



Strategia Rowerowa dla Miasta Gdyni do 2030 roku

Gdynia, listopad 2023

Skład zespołu przygotowującego strategię – zespół autorski

ORGAN SPORZĄDZAJĄCY STRATEGIĘ

Prezydent Miasta Gdyni dr Wojciech Szczurek

Wiceprezydent Gdyni ds. rozwoju Marek Łucyk

Dokument przygotowany przez:

Wydział Inwestycji, Urząd Miasta Gdyni

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

e-mail: mobilnosc@gdynia.pl

Autorzy dokumentu (w kolejności alfabetycznej)

inż. Tomasz Gudewicz

mgr inż. Agnieszka Kaszuba

inż. Paweł Kimel

mgr inż. Klaudia Kościk

mgr Karolina Marszałkowska

mgr Alicja Pawłowska

mgr inż. Rafał Studziński

mgr Justyna Suchanek

mgr inż. Adam Szymula

mgr Arkadiusz Trzeciak

Współautorzy

dr Tomasz Czuba (MRC Consulting)

mgr Katarzyna Gruszka (Wydział Strategii, Urząd Miasta Gdyni)

dr hab. Daniel Kaszubowski (Politechnika Gdańska)

mgr inż. Dominik Makurat (Uniwersytet Gdański)

dr hab. Adam Przybyłowski prof. UG (Uniwersytet Morski)

dr inż. arch. Paulina Szewczyk (Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni)

dr Agnieszka Szmelter-Jarosz (Uniwersytet Gdański)

mgr Marcin Turzyński (Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni)

inż. Marcin Urbański (Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni)

dr hab. Marcin Wolek prof. UG (Uniwersytet Gdański)

Grafika i skład: Morendo

Redakcja i korekta: Dominika Jamroga

Druk: Zakład Poligraficzny Normex

Rozszerzona wersja dokumentu wraz z załącznikami:

www.bip.um.gdynia.pl

na stronie Mobilna Gdynia: www.mobilnagdynia.pl/m-linki/m-do-pobrania

Spis treści

1.	Wprowadzenie	6
1.1.	Cele ogólne i zakres opracowania	6
1.2.	Proces opracowania dokumentu	6
1.3.	Ramy strategiczne oraz powiązane dokumenty	7
2.	Wizja rozwoju ruchu rowerowego dla Gdyni	7
3.	Uwarunkowania demograficzne, społeczno-gospodarcze i środowiskowe	8
3.1.	Dane demograficzne	8
3.2.	Sektor edukacji	10
3.3.	Uwarunkowania gospodarczo-ekonomiczne	12
3.4.	Uwarunkowania środowiskowe	13
4.	Diagnoza ruchu rowerowego oparta na badaniach w latach 2013-2023	13
4.1.	Rower w podziale podróży	15
4.2.	Udział ruchu rowerowego w podróżach do szkoły	15
4.3.	Udział ruchu rowerowego w podróżach do pracy	16
5.	Analiza stanu obecnego	16
5.1.	Istniejąca infrastruktura rowerowa w Gdyni i połączenia z gminami ościennymi	17
5.1.1.	Sygnalizacja świetlna i sterowanie ruchem	20
5.1.2.	Leśne trasy rowerowe	20
5.1.3.	Infrastruktura uzupełniająca	22
5.1.4.	Miejsca parkingowe dla rowerów	22
5.2.	Działania promocyjno-informacyjne w zakresie rozwoju ruchu rowerowego	25
5.3.	Programy finansowania oraz usługi	26
5.4.	Logistyka miejska	29
6.	Bezpieczeństwo ruchu rowerowego	30
7.	Określenie potrzeb i oczekiwań w zakresie rozwoju ruchu rowerowego	35
8.	Cele strategiczne i plan działań	37
9.	Monitoring	62
10.	Spis rysunków	64
11.	Spis tabel	65



Szanowni Państwo,

Ruch rowerowy to kluczowy element zrównoważonej mobilności miejskiej, a także istotny element turystyki, sportu i rekreacji. Rower, jako środek transportu w codziennych podróżach miejskich, umacnia swoją pozycję w działaniach podejmowanych przez władze krajów i samorządów w całej Europie, co wpływa korzystnie na zdrowie, jakość życia mieszkańców i przyczynia się do łagodzenia postępujących negatywnych zmian klimatu.

Gdynia od wielu lat działa na rzecz rozwoju ruchu rowerowego – rozwija infrastrukturę rowerową oraz prowadzi działania promocyjno-edukacyjne wśród różnych grup wiekowych. Jako miasto jesteśmy pionierem usług zwiększających dostępność roweru w codziennych podróżach – jako pierwsi w Polsce uruchomiliśmy bezpłatną wypożyczalnię rowerów towarowych dla mieszkańców oraz program dofinansowania do zakupu roweru elektrycznego przez naszych mieszkańców.

Na bazie naszych doświadczeń dostrzegliśmy potrzebę odniesienia się do nowych obszarów tematycznych w zakresie ruchu rowerowego, nadania większego priorytetu i usprawnienia już podejmowanych działań, co pozwoli uzyskać efekt synergii i spójności w realizowanej polityce zrównoważonego rozwoju.

W związku z powyższym, serdecznie zapraszam do zapoznania się ze Strategią Rowerową dla Miasta Gdyni do 2030 roku – dokumentem, który powstał w celu zdefiniowania dalszych kierunków rozwoju ruchu rowerowego, a następnie działań na rzecz rozwoju infrastruktury rowerowej, usług zwiększających dostępność tego środka transportu oraz działań podnoszących świadomość mieszkańców i zachęcających do częstszego przemieszczania się rowerem.

dr Wojciech Szczurek

Siłą napędową i centrum wszystkich działań miasta są zawsze jego mieszkańcy. Dlatego brali oni aktywny udział w procesie tworzenia Strategii. Zebrane sugestie i uwagi mieszkańców, przedsiębiorców i kluczowych interesariuszy były podstawą do opracowania wizji, celów strategicznych i operacyjnych do 2030 roku. Jest to jednak początek drogi, bo plany działań na kolejne lata będą sukcesywnie dostosowywane do nowych wyzwań, wynikających z dynamicznie zmieniających się trendów i uwarunkowań, po to, aby Gdynia była bardziej przyjazna rowerzystom.

Marek Łucyk

Wiceprezydent Gdyni ds. rozwoju



CZĘŚĆ I

DIAGNOSTYCZNA



1. Wprowadzenie

1.1. Cele ogólne i zakres opracowania

Strategia Rowerowa dla Miasta Gdyni do 2030 roku w sposób całościowy podchodzi do ruchu rowerowego jako kluczowego elementu mobilności miejskiej. Celem nadrzędnym opracowania tego dokumentu jest zdefiniowanie dalszych kierunków rozwoju ruchu rowerowego, a następnie działań w zakresie: rozwoju infrastruktury rowerowej, rozwoju usług w zakresie ruchu rowerowego, a także działań mających na celu promowanie tej formy transportu.

Wnioski sformułowane na podstawie przeprowadzonej diagnozy posłużyły zdefiniowaniu celów strategicznych i szczegółowych wraz ze szczegółowym planem działań do realizacji do 2030 r. Określone zostały także wskaźniki do monitoringu stanu realizacji celów strategicznych.

Strategia Rowerowa dla Miasta Gdyni do roku 2030 określi najważniejsze wyzwania i potrzeby rowerzystów, przede wszystkim w zakresie priorytetowych zadań inwestycyjnych uzupełniających braki w sieci infrastruktury rowerowej.

Strategia rowerowa dla Miasta Gdyni została opracowana do roku 2030. Cele strategiczne mają wymiar długofalowy, wykraczający poza ramy czasowe dokumentu. Elementem operacyjnym jest plan działań na lata 2023-2030. Poprzez cały okres obowiązywania dokumentu miasto Gdynia będzie prowadziło regularny monitoring wdrażania działań – co 3 lata – co pozwoli na ich efektywną realizację.

1.2. Proces opracowania dokumentu

W ramach prac nad Strategią zaangażowano różne grupy interesariuszy, będące filarami zrównoważonego rozwoju miasta, wykorzystując różne formy współpracy, obejmujące m.in. spotkania bezpośrednie, korespondencję mailową oraz wizje w terenie.

W opracowanie dokumentu aktywnie zostali włączeni przedstawiciele sektora akademickiego trójmiejskich uczelni wyższych: Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni, Politechniki Gdańskiej, Uniwersytetu Gdańskiego, Uniwersytetu Morskiego w Gdyni, Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w Gdyni.

Ponadto, w ramach tej współpracy, zaproszono przedstawicieli środowisk akademickich do tworzenia kwestionariusza ankiety (niezbędnej na etapie konsultacji z mieszkańcami) dotyczącej potrzeb i wyzwań związanych z ruchem rowerowym oraz wspólnie zorganizowano konsultacje ze studentami gdyńskich uczelni na Uniwersytecie Morskim¹. Wydarzenie zostało przeprowadzone w formie panelu dyskusyjnego z udziałem ekspertów w zakresie mobilności miejskiej oraz planowania przestrzennego. W konsultacjach wzięło udział ok. 170 osób.

Szczególny nacisk w tworzeniu dokumentu („planowanie dla ludzi”)² położono na zaangażowanie mieszkańców miasta.

Do współpracy zaproszono również Nadleśnictwo Gdańsk.

Procesowi konsultacji towarzyszyły działania promocyjno-edukacyjne, których celem było informowanie mieszkańców o procesie przygotowania dokumentu, zachęcanie do udziału w konsultacjach i dzielenia się pomysłami i uwagami dotyczącymi ruchu rowerowego w Gdyni.

W trakcie opracowywania dokumentu mieszkańcy mogli zgłaszać uwagi na temat ruchu rowerowego w Gdyni w formie: elektronicznej, korespondencji tradycyjnej oraz bezpośrednio w siedzibie Referatu Zrównoważonej Mobilności.

Z powyższych form komunikacji skorzystało 219 osób.

