemal połowa zarejestrowanych podróży, choć ruch pieszy także stanowi istotny komponent przemieszczeń – jego udział kształtuje się między 24% (w dzień powszedni, na wysokości ul. Traugutta) a 37% (w niedzielę, na wysokości Infoboxu) wszystkich zarejestrowanych podróży¹³. Największe natężenie ruchu pieszego w skali doby na ul. Świętojańskiej przypada na godz. 13-14 w dniu powszednim (Rys. 35).

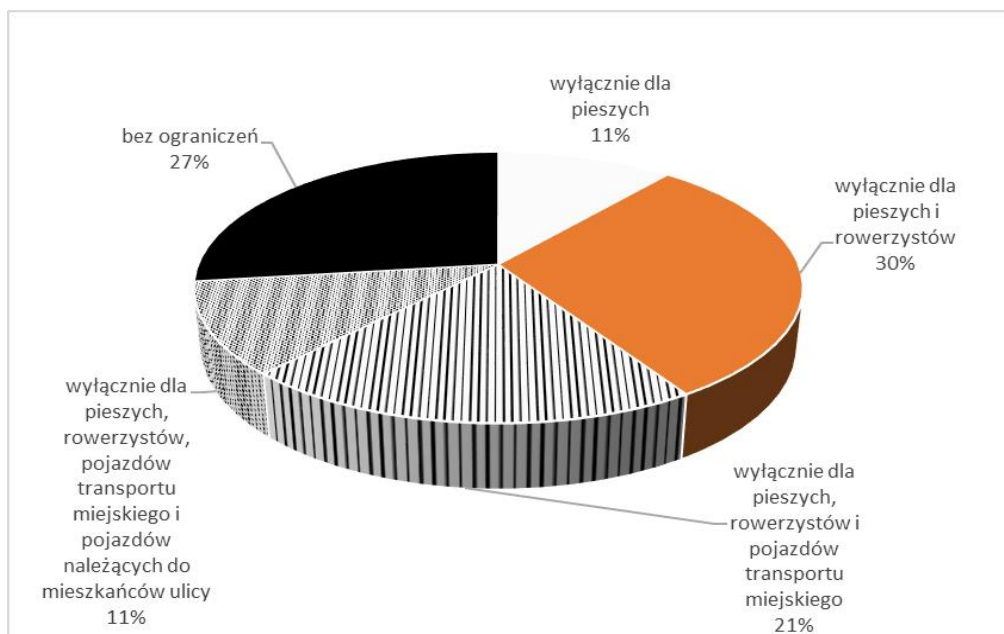


Rysunek 35. Natężenie ruchu pieszego na ul. Świętojańskiej (Infobox) w skali dnia roboczego w maju 2014 i 2015.

Źródło: M. Wołek: Badania natężenia i struktury ruchu na ul. Świętojańskiej w Gdyni w 2015 roku. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2015, s. 18.

¹² Źródło: J. Oskarbski: Koncepcja analiz zmian organizacji ruchu i przebiegi linii transportu zbiorowego. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdańsk-Gdynia 2014, s. 12. [za: W. Jobski: Koncepcja wprowadzenia stref ruchu pieszego w Śródmieściu Gdyni. Projekt dyplomowy inżynierski. Katedra Inżynierii Drogowej, Politechnika Gdańska 2013], s. 30.

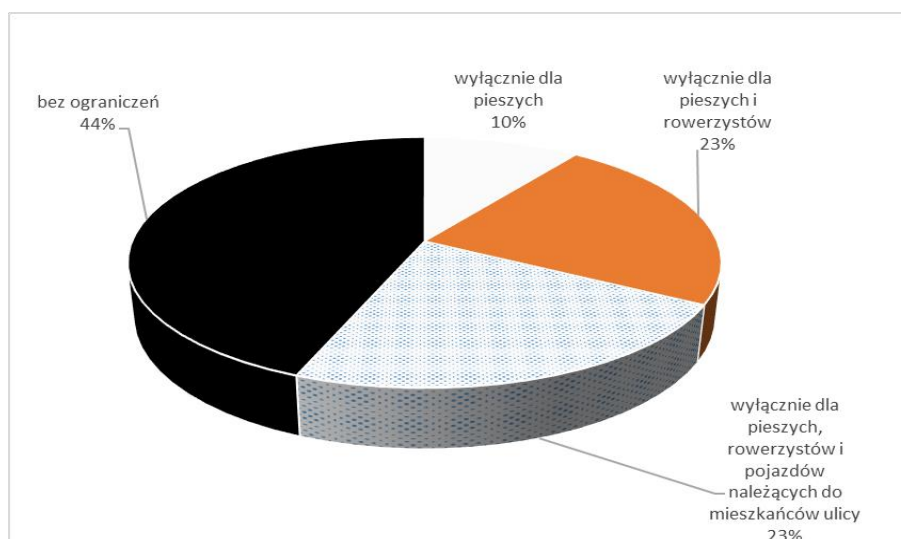
¹³ M. Wołek: Badania natężenia i struktury ruchu na ul. Świętojańskiej w Gdyni w 2015 roku. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2015, s. 24



Rysunek 36. Wyniki badań preferencji mieszkańców w zakresie organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, przeprowadzonych w 2014 r.

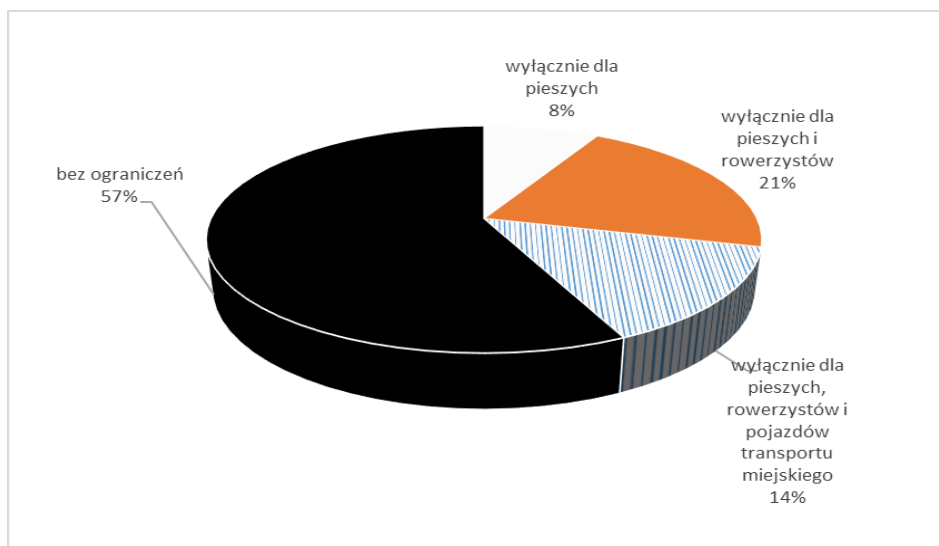
Źródło: M. Wołek, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, Organizacja ruchu na ul. Świętojańskiej w świetle badań marketingowych. Raport z badań przeprowadzonych w marcu 2014, Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2014.

W ramach projektu CIVITAS DYN@MO rozpoczęto dyskusję na temat zwiększenia dostępności i uatrakcyjnienia centrum miasta dla pieszych, poprzez utworzenie stref pieszych. Rozważanymi lokalizacjami dla projektu pilotażowego były ulice: Świętojańska, Starowiejska i al. Jana Pawła II. W ramach prowadzenia dyskusji przeprowadzone zostały badania preferencji wśród mieszkańców, na ograniczenia ruchu polegające na dopuszczeniu wyłącznie pieszych wskazało 11% respondentów. Z drugiej strony, większość respondentów (73%) dopuszczała ograniczenia dla samochodów osobowych (Rys. 36 – 38 i Tabela 7).



Rysunek 37. Wyniki badań preferencji mieszkańców w zakresie organizacji ruchu na ul. Starowiejskiej przeprowadzonych w 2014 r.

M. Wołek, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni: Organizacja ruchu na ul. Starowiejskiej w świetle badań marketingowych. Raport z badań przeprowadzonych w marcu 2014. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2014



Rysunek 38. Wyniki badań preferencji mieszkańców w zakresie organizacji ruchu na al. Jana Pawła II i Skwerze Kościuszki przeprowadzonych w 2014 r.

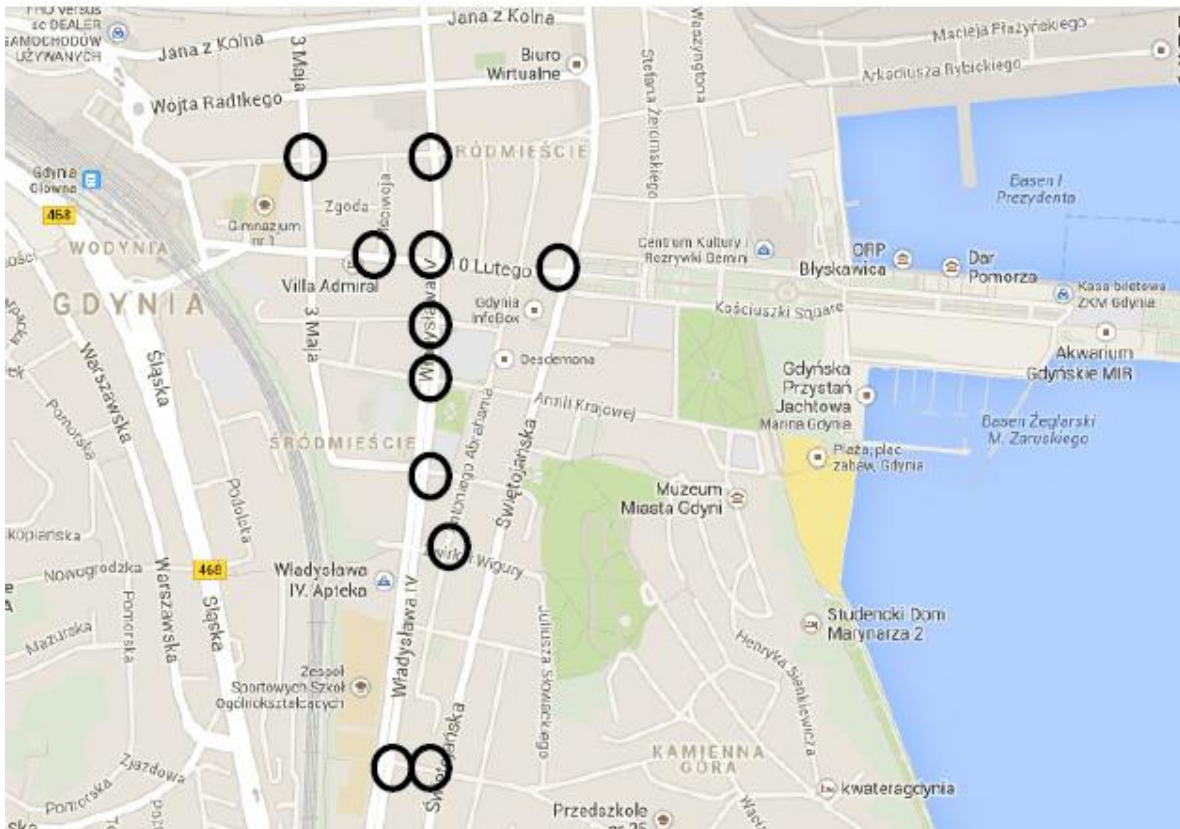
M. Wołek, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni: Organizacja ruchu na Skwerze KOściuszki I al. Jana Pawła II w świetle badań marketingowych. Raport z badań przeprowadzonych w marcu 2014. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdynia 2014

Tabela 7. Postulowane przez respondentów zmiany w organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, Starowiejskiej i Skwerze Kościuszki/Al. Jana Pawła II wg kolejności wskazań (2014)

ul. Świętojańska (2272 respondentów)	ul. Starowiejska (795 respondentów)	Skwer Kościuszki / Al. Jana Pawła II (846 respondentów)
<ul style="list-style-type: none"> • oznakowanie tempo 30; • pierwszeństwo dla pieszych; • fizyczne środki uspokojenia ruchu; • ograniczenia parkowania. 	<ul style="list-style-type: none"> • oznakowanie tempo 30; • pierwszeństwo dla pieszych; • ograniczenia parkowania; • fizyczne środki uspokojenia ruchu. 	<ul style="list-style-type: none"> • oznakowanie tempo 30; • pierwszeństwo dla pieszych; • ograniczenia parkowania; • wydzielone miejsca postojowe dla pojazdów dostawczych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie wyników badań preferencji mieszkańców w zakresie organizacji ruchu na ul. Świętojańskiej, Starowiejskiej i al. Jana Pawła II i Skwerze Kościuszki, 2014.

Bezpieczeństwo pieszych



Rysunek 39. Lokalizacja niebezpiecznych skrzyżowań w centrum Gdyni, na których doszło do wypadków z udziałem pieszych w latach 2010-2012

Źródło: J. Oskarbski: Koncepcja analiz zmian organizacji ruchu i przebiegi linii transportu zbiorowego. Opracowanie w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, Gdańsk-Gdynia 2014, s. 12 [za: W. Jobski: Koncepcja wprowadzenia stref ruchu pieszego w Śródmieściu Gdyni. Projekt dyplomowy inżynierski. Katedra Inżynierii Drogowej, Politechnika Gdańska 2013].

Ważnym aspektem ruchu pieszego jest bezpieczeństwo. Tylko w 2013 r. w wypadkach drogowych rannych zostało 54 pieszych, oraz 2 poniosło śmierć. Rok wcześniej, w 2012 r. 77 pieszych zostało rannych, a 5 zabitych w wypadkach drogowych. Co roku ranni i zabici wśród pieszych stanowią 30% wszystkich ofiar śmiertelnych i rannych w wypadkach drogowych (również w 2015).

Dostępność osób niepełnosprawnych

W kwestii mobilności istotny jest również aspekt dostępności dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonej mobilności (osoby starsze, matki z wózkami), w szczególności pod kątem występowania barier w infrastrukturze transportowej, środkach transportu czy przestrzeni publicznej.

Wg Narodowego Spisu Powszechnego w 2011 r. w Gdyni zamieszkiwało 32 701 osób niepełnosprawnych, stanowiących 13,2% mieszkańców¹⁴. Dodatkową grupą osób o ograniczonej mobilności są osoby starsze należące do grupy 20% mieszkańców w wieku poprodukcyjnym.

