

UCHWAŁA NR XLII/782/98
RADY MIASTA GDYNI
z 25 lutego 1998 roku

w sprawie polityki transportowej miasta Gdyni

Działając na podstawie art. 7 ust. 1 pkt 2 i 4, art. 18 ust. 2 pkt 6 Ustawy z dnia 8 marca 1990 roku o samorządzie terytorialnym (tekst jednolity: Dz. U. Nr 13/96, poz. 74; zmiany: Dz. U. Nr 58/96, poz. 261; Dz. U. Nr 89/96, poz. 401; Dz. U. Nr 106/96, poz. 496; Dz. U. Nr 132/96, poz. 622; Dz. U. Nr 9/97, poz. 43; Dz. U. Nr 106/97, poz. 679; Dz. U. Nr 107/97, poz. 686; Dz. U. Nr 113/97, poz. 734; Dz. U. Nr 123/97, poz. 775), Rada Miasta Gdyni uchwała, co następuje:

§ 1

Ustala się politykę transportową dla miasta Gdyni w brzmieniu Załącznika do uchwały uznając, że podstawą tej polityki jest strategia zrównoważonego rozwoju (ekorozwoju).

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Miasta Gdyni.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Rady Miasta Gdyni

Wojciech Szczurek

Załącznik do Uchwały
Rady Miasta Gdyni nr XLII/782/98
z dnia 25 lutego 1998 r.

POLITYKA TRANSPORTOWA MIASTA GDYNI

1. Strategia zrównoważonego rozwoju transportu

W polityce transportowej dla miasta Gdyni przyjmuje się strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportu. Celem tej strategii jest zapewnienie takiego podziału zadań między transport zbiorowy i indywidualny, aby w żadnym obszarze miasta poziom ruchu samochodowego nie przekroczył ekologicznej pojemności systemu.

Podstawowymi elementami strategii są:

- ograniczanie i sterowanie potrzebami transportowymi, m.in. przez politykę przestrzenną (lokalizacyjną), biorącą pod uwagę skutki transportowe lokowania określonych funkcji użytkowania terenu w określonym miejscu,
- szeroko rozumiany priorytet dla transportu zbiorowego.

Polityka transportowa miasta Gdyni oparta na strategii zrównoważonego rozwoju musi być spójna (skoordynowana) z polityką transportową dla całej aglomeracji gdańskiej.

2. Cele polityki transportowej

2.1. Cel strategiczny

Ogólnym celem polityki transportowej Gdyni jest realizacja strategii zrównoważonego rozwoju miasta przez stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania ludzi i ładunków.

Celem strategicznym jest przekształcenie systemu transportowego Gdyni w sprawny element węzła transportowego regionu gdańskiego, zapewniający mieszkańcom miasta warunki życia na poziomie europejskim oraz stwarzający odpowiednie warunki do rozwoju międzynarodowej wymiany handlowej, produkcji towarowej oraz sfery usług, w tym turystyki.

Realizując cel strategiczny polityki transportowej miasta Gdyni należy dążyć do:

- stworzenia zintegrowanego systemu transportu miejskiego łącznie z szybką koleją miejską, a w szczególności ujednoczenia systemu taryfowo-biletowego w transporcie zbiorowym;
- zapewnienia racjonalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transport drogowy, kolejowy i lotniczy w obsłudze portu gdyńskiego;
- ograniczenia uciążliwości transportu drogą eliminacji ruchu tranzytowego przez obecnie zagospodarowane obszary, gdzie występują szczególnie jaskrawe konflikty przestrzenno-transportowe;
- ograniczania użytkowania samochodów osobowych w śródmieściu Gdyni i ujednoczenia zasad ich parkowania;
- rozwoju form i środków transportu alternatywnego dla podróży samochodem osobowym, szczególnie w obszarach o ograniczonej pojemności środowiskowej lub ograniczonej dostępności komunikacyjnej; w tym zakresie preferowanie transportu zbiorowego powinno być wyznacznikiem strategii rozwoju transportu miejskiego w Gdyni;
- rozwoju podsystemu rowerowego, którego udział w obsłudze podróży miejskich powinien wzrosnąć w znaczący sposób.