Mieszkańcy wyrażali swoje opinie również na bieżąco – na kanałach społecznościowych. Komentarze mieszkańców zostały zebrane i uwzględnione w procesie opracowywania dokumentu.

W ramach pracy nad planem zorganizowano szereg działań konsultacyjnych z różnymi grupami interesariuszy – szkołami (w dniach 12.09-30.09.2022 r. przeprowadzono badanie w 31 szkołach podstawowych oraz 15 ponadpodstawowych), przedsiębiorstwami (badanie zachowań komunikacyjnych pracowników 137 gdyńskich przedsiębiorstw o zatrudnieniu min. 10 osób³).

W dniach 17.05-31.05.2023 r. odbyły się konsultacje z mieszkańcami. W badaniu wykorzystano połączenie kwestionariuszy ankiety online oraz kwestionariuszy papierowych.

¹ <https://www.gdynia.pl/mieszkaniec/gdynia-mobilna,7582/strategia-rowerowa-pytamy-studentow-i-rozpozynamy-konsultacje,573675> [dostęp na: 4.11.2023].

² Wytyczne. Opracowanie i wdrożenie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej, Wydanie drugie, Rupprecht Consult, 2019.

³ <https://forms.gle/naaavJ2B1iG6N5yLA> [dostęp na: 6.06.2023].



W dniach 27 i 28.05.2023 r. w godzinach 10-17 na Skwerze Arki Gdynia w ramach Pikniku Energetycznego odbyło się otwarte spotkanie konsultacyjne, na którym mieszkańcy mogli zgłaszać swoje opinie i uwagi dotyczące ruchu rowerowego. Podczas procesu konsultacji zostało zebranych 1986 odpowiedzi. Przez cały okres powstawania dokumentu mieszkańcy mogli wyrazić swoje opinie oraz przekazać pomysły pomagające usprawnić ruch rowerowy w mieście, wysyłając wiadomości na skrzynkę pocztową Referatu Zrównoważonej Mobilności.

1.3. Ramy strategiczne oraz powiązane dokumenty

W ramach prac nad Strategią Rowerową został przeprowadzony przegląd istniejących dokumentów planistycznych i strategicznych, które mają częściowe lub całościowe odniesienie do zagadnień związanych z ruchem rowerowym i aktywną mobilnością. Realizacja strategii wymaga zapewnienia pełnej integracji i spójności pod względem polityk oraz wszelkich regulacji ze strategiami wyższego rzędu, które mają bezpośredni wpływ na kształtowanie ruchu rowerowego w Gdyni – od szczebla lokalnego, przez metropolitalny, regionalny i krajowy, po europejski.

2. Wizja rozwoju ruchu rowerowego dla Gdyni

Wizja rozwoju ruchu rowerowego to kluczowy element Strategii Rowerowej. Została ona opracowana, biorąc pod uwagę zapisy miejskich dokumentów strategicznych.

Punktem wyjścia w wizji rozwoju Gdyni jest szeroko pojęta jakość życia, co w Strategii Rozwoju Miasta Gdyni do roku 2030 ujęte zostało w sposób następujący: „Nowoczesne miasto o bardzo wysokiej jakości życia w skali kraju i Europy, w pełni wykorzystujące potencjał swego położenia”.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni na lata 2016-2025 podkreśla natomiast w sposób szczególny konieczność równoważenia aspektów społecznych, ekonomicznych i ekologicznych w rozwoju miasta i dążeniu do wzrostu standardu życia jego mieszkańców, co zawiera się w słowach: „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”.

Biorąc pod uwagę powyższe, jak również uwagi i komentarze interesariuszy podczas procesu konsultacji niniejszego dokumentu, wizja rozwoju ruchu rowerowego w Mieście Gdynia do roku 2030 brzmi następująco:

Przestrzeń miejska kształtowana jest dla ludzi, a rower jest naturalnym, bezpiecznym i komfortowym sposobem podróży.

Kultura aktywnej mobilności zbudowana jest na spójnym systemie infrastruktury pieszej i rowerowej, integracji z publicznym transportem zbiorowym oraz działaniach edukacyjno-promocyjnych.

Powyższa wizja uwzględnia:

- priorytet jakości życia i wymiaru ludzkiego polityki rowerowej;
- zrównoważony proces kształtowania polityki rowerowej w mieście;
- zrównoważone znaczenie infrastruktury rowerowej, działań promocyjno-informacyjnych oraz usług i systemów finansowania w kształtowaniu polityki rowerowej w Gdyni;
- konieczność integracji ruchu rowerowego z transportem zbiorowym.

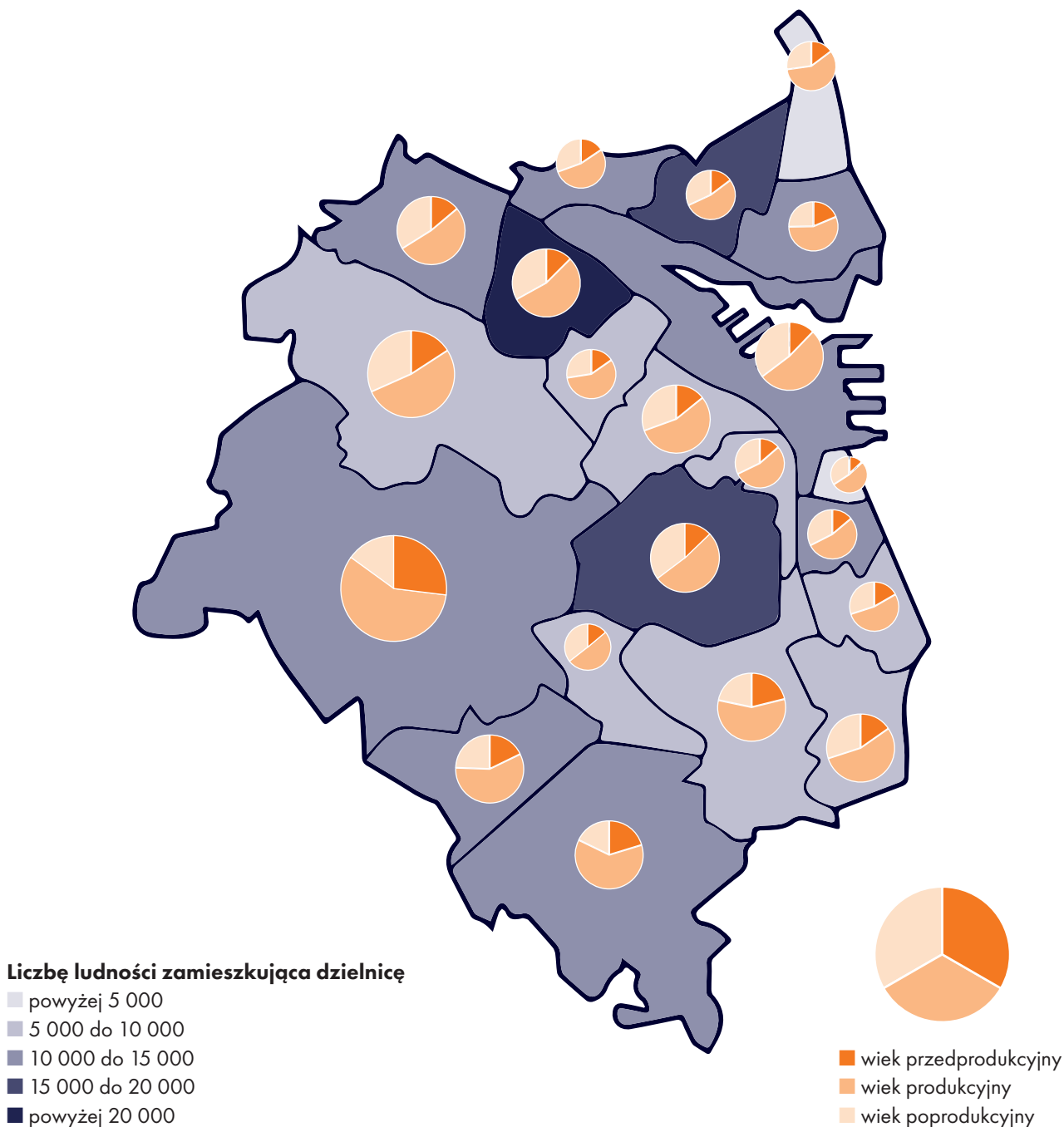


3. Uwarunkowania demograficzne, społeczno-gospodarcze i środowiskowe

W niniejszym rozdziale przedstawiono uwarunkowania demograficzne oraz społeczno-gospodarcze miasta.

3.1. Dane demograficzne

Liczba mieszkańców Gdyni wynosi 244 969 (wg danych GUS z 31 grudnia 2021 r.), co stanowi 10,4% ludności województwa pomorskiego. W latach 2017-2019 liczba mieszkańców kształtowała się na zbliżonym poziomie – około 246 tys. osób, po czym zaczęła spadać, aż do poziomu nieco poniżej 244 tys. w 2021 r. W latach 2013-2021 można zaobserwować nieprzerwany wzrost liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym. W tym czasie ich udział wzrósł z 22% do 27%.



Rys. 3.1. Liczba ludności w poszczególnych dzielnicach wraz z podziałem demograficznym

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Najwięcej osób zameldowanych było w 2021 r. w dzielnicy Chylonia – 20 717. Ze względu na rosnące zainteresowanie i kolejne inwestycje deweloperskie najbardziej dynamicznie rozwijającą się dzielnicą w Gdyni jest dzielnica Chwarzno-Wiczlino. Szacuje się, że w związku z intensywnym rozwojem do 2030 r. populacja tej dzielnicy zwiększy się co najmniej dwukrotnie.



Rys. 3.2. Skłonność do przeprowadzki do innej dzielnicy Gdyni
Źródło: Szczęśliwa Gdynia – badanie jakości życia mieszkańców Gdyni, edycja 2019.

