



## PREZYDENT MIASTA GDYNI

81-382 Gdynia, Al. Marszałka Piłsudskiego 52/54

telefon (centrala): 58-66-88-000; fax: 58-62-09-798; e-mail: umgdynia@gdynia.pl; www.gdynia.pl

SOS.0003.157.2017

RP.0003.4.2017.ASt/2220

Gdynia, dnia 20.12.2017 r.

**Dorota Płotka**  
**Paweł Stolarczyk**  
**Radni Miasta Gdyni**  
al. Marszałka Piłsudskiego 52/54  
81-382 Gdynia

*Dotyczy: interpelacji w sprawie uzupełnienia informacji o rozwiązaniach planistycznych przewidzianych w opracowywanym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Redłowo w Gdyni, rejonu ul. Stryjskiej od ronda im. Macieja Brzeskiego do al. Zwycięstwa*

W odpowiedzi na Państwa interpelację z dnia 05.12.2017 r. w sprawie uzupełnienia informacji o rozwiązaniach planistycznych przewidzianych w opracowywanym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego części dzielnic Mały Kack i Redłowo w Gdyni, rejonu ul. Stryjskiej od ronda im. Macieja Brzeskiego do al. Zwycięstwa, informuję jak niżej.

1. Wyniki analiz ruchu, przeprowadzonych przez ZDiZ w Gdynia, w związku z planowaną zabudową terenu inwestycyjnego, usytuowanego pomiędzy stacją paliw a linią kolejową, uzyskano w październiku bieżącego roku (szerzej opisane w pkt. 2). Zagadnienie rozpoznano z należytą starannością i dokonano badań na modelu ruchu z wykorzystaniem profesjonalnych narzędzi z dziedziny inżynierii ruchu. Dokonano także analizy wariantu zaproponowanego przez mieszkańców domów jednorodzinnych, tj. z obsługą komunikacyjną terenu inwestycyjnego wyłącznie od ul. Stryjskiej. Przeprowadzono analizy dla pięciu wariantów, z czego dwa dotyczyły połączenia wyłącznie z ul. Stryjską oraz trzy dotyczyły połączenia z ul. Stryjską i al. Zwycięstwa.

2. Analizy przeprowadzone przez ZDiZ wykonane zostały z dużym marginesem bezpieczeństwa. Założono 800 miejsc postojowych na terenie inwestycyjnym oraz, że około 480 pojazdów w godzinie szczytu pojawi się w okolicznym układzie drogowym, podczas gdy na terenie planowanej inwestycji przewiduje się powstanie około 400-500 miejsc postojowych i około połowy prognozowanego zwiększenia ruchu. Badania wykazały, że założony większy ruch bez trudności zostałby odebrany i przeniesiony przez układ drogowy, przebudowany wyprzedzająco wg przygotowanej w tym celu koncepcji układu drogowego.

Nieuzasadnione są obawy, przedstawione także w pkt. 4 pisma wnioskodawców, że inwestycja przy ul. Stryjskiej będzie generować 1400 samochodów. Projekt planu przewiduje możliwość budowy budynku usługowego, o parametrach i wskaźnikach tak określonych, że szacunkowo można założyć powstanie powierzchni użytkowej podstawowej ok. 24 600 m<sup>2</sup>. Bardzo dobre warunki dojazdu środkami komunikacji publicznej do obszaru objętego projektem planu uzasadniają przyjęcie wskaźników parkingowych na poziomie dolnych wartości przedziałów określonych w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni. Zakłada się przyjęcie wskaźnika miejsc postojowych dla samochodów na poziomie min. 2 m.p. / 100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej podstawowej. Uwzględniając powyższe założenia liczba miejsc postojowych wymagana dla planowanego budynku będzie wynosiła ok. 400 – 500.