Do środków realizacji celu strategicznego należy zaliczyć:

- stymulowanie koncentracji miejsc pracy i usług w obszarach dobrze obsłużonych transportem zbiorowym;
- stymulowanie mieszania funkcji mieszkaniowych, pracy, usług i rekreacji ograniczające potrzeby podróżowania na większe odległości i stwarzające możliwości osiągnięcia celu podróży pieszo bądź rowerem;
- uwzględnienie w projektowaniu urbanistycznym potrzeb ruchu pieszego i rowerowego, w tym zapewnienie dogodnych i bezpiecznych dojazdów do przystanków transportu zbiorowego;
- rezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego terenów na parkingi i węzły integracyjne w bezpośrednim sąsiedztwie przystanków i stacji kolejowych oraz peryferyjnych przystanków komunalnego transportu zbiorowego w celu rozwijania systemu P+R, a także rezerwowanie terenów na pętle transportu zbiorowego.

2.2. Cele szczegółowe

2.2.1. Zapewnienie sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji

W celu zapewnienia sprawności funkcjonowania transportu przy rosnącym poziomie motoryzacji należy:

- a) nie dopuścić do dalszego obniżenia sprawności systemu transportowego przez:
 - zahamowanie degradacji istniejącej infrastruktury ulicznej;
 - inwestycje służące usprawnieniu transportu zbiorowego, w tym wydzielenie pasów na jezdni dla priorytetowego prowadzenia ruchu autobusów i trolejbusów na trasach, gdzie natężenie ruchu tych pojazdów wynosi co najmniej 50 pojazdów na godzinę w jednym kierunku¹;
 - modernizację systemu organizacji ruchu, w tym budowę systemu sterowania z uwzględnieniem priorytetu dla transportu zbiorowego i ograniczania ruchu samochodowego w wybranych obszarach;
 - zasadnicze uzupełnienie układu ulicznego Gdyni obejmujące budowę nowych

¹ Ulice i skrzyżowania z priorytetem dla transportu zbiorowego przedstawiono w Aneksie nr 2 do Załącznika

odcinków i przebudowę istniejących ulic tak, aby po zachodniej i wschodniej stronie trasy kolejowej na tzw. dolnym tarasie uzyskać po jednym ciągu ulicznym o pełnym standardzie (przekrój min. 2x2 pasy ruchu) na całym przebiegu przez Gdynię wraz z pasami dla autobusów i trolejbusów na odcinkach tego wymagających;

- budowę (przebudowę) kolejnych połączeń układu ulicznego dolnego tarasu z Obwodową Trójmiasta, w tym III zadania Trasy Kwiatkowskiego wraz z modernizacją układu ulicznego obsługującego tereny portowo-przemysłowe Gdyni.
- b) określić i przyjąć planowane potrzeby transportowe centrum Gdyni i dla tych potrzeb określić graniczną (maksymalną) chłonność komunikacyjną tego obszaru, biorąc pod uwagę zarówno potrzebę chronienia centrum miasta przed ekologiczną uciążliwością ruchu samochodowego, jak i dostępność komunikacyjną niezbędną dla funkcjonowania tego obszaru jako centrum zarządzania i biznesu.
- c) zastosować w śródmieściu politykę parkingową zachęcającą do racjonalnego wykorzystania miejsc postojowych przez odpowiedni system opłat i informacji o wolnych miejscach.
- d) zrealizować w śródmieściu wskazane już w planach zagospodarowania przestrzennego obszary ruchu pieszego oraz układ tras i parkingów rowerowych.
- e) zracjonalizować transport ładunków związany z produkcją i dystrybucją, przez:
- ograniczenie tranzytu pojazdów o dużej ładowności w śródmieściu;
 - wprowadzenie czasowych ograniczeń ruchu ciężarowego i dostawczego;
 - stosowanie przyjaznych środowisku samochodów dostawczych;
 - wyznaczenie i urządzenie parkingów dla pojazdów o dużej ładowności;
 - egzekwowanie zakazów parkowania pojazdów o dużej ładowności;
 - wyznaczenie i urządzenie parkingów dla pojazdów o dużej ładowności;
 - egzekwowanie zakazu parkowania samochodów ciężarowych poza tymi parkingami.

2.2.2. Poprawa jakości transportu zbiorowego

W celu poprawy jakości podróżowania transportem zbiorowym, oprócz działań wymienionych w p. 2.2.1., należy:

- kontynuować proces modernizacji taboru autobusowego i trolejbusowego w celu podnoszenia jakości funkcjonalnej, komfortu podróżowania i ograniczenia uciążliwości transportu zbiorowego dla środowiska;
- kontynuować modernizację sieci trakcyjnej i zasilającej trolejbusy;
- rozwinąć system badań rynku i ruchu jako podstawę dostosowywania układu linii i rozkładów jazdy do potrzeb przewozowych mieszkańców;
- doprowadzić do pełnego uwzględnienia wymogów niepełnosprawnych użytkowników;
- współdziałać w kierunku integracji transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej
- współdziałać w kierunku usprawnienia funkcjonowania SKM.