Badanie ankietowe mieszkańców Gdyni przeprowadzone w 2023 r. pokazało, że zdecydowana większość mieszkańców (76%) nie jest skłonna do przeprowadzki do innej dzielnicy miasta. Ci spośród ankietowanych, którzy wykazują taką wolę i mieliby taką możliwość, najchętniej wskazują Orłowo i Śródmieście. Największą chęć przeprowadzki wykazali mieszkańcy Karwin, Wielkiego Kacka i Grabówka.



W odniesieniu do salda migracji wewnętrznych, czyli zmian meldunków w granicach Gdyni, dominował ruch migracyjny mieszkańców dzielnic centralnych do dzielnic ościennych: Chwarzna-Wiczlina, Dąbrowy czy Wielkiego Kacka. Jednak najwyższe saldo migracji, a więc stan, w którym mieszkańcy dużo częściej wprowadzali się niż wyprowadzali, odnotowano w najbardziej dynamicznie rozwijającej się dzielnicy – Chwarznie-Wiczlinie. Tam również migruje najwięcej młodych osób, na co wskazuje największy udział osób w wieku produkcyjnym oraz przedprodukcyjnym.

W kategorii saldo migracji zewnętrznych, czyli zameldowań poza granicami Gdyni, zauważalny jest dominujący ruch migracyjny na tereny podmiejskie. W rezultacie suburbanizacji Gdynia traci mieszkańców na rzecz sąsiednich miast i gmin: Rumi, Redy, Kosakowa, Wejherowa, Szemudu, Żukowa. Jest to proces charakterystyczny dla wielu polskich miast, mający swoje przyczyny przede wszystkim w dostępności i znacznie niższych cenach gruntów pod zabudowę mieszkaniową

3.2. Sektor edukacji

W ostatnich trzech latach wzrosła łączna liczba przedszkoli, szkół podstawowych oraz policealnych.

Szkoły podstawowe znajdują się w każdej dzielnicy miasta, ale charakteryzują się różnym poziomem dostępności. W obszarze o najlepszej dostępności do szkół (do 500 m) zamieszkiwało 62% dzieci. W zadowalającej odległości od szkoły (do 1250 m w linii prostej) zamieszkiwało aż 97% dzieci w wieku 7-14 lat. Stanowi to duży potencjał do działań na rzecz ruchu rowerowego dzieci do szkoły.

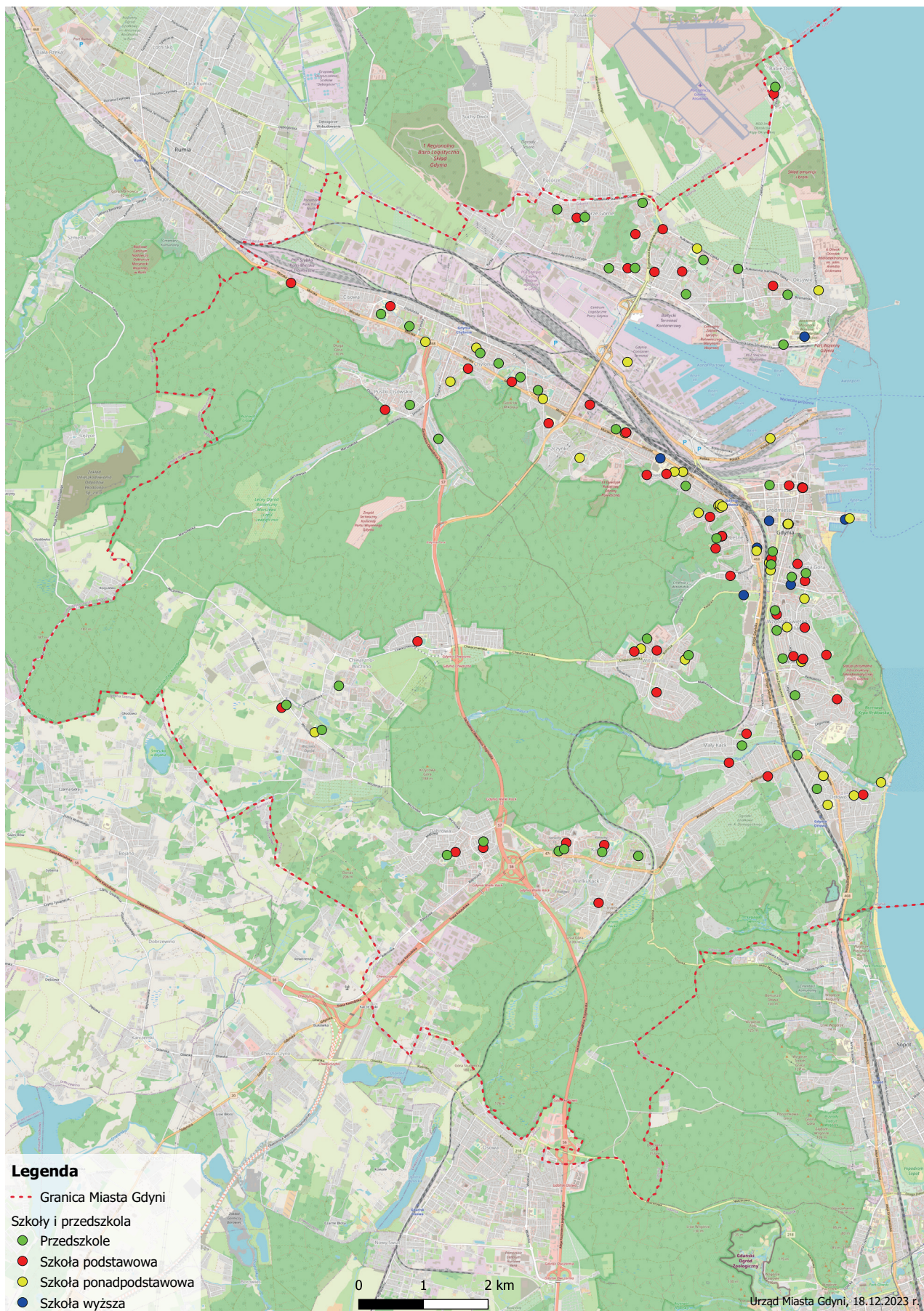
Podstawowe dane dla gdyńskich placówek oświatowych zawiera Tabela 3.1.

Tabela 3.1 Wybrane statystyki w zakresie edukacji w Gdyni w 2022 roku

Wskaźnik	Rok 2020/2021
Placówki wychowania przedszkolnego	152
Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego	9028
Szkoły podstawowe	49
Uczniowie szkół podstawowych	17 513
Szkoły ponadpodstawowe	42
Uczniowie szkół ponadpodstawowych	12 843
Szkoły policealne	16
Uczniowie szkół policealnych	3159
Szkoły wyższe	6
Studenci szkół wyższych	11 457

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.





Rys. 3.3. Lokalizacja placówek edukacyjnych na mapie Gdyni

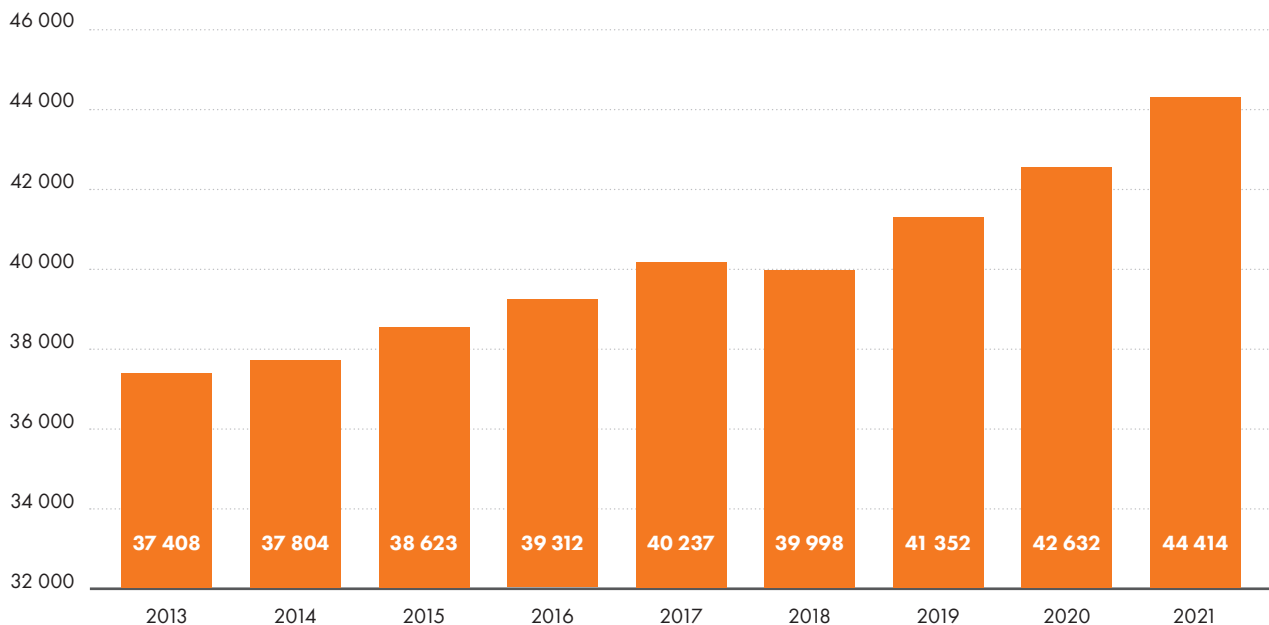
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Wydziału Edukacji.



3.3. Uwarunkowania gospodarczo-ekonomiczne

Gdynia należy także do grupy największych ośrodków gospodarczych w kraju. Miasto jest zaliczane do najbardziej atrakcyjnych miejsc do inwestowania w Polsce. Na koniec 2021 r. zarejestrowanych zostało 44 414 podmiotów gospodarczych, z czego 1587 zatrudnia więcej niż 9 pracowników.