Centrum Riviera w Gdyni mieści około 250 lokali oraz około 2500 obsługujących je miejsc postojowych, a Centrum Handlowe Klif mieści około 70 lokali oraz około 1200 obsługujących je miejsc postojowych. Tylko w nielicznych dniach w roku dochodzi do ich całkowitego zapełnienia. Trudno sobie wyobrazić, aby do usług w budynku planowanym przy ul. Stryjskiej zmierzała połowa zainteresowanych korzystaniem z usług skupionych w Centrum Riviera i niemal tyle osób,

co do Centrum Handlowego Klif. W bliskim sąsiedztwie analizowanego terenu inwestycyjnego funkcjonuje zabudowa biurowa oraz zabudowa z usługami w parterze. Nie obserwuje się w związku z powyższym potoków ruchu kołowego o wartościach wskazywanych przez wnioskodawców w odniesieniu do inwestycji przy ul. Stryjskiej. Obserwuje się natomiast duże potoki ruchu pieszego, które w godzinach szczytu zmniejszają płynność ruchu kołowego (przejścia dla pieszych). Podmioty funkcjonujące przy ul. Łużyckiej wdrażają skuteczne systemy zachęt, wpływając na zachowania pracowników w zakresie wyboru środka transportu w drodze do pracy, osiągając przy tym bardzo dobre efekty. Pomimo funkcjonowania wielu budynków biurowych przy ul. Łużyckiej, nie obserwuje się nadzwyczajnej liczby pojazdów parkujących przy tej ulicy. Dodatkowo, *Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych 2015* (str. 20) wskazują, że trudności z parkowaniem w miejscu docelowym oraz opłaty za parkowanie są najważniejszymi (oprócz korzystania z samochodu przez inną osobę) przyczynami rezygnacji z podróży samochodem i sprzyjają zmianie zachowań, prowokując do zmiany środka transportu. W obszarze objętym planem przewidywana jest zabudowa o przeważającej funkcji biurowej, z niewielkim tylko udziałem usług handlu. Stosunkowo niewielka liczba miejsc postojowych możliwa do realizacji na terenie inwestycyjnym przy ul. Stryjskiej oraz bezpośrednie sąsiedztwo przystanku SKM i bogata oferta linii autobusowych i trolejbusowych na al. Zwycięstwa, nie będzie sprzyjała wykorzystywaniu prywatnych samochodów.

Reasumując, użyte przez wnioskodawców stwierdzenie, że „wszędzie w większości klienci usług poruszają się samochodami” jest ogólnikowe, zbyt daleko idące i nie jest poparte badaniami. Nie należy rozszerzać formy handlu prowadzonej w galeriach handlowych i sposobu korzystania z tej formy przez ich klientów na cały sektor usługowo-handlowy. Nie można porównywać zachowań komunikacyjnych klientów usług takich jak centra handlowe, z zachowaniami pracowników biur w nowoczesnym biurowcu z limitowaną liczbą miejsc postojowych.

W ramach planowanej inwestycji przeprowadzono następujące analizy i symulację ruchu:

**Do analiz przyjęto następujące dane wejściowe:**

- Liczba miejsc parkingowych – 800
- Rotacja na parkingu – 60%
- Udział pojazdów wjeżdżających/wyjeżdżających z terenu inwestycji w szczycie porannym – 80/20%
- Obliczona liczba pojazdów korzystających z parkingu w szczycie porannym:
  - wjeżdżający – 384 pojazdy
  - wyjeżdżający – 96 pojazdów
- Dla szczytu popołudniowego rozkład oraz liczba pojazdów jest odwrotna, tzn. wjazd wyjazd stanowi odpowiednio 20/80%
- Możliwość zawracania na skrzyżowaniu Zwycięstwa – Kostki Napierskiego

**Przeanalizowano następujące warianty:**

**Wariant 1**

- obsługa inwestycji od ul. Stryjskiej oraz al. Zwycięstwa przy relacjach w prawo
- na skrzyżowaniu Stryjska – Zwycięstwa następująca geometria
  - al. Zwycięstwa, wlot północny – 3 pasy ruchu o relacjach: na wprost, na wprost, na wprost i w prawo
  - al. Zwycięstwa, wlot południowy – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, na wprost i w prawo
  - ul. Stryjska, wlot zachodni – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, w prawo
  - ul. Stryjska, wlot wschodni – 1 pas ruchu z dopuszczonymi wszystkimi relacjami.