Gdynia od wielu lat poświęca dużą uwagę problemom osób niepełnosprawnych. Jednym z głównych kierunków jest włączenie niepełnosprawnych we wszystkie sfery aktywności,

¹⁴ Gdynia w liczbach – NSP 2011

wyrównanie szans oraz zapewnienie dostępności. W 1999 r. stworzono stanowisko Pełnomocnika Prezydenta ds. Osób Niepełnosprawnych, który zajmuje się koordynacją działań w tym zakresie. W Urzędzie Miasta funkcjonuje również Samodzielny Referat ds. Osób Niepełnosprawnych. W 2013 r. uchwalone zostały Standardy Dostępności, których wdrażanie jest koordynowane przez Eksperta ds. Dostępności, zatrudnionego w Zarządzie Dróg i Zieleni.

Jednym z realizowanych projektów jest program „Gdynia dla wszystkich”, ukierunkowany na diagnozę przestrzeni miejskiej pod kątem osób o ograniczonej mobilności. Elementem projektu są spacerzy z niepełnosprawnymi w gdyńskich dzielnicach mające na celu identyfikację barier występujących na ciągach komunikacyjnych, środkach transportu miejskiego, budynkach użyteczności publicznej i przestrzeni miejskiej (np. rezultatem spacerów w Grabówku była identyfikacja ponad 200 problemów). W efekcie projektu powstała mapa barier, z której korzystają gdyńskiej jednostki samorządowe podczas realizacji zadań statutowych.

W mieście dużą uwagę kieruje się również na dostępność transportu zbiorowego. Wszystkie autobusy i trolejbusy są niskopodłogowe. ZKM Gdynia oferuje również minibusy dla niepełnosprawnych. Za dostępny transport zbiorowy Gdynia uzyskała w 2012 r. wyróżnienie w konkursie Komisji Europejskiej „Access City Award”.

Pracownicy ZDiZ w 2013 r. przeszli szkolenie w zakresie standardów dostępności. Warsztaty obejmowały zajęcia teoretyczne oraz praktyczne (w terenie) z wykorzystaniem sprzętu rehabilitacyjnego.

Wyzwania

Wyzwaniem jest wzrost dostępności centrum Gdyni dla pieszych. Możliwe jest to np. poprzez stosowanie ograniczeń ruchu samochodowego, wprowadzanie środków uspokojenia ruchu czy też tworzenie stref pieszych. Ważne jest również, aby ulice były przyjazne dla pieszych – umożliwiały zatrzymanie się, spędzenie wolnego czasu w atrakcyjnym, estetycznym, przyjaznym otoczeniu.

Wyzwaniem dla intensywnie rozwijających się dzielnic zachodnich jest budowa infrastruktury dla pieszych.

Z powyższymi postulatami wiąże się potrzeba zapewnienia jak największej dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. Kwestia ta dotyczy nie tylko samego śródmieścia, ale całej Gdyni.

3.9. Transport zbiorowy

Sukcesy:

- Wysoka ocena transportu zbiorowego przez mieszkańców;
- Tabor w pełni niskopodłogowy;
- System informacji dynamicznej w ramach TRISTAR;
- Priorytetyzacja transportu publicznego dzięki buspasom;
- Wysoki udział pojazdów niskoemisyjnych (trolejbusy i ponad 1/3 autobusów z silnikiem spełniającym normę Euro5 i wyższą);
- Rozwinięte usługi dla osób z ograniczoną mobilnością;
- Zróżnicowane usługi (linie zwykłe, pospieszne i specjalne).

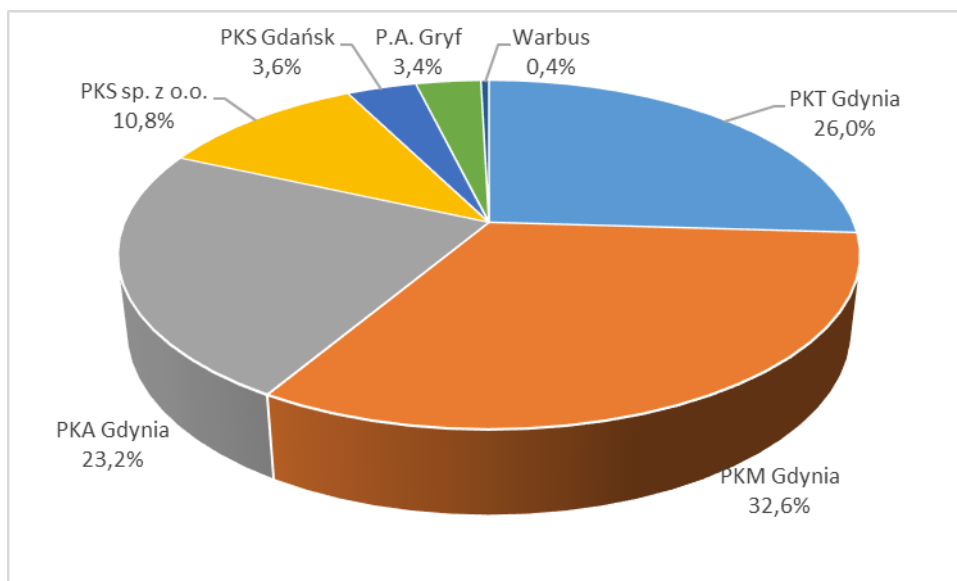
Wyzwania:

- Spadający udział transportu zbiorowego w podróżach miejskich;
- Spadająca punktualność i prędkość komunikacyjna wskutek kongestii;
- Brak integracji transportu pomiędzy środkami transportu publicznego w OM GGS;
- Obniżanie się wskaźnika odpłatności.

Organizacją zbiorowego transportu autobusowego i trolejbusowego w Gdyni zajmuje się Zarząd Komunikacji Miejskiej - zakład budżetowy miasta Gdyni, który zatrudnia przedsiębiorstwa świadczące na jego rzecz usługi przewozowe dla obsługi Gdyni i sześciu sąsiednich gmin. Powstał on w 1992 roku jako niezależny od przewoźnika organizator zbiorowego transportu miejskiego, wyodrębniony ze struktur Urzędu Miasta. U podstaw powołania ZKM w Gdyni leżały z jednej strony trudności w zapewnieniu właściwej obsługi komunikacyjnej miasta, z drugiej przeświadczenie władz miasta o potrzebie urynkowienia działalności transportu zbiorowego, zgodnie z koncepcją przygotowaną przez zespół ekspertów¹⁵.

Na zlecenie ZKM w Gdyni operatorzy obsługują 85 linii autobusowych, a całkowita długość tras autobusowych i midibusowych wynosi ok. 293,2 km. W zbiorowym transporcie autobusowym największy udział mają dwaj operatorzy komunalni – Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej oraz Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej w Gdyni, którzy wspólnie z Przedsiębiorstwem Komunikacji Trolejbusowej wykonują ponad 80% wozokilometrów na sieci ZKM, głównie w obrębie miasta Gdynia (Rys. 40).

¹⁵ O. Wyszomirski: Dwadzieścia lat funkcjonowania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. „Transport Miejski i Regionalny” 2012, nr 8, s. 4-12.



Rysunek 40. Struktura podaży wg operatorów w sieci ZKM Gdynia w 2014 roku

Źródło: opracowanie na podstawie danych ZKM Gdynia

W 2015 r. liczba pasażerów komunikacji miejskiej w Gdyni wyniosła ok. 75,9 mln (uwzględniając również inne obsługiwane miasta i gminy ok. 88 mln). Przychody ze sprzedaży biletów wyniosły 68,5 mln ZŁP, co ukształtowało wskaźnik odpłatności (stopień pokrycia kosztów przychodami ze sprzedaży biletów) na poziomie 44%¹⁶. Mimo, że jest to poziom porównywalny z innymi miastami, to od końca lat 90. XX w. obserwowany jest jego stopniowy spadek, spowodowany następującymi przyczynami:

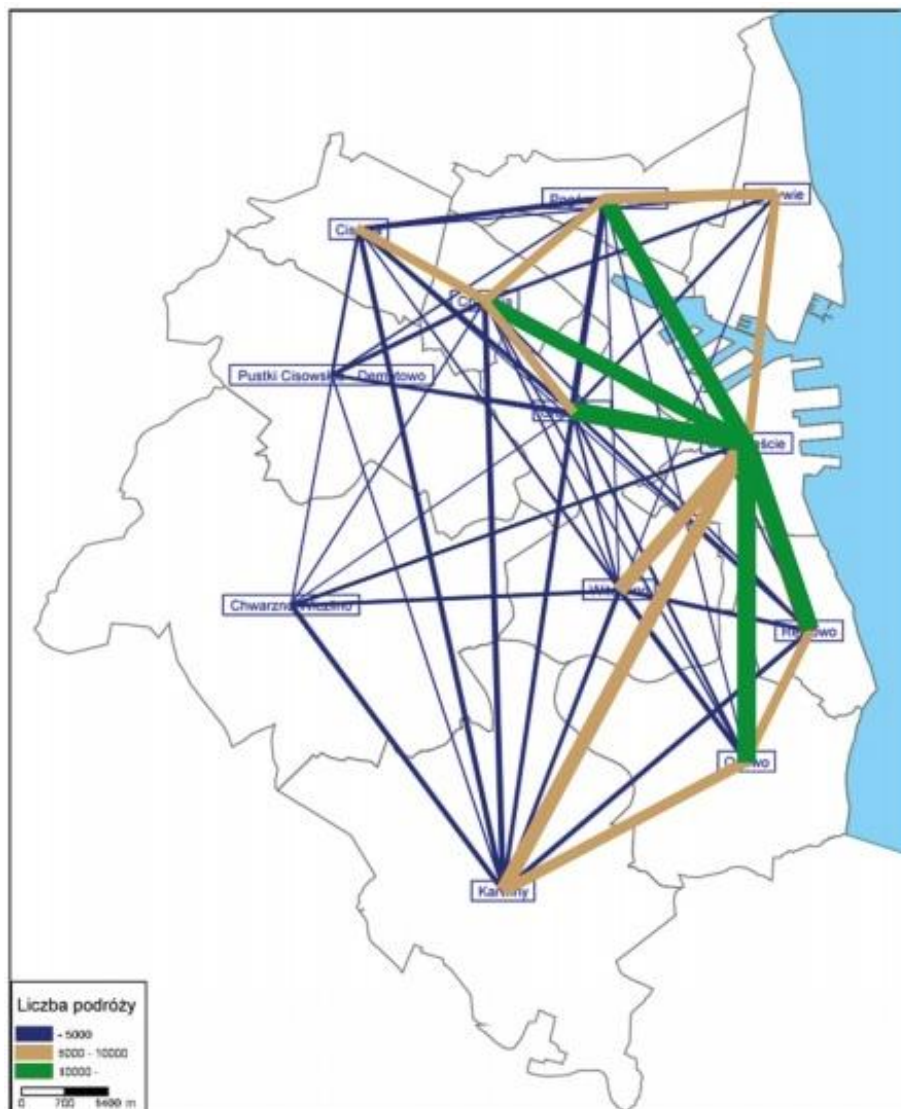
- wzrostem kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego w Gdyni wskutek konieczności odnowy taboru autobusowego (począwszy od 1996 r.) i trolejbusowego (począwszy od 2001 r.) na dużą skalę;
- wzrostem kosztów paliwa, nie licząc ostatnich lat;
- wzrostem kosztów wynagrodzeń w przedsiębiorstwach przewozowych należących do Gdyni (szczególnie w 2007 r.);
- wzrostem kongestii i wydłużeniem czasów jazdy (a zatem wzrostem liczby pojazdów niezbędnych do zrealizowania określonego wolumenu pracy eksploatacyjnej w jednostce czasu);
- spadkiem liczby pasażerów na skutek dynamicznego wzrostu liczby samochodów osobowych w Gdyni i gminach sąsiednich (począwszy od 2004 r.);
- przemianami demograficznymi (starzenie się społeczeństwa, rosnąca liczba osób z prawem do ulg i przejazdów bezpłatnych; od 1998 r. osoby powyżej 70 lat mają prawo do przejazdów bezpłatnych);
- pogłębianiem się integracji taryfowo-biletowej w OM GGS (składki na Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej¹⁷, obniżenie przychodów własnych wskutek wprowadzenia biletów metropolitalnych);

¹⁶ W stosunku do 2013 uległ on nieznacznemu zwiększeniu z 43% do 44% i był na podobnym poziomie jak KZK GOP (41%), ZTM Poznań (42%), ZDiTM Szczecin (46%), ZTM Rzeszów (48%) i znacznie wyższy niż dla ZTM Warszawa (31%).

¹⁷ Ok. 1,19 mln ZŁP w 2015 roku

- wprowadzaniem nowych usług o niższym poziomie przychodowości (np. Tramwaj Wodny w latach 2006–2013, rozwój linii midibusowych obsługujących peryferyjne części dzielnic na trasach o niższym poziomie popytu).

W strukturze podróży dominują relacje do/z centrum Gdyni (Rys. 41).

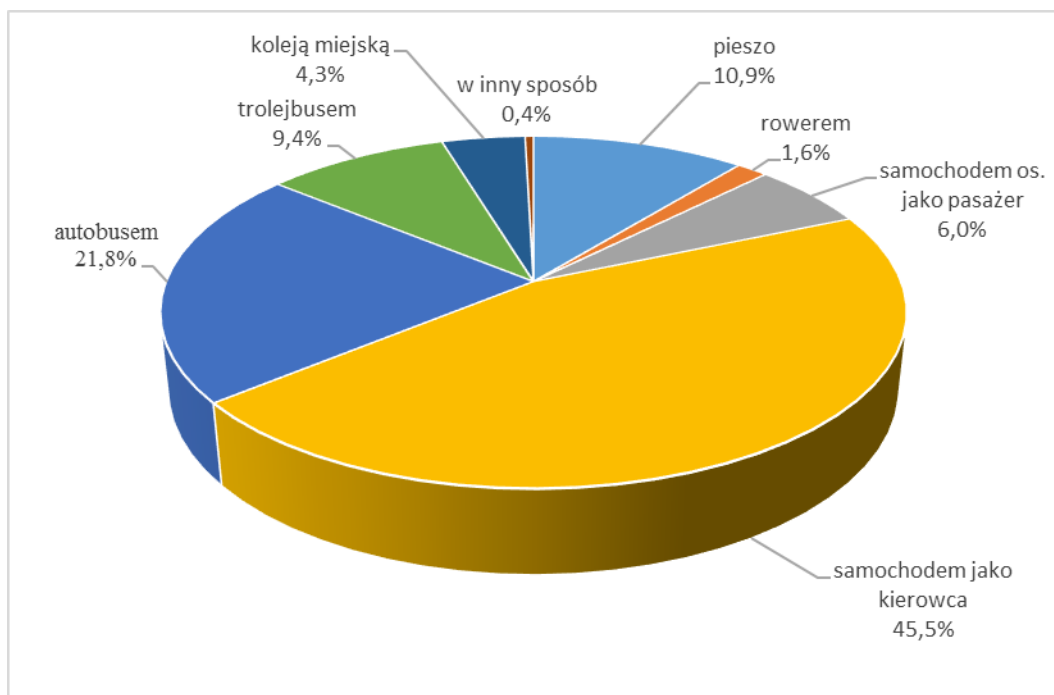


Rysunek 41. Dobowa więźba podróży dla transportu zbiorowego w 2013 r.