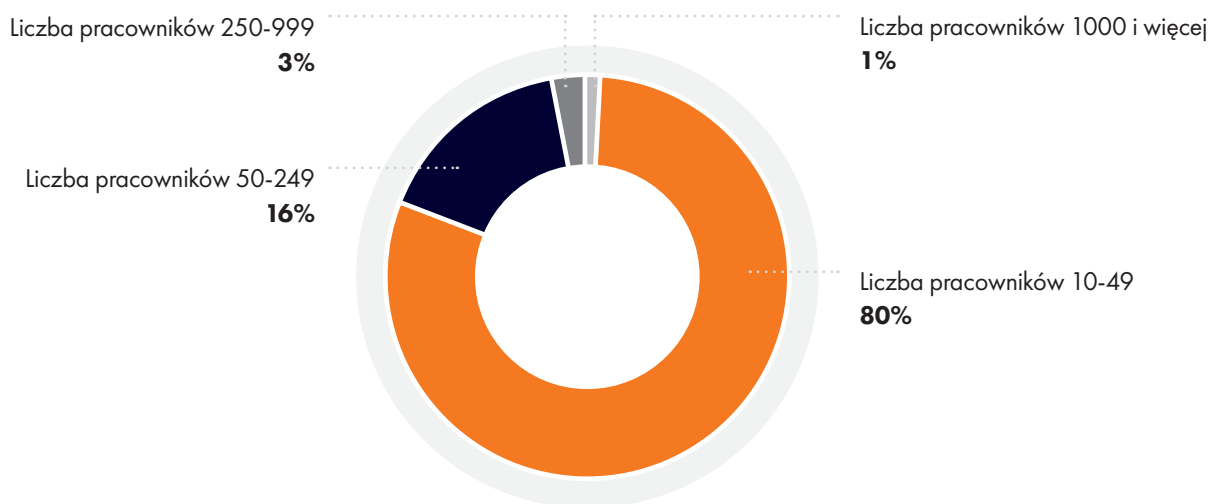
W latach 2013-2021 odnotowano wzrost liczby podmiotów gospodarczych w rejestrze REGON (Rys. 3.4.)



Rys. 3.4. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON w Gdyni w latach 2013-2021

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W Gdyni największy udział (80%) stanowią podmioty gospodarcze, które zatrudniają 10-49 pracowników, 16% przedsiębiorstw zatrudnia 50-249 pracowników.



Rys. 3.5. Rozkład procentowy przedsiębiorstw większych niż mikro zarejestrowanych na terenie Gdyni w 2021 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W 2021 r. dochody budżetowe Gdyni wyniosły ponad 2 029 mln zł (wzrost o 12,5% w porównaniu do 2019 r.). Dochody na jedną osobę systematycznie rosną i w 2021 r. wyniosły 8314 zł, natomiast wydatki rosły do 2020 r., w którym osiągnęły poziom 7955 zł. W 2021 r. nieznacznie zmalały i wyniosły 7871 zł.



3.4. Uwarunkowania środowiskowe

Uwarunkowania środowiskowe założeń Strategii Rowerowej są powiązane z obszarem największej powierzchniowej formy ochrony przyrody na terenie Gdyni, jakim jest Trójmiejski Park Krajobrazowy.

Jakość powietrza atmosferycznego w Gdyni, określoną na podstawie pomiarów w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska, należy uznać za dobrą. W roku 2022 nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych poziomów stężeń: 1-godzinnych oraz średniorocznych dla dwutlenku azotu, 1-godzinnych i dobowych dla dwutlenku siarki, 1-godzinnych dla benzenu, tlenku węgla. Odnotowano 8 dni z przekroczeniem poziomu docelowego ozonu, przy dopuszczalnej częstotliwości przekroczeń 25 dni. Nie stwierdzono przekroczeń stężeń średniorocznych pyłu PM10.

Stan klimatu akustycznego na terenie Miasta jest uwarunkowany lokalizacją emitorów, jakimi są główne układy drogowe (Obwodnica Trójmiasta oraz układ głównych dróg miejskich) i linie kolejowe (linia E65 i 202). Emisje przemysłowe mają mniejszy zasięg niż emisje komunikacyjne. Przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu występują w bezpośrednim sąsiedztwie emitorów.

4. Diagnoza ruchu rowerowego oparta na badaniach w latach 2013-2023

W niniejszym rozdziale zestawione zostały dane dotyczące ruchu rowerowego, zebrane przez Miasto Gdynia w latach 2013-2023 w ramach przeprowadzonych pomiarów, badań ankietowych, kampanii promocyjno-informacyjnych.

Posiadanie roweru w gospodarstwie domowym deklaruje 85% mieszkańców Gdyni. Oświadcza tak prawie równa liczba mężczyzn oraz kobiet, a średnia liczba rowerów wśród mieszkańców Gdyni wynosi 1,89⁴.

Zgodnie z badaniami z 2020 r. niemal 3/4 mieszkańców Gdyni twierdzi, że główną przyczyną ich codziennych podróży jest praca. Nauka (szkoła/uczelnia) to podstawowy powód codziennych podróży dla 8% mieszkańców Gdyni, zakupy dla 9%. Sprawy osobiste jako główną motywację zadeklarowało 5% mieszkańców Gdyni, a rekreacja/rozrywka to wskazania 3% mieszkańców Gdyni⁵.

Motywacją do korzystania z roweru w podróżach do pracy jest dbałość o zdrowie, poczucie wolności i elastyczności w podróżowaniu, niższe koszty podróży oraz zaangażowanie w konkursy i rywalizacje zespołowe. Ważnym elementem kształtowania postaw prorowerowych jest konkurs „Do pracy jadę rowerem”, dzięki któremu rośnie liczba osób korzystających z roweru w codziennych dojazdach do pracy⁶.

W przypadku podróży weekendowych główną motywacją dla mieszkańców Gdyni jest rekreacja/rozrywka (3/4 ogółu wskazań), robienie zakupów (niemal połowa wskazań) oraz załatwianie spraw osobistych (ponad 1/4 ogółu wskazań).

Pora roku ma istotny wpływ na wybór środka transportu – zwłaszcza roweru. Korzystanie z rowerów w celach rekreacyjnych w porze cieplej jest zdecydowanie na wyższym poziomie (78%) aniżeli podczas pory zimnej (22%). Również w celach pozarekreacyjnych korzystanie z rowerów w porze cieplej jest większe (27%) aniżeli w porze zimnej (7%)⁷.

Gdynia oceniana jest jako miasto bezpieczne do poruszania się (ocena w skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza ocenę najniższą, a 10 ocenę najwyższą). Spośród sześciu sposobów poruszania się po Gdyni za najbezpieczniejszy uznano samochód osobowy – średnia ocena wystawiona przez mieszkańców Gdyni to 9,25. Wysoko pod względem bezpieczeństwa oceniono również poruszanie się pieszo – średnia ocena to 8,93.

Trzecie miejsce pod względem bezpieczeństwa poruszania się po Gdyni uzyskało poruszanie się rowerem – średnia ocena wystawiona przez mieszkańców Gdyni dla tego sposobu przemieszczania się wynosi 8,71⁸.

⁴ Raport: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2018 r.

⁵ Raport: Badanie zachowań transportowych mieszkańców OMGGS (2020).

⁶ Dane z projektu „Do pracy jadę rowerem” z lat 2014-2020.

⁷ Raport: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2018 r.

⁸ Raport: Badanie zachowań transportowych mieszkańców OMGGS (2020).



W badaniu klimatu ruchu rowerowego w Gdyni (2020) ocenie mieszkańców poddano szereg stwierdzeń dotyczących komfortu poruszania się po mieście rowerem. Oceny przedstawionych stwierdzeń dokonywano w skali od 1 do 6 na zasadzie przeciwnych stwierdzeń.

W kategorii „Nasza gmina/miasto jest bardzo przyjazne rowerzystom” (ocena 1) i kategorii przeciwstawnej „Nasza gmina/miasto nie jest przyjazne rowerzystom” (ocena 6) uzyskana średnia wyniosła 3,12. Średni wynik ogólnej oceny przyjazności poniżej 3,5 sugeruje, że warunki korzystania z rowerów są oceniane raczej pozytywnie.

Popularność ruchu rowerowego przedstawiają mapy ciepłne (heatmaps). Pozwalają one podejrzeć, którymi drogami jeździ najwięcej osób. Na poniższej mapie pokazano rzeczywiste trasy przejazdu rowerzystów na terenie Gdyni. Nie wszystkie z nich pokrywają się z istniejącą infrastrukturą rowerową.



Rys. 4.1. Popularność tras rowerowych w Gdyni

Źródło: Strava routes (<https://www.strava.com/routes/new>).



4.1. Rower w podziale podróży

Udział podróży rowerem w podziale zadań przewozowych w 2018 r. wynosił 2,1%. Podsumowanie zestawienia zadań transportowych (modal split) dla mieszkańców Gdyni w latach 2013-2020 prezentuje tabela 4.1.

Tabela 4.1. Podział zadań przewozowych dla mieszkańców Gdyni w latach 2013-2020 (dane w %)

Rok	Podział zadań przewozowych						Razem
	Komunikacja publiczna	Kolej	Samochód	Rower	Inne	Pieszo	
2013 ⁹	39,0	6,4	53,1	0,8	0,7	brak kategorii w badaniu	100
2015 ¹⁰	35,0	4,8	57,8	1,8	0,5	brak kategorii w badaniu	100
2018 ¹¹	32,2	4,9	49,1	2,1	0,4	11,4 (pow. 500 m)	100
2020 ¹²	19,3	15,7	34,3	8,2 ¹³	0,6	21,9	100

Uwaga: Zestawienie ma charakter poglądowy (zbierający wszystkie dane z tego zakresu). Do roku 2015 kategoria ruchu pieszego nie była uwzględniana w podziale zadań transportowych.

Wyniki badań zachowań transportowych dzieci z gdyńskich przedszkoli z września-października 2018¹⁴ r. wskazują, że najczęściej używanym w dojazdach do przedszkola środkiem transportu jest samochód, którym dowożonych jest średnio 39% dzieci, 35% dzieci dociera pieszo, 10% transportem publicznym, 10% rowerem, natomiast 6% transportem kombinowanym.