**Wariant 2**

- obsługa inwestycji od ul. Stryjskiej przy otwartych relacjach w prawo i lewo oraz al. Zwycięstwa przy relacjach w prawo
- na skrzyżowaniu Stryjska – Zwycięstwa następująca geometria
  - al. Zwycięstwa, wlot północny – 3 pasy ruchu o relacjach: na wprost, na wprost, na wprost i w prawo

- al. Zwycięstwa, wlot południowy – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, na wprost i w prawo
- ul. Stryjska, wlot zachodni – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, w prawo
- ul. Stryjska, wlot wschodni – 1 pas ruchu z dopuszczonymi wszystkimi relacjami.

#### Wariant 3

- obsługa inwestycji od ul. Stryjskiej oraz al. Zwycięstwa przy relacjach w prawo
- na skrzyżowaniu Stryjska – Zwycięstwa następująca geometria
  - al. Zwycięstwa, wlot północny – 3 pasy ruchu o relacjach: na wprost, na wprost, na wprost i w prawo
  - al. Zwycięstwa, wlot południowy – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, na wprost i w prawo
  - ul. Stryjska, wlot zachodni – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, w lewo i na wprost, w prawo
  - ul. Stryjska, wlot wschodni – 1 pas ruchu z dopuszczonymi wszystkimi relacjami.

#### Wariant 4

- obsługa inwestycji od ul. Stryjskiej przy relacjach w prawo
- na skrzyżowaniu Stryjska – Zwycięstwa następująca geometria
  - al. Zwycięstwa, wlot północny – 3 pasy ruchu o relacjach: na wprost, na wprost, na wprost i w prawo
  - al. Zwycięstwa, wlot południowy – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, na wprost i w prawo
  - ul. Stryjska, wlot zachodni – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, w lewo i na wprost, w prawo
  - ul. Stryjska, wlot wschodni – 2 pasy ruchu o relacjach w lewo oraz na wprost i w prawo.

#### Wariant 5

- obsługa inwestycji od ul. Stryjskiej przy otwartych relacjach w prawo i w lewo
- na skrzyżowaniu Stryjska – Zwycięstwa następująca geometria
  - al. Zwycięstwa, wlot północny – 3 pasy ruchu o relacjach: na wprost, na wprost, na wprost i w prawo
  - al. Zwycięstwa, wlot południowy – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, na wprost i w prawo
  - ul. Stryjska, wlot zachodni – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, w lewo i na wprost, w prawo
  - ul. Stryjska, wlot wschodni – 2 pasy ruchu o relacjach w lewo oraz na wprost i w prawo.

Poniżej ukazano tabele z wynikami symulacji dla każdego z analizowanych wariantów. Parametry sieci zostały policzone dla całego obszaru analizy, natomiast kolejki dla wlotów al. Zwycięstwa na skrzyżowaniu Zwycięstwa – Stryjska.

Parametry sieci						
Wariant	Straty czasu [s/pojazd]	Liczba zatrzymań [na pojazd]	Prędkość [km/h]	Sumaryczny czas podróży [s]	Liczba pojazdów	Sumaryczny dystans pokonany przez pojazdy w sieci [km]
bazowy	19,29	0,54	40,05	479533,00	5744,00	5335,46
Wariant 1	22,49	0,61	38,20	501899,00	5855,00	5325,46
Wariant 2	21,89	0,58	38,46	497639,00	5852,00	5316,17
Wariant 3	47,37	3,70	31,16	670803,60	5533,00	5806,66