Źródło: <http://www.gdynia.pl>, [dostęp: 02.09.16].

W 2013 r. w sieci ZKM w Gdyni użytkowanych było 230 (w tym 98 przegubowych) autobusów. Były to pojazdy niskopodłogowe spełniające wysokie normy w zakresie spalania. Średni wiek taboru autobusowego wynosił 11,6 lat, a minibusów 7,6 lat. Gdyńskie trolejbusy posiadają 27% udziału w całym taborze transportu zbiorowego świadczącym usługi na rzecz ZKM Gdynia. W 2016 roku w Gdyni użytkowanych było 93 trolejbusów, kursujących na 16 liniach trolejbusowych (na liniach dojazdowych i zjazdowych).

Deklarowany sposób podróży został zweryfikowany poprzez pytanie o faktyczny sposób podróży respondenta w dniu poprzedzającym badanie. Wykorzystując metodę tzw. „fotografii dnia” analizie poddano wszystkie przemieszczenia respondenta, ich czas oraz wykorzystany środek transportu. Uwzględniono także podróże piesze, o ile odbywały się one na odległość dłuższą niż 500 m. Uzyskane wyniki zaprezentowano na Rys. 42.



Rysunek 42. Podział podróży na podstawie podróży wykonanych przez mieszkańców Gdyni w dniu poprzedzającym badanie w 2015 r.

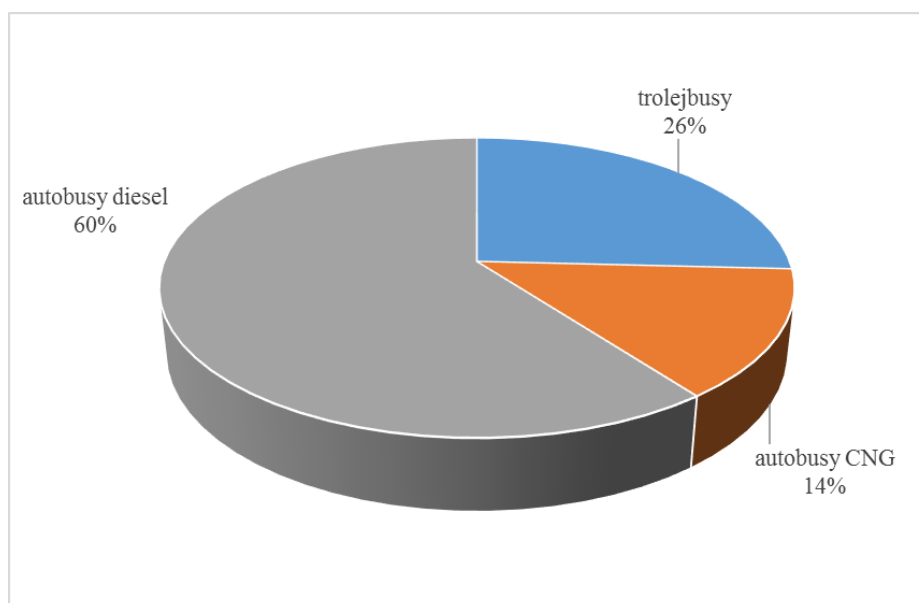
Źródło: Zachowania i preferencje komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2015 r.. Raport z badań marketingowych. ZKM Gdynia, Gdynia 2016.

Najwięcej, bo 51,5% podróży mieszkańcy Gdyni zrealizowali w dniu poprzedzającym badanie samochodem. Środkiem transportu zbiorowego wykorzystywanym w największym stopniu okazał się autobus (1/5 wszystkich podróży). Trolejbusem mieszkańcy zrealizowali ok. 1/10 ogólnej liczby podróży. Podobny był udział podróży pieszych. Podróże rowerem w Gdyni stanowiły zaledwie 1,6% wszystkich podróży mieszkańców. Należy przy tym zaznaczyć, że trolejbusy obsługują przede wszystkim centrum miasta i dwie główne arterie miasta (w kierunku Karwin i Chyloni), podobnie jak ograniczony zasięg ma SKM (w kierunku do Gdańska i Wejherowa), natomiast sieć połączeń autobusowych jest zdecydowanie bardziej rozbudowana¹⁸ i dostępna.

Wizerunek poszczególnych środków transportu zbiorowego jest silnie ugruntowany w świadomości ogółu mieszkańców, którzy pomimo wysokich ocen jego usług w coraz większym stopniu (ponad połowa podróży miejskich) korzystają w podróżach miejskich z samochodu osobowego. Stwarza to istotne wyzwanie dla kompleksowej promocji transportu zbiorowego, która powinna być oparta o inne kryteria różnicujące niż stopień korzystania z samochodu osobowego.

Uzupełnieniem działań miasta zmierzających do dywersyfikacji sposobów zasilania pojazdów transportu miejskiego jest wprowadzenie w 2007 r. i eksploatacja autobusów zasilanych gazem ziemnym (CNG). Przyczynami leżącymi u podstaw tej decyzji były dążenie do ograniczenia emisji spalin i hałasu oraz dywersyfikacja zasilania i częściowe uniezależnienie się od wahań cen paliw płynnych. Przewozy pojazdami zasilanymi CNG realizuje przedsiębiorstwo komunalne PKM Gdynia sp. z o.o.

¹⁸ K. Hebel, M. Wołek: The Perception of Means of Public Transport Compared to Travel Behaviour of Urban Inhabitants in the Light of the Marketing Research. [w druku, wg stanu na wrzesień 2016].



Rysunek 43. Struktura pracy eksploatacyjnej w sieci ZKM w Gdyni w 2015 r. wg rodzaju paliwa

Źródło: opracowanie własne na podstawie Sprawozdania z wykonania budżetu Miasta Gdyni za 2015 rok oraz informacji wewnętrznych PKM Gdynia sp. z o.o., kwiecień 2016.

Obecnie 31 autobusów zasilanych CNG wykonuje niemal połowę pracy eksploatacyjnej tego operatora, a w skali sieci komunikacji miejskiej organizowanej przez ZKM Gdynia 14% ogółu pracy eksploatacyjnej (Rys. 43). W konsekwencji spada udział pojazdów napędzanych olejem napędowym, co jest wyrazem wdrażania strategii niskoemisyjnej w transporcie publicznym i przyczynia się do zmniejszenia uzależnienia od wahań cen paliw płynnych na rynku światowym (Rys. 44). Sytuacja utrzymywania się niskich cen ropy naftowej na światowych rynkach nie będzie trwała w nieskończoność, przykładowo w 2008 roku baryłka ropy naftowej kosztowała nawet 145 USD.



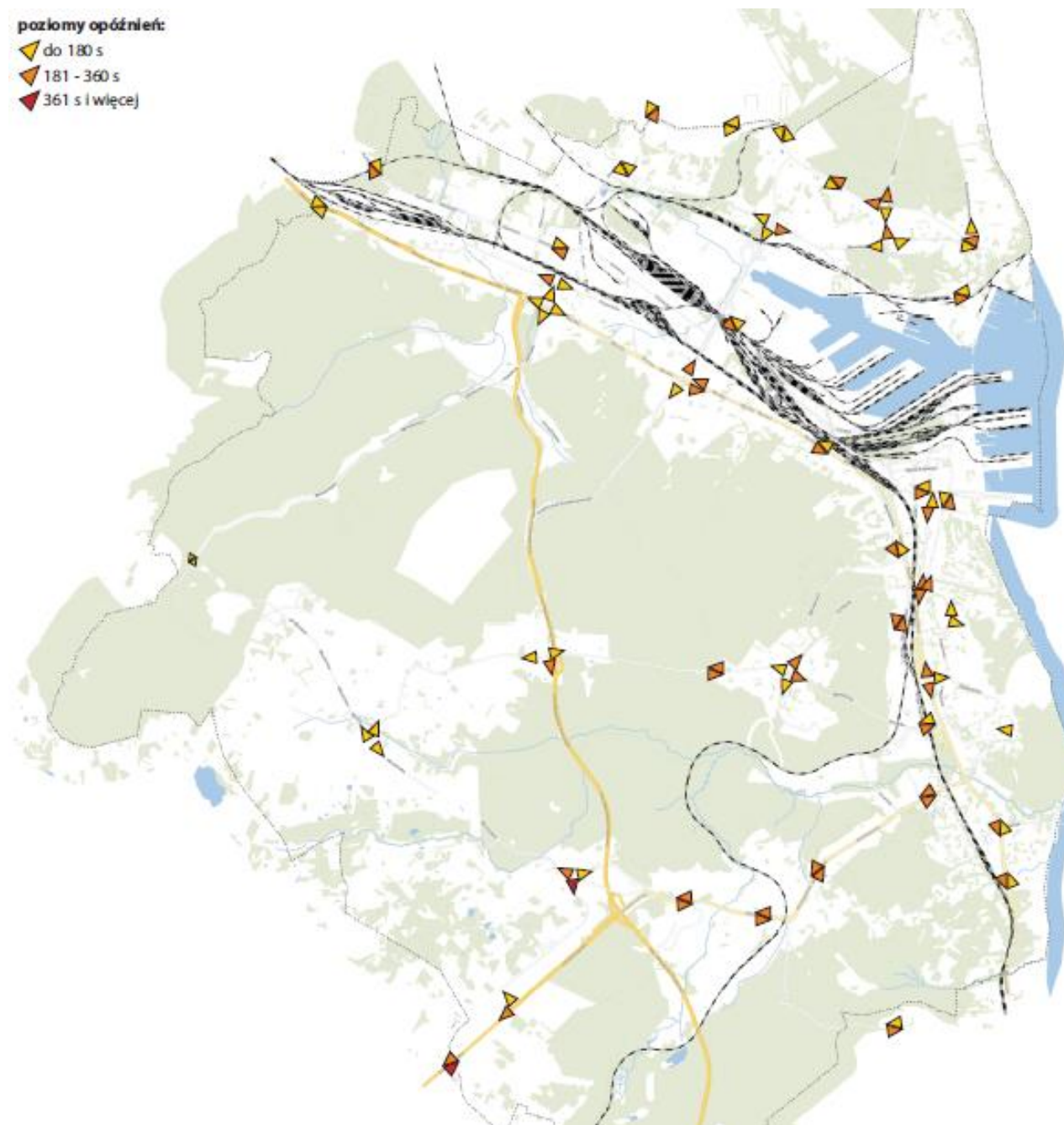
Rysunek 44. Cena ropy naftowej w latach 2012-2016 [w USD]

Źródło: <http://www.bloomberg.com/quote/CO1:COM>

Obszary o dużej gęstości zaludnienia, w tym obszar śródmiejski charakteryzują się dobrą dostępnością do komunikacji miejskiej. Największe problemy związane z dostępnością

komunikacyjną występują w rejonach, gdzie miejsca zamieszkania oddalone są od głównych ulic. Dotyczy to przede wszystkim zachodniej części dzielnicy Chwarzno-Wiczlino. Cechuje się ona szybkim dynamicznym wzrostem liczby ludności, który jednak nie jest powiązany z równomiernym rozwojem infrastruktury drogowej. Na ogólną dostępność komunikacyjną części Gdyni wpływa także lokalizacja przystanków Szybkiej Kolei Miejskiej.

Kongestia transportowa przy relatywnie niskim poziomie priorytetyzacji pojazdów transportu zbiorowego w istotny sposób obniża jego konkurencyjność. Rys. 45 przedstawia główne punkty kongestii, która w godzinach szczytu jest źródłem opóźnień dla pojazdów transportu zbiorowego w Gdyni.



Rysunek 45. Mapa opóźnień transportu zbiorowego w Gdyni w porannym szczycie przewozowym (godz. 7-9).

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ZKM Gdynia

Gdynia jest obsługiwana przez Szybka Kolej Miejska w Trójmieście (SKM), na linii o długości 16 km wyposażonej w 9 przystanków: Orłowo, Redłowo, Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Główna, Stocznia, Grabówek, Leszczynki, Chylonia oraz Cisowa. Obecnie PKP SKM sp. z o.o. jest operatorem kolejowym o odrębnym systemie finansowania w stosunku do transportu komunalnego organizowanego przez ZKM, którego ważną częścią jest refundacja ulg ustawowych finansowana z budżetu centralnego. Kluczowa dla OM GGS rola PKP SKM wynika z wysokiej dostępności przestrzennej do rdzenia OM. W przewozach wewnątrzmijskich rola SKM jest jednak mniejsza. Powstanie Szybkiej Kolei Miejskiej zdeterminowało dzisiejszy kształt tworzącego się Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot (OM GGS). Żadna polska aglomeracja nie posiada tak dobrze wpisanego w swą strukturę przestrzenną podsystemu kolejowego transportu zbiorowego jak Trójmiasto wraz z tworzącym się Obszarem Metropolitalnym GGS. Szybka Kolej Miejska przebiega w pasie nadmorskim Trójmiasta, łącząc bezpośrednio centra wszystkich miast rdzenia OM GGS (Gdańsk, Sopot, Gdynia) i jego zaplecza (Rumia, Reda, Wejherowo).

Spółka dzierżawi od PKP S.A. dwutorową linię kolejową nr 250 Gdańsk Śródmieście – Rumia, zelektryfikowaną prądem stałym 3kV. SKM posiada w Gdyni Cisowej lokomotywownię, która w momencie oddania jej do użytku obliczona była na obsługę około 300 elektrycznych zespołów trakcyjnych i obecnie posiada znaczne rezerwy w zakresie obsługi taboru. Stwarza to szansę na obsługę pociągów realizujących przewozy regionalne oraz dalekobieżne wykonywane przez innych przewoźników kolejowych¹⁹.

W 2014 r. przywrócono połączenie SKM do Tczewa (zawieszono na skutek modernizacji linii kolejowej Gdańsk Gł. – Warszawa) i zwiększono częstotliwość kursowania pociągów do 7,5 min w godzinach szczytu przewozowego na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Cisowa. Rok później wydłużono relację do przystanku Gdańsk Śródmieście, a we wrześniu uruchomiono (początkowo w ograniczonym zakresie) przewozy na linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, które w niewielkim zakresie obejmują również Gdynię (ze względu na istniejący tylko jeden przystanek na stacji Gdynia Wielki Kack, w dodatku o niskiej atrakcyjności ze względu na położenie).