Do szkoły podstawowej dzieci najczęściej docierają pieszo. Taką formę przemieszczania się wybiera średnio 47% badanych, samochodem dowożonych jest średnio 23% dzieci, 18% dociera transportem publicznym, 7% transportem kombinowanym, natomiast średnio 6% dzieci w dojazdach do szkoły wybiera rower lub hulajnogę¹⁵.

4.2. Udział ruchu rowerowego w podróżach do szkoły

W dniach 12.09-30.09.2022 r. w gdyńskich szkołach podstawowych i ponadpodstawowych został przeprowadzony pomiar ruchu aktywnego, który miał przedstawić udział aktywnych podróży w stosunku do liczby uczniów w szkole. W ramach tej współpracy szkoły zobowiązały się do codziennego zliczania rowerów, hulajnog oraz innych urządzeń transportu osobistego na terenie placówki.

W pomiarze wzięło udział 25 z 40 szkół podstawowych oraz 11 z 21 szkół ponadpodstawowych, natomiast odpowiedzi w ankiecie udzieliło 31 szkół podstawowych i 15 szkół ponadpodstawowych.

W związku ze znaczną różnicą wyników pomiaru ruchu aktywnego pomiędzy szkołami podstawowymi a ponadpodstawowymi wyniki zostały przedstawione oddzielnie. Dla szkół podstawowych – ze względu na ich większą liczbę oraz rejonizację – zostały również opracowane wyniki z podziałem na poszczególne dzielnice Gdyni.

Na 12 867 uczniów badanych gdyńskich szkół podstawowych aż 9059 uczęszcza do szkoły w rejonie swojego miejsca zamieszkania.

W pierwszym tygodniu pomiarów (12.09-16.09) średnia dzienna liczba uczniów szkół podstawowych korzystających z rowerów i hulajnog wyniosła 409 osób (3,21% ogółu), w drugim tygodniu (19.09-23.09) było ich 308 (2,29% ogółu), natomiast w trzecim tygodniu (26.09-30.09) liczba ta wyniosła 326 uczniów (2,48% ogółu).

Na 6614 uczniów gdyńskich szkół ponadpodstawowych, które zostały objęte badaniem, aż 4183 było mieszkańcami Gdyni.

We wszystkich okresach pomiaru udział uczniów dojeżdżających do szkół ponadpodstawowych objętych badaniem nie przekroczył 0,55%.

⁹ Raport: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2013 r.

¹⁰ Raport: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2015 r.

¹¹ Raport: Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2018 r.

¹² Raport: Badanie zachowań transportowych mieszkańców OMGGG (2020) [dni powszednie]

¹³ Wzrost dotyczący rowerów w badaniu z roku 2020 może być efektem pandemii COVID 19 i wynikających z sytuacji pandemicznych ograniczeń w komunikacji miejskiej dotyczącej liczby pasażerów, którzy mogli podróżować komunikacją zbiorową.

¹⁴ Raport ewaluacyjny kampanii Odprowadzam sam i Rowerowy maj (2019).

¹⁵ Raport ewaluacyjny kampanii Odprowadzam sam i Rowerowy maj (2019).



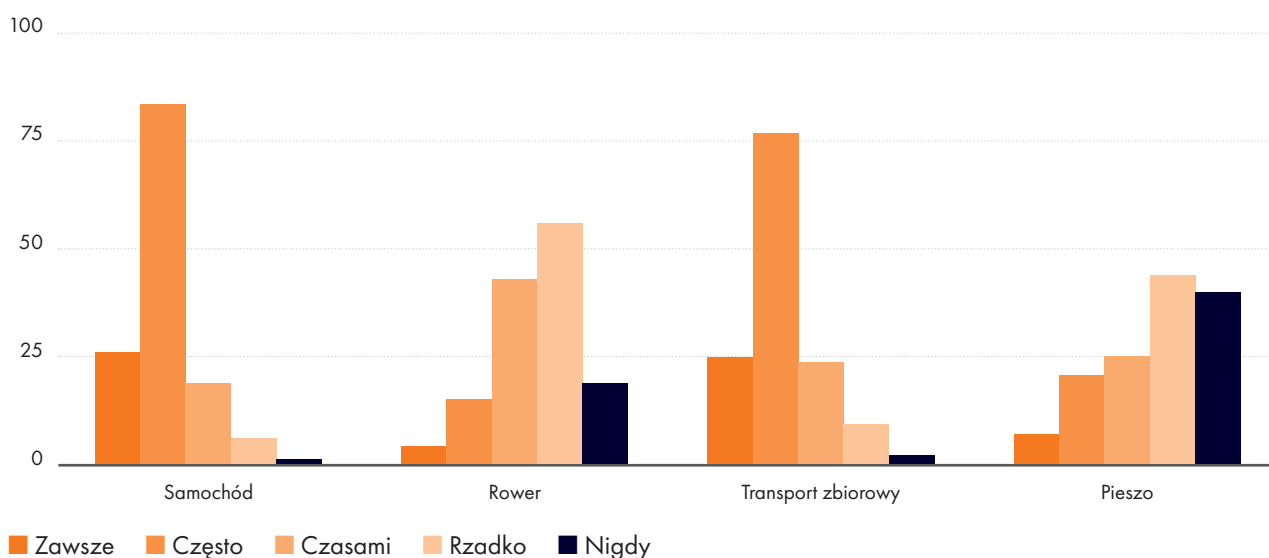
4.3. Udział ruchu rowerowego w podróżach do pracy

W dniach 20.10.2022-02.01.2023 r. gdyńskim przedsiębiorstwom został udostępniony formularz ankiety, w którym ich przedstawiciele mieli możliwość deklaracji preferencji transportowych i zachowań komunikacyjnych pracowników danej firmy. W ramach badania ankietowego pozyskano w jaki sposób pracownicy docierają do firmy, a także uzyskano ocenę istniejącej infrastruktury drogowej oraz rowerowej znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie przedsiębiorstwa.

W badaniu wzięło udział 137 gdyńskich przedsiębiorstw.

Większość przedsiębiorstw uczestniczących w badaniu ankietowym znajduje się w centrum miasta bądź zlokalizowana jest w niedalekim sąsiedztwie głównych dróg – ulicy Morskiej i Alei Zwycięstwa. Najistotniejsze z punktu widzenia Strategii Rowerowej dla Gdyni duże przedsiębiorstwa zlokalizowane są głównie w okolicy Portu Gdynia i stanowią 8,03% wszystkich uczestników badania.

W porównaniu do samochodu osobowego oraz transportu zbiorowego w dojazdach do pracy rower jest znacznie mniej popularnym środkiem transportu, z którego pracownicy gdyńskich firm korzystają czasami bądź rzadko (Rysunek 4.2.).



Rys. 4.2. W jaki sposób pracownicy najczęściej docierają do firmy

Źródło: opracowanie własne na podstawie odpowiedzi respondentów.

Niemal co czwarta firma znajduje się w odległości do 200 m od stacji roweru miejskiego. Około 86% spośród przedsiębiorstw objętych badaniem znajduje się w odległości do 200 m od przystanku transportu zbiorowego.

5. Analiza stanu obecnego

Rozdział ten przedstawia wyniki analizy stanu obecnego ruchu rowerowego w Gdyni, obejmującej przede wszystkim: istniejącą infrastrukturę (zarówno układ podstawowy, jak i uzupełniający), podejmowane przez Miasto działania o charakterze promocyjno-informacyjnym oraz usługi w ramach ruchu rowerowego i projekty współfinansujące, z których korzystają mieszkańcy miasta. Istotnym aspektem, który także został poddany analizie, jest logistyka miejska. W rozdziale poruszone zostały także aspekty bezpieczeństwa ruchu rowerowego – zarówno w kontekście jego postrzegania przez uczestników ruchu drogowego, jak również w odniesieniu do rzeczywistych zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego uznaje się za obszar horyzontalny – uwzględniany w każdym podejmowanym przez miasto działaniu zarówno inwestycyjnym, jak i o charakterze miękkim.



5.1. Istniejąca infrastruktura rowerowa w Gdyni i połączenia z gminami ościennymi

Infrastruktura rowerowa odgrywa istotną rolę w rozwoju systemu transportowego miasta, promocji zdrowego stylu życia, a także ochrony środowiska. Gdynia, jako jedno z najbardziej dynamicznie rozwijających się miast w Polsce, dąży do stworzenia przyjaznych warunków dla rowerzystów, ułatwienia im podróżowania po mieście oraz do gmin z nią sąsiadujących. Odpowiednio zaprojektowana infrastruktura wpływa na codzienne wybory sposobu podróżowania przez mieszkańców. W związku z tym również wybór rozwiązań dla ruchu rowerowego różni się w zależności od natężenia ruchu na drogach, charakteru dzielnicy, a także uwarunkowań geograficznych.

Na terenie Gdyni dostępna jest zasadnicza sieć tras rowerowych prowadzących w kierunku centralnych dzielnic, a także międz dzielnicowych połączeń rowerowych. Łączna długość tras rowerowych dostępnych na terenie miasta wynosi 110 km. Szlaki leśne na obszarze Gdyni rozciągają się na 105 km i przebiegają m.in. przez lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

Trasy rowerowe zlokalizowane są na terenie całego miasta i dzielą się na drogi układu podstawowego oraz układu uzupełniającego. Do rozwiązań stosowanych w układzie podstawowym zalicza się: dwukierunkowe drogi rowerowe, jednokierunkowe drogi rowerowe oraz ciągi pieszo-rowerowe, które zlokalizowane są na podstawowym szkieletie komunikacyjnym Gdyni.

Natomiast do sieci układu uzupełniającego wliczają się:

- pasy rowerowe wydzielone na jezdni,
- kontraruch rowerowy na ulicach jednokierunkowych,
- ruch dopuszczony po chodniku lub na ulicach serwisowych.

Nawierzchnia, po której mogą poruszać się rowerzyści, jest zróżnicowana. Najczęściej spotykana jest nawierzchnia bitumiczna, dużą część gdyńskiej infrastruktury rowerowej stanowi również kostka betonowa niefazowana, a w mniejszym stopniu także fazowana. Miejscami występują również płyty chodnikowe oraz kostka kamienna. Miasto dąży do spójnej sieci o nawierzchni bitumicznej.