<b>Wariant 4</b>	44,97	1,93	27,16	721455,80	7048,00	5442,41	
<b>Wariant 5</b>	38,04	1,39	28,98	424876,40	4485,00	3419,93	
<b>Różnica względem wariantu bazowego</b>	<b>W1</b>	<b>16,56%</b>	<b>12,45%</b>	<b>-4,64%</b>	<b>4,66%</b>	<b>1,93%</b>	<b>-0,19%</b>
	<b>W2</b>	13,46%	6,88%	-3,99%	3,78%	1,88%	-0,36%
	<b>W3</b>	145,51%	584,41%	-22,20%	39,89%	-3,67%	8,83%
	<b>W4</b>	133,08%	256,64%	-32,20%	50,45%	22,70%	2,00%
	<b>W5</b>	97,17%	156,27%	-27,66%	-11,40%	-21,92%	-35,90%

<b>Wlot</b>	<b>Wariant</b>	<b>Średnia długość kolejki [m]</b>	<b>Długość maksymalnej kolejki [m]</b>	<b>Liczba zatrzymań</b>	
<b>Al. Zwycięstwa - wlot północny</b>	<b>bazowy</b>	8,57	91,45	481,00	
	<b>Wariant 1</b>	14,74	67,10	357,00	
	<b>Wariant 2</b>	67,84	262,98	1 176,00	
	<b>Wariant3</b>	15,07	93,75	393,00	
	<b>Wariant 4</b>	45,95	137,31	1 058,00	
	<b>Wariant 5</b>	54,11	164,88	740,00	
	<b>Różnica</b>	<b>W1</b>	<b>71,87%</b>	<b>-26,62%</b>	<b>-25,78%</b>
		<b>W2</b>	691,26%	187,57%	144,49%
		<b>W3</b>	75,73%	2,52%	-18,30%
		<b>W4</b>	435,91%	50,15%	119,96%
<b>W5</b>		531,11%	80,29%	53,85%	
<b>Al. Zwycięstwa - wlot południowy</b>	<b>bazowy</b>	7,55	59,07	421,00	
	<b>Wariant 1</b>	11,98	59,00	519,00	
	<b>Wariant 2</b>	48,51	125,53	1 256,00	
	<b>Wariant3</b>	16,76	64,84	607,00	
	<b>Wariant 4</b>	107,70	166,85	1 538,00	
	<b>Wariant 5</b>	95,43	154,51	865,00	
	<b>Różnica</b>	<b>W1</b>	<b>58,63%</b>	<b>-0,12%</b>	<b>23,28%</b>
		<b>W2</b>	542,47%	112,52%	198,34%
		<b>W3</b>	121,99%	9,78%	44,18%
		<b>W4</b>	1326,43%	182,46%	265,32%
<b>W5</b>		1163,91%	161,57%	105,46%	

Dodatkowo dokonano analizy zaproponowanego przez mieszkańców domów jednorodzinnych rozwiązania obsługi inwestycji przy ul. Stryjskiej oraz geometrii skrzyżowania ul. Stryjskiej z al. Zwycięstwa, oraz zestawiono jej wyniki z wyżej założonym wariantem obsługi terenu.

Szczegółowa analiza wykazała, że jeden pas do lewoskrętu na zachodnim wlocie ul. Stryjskiej pozwala na obsługę natężenia na tej relacji, dlatego dopuszczenie dwóch pasów do skrętu w lewo wydaje się niezasadne. Ich wydzielenie wymusi konieczność odseparowania wyświetlania sygnału zielonego dla relacji w lewo w stosunku do innych strumieni kolizyjnych (przejście dla pieszych przez al. Zwycięstwa oraz przeciwległy wlot ul. Stryjskiej). Odseparowanie sygnału zielonego wynika z wymogów formalnych dot. funkcjonowania sygnalizacji świetlnej oraz tworzenia faz ruchu, oraz wymogów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w stosunku do niechronionych uczestników ruchu. Odseparowanie sygnału zielonego (zastosowanie kolejnej fazy ruchu) spowoduje

konieczność skrócenia długości sygnału zielonego jaki obecnie jest przydzielony na al. Zwycięstwa, a tym samym spowoduje pogorszenie ruchu na drodze o wyższej kategorii.