PKP SKM w Trójmieście od wielu lat prowadzi konsekwentne działania nakierowane na podniesienie poziomu świadczonych usług (modernizacja części przystanków, budowa przystanku Gdańsk Śródmieście, modernizacja części taboru, zakup dwóch całkowicie nowych pojazdów i wprowadzenie ich do eksploatacji w 2016 r.).

Strukturę własnościową Spółki charakteryzuje mniejszościowy udział samorządów województwa i gmin (31,28% wg stanu na marzec 2016). Oznacza to realizację celów strategicznych Grupy PKP, które nie są zgodne z celami polityki transportowej samorządów lokalnych i województwa.

Podstawowymi źródłami przychodów PKP SKM w Trójmieście są wpływy ze sprzedaży biletów, dotacja samorządowa do świadczonych usług użyteczności publicznej (16,8 mln ZŁP w 2013 r.) oraz środki na refundację utraconych przychodów z tytułu obowiązujących ulg ustawowych (z budżetu centralnego) w wysokości 19,6 mln ZŁP.

¹⁹ Wartość aktywów PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. na koniec 2015 r. wyniosła 498,6 mln ZŁP.

Możliwość pełnej integracji taryfowo–biletowej podsystemu transportu miejskiego i kolejowego w OM GGS istnieje, oznaczałaby jednak konieczność ponoszenia rocznych wydatków na poziomie ok. 67,2 mln ZŁP dla całej Metropolii²⁰.

Integracja transportu w OM GGS

Od 2007 roku w Obszarze Metropolitalnym funkcjonuje Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej - jednostka zajmująca się integracją komunikacji miejskiej w metropolii trójmiejskiej. Dąży się do tego, aby Gdynia, Gdańsk, Sopot, Wejherowo, gm. Wejherowo Rumia, Reda, Żukowo, Pruszcz Gdański, gm. Pruszcz Gdański, Kolbudy, Kosakowo, Szemud i Luzino miały wspólne bilety, taryfę oraz dopasowane rozkłady jazdy. Dotychczas zintegrowano system taryfowo-biletowy w aglomeracji umożliwiający zakup jednego biletu (bilet łączony). Umożliwia on przemieszczanie na podstawie wspólnego biletu różnymi rodzajami środków transportu zbiorowego będącego w gestii różnych organizatorów.

Barierą w zwiększaniu udziału transportu zbiorowego w podróżach miejskich mieszkańców Gdyni jest brak integracji różnych środków transportu, w szczególności transportu indywidualnego i zbiorowego, m.in. brak systemu P+R, szczególnie w pobliżu stacji kolejowych SKM.

Wyzwania

W ocenie mieszkańców transport zbiorowy w Gdyni funkcjonuje bardzo sprawnie (średnia ocena 4,27 w skali od 2 do 5, w roku 2013 wzrost z poziomu 3,88 w roku 1998), w szczególności dobrze oceniane są bezpośredniość, częstotliwość, dostępność, niezawodność i informacja. Gorzej oceniana jest prędkość, która systematycznie spada. Tabor jest nowoczesny, niskopodłogowy, funkcjonują również usługi na żądanie przystosowane dla osób niepełnosprawnych.

Najczęściej wskazywanymi problemami w zakresie transportu zbiorowego w Gdyni jest brak integracji z innymi środkami transportu oraz spadająca prędkość komunikacyjna. Odpowiedzią na te problemy w zakresie integracji mogą być np. rozszerzenie oferty biletów metropolitalnych, budowa węzłów i przystanków przesiadkowych, a w zakresie spadającej prędkości komunikacyjnej – rozszerzenie priorytetu transportu zbiorowego poprzez wzrost liczby i długości buspasów.

Brak pełnej integracji taryfowo-biletowej obniża efektywność działań zmierzających do wzrostu konkurencyjności środków stanowiących alternatywę dla samochodu osobowego (np. węzły integracyjne kolej-transport miejski).

W planach rozwoju transportu trolejbusowego w Gdyni założono dwa warianty wielkości kontraktowanej przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni pracy eksploatacyjnej, mianowicie wariant ustabilizowany, w którym roczna wielkość pracy eksploatacyjnej tego transportu nie powinna być niższa niż 5 mln wozokilometrów rocznie (poziom obecny) i wariant rozwojowy, w którym transport trolejbusowy będzie rozwijany zarówno pod względem przestrzennym, jak i wielkości pracy eksploatacyjnej²¹. Do 2025 roku utrzymane zostaną wszystkie obecnie

²⁰ H. Kołodziejcki et al.: Koncepcja funkcjonowania Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w obsłudze transportowej Obszaru Metropolitalnego oraz integracji transportu publicznego w obszarze metropolitalnym i regionie, w tym integracji taryfowo-biletowej na obszarze OMT oraz zasad rozliczeń pomiędzy jej uczestnikami. Wyd. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, Gdańsk 2014, s. 8.

²¹ Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz w Miastach i Gminach Objętych Porozumieniami Komunalnymi na lata 2016-2025. Uchwała Rady Miasta Gdyni nr XX/451/16 z dnia 20.04.2016.

eksploatowane trasy trolejbusowe. Ewentualny rozwój sieci trolejbusowej wyznaczy postęp techniczny, w szczególności w zakresie taboru. Mający obecnie miejsce rozwój technologii napędów elektrycznych pozwala na założenie, że baterijny napęd elektryczny już niedługo stanie się drugim napędem – nadając trolejbusom cechy elektrobusu i tym samym zwiększając ich elastyczność w ruchu drogowym. Stworzy to dla nich nowe możliwości rozwoju i ekspansji przestrzennej do osiedli nieobjętych siecią trolejbusową. W pierwszej kolejności zakłada się wprowadzenie trolejbusów korzystających z baterijnego napędu elektrycznego do dwóch kolejnych osiedli (Fikakowo i Demptowo). Dzięki temu uzyskają one bezpośrednie połączenia transportem zbiorowym z centrum. Uzasadnieniem dla takich działań jest uznawanie przez mieszkańców Gdyni bezpośredniości za najważniejszy postulat przewozowy. Możliwość doładowywania baterii podczas pracy pod siecią będzie stanowić istotną przewagę trolejbusów w stosunku do zwykłych elektrobusów.

W dalszej kolejności obsługę pojazdami elektrycznymi przewiduje się na obszarze Gdyni–Zachód. Jest to jeden z dwóch najważniejszych terenów rozwojowych Gdyni, stanowiący 20% jej obszaru. Niezależnie od przewidywanego rozwoju kolei na tym obszarze (linii łączącej Gdynię–Zachód z koleją metropolitalną), zapewnienie właściwej dostępności komunikacyjnej tej części miasta, wymagać będzie wprowadzenia do niej komunikacji drogowej. Postęp techniczny w zakresie napędów elektrycznych pozwala na planowanie obsługi Gdyni–Zachód m.in. nowoczesnymi trolejbusami, pokonującymi część nowych tras z wykorzystaniem baterii.

3.10. Transport rowerowy

Sukcesy:

- Przeprowadzenie audytu polityki rowerowej (certyfikat BYPAD);
- Wzrost liczby miejsc parkingowych dla rowerów;
- Poprawa stanu i stopniowy rozwój infrastruktury rowerowej;
- Doskonale warunki do uprawiania rekreacji rowerowej;
- Rosnące zaangażowanie mieszkańców, sektora edukacji i przedsiębiorstw w prowadzone przez miasto działania w zakresie ruchu rowerowego;
- Możliwość darmowego przewozu roweru w środkach transportu publicznego;
- Współpraca miasta ze środowiskami rowerowymi.

Wyzwania:

- Zapewnienie ciągłości sieci dróg rowerowych, pokonanie kluczowych „efektów barierowych”;
- Priorytetyzacja pieszych, rowerzystów i pasażerów transportu zbiorowego;
- Wzrost udziału ruchu rowerowego w podróżach obligatoryjnych;
- Współpraca z przedsiębiorstwami (szczególnie na terenach portu) w zakresie zwiększania roli roweru w dojazdach do pracy;
- Kompleksowy monitoring zachowań i preferencji transportowych rowerzystów.

Istniejąca infrastruktura²²

Na istniejącą infrastrukturę rowerową składa się 39 odcinków dróg o łącznej długości ponad 56,1 km, z czego zasadniczą część stanowią drogi dla rowerów.

²² Dana na podstawie opracowania własnego Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Nawierzchnia dedykowanych rowerzystom dróg jest bardzo zróżnicowana. Dominują nawierzchnie bitumiczne, duży udział stanowią również kostki betonowe (głównie fazowane), miejscami występują płyty chodnikowe i kostka kamienna.

Na sieć dróg rowerowych składają się liczne odcinki, w kilku kluczowych miejscach nie są one jednak ze sobą połączone (Rys. 46). Brak spójności sieci dróg rowerowych na poziomie całego miasta jest podstawowym wyzwaniem, co przekłada się na bezpośrednich połączeń pomiędzy niektórymi dzielnicami mieszkaniowymi a centrum miasta. Stosowane rozwiązania zmieniają się nawet kilkakrotnie na długości poszczególnych odcinków. Oznakowanie przejazdów rowerowych na skrzyżowaniach jest bardzo zróżnicowane.



Rysunek 46. Mapa dróg rowerowych w Gdyni

Źródło: ZDiZ Gdynia, lipiec 2016

Ruch rowerowy w dzień powszedni koncentruje się przede wszystkim na podstawowym układzie dróg rowerowych.

Na terenie zabudowanym występują również drogi rowerowe o charakterze rekreacyjnym (np. Bulwar Nadmorski). Ruch rowerowy jest jednak dopuszczony na terenie wszystkich parków i lasów Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Nie występują tam strefy zakazu ruchu rowerowego. Liczne odcinki leśne o nawierzchni gruntowej stanowią atrakcyjne uzupełnienie układu komunikacyjnego.

W ciągu ostatnich lat mieście ustawiono niemal 1000 stojaków rowerowych. Prawie połowa z nich została zainstalowana przy gdyńskich szkołach i przedszkolach. Pozostałe zostały ustawione w pobliżu różnych generatorów ruchu – instytucji publicznych, punktów handlowych i usługowych, obiektów rekreacyjnych. W ramach projektu „Rozwój Komunikacji Rowerowej Aglomeracji Trójmiejskiej w latach 2007-2013” w pobliżu stacji SKM (m.in. Wzgórze św. Maksymiliana, Orłowo) powstały parkingi rowerowe typu Bike&Ride.

Na terenie miasta funkcjonują ogólnodostępne samoobsługowe stacje naprawy rowerów i kompresory rowerowe. Przy większych parkingach znajdują się mapy infrastruktury rowerowej. Elementem infrastruktury rowerowej przyczyniającym się do promocji tej formy podróżowania są liczniki rowerzystów ustawione przy głównych trasach rowerowych.



Rysunek 47. Parking Bike&Ride przy stacji Wzgórze Św. Maksymiliana SKM

Źródło: ZDiZ, Gdynia,

W mieście prowadzony jest regularny monitoring stanu infrastruktury rowerowej, również przy współudziale rowerzystów (portal SeeClickFix). W 2013 r. opracowano audyt polityki rowerowej BYPAD. Za stan i rozwój infrastruktury rowerowej odpowiada Zarząd Dróg i Zieleni. Z ramienia Prezydenta Miasta za realizację polityki rowerowej miasta odpowiada Pełnomocnik ds. Komunikacji Rowerowej.

Działania wspierające

Miasto prowadzi różnego rodzaju działania mające na celu wspieranie rozwoju systemu rowerowego. Są to m.in.:

- Rada Rowerowa (obecnie jest formą prezentacji działań poszczególnych wydziałów UM w zakresie prowadzonych projektów inwestycyjnych);
- profil SeeClickFix (wspólny projekt bazujący na bezpłatnym narzędziu seeclickfix.com. Dzięki porozumieniu pomiędzy Stowarzyszeniem Rowerowa Gdynia a Urzędem Miasta, wolontariusze stowarzyszenia nieodpłatnie udoskonalają polskojęzyczną warstwę interfejsu oraz zgłaszają usterki w infrastrukturze);
- kampanie promocyjne;
- wydarzenia rowerowe, w tym największe imprezy organizacji rowerowych (np. Wielki Przejazd Rowerowy, czy Mikołaje na Rowerach) promujące rower jako alternatywną formę transportu indywidualnego;
- audyt polityki rowerowej BYPAD.

Rada Rowerowa zajmuje się opiniowaniem projektów budowlanych i organizacji ruchu pod kątem rozwiązań rowerowych. Jest też formą pogłębionych konsultacji społecznych. W jej skład wchodzi przedstawiciele gdyńskich instytucji i organizacji m.in. Zarządu Dróg i Zieleni, Urzędu Miasta, Biura Planowania Przestrzennego i stowarzyszeń rowerowych.

Portal SeeClickFix umożliwia rowerzystom zgłaszanie problemów występujących w sieci rowerowej. Profil Gdyni prowadzi Zarząd Dróg i Zieleni we współpracy z Stowarzyszeniem Rowerowa Gdynia. Każde zgłoszenie jest przyjmowane przez odpowiedniego urzędnika, który następnie relacjonuje przebieg rozwiązywania problemu.

Miasto realizuje działania promujące korzystanie z rowerów wśród różnych grup wiekowych i społecznych. Uczniowie szkół podstawowych biorą udział w kampanii „Wyścig przez Polskę” – konkursie, w którym rywalizujące klasy starają się jak najszybciej przebyć rowerem odległość odpowiadającą wirtualnej trasie łączącej 20 polskich miast. „Odprowadzam sam” to kampania dla przedszkolaków i ich rodziców, zachęcająca ich do korzystania z aktywnych form podróżowania w drodze do przedszkola. „Do pracy jadę rowerem” to kampania skierowana do pracowników gdyńskich firm i instytucji, w ramach której rywalizują ze sobą zarówno całe zakłady pracy i jak i sami pracownicy. Od 2014 roku Gdynia uczestniczy w European Cycling Challenge – rywalizacji europejskich miast organizowanej przez miasto Bolonia we Włoszech. Konkurs nagradza miasta, których mieszkańcy pokonają największą liczbę kilometrów. Dodatkowo, dzięki udziałowi w European Cycling Challenge Gdynia pozyskała dane GPS, dotyczące przejazdów rowerowych uczestników tego konkursu. Tegoroczna edycja to ponad 16 tysięcy podróży, dzięki którym lepiej poznano rowerowe zwyczaje gdynian. Tak jak inne miasta uczestniczące w konkursie, Gdynia otrzymała dostęp do tak zwanej „mapy ciepła”, obrazującej natężenia ruchu rowerowego.