2.2.3. Układ transportu międzynarodowego i krajowego

W celu usprawnienia systemu transportu o zasięgu ponadlokalnym, oprócz działań inwestycyjnych i modernizacyjnych wymienionych w p. 2.2.1., należy:

- zracjonalizować transport ładunków przez wyznaczenie tras dla przewozów o zasięgu ponadlokalnym oraz realizację terminali przeładunkowych i logistycznych na obrzeżach miasta; ponadto rozwijać transport kombinowany (kolej - samochód), w celu wykorzystania dużych potencjalnych zdolności przewozowych, tkwiących w istniejącym podsystemie kolejowym;
- stworzyć odpowiedni podsystem obsługi międzynarodowego ruchu turystycznego, uwzględniający wzajemne powiązania (relacje) między transportem morskim, drogowym, kolejowym i lotniczym.

2.2.4. Transport a środowisko naturalne i warunki życia mieszkańców

W celu ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko i warunki życia mieszkańców należy:

- powszechnie stosować zasadę wykonania dla każdego projektu rozbudowy infrastruktury transportu oraz lokalizacji obiektów o dużej ruchotwórczości prognozy skutków wpływu inwestycji na środowisko i człowieka oraz projektu zabezpieczenia przed negatywnym wpływem;
- rozbudować komunikację trolejbusową (jednakże w oparciu o analizę efektywno-

ści);

- egzekwować wymagania dotyczące cech i stanu technicznego pojazdów, zwłaszcza w zakresie norm emisji spalin i hałasu;
- w pełni uwzględnić wymogi niepełnosprawnych użytkowników transportu;
- ograniczyć do minimum naruszanie wartościowej substancji miasta przez nowe trasy uliczne;
- opracować i wdrożyć szeroko rozumiany program rozwoju ruchu rowerowego, obejmujący układ tras rowerowych oraz parkingi i garaże rowerowe w osiedlach; wiąże się z tym konieczność edukacji i zachęcania społeczeństwa do korzystania z roweru w codziennych podróżach do pracy, szkoły i po zakupy;
- wyeliminować parkowanie pojazdów ciężkich w pobliżu domów mieszkalnych.

2.2.5. Bezpieczeństwo ruchu

W celu zapewnienia wysokiego stopnia bezpieczeństwa ruchu należy:

- rozszerzyć zakres stosowania ciągów wolnych od ruchu samochodowego, obszarów ruchu pieszego, a w obszarach zabudowy mieszkaniowej i usługowej stref ruchu uspokojonego (30 km/godz.);
- intensyfikować działania policji i straży miejskiej na rzecz porządku na ulicach i parkingach.

2.2.6. Zasady finansowania transportu miejskiego

Źródłami finansowania transportu miejskiego w warunkach gospodarki rynkowej powinny być:

- ◆ opłaty za usługi transportu zbiorowego;
- ◆ środki przekazywane organizatorowi transportu zbiorowego w postaci refundacji utraconych przychodów z tytułu obowiązywania uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulg socjalnych;
- ◆ opłaty za użytkowanie dróg i parkingów;
- ◆ dotacje - w przypadku nie samofinansowania się systemu transportu miejskiego.

Opłaty za korzystanie z dróg powinny być pobierane:

- przy korzystaniu z wybranych dróg lub obiektów,

Komentarz [KG1]:

- przy wjeżdżaniu do obszaru centralnego Gdyni,
lub docelowo
- przez elektroniczny system pobierania opłat za korzystanie z dróg.

3. Zasady realizacji polityki transportowej

3.1. Uwarunkowania realizacji polityki transportowej

Wdrożenie polityki transportowej miasta Gdyni wymaga wzięcia pod uwagę realiów finansowych. Wobec prawdopodobnego niedoboru środków, należy je przede wszystkim kierować na utrzymanie, modernizację i uzupełnienie istniejącego układu ulicznego.

Inwestycje i modernizacje mające na celu usprawnienie transportu zbiorowego powinny być traktowane priorytetowo.

Należy uwzględnić związki społeczne i gospodarcze, a w konsekwencji transportowe, z innymi miastami aglomeracji gdańskiej. W tym kontekście działania mające na celu stworzenie zintegrowanego systemu transportu miejskiego w aglomeracji powinny być ważnym wyznacznikiem realizacji polityki transportowej Gdyni.