Ponadto, na całym terenie Gdyni, głównie w dzielnicach mieszkalnych, tworzone są obszary z ruchem uspokojonym, takie jak strefy Tempo 30. W mieście stosowane są również tzw. „sierżanty rowerowe”. Pozwala to na wskazanie toru i kierunku jazdy rowerzystom, a także informuje kierowców, że na jezdni może pojawić się rowerzysta. Ma to szczególne znaczenie dla rozwijania kultury ruchu rowerowego na jezdni, zamiast jazdy po chodniku.

W wyniku intensywnego procesu suburbanizacji ruch rowerowy nie ogranicza się jedynie do granic miasta, więc konieczne jest zapewnienie dogodnych połączeń z gminami ościennymi. Wzdłuż głównych arterii miasta znajdują się drogi dla rowerów, umożliwiające przemieszczenie się do sąsiednich gmin.

Natomiast dzięki szlakom leśnym można dostać się do sąsiadujących z Gdynią: Gminy Miasta Gdańska, gminy Szemud oraz gminy Wejherowo, niemniej niektóre połączenia wymagają podniesienia standardu trasy i zapewnienia połączenia drogowego.

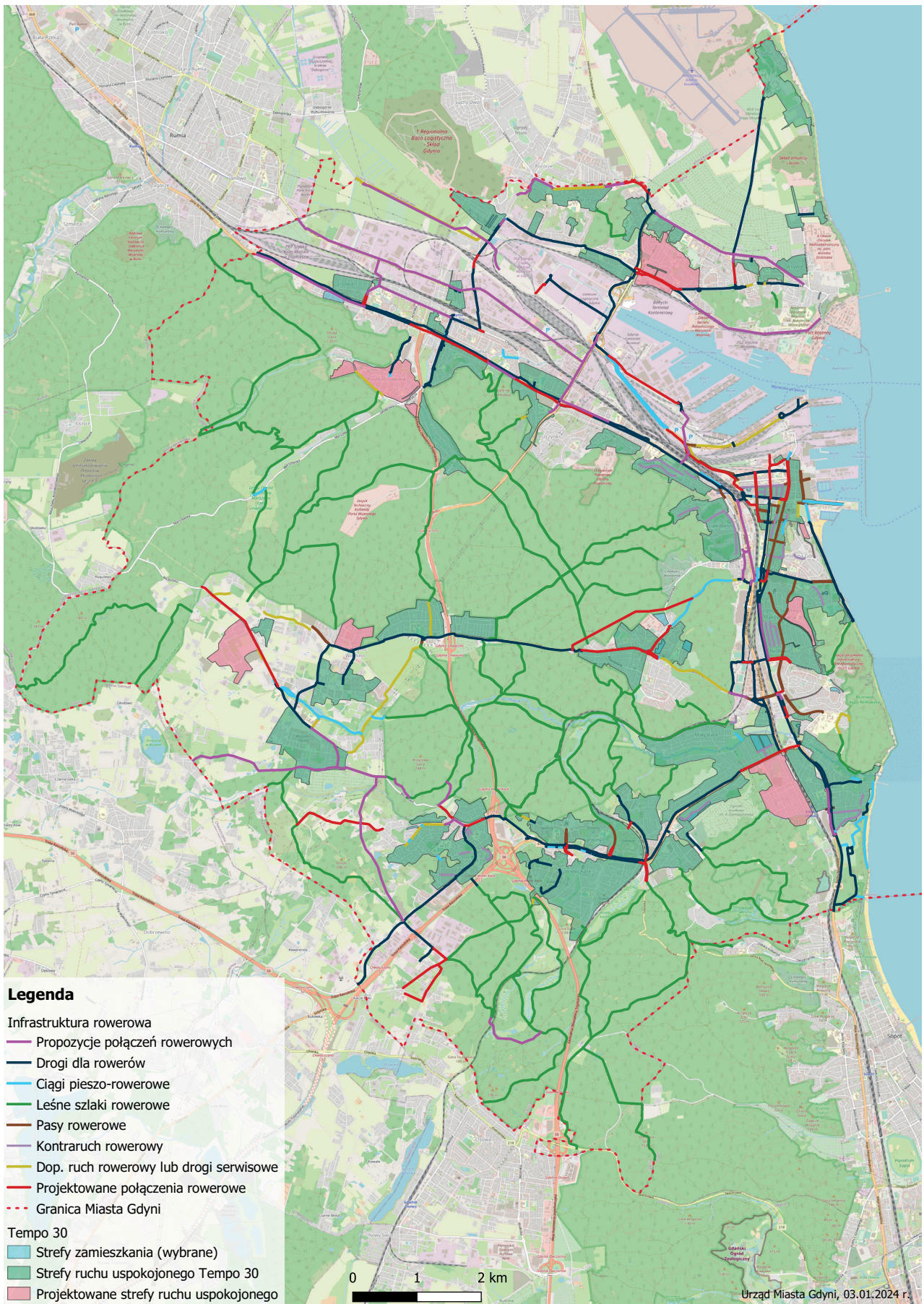
Podstawowa sieć tras rowerowych

Podstawowy układ infrastruktury rowerowej w Gdyni zapewnia odpowiednie i stosunkowo bezpieczne warunki do podróżowania rowerem. Obecnie w Gdyni prowadzone są intensywne prace nad uzupełnieniem rowerowego szkieletu miasta, który docelowo ma połączyć wszystkie dzielnice i będzie stanowił podstawowy układ gdyńskiej infrastruktury rowerowej. Do układu podstawowego zaliczane są: drogi dla rowerów (DDR) oraz ciągi pieszo-rowerowe (CPR), które zlokalizowane są przy głównych miejskich arteriach (Rys. 5.1.). Drogi dla rowerów stanowią łącznie 66,19 km gdyńskich tras rowerowych, natomiast ciągi pieszo-rowerowe 12,87 km.

Drogi dla rowerów projektowane są przede wszystkim na drogach głównych, o wysokim natężeniu ruchu samochodowego, drogach zapewniających dojazd do miasta z gmin ościennych oraz z poszczególnych dzielnic do centrum Gdyni. Na ulicach o takim charakterze, z uwagi na bezpieczeństwo rowerzystów, jak i komfort podróży, rowerzyści nie powinni bezpośrednio współdzielić infrastruktury z samochodami.

Ciągi pieszo-rowerowe są obszarami, na których część przeznaczona do ruchu rowerów nie jest oddzielona od chodnika, więc zarówno piesi, jak i rowerzyści mogą poruszać się całą szerokością drogi. Takie rozwiązania są zaprojektowane, aby w ograniczonej przestrzeni miejskiej umożliwić współdzielenie trasy przez obie grupy użytkowników. Zastosowanie odpowiednich znaków pionowych i poziomych informuje uczestników ruchu o obowiązujących zasadach ruchu na tej współdzielonej przestrzeni i pozwala na zwiększenie bezpieczeństwa zarówno pieszych, jak i rowerzystów. Podczas jazdy ciągiem pieszo-rowerowym rowerzyści powinni zachować szczególną ostrożność i ustępować pierwszeństwa pieszym, ponieważ oni są uprzywilejowani na tym rodzaju drogi.





Rys. 5.1. Układ podstawowy gdyńskiej infrastruktury rowerowej z trasami leśnymi oraz propozycjami połączeń do 2030 roku
 Źródło: opracowanie własne na podstawie programu QGIS.



Oprócz istniejącego szkieletu dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych, wiele odcinków podstawowego układu sieci dróg rowerowych jest w fazie opracowywania koncepcji, projektowania lub przygotowania do realizacji budowy np. ulica Śląska, ulica Hutnicza, ulica Janka Wiśniewskiego – odcinek od dworca Gdynia Główna do Węzła Ofiar Grudnia '70, ulica Wielkopolska – odcinek od al. Zwycięstwa do skrzyżowania z ul. Łowicką.

Ponadto w ramach procesu opracowywania strategii zidentyfikowano kolejne miejsca głównych arterii transportowych miasta, w których brakuje infrastruktury rowerowej, a które mogą być zaliczone do układu podstawowego, biorąc pod uwagę następujące kryteria:

- funkcja transportowa trasy (wyżej punktowana niż rekreacyjna),
- potencjał ludności w nowej zabudowie mieszkaniowej / miejscach pracy,
- cele w postaci integracyjnych węzłów transportowych,
- obciążenie kierunku.

Wskazano m.in.: ul. płk. Dąbka w stronę Oksywia i Pogórza, ul. Śmidowicza, ul. Wiczlińską.

Należy zwrócić uwagę, że obecnie utrudnione jest przemieszczanie się rowerem pomiędzy obszarami miasta rozdzielonymi linią kolejową i może odbywać się jedynie w nielicznych miejscach. W celu poprawy sytuacji na tym polu zakłada się realizację i adaptację infrastruktury umożliwiającej pokonywanie większej grupie użytkowników dróg bariery, jaką stanowi linia kolejowa. Jest to jedno z ważnych zadań wymienionych w tym dokumencie, przewidzianych do realizacji w celu uzupełniania tras rowerowych międzygminnych, międzydzielnicowych i wewnątrzdzielnicowych oraz zwiększenia dostępności rowerowej między ul. Hutniczą i ul. Janka Wiśniewskiego wzdłuż Estakady Kwiatkowskiego. Kolejnym istotnym połączeniem, które należy zrealizować w przyszłości, jest trasa łącząca ul. Janka Wiśniewskiego z ul. Morską na wysokości SKM Gdynia Stocznia.

Potrzeby oraz oczekiwania dotyczące uzupełnienia tras ruchu rowerowego wyłonione zostały w procesie analizy stanu istniejącego, analizy eksperckiej oraz konsultacji z różnorodnymi grupami odbiorców. Zaangażowany został szeroki zakres uczestników: mieszkańcy różnych dzielnic, uczniowie szkół podstawowych i ponadpodstawowych, studenci wraz z ekspertami ds. transportu oraz przedsiębiorcy. Przeprowadzone ankiety oraz spotkania publiczne pozwoliły na uzyskanie różnych perspektyw oraz potrzeb, odzwierciedlając zróżnicowane priorytety i wyzwania, z którymi spotykają się poszczególne grupy.