Kampania „Rowerowy Maj” adresowana jest do uczniów gdyńskich szkół. W 2016 roku wzięło w niej udział 2602 uczniów szkół podstawowych, co oznacza, że niemal 2/3 uczniów reprezentujących zgłoszone do konkursu szkoły przynajmniej raz przyjechało rowerem.

Na terenie miasta organizowane są różne wydarzenia rowerowe. Część z nich to inicjatywy oddolne, będące przejawem działalności rad dzielnic i organizacji pozarządowych. Przykładem takich imprez są np. „Wielki Przejazd Rowerowy” czy „Mikołaje na Rowerach”.

W 2013 r. w mieście przeprowadzony został audyt polityki rowerowej w mieście wg metodologii BYPAD, którego rezultatem było powstanie zintegrowanego planu działań na lata 2014-2016. Jednym z głównych założeń Planu jest osiągnięcie 10% udziału roweru w podróżach do 2023 r. (w 2015 r. udział ten stanowił 1,6%²³).

Wyzwania

W ostatnich latach obserwuje się zauważalny rozwój systemu rowerowego w Gdyni. Szczególny nacisk kładziony jest na zmianę postrzegania roweru przez mieszkańców i zachęcania do korzystania z niego jako środka transportu.

W ostatnich latach zrealizowanych zostało wiele inwestycji infrastrukturalnych, miasto prowadziło działania promocyjne i edukacyjne, rozbudowano kadry zajmujące się tematyką rowerową oraz nawiązano współpracę z lokalnymi środowiskami rowerowymi. Miasto jest świadome licznych barier i problemów, ale dąży do ich rozwiązania.

W procesie certyfikacji BYPAD miasto zobowiązało się do wykonania do końca 2016 roku pierwszych badań natężenia ruchu rowerowego. Istniejący układ rowerowy nie umożliwia jeszcze bezpiecznego i komfortowego przemieszczania się rowerem na terenie całego miasta. Występujące w nim luki w wielu przypadkach są trudne do uzupełnienia, w związku z lokalnymi warunkami przestrzennymi i istniejącym zagospodarowaniem. Mimo tego miasto prowadzi działania na rzecz poprawy spójności sieci.

Rozpoczęte działania promocyjne cieszą się coraz większym zainteresowaniem mieszkańców. Kolejne kampanie przyciągają nowych odbiorców, co świadczy o sensie i potrzebie ich realizacji.

W mieście aktywne są środowiska rowerowe, konsekwentnie dążące do poprawy warunków jazdy rowerem. Współpraca między organizacjami pozarządowymi a władzami miasta realizowana jest poprzez współdziałanie w ramach Rady Rowerowej, portalu SeeClickFix oraz kampanii i wydarzeń rowerowych.

Wyzwaniem dla miasta jest więc również pogodzenie interesów uczestników ruchu drogowego, poprzez skoordynowane, zintegrowane działania oraz uwzględnienie tych kwestii już na etapie planowania systemu transportowego.

3.11. Mobilność sektora edukacji

Sektor edukacji w Gdyni jest bardzo rozwinięty i cechuje go wysoka dostępność przestrzenna. W związku z dużym znaczeniem placówek edukacji dla mobilności zrównoważonej, przeprowadzono dodatkowe badania, mające na celu określenie sposobu podróży uczniów do szkół – ze szczególnym uwzględnieniem transportu niezmotoryzowanego. Badaniu poddano także ocenę poszczególnych elementów składających się na bezpieczeństwo komunikacyjne i jakość obsługi komunikacyjnej szkół. Respondentami byli dyrektorzy jednostek oświatowych. Badanie objęło 70 placówek oświatowych w Gdyni (z wyłączeniem przedszkoli), w tym 28 szkół podstawowych, 20 gimnazjów i 22 szkoły ponadgimnazjalne (licea, technika, szkoły zawodowe) w których pracuje ok 3 800 osób (nauczyciele i personel administracyjno-techniczny). Przekazano informacje dotyczące 24 180 uczniów, spośród których 15% mieszka poza Gdynią.

²³ Badania marketingowe preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców - ZKM Gdynia, 2015

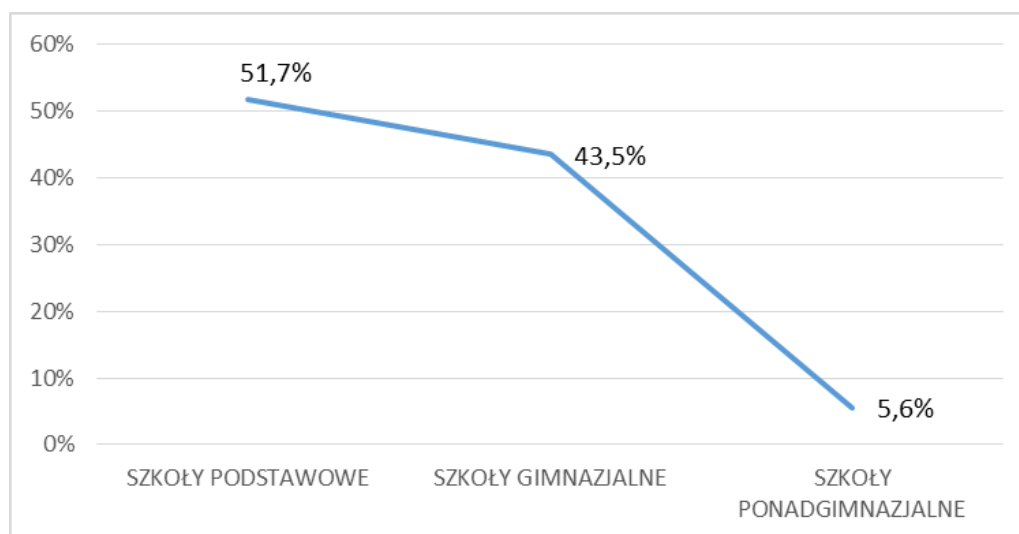
Tabela 8 prezentuje sposób dojścia/dojazdu do szkoły w zależności od kategorii placówki oświatowej.

Tabela 8. Sposób dojścia/dojazdu do szkoły w zależności od kategorii placówki oświatowej.

Sposób dojścia/dojazdu do szkoły [%]	SZKOŁY PODSTAWOWE	SZKOŁY GIMNAZJALNE	SZKOŁY PONADGIMNAZJALNE
pieszo (samodzielnie lub doprowadzenie przez rodziców/opiekunów)	51,7	43,5	5,6
rowerem	5	4,9	1,6
transportem zbiorowym	16,3	43,2	89,6
gimbusem	0,2	0,1	0
samochodem (dowożona przez rodziców/opiekunów samochodem)	26,9	8,3	3,3

Źródło: opracowanie własne

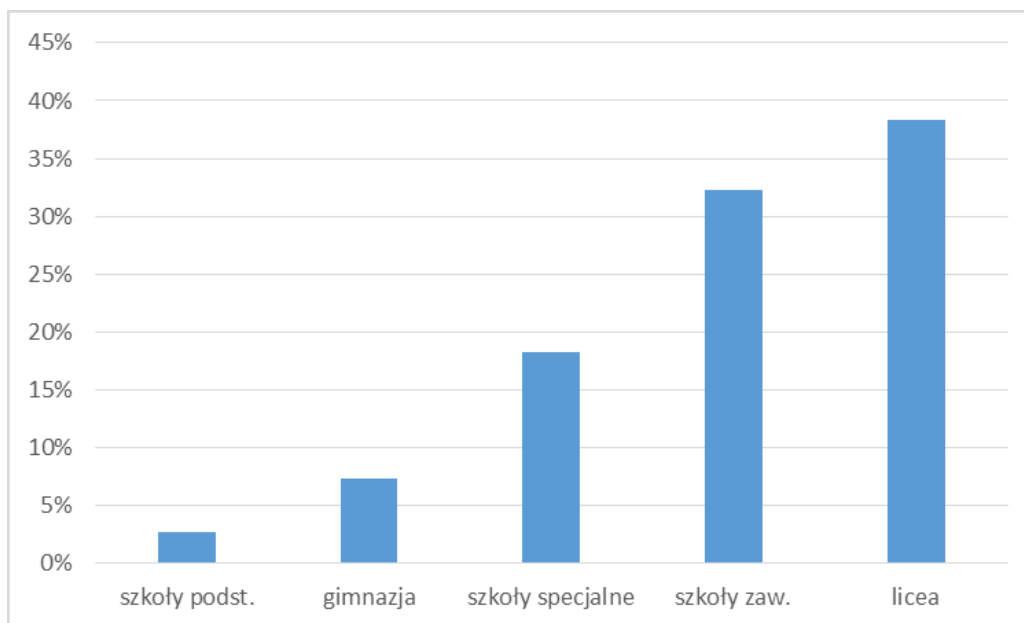
Zauważalny jest drastyczny spadek udziału podróży pieszych w przypadku szkół ponadgimnazjalnych co ma związek z brakiem rejonizacji i większym udziałem młodzieży spoza dzielnicy (i miasta) w której dana szkoła jest zlokalizowana (Rys. 48).



Rysunek 48. Udział pieszych w podróży uczniów do szkoły w zależności od jej kategorii

Źródło: opracowanie własne.

Rys. 49 przedstawia odsetek uczniów spoza gminy w zależności od kategorii szkoły w Gdyni.



Rysunek 49. Odsetek uczniów spoza Gdyni w podziale na kategorię szkół w 2016 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta.

W badaniach ocenie poddano postulaty istotne z punktu widzenia mobilności uczniów, wykorzystując skalę ocen szkolnych od 1 do 6 (Tab. 9).

Tabela 9. Ocena postulatów istotnych z punktu widzenia mobilności uczniów (skala 1-6)

Postulat	Szkoły podstawowe	Gimnazja	Szkoły ponadgimnazjalne
Dopasowanie godzin przyjazdów transportem publicznym do planu lekcji	5,1	5,0	4,7
Dopasowanie godzin odjazdów transportu publicznego do planu lekcji	5,2	5,1	4,4
Odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla samochodów	2,9	3,4	3,4
Odpowiednia liczba miejsc parkingowych dla rowerów	5,1	4,9	4,4
Bezpieczeństwo pieszych w najbliższym sąsiedztwie szkoły	4,3	4,3	4,7
Bezpieczeństwo rowerzystów w najbliższym sąsiedztwie szkoły	3,9	4,0	4,3
Lokalizacja przystanków transportu zbiorowego względem szkoły	5,1	5,1	5,0

Źródło: opracowanie własne.

Dyrektorzy szkół podstawowych najwyżej ocenili dopasowanie godzin przyjazdów/odjazdów transportu publicznego do planu lekcji, odpowiednią liczbę miejsc

parkingowych dla rowerów, lokalizację przystanków transportu zbiorowego względem szkoły. Dyrektorzy szkół gimnazjalnych najwyżej ocenili dopasowanie godzin przyjazdów/odjazdów transportu publicznego do planu lekcji i lokalizację przystanków transportu zbiorowego względem szkoły. Na najwyższą ocenę dyrektorów szkół ponadgimnazjalnych zasłużyła lokalizacja przystanków transportu zbiorowego względem szkoły, dopasowanie godzin przyjazdów transportem publicznym do planu lekcji i bezpieczeństwo pieszych w najbliższym sąsiedztwie szkoły.

Dyrektorzy wszystkich kategorii szkół najniżej ocenili dostępność miejsc parkingowych dla samochodów. Również bezpieczeństwo rowerzystów w bezpośrednim sąsiedztwie szkół podstawowych zyskało zaledwie ocenę na poziomie 3,9.

3.12. Transport towarowy

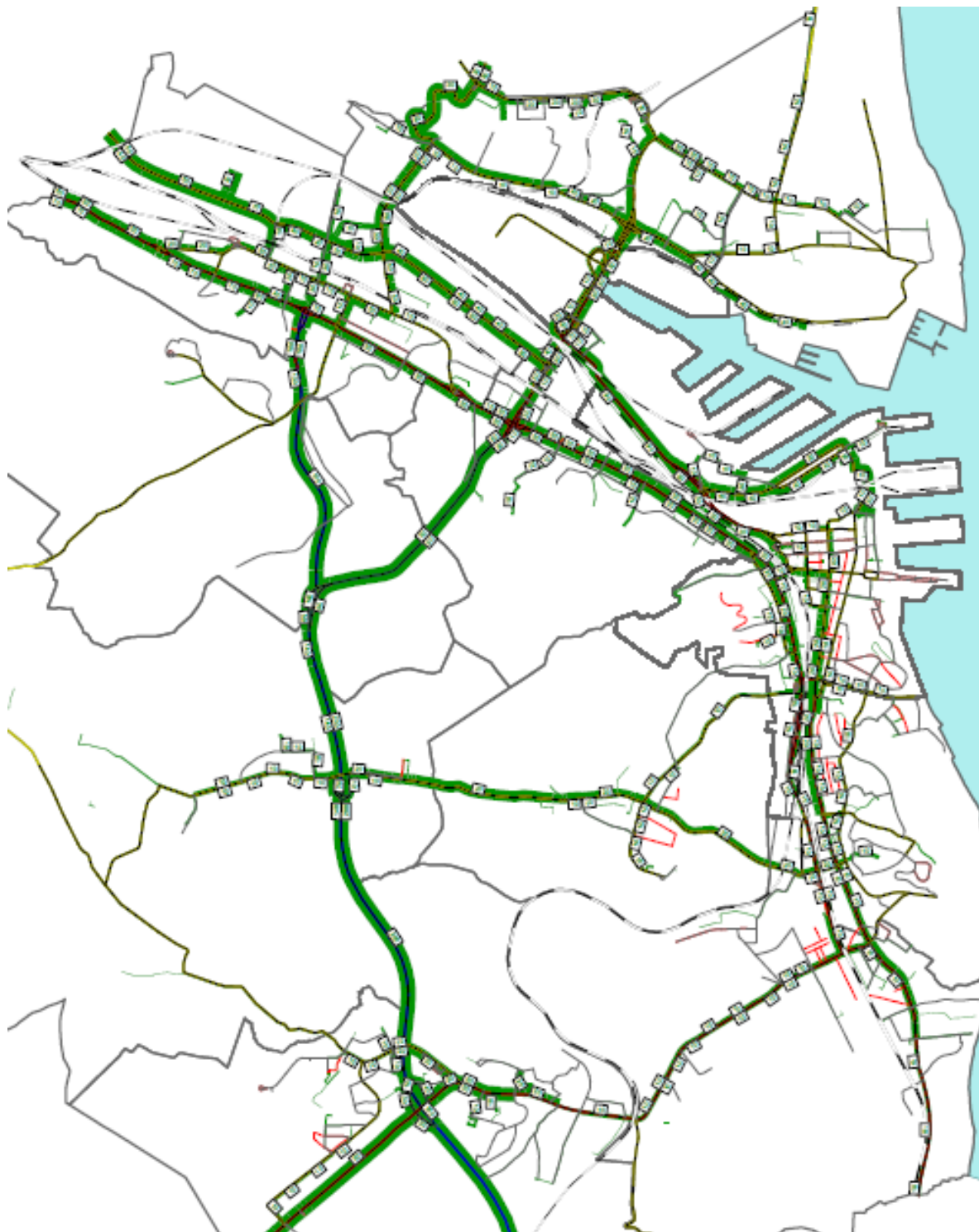
Transport drogowy

Podstawowym elementem sieci drogowej w transporcie ładunków w Gdyni jest droga ekspresowa S6 i Estakada Kwiatkowskiego. Jest to jedyny dojazd z południa do portu morskiego, gdyż droga wojewódzka nr 468 na odcinku sopockim jest zamknięta dla ruchu ciężarowego. Dość istotny jest również ciąg drogi krajowej nr 6 w kierunku północnym. Najmniejszy ruch ładunków w transporcie samochodowym odbywa się na drodze krajowej nr 20 i pozostałych drogach wojewódzkich i powiatowych.