Skreć w lewo z północnego wlotu al. Zwycięstwa powinien być obsługiwany przez otwarte relacje zawracania oraz skreć w lewo na modernizowanym skrzyżowaniu z ul. Kostki Napierskiego. Wynika to z konieczności wydzielenia dodatkowej fazy dla kierunku w lewo na skrzyżowaniu Zwycięstwa – Stryjska, jeśli relacja taka byłaby dozwolona. Badania wykazały, że może powodować to duże straty czasu oraz pogorszyć warunki ruchu na wszystkich pozostałych wlotach.

Analiza rozwiązania, zakładającego obsługę inwestycji wyłącznie poprzez ul. Stryjską, wykazała, że warunki ruchu uległy znacznemu pogorszeniu względem wariantu bazowego - zarówno parametry analizowanej sieci tj. opóźnienie, liczba zatrzymań czy średnia prędkość jak i kolejki na wlotach al. Zwycięstwa pokazują konieczność obsługi inwestycji zarówno poprzez ul. Stryjską, jak i al. Zwycięstwa. Zapewnienie dojazdu i wyjazdu wyłącznie poprzez relacje w prawo, jak w wariacie 1 zapewni obsługę inwestycji na akceptowalnym poziomie. Analiza wariantów 4 i 5 zakładających obsługę inwestycji wyłącznie poprzez ul. Stryjską, wykazała, że warunki ruchu uległy znacznemu pogorszeniu względem wariantu bazowego - zarówno parametry analizowanej sieci tj. opóźnienie, liczba zatrzymań czy średnia prędkość jak i kolejki na wlotach al. Zwycięstwa pokazują konieczność obsługi inwestycji poprzez ul. Stryjską i al. Zwycięstwa.

Po uwzględnieniu wyników z obu tabel wynika, że najbardziej korzystnym pod względem ruchowym jest wariant 1 zakładający:

- obsługę inwestycji od ul. Stryjskiej oraz al. Zwycięstwa przy relacjach w prawo
- następującą geometrię na skrzyżowaniu Stryjska – Zwycięstwa:
  - al. Zwycięstwa, wlot północny – 3 pasy ruchu o relacjach: na wprost, na wprost, na wprost i w prawo;
  - al. Zwycięstwa, wlot południowy – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, na wprost i w prawo;
  - ul. Stryjska, wlot zachodni – 3 pasy ruchu o relacjach w lewo, na wprost, w prawo;
  - ul. Stryjska, wlot wschodni – 1 pas ruchu z dopuszczonymi wszystkimi relacjami.

3. Analiza została opracowana na modelu transportowym opracowanym w ramach projektu Civitas Dyn@mo. W modelu Gdynia została podzielona na małe rejony transportowe do których oszacowane zostały wskaźniki planistyczne wpływające na wielkość ruchu generowanego i absorbowanego przez dany rejon transportowy. Wskaźniki te szacuje się na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego i uwzględniają one istniejącą oraz planowaną zabudowę w danym rejonie transportowym. Dane dotyczące terenu inwestycyjnego przy ul. Stryjskiej zostały przyjęte z dużym marginesem bezpieczeństwa (patrz pkt. 2).

4. Jak wyjaśniono w pkt. 2 nieuzasadnione wydają się być obawy, że inwestycja przy ul. Stryjskiej może wygenerować ponad czterokrotnie więcej pojazdów niż planowana i prawie dwukrotnie więcej, niż przyjęta w prognozach, m.in. w związku z podróżami do usług.