Uzupełniająca sieć tras rowerowych

Infrastruktura rowerowa odnosi się do wszelkich elementów, które są zaprojektowane i budowane w celu poprawy bezpieczeństwa, wygody i dostępności dla rowerzystów. Dlatego też, tworzony układ uzupełniający gdyńskiej infrastruktury rowerowej ma na celu przede wszystkim zapewnienie połączenia głównych ulic w poszczególnych dzielnicach z układem podstawowym. Rozwiązania takie jak pasy rowerowe w jezdni, kontraruch rowerowy na ulicach jednokierunkowych oraz ruch rowerowy dopuszczony na chodnikach bądź drogach serwisowych znajdują swoje zastosowanie głównie jako łączniki prowadzące do dróg dla rowerów lub ciągów pieszo-rowerowych. Pozwalają one na zachowanie ciągłości jazdy bez konieczności niezgodnej z przepisami jazdy po chodniku bądź jazdy jezdnią razem z samochodami w miejscach szczególnie niebezpiecznych. Kontraruch rowerowy jest wprowadzany na ulicach jednokierunkowych spełniających parametry techniczne.

Pasy rowerowe projektowane są w przypadku ulic:

- średnim natężeniu ruchu samochodowego,
- o charakterze zbiorczym,
- łączących dzielnice, które wyprowadzają lokalny ruch samochodowy na drogi główne,
- stanowiących ważne trasy dla transportu zbiorowego.

Analogicznym rozwiązaniem stosowanym na ulicach jednokierunkowych jest kontrapas rowerowy. Prowadzi on w kierunku przeciwnym do obowiązującego dla samochodów i rowerzystów poruszających się zgodnie z kierunkiem ulicy jednokierunkowej. Jego szerokość nie powinna być mniejsza niż 1,5 m. W Gdyni możliwość takiej jazdy zastosowano m.in. na ulicach: 3 Maja czy Abrahama.

Aktualnie w Gdyni dostępnych jest:

- 12,99 km pasów rowerowych,
- 10,03 km ulic z kontraruchem rowerowym oraz
- 8,63 km ulic z dopuszczonym ruchem rowerowym na chodniku lub drodze serwisowej.

Z punktu widzenia bezpieczeństwa rowerzystów bardzo istotnym rozwiązaniem stosowanym w Gdyni jest także uspokojenie ruchu, które pozwala na swobodną jazdę rowerzystów ulicą na zasadach ogólnych. Gdynia, idąc śladem wielu europejskich miast, wprowadza strefy Tempo 30 w celu zwiększenia bezpieczeństwa drogowego i poprawy jakości życia w przestrzeni miejskiej.



Takie rozwiązania stosowane są przede wszystkim na ulicach o małym natężeniu ruchu samochodowego oraz na drogach osiedlowych. Głównym założeniem stref uspokojonego ruchu jest tworzenie atrakcyjnych dla pieszych i rowerzystów przestrzeni, które sprzyjają zdrowemu stylowi życia, a także promocji zrównoważonej i aktywnej mobilności mieszkańców. Projektowanie stref Tempo 30 często wiąże się reorganizacją przestrzeni drogowej. Mogą one obejmować poszerzone chodniki, lepsze oznakowanie dla pieszych i rowerzystów, miejsca odpoczynku dla pieszych oraz pasy rowerowe. W rezultacie powstaje bardziej przyjazne dla pieszych i rowerzystów otoczenie miejskie. Strefy Tempo 30 na obszarze Gdyni stanowią obecnie niemal 20% powierzchni miasta (nie uwzględniając obszarów leśnych).

5.1.1. Sygnalizacje świetlne i sterowanie ruchem

Historycznie sygnalizacje świetlne w miastach były regulowane w taki sposób, by zapewnić maksymalną przepustowość jezdni. Aktualnie kładzie się duży nacisk na to, by w obszarach zurbanizowanych nadawać priorytet transportowi zbiorowemu i niechronionym uczestnikom ruchu, w tym rowerzystom. Jest to szczególnie istotne dla rowerzystów, ponieważ najpopularniejsze transportowe drogi dla rowerów przebiegają wzdłuż głównych ulic.

Biorąc pod uwagę ruch rowerowy i pieszy, opisane zostały następujące czynniki, które mają decydujący wpływ na komfort i bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu:

1. Czas oczekiwania na sygnał zielony
2. Sposób detekcji uczestników ruchu
3. Sygnalizacja warunkowa

Miasto Gdynia w 2021 r. przeprowadziło wewnętrznie analizę sygnalizacji świetlnej sterowanych przez system TRISTAR, wyróżniając czasy oczekiwania pieszych oraz rowerzystów na sygnał zielony. W raporcie zidentyfikowano długości poszczególnych cykli oraz faz sygnalizacji, a następnie wskazano skrzyżowania, na których czas oczekiwania na przejście bądź przejazd był dłuższy niż 60 sekund. Badania tolerowanego czasu oczekiwania na sygnał zielony wskazują wartości z zakresu 40-55 s¹⁶, wartość 60 s została wskazana jako górna granica, po przekroczeniu której znacznie wzrasta prawdopodobieństwo przekroczenia jezdni na czerwonym świetle.

Miasto dąży do poprawy warunków ruchu oraz optymalizacji działania sygnalizacji świetlnej, nadając priorytety – w zależności od lokalizacji – niechronionym uczestnikom ruchu lub pojazdom transportu zbiorowego.

W mieście funkcjonują różne sposoby detekcji automatycznej, niewymagającej ingerencji uczestnika ruchu, które są sterowane i zarządzane przez system TRISTAR. Typowo dla automatycznego wykrywania rowerzystów stosowane są dwa rodzaje detekcji – wideodetekcja i pętle indukcyjne, z czego pętle są najpopularniejszym narzędziem. W 2023 r. w Gdyni funkcjonowało 77 takich pętli. Ponadto w Gdyni stosuje detektory termowizyjne, m.in. na przejściu dla pieszych przez ul. Dąbka na skrzyżowaniu z ul. Staniewicza. W ramach nowych inwestycji pojawiają się także czujniki termiczne – np. przebudowa ul. Chwarznieńskiej i Rolniczej lub ul. Unruga.

Niektóre skrzyżowania, np. ul. Chwaszczyńskiej i Nowowiczlińskiej lub Morskiej i Warszawskiej, są wyposażone w pętle indukcyjne, które zamontowano w niewielkiej odległości (np. 100 m) od miejsca zatrzymania. Taka konfiguracja pozwala, by zgłoszenie zamiaru przekroczenia jezdni następowało z wyprzedzeniem, co znacznie skraca czas oczekiwania na sygnał zielony.

Docelowo pętle indukcyjne powinny być stosowane w każdym miejscu, gdzie takie rozwiązanie jest zasadne, czyli tam, gdzie droga dla rowerów przekracza jezdnię, a rowerzyści poruszają się w jednym określonym kierunku.

5.1.2. Leśne trasy rowerowe

Lasy otaczające Gdynię znajdują się głównie w zachodniej i północno-zachodniej części miasta i stanowią 45,5% jego powierzchni. Położony częściowo na terenie Gdyni Trójmiejski Park Krajobrazowy stanowi większą część tego zalesionego obszaru, co sprawia, że trasy są bardzo zróżnicowane i niekiedy również wymagające dla jazdy rowerem. Lasy po wschodniej stronie miasta – między dzielnicami Wzgórze św. Maksymiliana i Redłowo a linią brzegową – stanowią rezerwat Kępa Redłowska, są położone na wzgórzach zakończonych klifami od strony morza. Ruch rowerowy dopuszczony jest na terenie wszystkich parków i lasów TPK w obrębie wyznaczonych dróg i szlaków.

W związku z powyższym, ważną częścią gdyńskiej infrastruktury są leśne szlaki rowerowe, które stanowią atrakcyjne uzupełnienie rowerowego układu komunikacyjnego.

Cała sieć leśnych tras rowerowych na terenie Gdyni wynosi ok. 105 km.

¹⁶ H. Xionga, L. Mab, M.i Ningc, X. Zhaod, J. Wenge, „The tolerable waiting time: A generalized Pareto distribution model with empirical investigation”, 2019.



Na stronie udostępnionej przez Lasy Państwowe – Bank Danych o Lasach: <https://www.bdl.lasy.gov.pl/portal/mapy>, na warstwie o nazwie „mapa zagospodarowania turystycznego”, przedstawiono przebieg wszystkich oznakowanych rowerowych szlaków turystycznych, a także lokalizacje miejsc odpoczynku i punkty widokowe.

Dodatkowe informacje na temat leśnych szlaków dostępne są m.in. w serwisie Mapy.cz, który skupia się na turystycznych trasach i planowaniu wycieczek, lub Trailforks.com, gdzie można znaleźć szczegółowe informacje o szlakach sportowych i prowadzących do nich trasach dojazdowych.

Analiza wyników badań ankietowych wskazała, że istniejące materiały dotyczące leśnych tras rowerowych nie są wystarczające lub ich dostępność nie jest na zadowalającym poziomie. 40% spośród 1986 ankietowanych wskazało, że czynnikiem, który zachęciłby do poruszania się trasami leśnymi jest dostęp do mapy tras leśnych np. w formie papierowej lub w aplikacji mobilnej. Na drugim miejscu wskazano drogowskazy i oznakowanie tras leśnych¹⁷.