Dużą rolę w transporcie ładunków pełni ciąg dróg S6 i autostrady A1, będącej elementem drogi krajowej nr 1, łączącej trójmiejskie porty morskie z przygranicznym Cieszynem, o długości 419,9 km. Jest jedną z głównych tras w Polsce o przebiegu południkowym. Stanowi polską część międzynarodowego szlaku komunikacyjnego E75 Helsinki – Gdańsk – Łódź – Budapeszt – Ateny. Biegnie przez województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, łódzkie i śląskie.



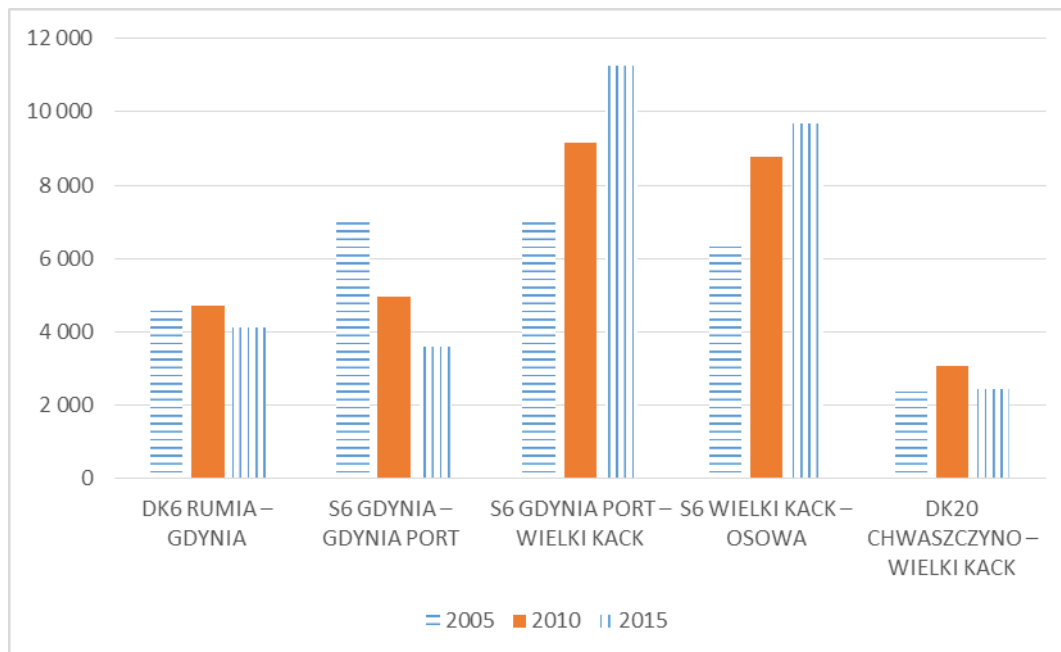
Rysunek 50. Średniodobowy ruch na drogach krajowych w 2015 roku [wszystkie pojazdy]
 Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2015, GDDKiA, Warszawa 2016.



Ryc. 51. Natężenie ruchu pojazdów ciężarowych w godz. 15.00–16.00 w Gdyni
 Źródło: ZDiZ, Gdynia, kwiecień 2016.

Duże natężenie ruchu pojazdów ciężarowych związane jest z obsługą terminali portowych i koncentruje się na układzie drogowym, który je obsługuje. Ruch pojazdów ciężarowych przenosi się również na ul. Morską, na odcinku między centrum a Trasą Kwiatkowskiego (Rys. 51).

Wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych na drogach krajowych przedstawia Rys. 52. W stosunku do roku 2005 wzrósł o ponad 50% na dwóch skrzyżowaniach objętych pomiarem.



Rysunek 52. Średniodobowy ruch pojazdów ciężarowych w Gdyni (wszystkie pojazdy) w latach 2005, 2010, 2015

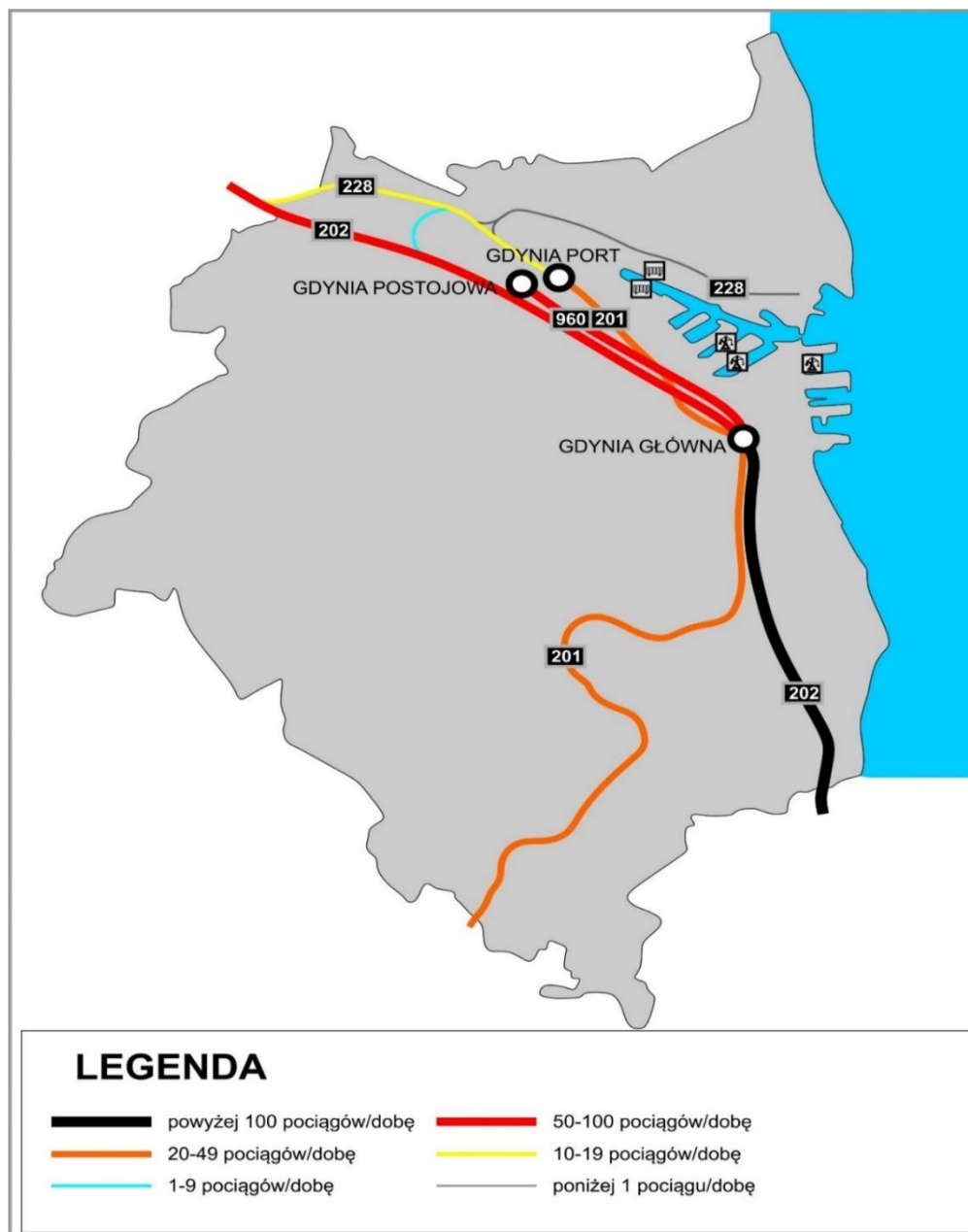
Źródło: opracowanie własne na podstawie Generalnego Pomiaru Ruchu GDDKiA.

Wzrost natężenia ruchu w relacji sąsiednie gminy – Gdynia powiązany z procesami osiedlania się na terenach wiejskich i dynamicznym rozwojem powiatu wejherowskiego i puckiego stwarza dodatkową presję na układ drogowy miasta. Jej efektem jest występujące zjawisko kongestii transportowej, której cechą charakterystyczną jest nierównomierność występowania w czasie i przestrzeni. Cechuje ją silne zróżnicowanie kierunkowe i koncentracja w określonych godzinach szczytu. Wpływa ona na pogorszenie punktualności transportu miejskiego i powoduje konieczność wykorzystywanie większej liczby pojazdów do zrealizowania rozkładu jazdy (m.in. poprzez obniżenie średniej prędkości komunikacyjnej oraz konieczność zaplanowania dłuższych postojów wyrównawczych na przystankach końcowych, celem uwzględnienia potencjalnych opóźnień). Zjawisko kongestii występuje na Obwodnicy, Al. Zwycięstwa, ul. Wielkopolskiej, ul. Morskiej, ul. Chwarzeńskiej, Estakadzie Kwiatkowskiego i ul. J. Wiśniewskiego. Linearny układ drogowy Gdyni jest niezwykle wrażliwy na wszelkie zakłócenia, którym niemal natychmiast towarzyszy kongestia transportowa. Biorąc pod uwagę dalszy rozwój sąsiednich gmin, należy stwierdzić, że korzyści płynące z rozbudowy gdyńskiej infrastruktury drogowej konsumowane będą w części przez mieszkańców sąsiednich gmin, którzy pracują bądź przejeżdżają przez Gdynię.

Ze względu na wysokie natężenie ruchu pojazdów ciężarowych i jego przewidywany wzrost, zdecydowano się na pilotażowe wprowadzenie nowoczesnych rozwiązań w zakresie ochrony nawierzchni drogowej w postaci systemu preselekcji wagowej przeciążonych pojazdów ciężarowych w ruchu wraz z systemem wizyjnym i automatycznego przekazywania informacji o przekroczeniu norm do odpowiednich służb - Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego (WITD), w celu egzekwowania prawa.

Pierwsza pilotażowa waga w ramach projektu CIVITAS DYN@MO powstała na ul. J. Wiśniewskiego (w kierunku dzielnicy Obłuże) w grudniu 2015 roku i od stycznia 2016 roku rozpoczęto zbieranie danych. W kwietniu 2016 roku, gdy warunki atmosferyczne na to pozwoliły, dokonano pierwszej kalibracji systemu i ostatecznie oddano go do użytku z kategorią B+(7)."

Transport kolejowy



Rysunek 53. Natężenie ruchu kolejowego (pasażerskiego i towarowego) na liniach kolejowych na terenie Gdyni

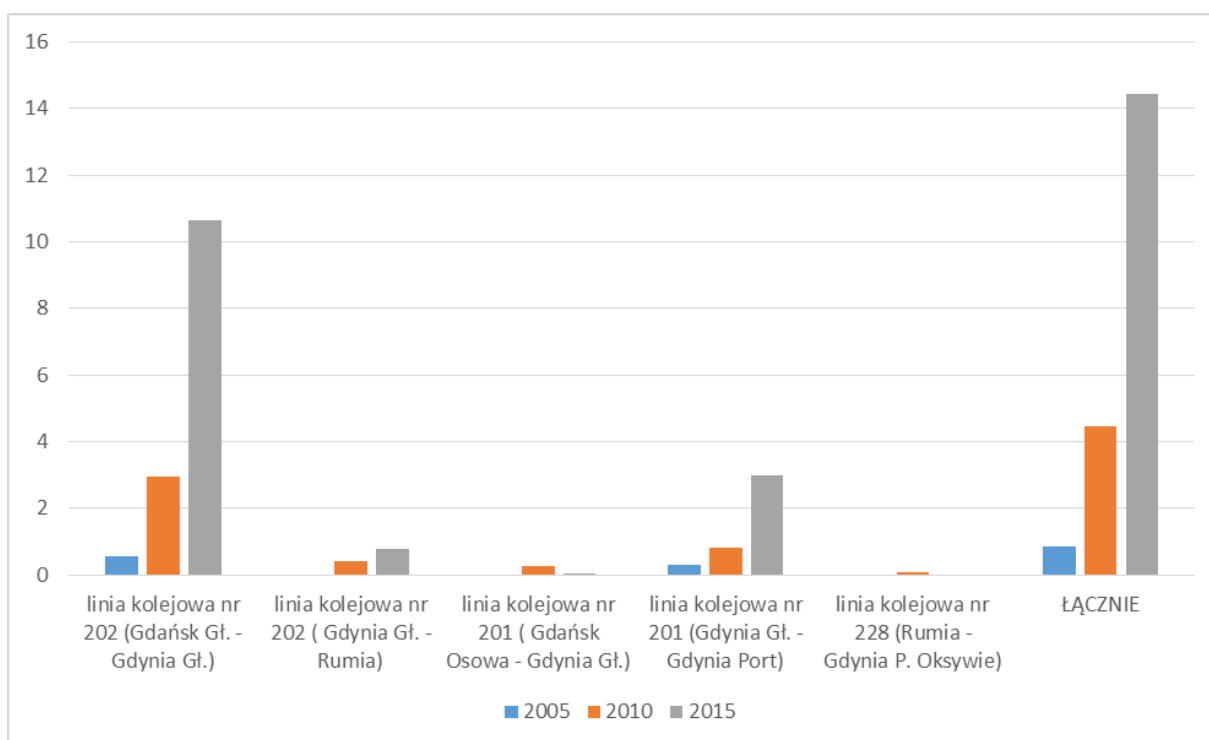
Źródło: opracowanie własne na podstawie systemów PKP PLK S.A.