Liczba 400, podana w odpowiedzi na interpelację dotyczyła liczby miejsc postojowych, oszacowanej dla wskaźnika miejsc postojowych wynoszącej 2 miejsca postojowe na 100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej podstawowej. Wyjaśnienie, jaką średnią ilość samochodów przyjęto w godzinach szczytu, zawiera pkt. 2. Niepokoje mieszkańców, że dla inwestycji powstanie 1400 miejsc postojowych wynikają z tego, że obliczenia mieszkańców zakładają większą powierzchnię podstawową oraz przyjęcie wyższego wskaźnika parkingowego, wynoszącego 4 miejsca postojowe na 100 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej podstawowej, co uznać należy za nieuzasadnione.

5. Zagadnienie rozpoznano z należytą starannością i dokonano badań na modelu ruchu z wykorzystaniem profesjonalnych narzędzi z dziedziny inżynierii ruchu. Dokonano także analizy wariantu zaproponowanego przez mieszkańców domów jednorodzinnych, tj. z obsługą komunikacyjną terenu inwestycyjnego wyłącznie od ul. Stryjskiej. Przeprowadzono analizy dla pięciu wariantów, z czego dwa dotyczyły połączenia wyłącznie z ul. Stryjską oraz trzy dotyczyły połączenia z ul. Stryjską i dodatkowo z al. Zwycięstwa.

Przeprowadzone analizy jednoznacznie wskazały, że obsługa terenu inwestycyjnego wyłącznie poprzez ul. Stryjską spowoduje znaczne pogorszenie warunków ruchu na okolicznych drogach, ważnych w układzie komunikacyjnym miasta, m.in. na jednej z podstawowych ulic w układzie dróg miasta, tj. na al. Zwycięstwa. Najlepsze warunki ruchu na drogach, przekładające się na mniejszą emisję spalin, z uwagi na mniejszą ilość zatrzymań i krótsze kolejki pojazdów, zostaną uzyskane, jeżeli włączenie do układu dróg publicznych ruchu wygenerowanego przez inwestycję będzie odbywało się do dwóch ulic oraz przy założeniu, że wjazd i wyjazd z nieruchomości będzie odbywał się wyłącznie poprzez skrzyżowania w prawo. Korzystanie przez inwestycję dodatkowo ze zjazdu z al. Zwycięstwa, wspólnego z stacją paliw, nie jest sprzeczne z zasadami ruchu drogowego. Zarządca dróg nie stwierdza zagrożeń dla warunków i bezpieczeństwa ruchu z tym związanych, a warunki środowiskowe również będą korzystniejsze, gdy zostanie utrzymana płynność ruchu na okolicznych drogach.

Obawy mieszkańców, dotyczące korzystania przez inwestycję planowaną przy ul. Stryjskiej dodatkowo ze zjazdu z al. Zwycięstwa, wspólnego ze stacją paliw, są nieuzasadnione. Wyniki analiz przedstawionych w odpowiedzi na pytanie nr 2 wskazują, iż warianty dopuszczające obsługę od al. Zwycięstwa charakteryzują się najlepszą efektywnością i minimalizują negatywny wpływ inwestycji na układ drogowy.

6. Na potrzeby planu miejscowego opracowywano wariantowe wstępne koncepcje, na podstawie których przeprowadzono opisane powyżej analizy. Analizy te były podstawą do przyjęcia rozwiązań komunikacyjnych w opracowywanym projekcie planu miejscowego.

Szczegóły techniczne rozwiązań dotyczących dróg i rozmieszczenia elementów wyposażenia drogi będą opracowywane dopiero na etapie sporządzania projektu budowlanego. Do przeprowadzenia rzetelnych analiz wystarczające jest określenie ilości pasów ruchu na wlotach skrzyżowań oraz w przekrojach dróg, co zostało spełnione w początkowej fazie prac nad koncepcją i pozwoliło na przeprowadzenie analiz, o których mowa w niniejszym piśmie.

Z up. PREZYDENTA MIASTA GDYNI  
*Bartosz Bartoszewicz*  
WICEPREZYDENT MIASTA



Otrzymują:  
1) Adresat  
2) a/a