Polityka transportowa Gdyni powinna być zróżnicowana w zależności od charakteru obsługiwanego obszaru. Należy więc wyróżnić w Gdyni następujące strefy przestrzenne:

strefa I - obszar centralny obejmujący Śródmieście Gdyni (granice tego obszaru powinny zostać określone w studium komunikacyjnym Śródmieścia Gdyni); w strefie tej należy wprowadzić priorytet dla transportu zbiorowego, a jego atrakcyjność powinna być taka, aby powstrzymać proces przenoszenia się pasażerów z transportu zbiorowego do samochodów osobowych; ruch samochodowy w tej strefie należy ograniczyć, a w niektórych obszarach i ulicach wyeliminować.

strefa II - obszary o intensywnej zabudowie, gdzie przy zachowanym priorytecie dla transportu zbiorowego należy pozostawić większą swobodę użytkowania samochodu osobowego.

strefa III - obszary, gdzie układ drogowy i liczbę miejsc parkingowych można dostosować do potrzeb wynikających ze stanu motoryzacji; strefę tę określa się ogólnie jako obszar obsługiwany przez Obwodową Trójmiasta.

Występuje konieczność zapewnienia wysokiej jakości transportu zbiorowego obsługującego potoki ruchu do śródmieścia i przylegającej dzielnicy portowo-przemysłowej.

3.2. Elementy realizacji polityki transportowej

Zatwierdzona polityka transportowa miasta Gdyni powinna stać się podstawą wykonania:

- studium komunikacyjnego śródmieścia Gdyni;
- programu rozwoju ruchu rowerowego;
- strategicznego programu przedsięwzięć modernizacyjnych i inwestycyjnych do roku 2015.

Strategiczny program przedsięwzięć powinien być podstawą do formułowania rocznych planów operacyjnych dotyczących rozwoju i utrzymania infrastruktury transportowej Gdyni.

3.3. Warunki zewnętrzne realizacji polityki transportowej

Realizacja polityki transportowej jest uwarunkowana zrozumieniem i akceptacją jej celów przez mieszkańców Gdyni².

Konieczne jest edukowanie społeczeństwa i wpajanie korzystnych, proekologicznych zachowań komunikacyjnych. Ważną rolę powinny spełnić w tym zakresie szkoły.

Konieczne jest także podjęcie w prasie, radio i telewizji promocji korzystania z transportu zbiorowego i z rowerów w podróżach miejskich.

² Stosunek mieszkańców Gdyni dotyczący wybranych zagadnień polityki transportowej przedstawiono w Aneksie nr 1 do Załącznika.

Aneks nr 1
do załącznika do Uchwały
Rady Miasta Gdyni nr XLI/782/98
z dnia 25 lutego 1998 r.

POLITYKA TRANSPORTOWA GDYNI W ŚWIETLE WYNIKÓW BADAŃ MARKETINGOWYCH Z 1996 ROKU³

Proponowana polityka transportowa Gdyni w dużym stopniu znajduje akceptację w poglądach mieszkańców.

Z badań przeprowadzonych w 1996 roku wynikają następujące postulaty w zakresie komunikacji zbiorowej:

- podstawowymi postulatami są w kolejności: punktualność, bezpośredniość połączeń (podróżowanie bez przesiadek), częstotliwość, dostępność (bliskość przystanków);
- 76% mieszkańców godzi się na niższą częstotliwość w zamian za bezpośredniość połączeń;
- 69% mieszkańców jest przeciwna wprowadzeniu taryfy czasowej;
- 64% mieszkańców chce mieć zawsze lub przeważnie miejsce siedzące podczas podróży;
- 60% mieszkańców opowiada się za wprowadzeniem wspólnego biletu ważnego w autobusach, trolejbusach i SKM;
- 35% mieszkańców jest skłonnych zaakceptować bilety droższe o 25% po to, aby

³ Badania Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni i Katedry Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego z roku 1996 pt. "Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni"

obowiązywały także w SKM;

- wydzielenie pasów ruchu dla pojazdów komunikacji zbiorowej popiera 72% mieszkańców (ogółem i głównych użytkowników samochodów).

W zakresie rozwiązań ograniczających pełną swobodę użytkowania samochodów osobowych mieszkańcy Gdyni poddani badaniom w 1996 r. mają następujące preferencje:

- 35% mieszkańców akceptuje rozszerzenie zakazów parkingowych (46% jest przeciw, a 19% nie ma zdania);
- 46% mieszkańców akceptuje rozszerzanie ograniczeń w ruchu dla samochodów (36% jest przeciw, a 18% nie ma zdania);
- 77% mieszkańców akceptuje utworzenie stref ruchu pieszego na wybranych ulicach centrum;
- 18% mieszkańców akceptuje wprowadzenie opłat za wjazd samochodem do centrum, a 70% jest przeciwnych temu.