Ruch pociągów towarowych przez Gdynię jest związany przede wszystkim z obsługą portu morskiego i pozostałych podmiotów w otoczeniu portu. Przebiega on przede wszystkim po linii kolejowej nr 202 i dalej linią kolejową nr 201 do stacji Gdynia Port (Rys. 53). Następnie systemem grup torowych i bocznic do poszczególnych terminali i nabrzeży portowych. Od lat

ruch wzrasta, a prognozy przeładunków Zarządu Portu Morskiego w Gdyni wskazują, na dalszy wzrost. Spadek przewozów na linii kolejowej nr 202 odcinku Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. ma związek z modernizacją korytarza E65. Podczas tej inwestycji część pociągów została skierowana po linii kolejowej nr 201 oraz linii kolejowej nr 202 od strony Słupska.

Część pociągów kursuje również linią kolejową nr 201. Linia ta jest wykorzystywana przede wszystkim podczas utrudnień na linii podstawowej przez Gdańsk i Tczew.

Liczba pociągów intermodalnych na gdyńskich odcinkach sieci kolejowej dynamicznie rośnie. Zasadniczo ich ruch koncentruje się na odcinku linii kolejowej nr 202 Gdańsk Gł. – Gdynia Gł. (Rys. 54). W 2015 r. pociągi intermodalne stanowiły już 38% ogółu pociągów towarowych na omawianym odcinku linii 202.



Rysunek 54. Liczba pociągów intermodalnych na wybranych odcinkach linii kolejowych na terenie Gdyni w latach 2005, 2010 i 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK S.A.

Lokalizacja portu i obsługa ładunków w nim generowanych stwarza w przypadku przewozu ładunków niebezpiecznych potencjalne zagrożenie dla mieszkańców. W celu minimalizacji zagrożeń niezbędne jest przeniesienie znacznej części ruchu na linię 201, która w tym celu wymaga modernizacji.

Logistyka miejska

Gdynia, a w szczególności jej śródmieście są obszarem koncentracji handlu detalicznego, usług oraz restauracji, hoteli oraz innych form działalności gospodarczej wymagających regularnych dostaw różnego rodzaju towarów. Wraz z rosnącą intensywnością

działalności gospodarczej oraz postępującym intensywnym zagospodarowaniem nowych obszarów w centrum będzie nasilać się presja na otoczenie związana z miejskim transportem dystrybucyjnym zdominowanym przez transport drogowy. Przejawia się to w postaci rosnącego natężenia hałasu i emisji spalin, konfliktów z pieszymi oraz innymi użytkownikami ruchu oraz nadmiernego zapotrzebowaniem na ograniczone zasoby infrastruktury w połączeniu z jej nadmierną eksploatacją.

W związku z tym należy podjąć działania zmierzające do poznania specyfiki miejskiego transportu ładunków w Gdyni oraz stopniowego wdrażania rozwiązań zwiększających jego efektywność przy jednoczesnym ograniczeniu niepożądanego oddziaływania.

Wyzwania

Ruch pojazdów ciężarowych w Gdyni determinowany jest obsługą terminali portowych i strefy magazynowo-produkcyjnej zlokalizowanej w sąsiedztwie ulicy Hutniczej.

Obserwuje się stopniowy wzrost natężenia ruchu pojazdów ciężarowych, którego źródłem jest rozwój gospodarczy i aktywność podmiotów funkcjonujących w gdyńskim porcie.

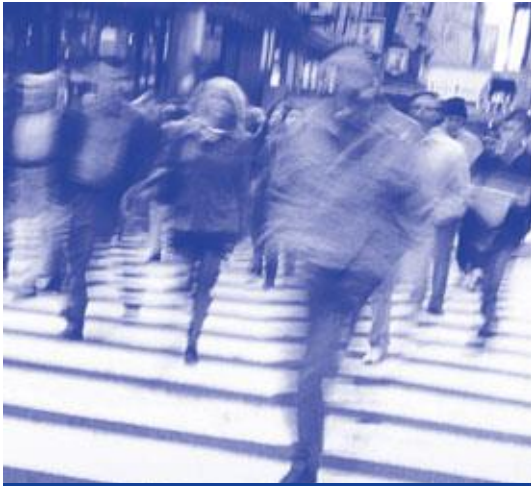
Trzonem sieci drogowej w transporcie ładunków w Gdyni jest droga ekspresowa S6 i Estakada Kwiatkowskiego, która ze względu na zły stan techniczny najstarszego odcinka wymaga regularnych prac naprawczych ograniczających przepustowość podstawowego układu transportowego.

Uniwersalny charakter portu w Gdyni utrwalony działaniami inwestycyjnymi i aktywnością terminali implikuje wysoki udział transportu drogowego w obsłudze podstawowych grup ładunków (przede wszystkim kontenery, pozostała drobnica, zboża).

Planowany wzrost przeładunków w porcie (w wariantcie maksymalnym do 44 mln ton w 2027) jest wyzwaniem przede wszystkim dla infrastruktury zaplecza lądowego portu. Może tworzyć też znaczne obciążenie dla Miasta.

Infrastruktura drogowa w wymiarze ilościowym i jakościowym będzie kluczowym czynnikiem determinującym zdolność terminali portowych do pozyskania i utrzymania strategicznych grup ładunków zdefiniowanych w strategii rozwoju portu w Gdyni.

Jedynym logicznym rozwiązaniem jest budowa Drogi Czerwonej, łączącej ul. J. Wiśniewskiego (na wys. ul. Energetyków) z Obwodnicą. Stanowić ona będzie pierwszy, najbardziej kosztowny etap OPAT (Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej).



Załącznik Nr 4 do Uchwały Nr
Rady Miasta Gdyni
z dnia 2016 r.

CiViTAS
Cleaner and better transport in cities

DYN@MO

AACHEN • GDYNIA • KOPRIVNICA • PALMA

Załącznik 4. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gdyni: interesariusze.



CiViTAS
Cleaner and better transport in cities
D Y N @ M O



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

1. Wprowadzenie: identyfikacja interesariuszy

Wyodrębniono następujące podmioty:

- **głównych interesariuszy („primary stakeholders”)**, którzy w bezpośredni sposób odczują skutki rozwiązań wdrażanych w związku z SUMP (ogół mieszkańców, pewne grupy społeczne bądź zawodowe, dzielnice lub części miasta, sektory gospodarcze czy konkretne organizacje);
- **kluczowych aktorów („key actors”)**, którzy posiadają odpowiednie narzędzia władzy (burmistrz/prezydent miasta, rada miasta inne jednostki władzy publicznej), zasoby finansowe, wiedzę i kompetencje (administracja publiczna, uczelnie, jednostki badawczo-rozwojowe) w dziedzinie transportu i branż pokrewnych (m. in. zagospodarowanie przestrzenne, edukacja, ochrona zdrowia i opieka społeczna, turystyka);
- **pośredników („intermediaries”)**, którzy zaangażowani są we wdrażanie instrumentów polityki transportowej (przewoźnicy, zarządy transportu miejskiego, dróg i zieleni, Policja, inne jednostki administracji publicznej), inne podmioty ważne ze względu na zakres i skalę prowadzonej działalności transportowej (przewoźnicy towarowi, zarządy portów i terminale portowe, porty lotnicze), przedstawiciele grup interesu (stowarzyszenia, izby) oraz podmioty informujące o zagadnieniach transportowych (władze, przewoźnicy, lokalne media).

Specyfika Gdyni (pozycja w Polsce, struktura przestrzenna, społeczna i gospodarcza, forma organizacyjno-zarządcza rynku transportu miejskiego) powoduje, że poza „standardowymi” grupami interesariuszy należy uwzględnić w szerszym stopniu:

- podmioty gospodarki morskiej;
- organizacje pozarządowe;
- przedsiębiorstwa transportu miejskiego;
- instytucje naukowe i badawcze;
- sąsiednie jednostki terytorialne.

By jak najlepiej oddać zróżnicowanie gdyńskich podmiotów podzielono je na pięć grup, tj.:

- jednostki administracji publicznej (samorządowej i centralnej);
- podmioty rynku transportu publicznego;
- przedsiębiorstwa;

- organizacje pozarządowe;
- instytucje sektora edukacji i ochrony zdrowia.

Istotnym kryterium takiego wyodrębnienia jest specyfika każdej z powyższych grup interesariuszy, a także proces podejmowania decyzji i ich wpływ na kształtowanie mobilności w mieście. Zróżnicowanie to znajduje już swe odzwierciedlenie w dotychczasowych działaniach podejmowanych przez różne instytucje miejskie, mające na celu osiągnięcie wyższego poziomu równoważenia mobilności w Gdyni. Do działań takich zaliczyć należy m.in.:

- powołanie Gdyńskiej Rady Rowerowej;
- powołanie Pełnomocnika Prezydenta Miasta Gdyni ds. Komunikacji Rowerowej;
- powołanie Oficera Rowerowego, zatrudnionego w strukturze Zarządu Dróg i Zieleni;
- obchody Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności;
- obchody Europejskiego Dnia Trolejbusowego;
- uczestnictwo w projektach edukacyjnych w zakresie mobilności – YOUTH oraz Mamo, Tato, wybieram ekotransport;
- działania związane z inicjatywą „Pieszy Autobus”;
- konkurs rowerowy dla przedsiębiorstw;
- promocję transportu rowerowego w ramach projektu SEGMENT.

2. Interesariusze

2.1. Jednostki administracji publicznej

Wśród jednostek administracji publicznej dokonano dalszego podziału, mianowicie:

- jednostki administracji samorządowej;
- jednostki administracji centralnej.

Do pierwszej grupy zaliczyć należy:

- Biuro Rozwoju Miasta Urzędu Miasta Gdyni – podmiot odpowiedzialny za prowadzenie spraw związanych z planowaniem kierunków rozwoju miasta oraz warunkami rozwoju miasta;
- Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni – odpowiedzialny za przygotowanie i realizację znacznej części inwestycji miejskich;

- Wydział Środowiska Urzędu Miasta Gdyni, który określa warunki korzystania z zasobów środowiska z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju (m.in. uczestniczy w formułowaniu polityki ekologicznej miasta);
- Samodzielny Referat ds. Osób Niepełnosprawnych, w którego gestii znajdują się sprawy dotyczące problemów pełnej integracji osób niepełnosprawnych w społeczności lokalnej na terenie Gminy Miasta Gdyni, a w szczególności analiza potrzeb osób niepełnosprawnych dotyczących swobodnego przemieszczania się i powszechnego korzystania ze środków transportu;
- Biuro Ogrodnika Miasta, którego jednym z zadań jest opracowywanie koncepcji urządzenia zieleni na terenie Miasta Gdyni;
- Biuro Planowania Przestrzennego w Gdyni, które jest jednostką budżetową powołaną uchwałą Rady Miasta Gdyni w 2007 r. i wykonuje zadania Miasta w zakresie kształtowania polityki przestrzennej, ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju przestrzennego miasta;
- Zarząd Dróg i Zieleni, który jest jednostką budżetową powołaną uchwałą Rady Miasta Gdyni w 2006r. i realizuje zadania związane m.in. z nadzorem i bieżącym utrzymaniem infrastruktury miejskiej, a w tym szczególnie zarządzaniem siecią dróg publicznych i wewnętrznych pozostających w zarządzie Miasta Gdyni, terenami zielonymi, drzewostanem miejskim i lasami komunalnymi, oczyszczaniem miasta, oświetleniem ulic i placów oraz kanalizacją deszczową;
- Centrum Aktywności Seniora, które jest jednostką budżetową powołaną uchwałą Rady Miasta Gdyni, a przedmiotem jego działania jest realizacja i koordynacja zadań związanych z aktywizacją osób starszych – mieszkańców Gdyni;
- Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Gdyni, będący jednostką budżetową, której przedmiotem działania jest m.in. rozpoznawanie potrzeb społecznych i pobudzanie społecznej aktywności w zaspokajaniu niezbędnych potrzeb życiowych osób i rodzin w ramach społeczności lokalnej;
- Miejską Bibliotekę Publiczną, której zadaniem jest m.in. zaspokajanie i rozwijanie potrzeb czytelnich, oświatowych, kulturalnych i informacyjnych mieszkańców Gdyni. Znaczenie tego podmiotu dla kształtowania zrównoważonej mobilności wyraża się zarówno w istocie jej działalności statutowej (m.in. cele oświatowe) oraz fakcie, że Biblioteka posiada sieć 20 filii zlokalizowanych w różnych dzielnicach Miasta;
- Gdyński Ośrodek Sportu i Rekreacji, którego celem jest popularyzacja i rozwój sportu wśród Gdynian oraz utrzymanie i rozbudowa bazy sportowej. Obiekty GOSiR

wykorzystywane są przez gdyńskie kluby sportowe na szkolenie młodzieży oraz organizowane imprezy;

- Administrację Budynków Komunalnych nr 3 oraz nr 4, której zadaniem jest gospodarowanie zasobami mieszkaniowymi gminy i gminnymi lokalami użytkowymi. Administracje Budynków Komunalnych nr 3 oraz nr 4 zarządzają łącznie m.in. 246 budynkami wspólnot mieszkaniowych i 203 mieszkalnymi budynkami komunalnymi gminy;
- Muzeum Miasta Gdyni;
- Gdyńskie Centrum Innowacji - jednostka budżetowa Gminy Miasta Gdyni, powołana przez Radę Miasta Gdyni do koordynowania rozwoju Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego oraz do realizacji zadań związanych z rozwojem przedsięwzięć innowacyjnych na terenie Gdyni. Jej znaczenie dla planowania zrównoważonej mobilności wyraża się w fakcie, że stanowić będzie ogniwo pośrednie między podmiotami zlokalizowanymi w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym a jednostkami miejskimi opracowującymi i wdrażającymi SUMP;
- Młodzieżowy Dom Kultury w Gdyni, który jest placówką zajęć pozalekcyjnych i oferuje szeroką gamę zajęć dla dzieci młodzieży;
- Straż Miejską w Gdyni;
- Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego;
- Urząd Miasta Sopotu;
- Urząd Miasta Gdańska;
- Urząd Miasta Rumii;
- Urząd Gminy Kosakowo;
- Urząd Gminy Żukowo;
- Urząd Gminy Wejherowo;
- Urząd Gminy Szemud.

Odrębnie należy potraktować Rady Dzielnic, które w Gdynia mają status jednostek pomocniczych Rady Miasta, a które podejmowanymi działaniami często wpisują się w nurt zrównoważonej mobilności miejskiej. Następujące Rady Dzielnic powinny być brane pod uwagę w kontekście opracowywania SUMP:

- Rada Dzielnic Babie Doły;
- Rada Dzielnic Cisowa;
- Rada Dzielnic Chylonia;

- Rada Dzielnicy Chwarzno-Wiczlino.
- Rada Dzielnicy Dąbrowa;
- Rada Dzielnicy Działki Leśne;
- Rada Dzielnicy Grabówek;
- Rada Dzielnicy Kamienna Góra;
- Rada Dzielnicy Karwiny;
- Rada Dzielnicy Leszczynki;
- Rada Dzielnicy Mały Kack;
- Rada Dzielnicy Obłuże;
- Rada Dzielnicy Oksywie;
- Rada Dzielnicy Orłowo;
- Rada Dzielnicy Pogórze;
- Rada Dzielnicy Pustki Cisowskie – Demprowo;
- Rada Dzielnicy Redłowo;
- Rada Dzielnicy Śródmieście;
- Rada Dzielnicy Wielki Kack;
- Rada Dzielnicy Witomino-Leśniczówka;
- Rada Dzielnicy Witomino-Radiostacja;
- Rada Dzielnicy Wzgórze Św. Maksymiliana.

Wśród jednostek administracji centralnej, ważnych dla kształtowania szeroko pojmowanej mobilności w Gdyni, należy wymienić:

- Urząd Morski z siedzibą w Gdyni;
- Izbę Celną w Gdyni;
- Sąd Rejonowy w Gdyni;
- Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni;
- Powiatowy Urząd Pracy w Gdyni;
- Powiatową Stację Sanitarno-Epidemiologiczną w Gdyni;
- Komendę Portu Wojennego Gdynia;
- Komendę Miejską Policji w Gdyni;
- Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej w Gdyni;
- Graniczną Stację Sanitarno-Epidemiologiczną w Gdyni;
- Oddział Instytutu Pamięci Narodowej- Komisji Ścigania Zbrodni Przeciwko Narodowi Polskiemu w Gdańsku;

- Pierwszy Urząd Skarbowy w Gdyni;
- Drugi Urząd Skarbowy w Gdyni;
- Agencję Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa w Gdyni;
- Miejską Stację Pogotowia Ratunkowego w Gdyni;

2.2. Podmioty rynku transportu publicznego

W Gdyni od 1994 roku transport miejski funkcjonuje w warunkach oddzielenia działalności organizatorsko-zarządczej od wykonywania przewozów. Dzięki takiemu rozwiązaniu, po stronie podaży transportu miejskiego w Gdyni działa ośmiu operatorów o zróżnicowanej strukturze własnościowej. W roku 2012 na terenie Gdyni wykonano ok. 16,8 mln wozokilometrów, co stanowiło ponad 86% ogółu pracy eksploatacyjnej transportu publicznego organizowanego przez ZKM Gdynia. Pozostałe gminy, które obsługiwane są w tym zakresie przez ZKM Gdynia, to Rumia, Sopot, Kosakowo, Żukowo, Szemud oraz Wejherowo.

Kluczowymi podmiotami rynku transportu publicznego w Gdyni są:

- **Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni** – jednostka budżetowa Miasta, której zadaniem jest organizowanie i zarządzanie transportem miejskim w Gdyni oraz na podstawie stosownych porozumień, w sąsiednich gminach;
- **Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej** – od roku 2007 zajmuje się on integracją transportu zbiorowego na obszarze metropolitalnym, obecnie obejmując zakresem działania czternaście gmin;
- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, sp. z o. o.** – przedsiębiorstwo komunalne wykonujące przewozy trolejbusami na terenie Gdyni oraz Sopotu (linie 21 i 31) i utrzymujące infrastrukturę zasilającą do tego niezbędną. PKT Gdynia jest partnerem projektu DYN@MO. PKT Gdynia posiada ok. 25% udziału w pracy eksploatacyjnej zamawianej przez ZKM Gdynia;
- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni spółka z o.o.** – autobusowy przewoźnik komunalny wykonujący przewozy autobusami na terenie Gdyni oraz gmin sąsiednich. Od 2007 roku PKM Gdynia eksploatuje autobusy napędzane sprężonym gazem ziemnym (CNG) ze względu na jego wysokie walory ekologiczne. PKM posiada ok. 33% udziału w pracy eksploatacyjnej zamawianej przez ZKM Gdynia;

- **Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej spółka z o.o.** – autobusowy przewoźnik komunalny, posiadający ok. 23% udziału w rynku transportu miejskiego organizowanego przez ZKM Gdynia;
- **Pomorska Komunikacja Samochodowa Wejherowo sp. z o. o.** – przewoźnik prywatny, mający ok. 8,5% udziału w rynku transportu miejskiego w Gdyni;
- **Przewozy Autobusowe „Gryf” Marian Kotecki** - przewoźnik prywatny, mający ok. 7,5% udziału w rynku transportu miejskiego w Gdyni. Ponadto obsługuje on szereg linii regionalnej komunikacji autobusowej w subregionie kaszubskim;
- **PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście spółka z o.o.** – przewoźnik kolejowy realizujący pasażerskie przewozy służby publicznej na terenie obszaru metropolitalnego w oparciu o dzierżawioną, wyodrębnioną linię kolejową nr 250 (na odcinku Gdańsk Główny – Rumia). Na terenie Gdyni znajduje się 9 przystanków kolejowych obsługiwanych przez 64 elektryczne zespoły trakcyjne należące do PKP SKM. Obecnie przewoźnik znajduje się w fazie przekształceń własnościowych, a jednostki samorządu terytorialnego są mniejszościowym udziałowcem. Przewidywane pełne usamorządowanie PKP SKM może nastąpić w 2014 roku. Gdynia posiada 3,16% udziałów PKP SKM w Trójmieście;
- **Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.** – spółka będącą własnością samorządu województwa pomorskiego, powołana do przygotowania i realizacji inwestycji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Jej pierwszy etap stanowi wybudowanie linii kolejowej na terenie Gdańska, między stacją Gdańsk Wrzeszcz a linią kolejową nr 201 w pobliżu stacji Gdańsk Osowa. W ramach szeroko pojętego projektu PKM, na terenie Gdyni zostaną zbudowane nowe przystanki na istniejącej i modernizowanej obecnie linii nr 201, na odcinku Gdańsk Osowa – Gdynia Główna;
- **Przewozy Regionalne spółka z o.o.** – samorządowy przewoźnik kolejowy realizujący kolejowe przewozy o charakterze służby publicznej m.in. na terenie województwa pomorskiego;
- **PKP S.A.**, które jest obecnie administratorem Dworca Głównego w Gdyni.

2.3. Przedsiębiorstwa

W 2010 r. w Gdyni zarejestrowanych było w 2010 r. 35 467¹ podmiotów gospodarki narodowej, co oznacza wzrost o 12% w stosunku do 2006 r. Dominują wśród nich podmioty małe – aż 80% to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Do podmiotów, które mogą stanowić ważną grupę interesariuszy w procesie tworzenia SUMP zaliczono (ze względu na liczbę zatrudnionych pracowników, lokalizację, branżę oraz dotychczas podejmowane działania w zakresie równoważenia mobilności miejskiej, sposób realizowanych podróży do/z pracy przez pracowników²):

- Spółdzielczą Kasę Oszczędnościowo-Kredytową im. Franciszka Stefczyka;
- Spółdzielnię Pracy "Stoczniowiec" w Gdyni;
- Bomi S.A.;
- Stocznnię Marynarki Wojennej S.A.;
- Nordea Bank Polska S.A.;
- Multimedia Polska S.A.;
- Gdyńską Spółdzielnię Mieszkaniową;
- Radmor S.A.;
- "MEGA" S.A.;
- Stocznnię Remontową Nauta S.A.;
- "VECTOR" sp. z o.o.;
- Okręgowe Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej sp. z o.o.;
- Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.;
- PKP CARGO S.A., Północny Zakład Spółki;
- FOTA S.A.;
- Invest Komfort S.A., Spółka Komandytowo-Akcyjna;
- Klimor S.A.;
- VBW Engineering sp. z o.o.;
- Vistal Euro-Cynk sp. z o.o.;
- Stena Line Polska sp. z o.o.;
- PCC INTERMODAL S.A.;
- Bałtycki Terminal Zbożowy sp. z o.o.;
- TREC NUTRITION sp. z o.o.;

¹ Rocznik Statystyczny Gdyni 2011. Główny Urząd Statystyczny, Gdańsk 2012, s. 309

² M.in. na podstawie konkursu „Do pracy jadę rowerem”, ZDiZ gdynia, 07.2013

- Det Norske Veritas Poland sp. z o.o.;
- Spółdzielnię Mieszkaniową Karwiny;
- Robotniczą Spółdzielnię Mieszkaniową im. Komuny Paryskiej;
- Geoban S.A. Spółkę Akcyjną Oddział w Polsce;
- Prokom Investments S.A.;
- POLNORD S.A.;
- Spółdzielnię Niewidomych "Sinema";
- Spółdzielnię Mieszkaniową "Bałtyk" w Gdyni;
- VECTRA S.A.;
- PROGMAN S.A.;
- MISYS;
- Energomontaż Północ.

2.4. Organizacje pozarządowe:

Organizacjom pozarządowym przekazano w roku 2012 blisko 42 mln ZŁP na realizację ich zadań. Mają one coraz większe znaczenie w realizacji zadań miejskich.

- Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej;
- Do NGO-sów jeszcze ten, co robił gdyński BYPAD;
- Centrum Współpracy Młodzieży;
- Stowarzyszenie In Gremio;
- Stowarzyszenie Rowerowa Gdynia;
- Fundacja Studentów i Absolwentów Uczelni Wyższych PSC;
- Towarzystwo Profilaktyki Środowiskowej "Mrowisko";
- Bałtycka Agencja Poszanowania Energii;
- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji (SITKom);
- Pomorskie Stowarzyszenie Sympatyków Transportu Miejskiego;
- Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych;
- Stowarzyszenie Aktywni dla Zdrowia;
- Stowarzyszenie Ania – Bezpieczna Droga;
- Klub Mam Gdynia;
- Polski Związek Niewidomych, oddział w Gdyni;
- Centrum Integracja;

- Greenpeace;
- PSWE – PUMA (Polska Unia Mobilności Aktywnej);
- Polskie Stowarzyszenie Na Rzecz Osób Z Upośledzeniem Umysłowym Koło w Gdyni.

2.5. Podmioty sektora edukacji, sportu i ochrony zdrowia

Konieczność uwzględnienia tej kategorii podmiotów wynika nie tylko z ich miastotwórczego charakteru, ale również z faktu, iż są one poważnymi generatorami ruchu w mieście. Potwierdziły to zresztą doświadczenia w ramach projektu „Pieszy Autobus”, realizowanego przez ZDiZ Gdynia w latach 2011-2012. W tej grupie interesariuszy wyodrębniono następujące segmenty:

- uczelnie wyższe i pozostałe jednostki badawczo-rozwojowe;
- szkoły średnie (gimnazja, technika, zasadnicze szkoły zawodowe, licea);
- szkoły podstawowe i przedszkola;
- szpitale i placówki ochrony zdrowia;
- kluby sportowe.

Uczelnie wyższe i pozostałe jednostki badawczo-rozwojowe

- Akademia Morska w Gdyni, największa szkoła wyższa na terenie Miasta;
- Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni;
- Wyższa Szkoła Bankowa w Gdyni;
- Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego;
- Wydział Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego;
- Morski Instytut Rybacki;
- Ośrodek Badawczo - Rozwojowy Centrum Techniki Morskiej S.A.

Sektor oświaty obejmuje w Gdyni m.in. 35 szkół podstawowych, 28 gimnazjów (w tym 1 gimnazjum dla dorosłych) oraz 50 przedszkoli, w tym 12 niepublicznych i 1 przedszkole prowadzone przez inną niż samorząd osobę prawną (oraz 54 oddziały przedszkolne w szkołach podstawowych).

Szkoły średnie

- Gimnazjum Nr 1 im. Gdyńskich Harcerzy II Rzeczypospolitej;
- V Liceum Ogólnokształcące im. Płk Stanisława Dąbka;

- Zespół Szkół Ekologicznych;
- Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 6;
- Zespół Szkół Usługowych;
- Zespół Szkół Administracyjno-Ekonomicznych;
- Zespół Szkół Chłodniczych i Elektronicznych;
- Gimnazjum Jezuitów im. Św. Stanisława Kostki;
- Technikum Transportowe.

Szkoły podstawowe i przedszkola

- Szkoła Podstawowa Nr 23;
- Szkoła Podstawowa Nr 6 im. Antoniego Abrahama;
- Szkoła Podstawowa Nr 16 im. Orła Białego;
- Zespół Szkół Nr 13;
- Zespół Szkół Nr 9;
- Szkoła Podstawowa Nr 33 im. Obrońców Kępy Oksywskiej;
- Szkoła Podstawowa Specjalna Nr 50;
- Szkoła Podstawowa Nr 20 im. II Morskiego Pułku Strzelców;
- Zespół Szkół Nr 7.

Szpitaly i placówki ochrony zdrowia

- Szpital Morski im. PCK w Gdyni;
- Szpital Św. Wincentego a Paulo sp. z o.o.;
- Uniwersyteckie Centrum Medycyny Morskiej i Tropikalnej w Gdyni;
- Specjalistyczna Przychodnia Lekarska "Śródmieście" sp. z o.o.;
- "Portowy Zakład Opieki Zdrowotnej" sp. z o.o.;
- Wojskowa Specjalistyczna Przychodnia Lekarska Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Gdynia-Oksywie;
- "Przychodnia Lekarska Witomino" sp. z o.o.;
- Centrum Medyczne Dąbrowa-Dąbrówka sp. z o.o.;

Kluby sportowe

- Arka Gdynia SSA;
- Rugby Club Arka Gdynia;
- SKS Bałtyk Gdynia;

- UKS Galeon Gdynia;
- WKS Flota Gdynia;

Inne

- Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego;
- GDDKiA;
- BCT Gdynia;
- Kupieckie Stowarzyszenie Wolnego Handlu i Usług;
- Wydziały zdrowia, edukacji, budżetu UM;
- ARMAAG;
- Eko-Dolina;
- Towarzystwo Miłośników Gdyni;
- Polski Związek Motorowy – oddział Gdynia;
- Centrum Aktywności Obywatelskiej.