Zachęcanie do korzystania z leśnych tras rowerowych ma ważny aspekt oszczędności czasu podróży. W wielu przypadkach leśne trasy rowerowe stanowią naturalne połączenia oddalonych od siebie obszarów miasta i są dogodniejszymi połączeniami międzydzielnicowymi, pozwalającymi na skrócenie czasu przejazdu o kilka do kilkunastu minut, np.:

1. Na trasie łączącej Karwinę (Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 2) i Witomino (Centrum Witawa) trasa przez las, jadąc wzdłuż linii PKM i przez Rezerwat Kacze Łęgi, ma długość 4,5 km i jej przejechanie zajmuje ok. 16 minut, alternatywnie trasa wzdłuż ul. Wielkopolskiej, Łowickiej, Halickiej, Stryjskiej i Małokackiej będzie miała 7 km, a jej pokonanie zajmie 27 minut.
2. Na trasie Witomino (Centrum Witawa) – Chylonia (XIV LO) prowadzącej przez znakowany czerwony szlak rowerowy czas przejazdu z wykorzystaniem trasy leśnej jest o 3 minuty i kilometr krótszy niż jazda wzdłuż głównych ulic.

Szlaki różnią się pod względem dostępnej nawierzchni. Na leśnych przeważają drogi gruntowe i drogi szutrowe, można napotkać także drogi polne oraz wymagające ulepszenia drogi brukowane lub wyłożone płytami yomb. Należy dążyć do realizacji tras z nawierzchni szutrowej.

Jaki dobry przykład takiego działania można wskazać dotychczasową współpracę zakończoną we wrześniu 2023 r. inwestycji Miasta Gdyni pn. „Szlak turystyczny przez Trójmiejski Park Krajobrazowy na terenie Miasta Gdyni”, która miała w swoim zakresie remont i ulepszenie nawierzchni niebieskiego szlaku rowerowego wraz z łącznikami. Zadanie zakładało poprawę istniejących nawierzchni gruntowych, nową organizację ruchu dla istniejących odcinków utwardzonych, przebudowę fragmentu układu drogowego oraz całkowite oznakowanie szlaku. Całkowita długość remontowanego szlaku wynosi 30 km, w tym trasa główna 22,7 km oraz łączniki 7,3 km.

W ramach wyżej wymienionej inwestycji wymieniono i uzupełniono część oznakowania drogowego, które montowano w ramach inwestycji z 2015 r.

5.1.3. Infrastruktura uzupełniająca

Rowerowa infrastruktura uzupełniająca to elementy, które są projektowane i budowane w celu ułatwienia i poprawy komfortu jazdy rowerzystów na drogach i trasach rowerowych. Obejmuje ona różnego rodzaju udogodnienia, które mają na celu zwiększenie bezpieczeństwa i wygody dla osób korzystających z rowerów. Cała infrastruktura uzupełniająca dostępna w Gdyni zlokalizowana jest wzdłuż głównych ciągów rowerowych w mieście, a także na osiedlach mieszkaniowych, przy szkołach i przedszkolach oraz w okolicy ważnych punktów.

Na obszarze Gdyni znajduje się:

- 11 liczników przejazdów rowerów,
- 88 drogowskazów,
- 40 stacji napraw rowerów.

5.1.4. Miejsca parkingowe dla rowerów

Parkowanie rowerów jest jedną ze składowych planowania efektywnego rozwoju ruchu rowerowego w Gdyni. Odpowiednio zbudowana sieć infrastruktury do parkowania rowerów wpływa pozytywnie na liczbę rowerzystów, poprawia jakość i atrakcyjność przestrzeni publicznej.

Badania analizy potrzeb przeprowadzonych wśród mieszkańców wykazały, że jednym z najważniejszych aspektów, które wpływają na decyzję gdynian o wyborze roweru w codziennych podróżach jest dostęp do bezpiecznych i łatwo osiągalnych

¹⁷ Raport z badań – konsultacji z mieszkańcami, maj 2013.



miejsc do pozostawienia roweru, zarówno w miejscu zamieszkania, jak i w pobliżu celów podróży.

W Gdyni funkcjonują 24 miejskie parkingi rowerowe¹⁸ umożliwiające jednoczesny postój od 16 do 40 rowerów, w sumie dla 542 rowerów, co stanowi 13% wszystkich miejskich miejsc parkingowych dla rowerów (zgodnie z aktualną bazą danych).

Sieć parkingów uzupełniona jest przez 1051 miejskich stojaków rowerowych, umożliwiających łączny postój 2134 rowerów.

Ponadto na terenie miasta zlokalizowane są 144 stacje roweru metropolitalnego, z łączną liczbą 1137 miejsc parkingowych.





¹⁸ Za parkingi rowerowe uznaje się lokalizacje z co najmniej 8 stojakami rowerowymi.





Rys. 5.2. Planowane i istniejące miejsca do parkowania rowerów na terenie Gdyni

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji z interesariuszami.



Średnia gęstość rozmieszczenia stojaków w całej Gdyni wynosi 9/km². Największa występuje w dzielnicy Śródmieście – 36/km². W pozostałych dzielnicach wartości wahają się od 0,5/km² (Chwarzno-Wiczlino) do 30/km² (Kamienna Góra).

Parkingi rowerowe zlokalizowane są w dzielnicach: Babie Doły, Chylonia, Kamienna Góra, Leszczynki, Mały Kack, Orłowo, Redłowo, Śródmieście i Wzgórze św. Maksymiliana (Rys. 5.4.). Ich lokalizacja skupia się przede wszystkim w rejonie przystanków SKM, terenach rekreacyjnych, takich jak Park Kolibki czy Bulwar Nadmorski, oraz przy generatorach ruchu, takich jak Gdynia Arena. W dziewięciu lokalizacjach dostępne jest zadaszenie, a parking przy SKM Wzgórze św. Maksymiliana na ul. Kieleckiej wyposażony jest również w monitoring.

Do gdyńskich placówek oświatowych systematycznie przekazywane były przez Zarząd Dróg i Zieleni stojaki rowerowe. Stojaki do tej pory zainstalowano w 74 lokalizacjach, łącznie 650 stojaków umożliwiających jednoczesny postój 1300 rowerów.

W ŚSPP istnieją obecnie 4 miejskie bezpłatne stacje ładowania rowerów elektrycznych:

- budynek Urzędu Miasta (al. Marsz. Piłsudskiego 52/54),
- budynek PLO (ul. 10 Lutego 24),
- InfoBox (ul. Świętojańska 30),
- parking Gdyńskiego Centrum Filmowego (Plac Grunwaldzki 2).

Powyższe stacje ładowania zostały wprowadzone jako pilotaż, a poziom ich wykorzystania jest niewystarczający w stosunku do kosztów utrzymania i tworzenia nowej, dedykowanej infrastruktury do ładowania e-rowerów. Wszelkie rozeznania wskazują na brak potrzeby ładowania e-rowerów w przestrzeni miejskiej, zarówno dla mieszkańców, jak i turystów. Wiąże się to ze zbyt dużym ryzykiem kradzieży oraz uszkodzenia baterii. Użytkownicy ładują baterie w miejscu zamieszkania lub miejscu pracy, ze względu na dostępność usługi i poczucie bezpieczeństwa. W związku z tym nie jest planowany rozwój sieci infrastruktury ładowania e-rowerów w przestrzeni miejskiej.

5.2. Działania promocyjno-informacyjne w zakresie rozwoju ruchu rowerowego

Od 2010 r. Gdynia bardzo aktywnie uczestniczy w realizacji działań promocyjno-informacyjnych w celu promocji roweru jako efektywnego środka transportu do przemieszczania się po mieście. Działania te są integralną i bardzo istotną częścią strategii rowerowej, uzupełniającą działania infrastrukturalne w tym zakresie.

Część z nich to inicjatywy oddolne rad dzielnic i organizacji pozarządowych: m.in. Gdyński Nocny Przejazd Rowerowy, Wielki Przejazd Rowerowy, Mikołaje na rowerach czy Podaruj – zaopiekuj się rowerem.

Wszystkie działania promocyjno-edukacyjne miasta w zakresie ruchu rowerowego ukierunkowane są na różne grupy społeczne i wiekowe wśród mieszkańców, obejmujące:

- ogół mieszkańców,
- dzieci uczęszczające do gdyńskich przedszkoli publicznych i ich rodziców,
- uczniów gdyńskich szkół podstawowych i ponadpodstawowych,
- pracowników gdyńskich firm i instytucji.

W latach 2010-2023 w Gdyni realizowane były działania promujące ruch rowerowy skierowane do ogółu mieszkańców.

Gdynia bierze aktywny udział w inicjatywie European Mobility Week od 2006 r., każdego roku zwiększając zasięg proponowanych w jej ramach aktywności. Działania te mają przede wszystkim na celu propagowanie roweru jako środka transportu oraz podniesienie jego statusu wśród lokalnej społeczności.

Podczas realizacji projektu unijnego SEGMENT (SEGmented Marketing for ENergy efficient Transport) w latach 2010-2013, współfinansowanego z programu Inteligentna Energia Europa, opracowano kampanie pn. „Pozytywne rowery” oraz „Kolorowe rowery”.

W okresie kwiecień-grudzień 2014 realizowano kampanię #GDYNIAROWEREM. Wykorzystano rozwiązania dialogu Miasta z rowerzystami, np. zaangażowanie mieszkańców do roli blogerów, wieloformatowe infografiki na ulicach, infografiki internetowe oraz nadruki # na ścieżkach rowerowych i miejscach parkingowych w mieście.

W ramach promocji ruchu rowerowego wśród mieszkańców w 2017 r. wydany został przewodnik pt. „Gdynia na dwóch kółkach”, który jest dostępny w wersji papierowej i online.

W latach 2014-2017 Gdynia uczestniczyła w konkursie European Cycling Challenge, który miał na celu zachęcić mieszkańców miast do wspólnego kręcenia kilometrów rowerem, nagradzając miasta, których mieszkańcy pokonali największą liczbę kilometrów.



Wśród działań promujących ruch rowerowy wyróżnić należy te skierowane do wybranej grupy docelowej – przedsiębiorców i pracowników gdyńskich firm. Ich inspiracją był pilotaż konkursu rowerowego pn. „Do pracy jadę rowerem”, zrealizowany w ramach realizacji projektu unijnego SEGMENT. Podstawą tej kampanii był konkurs skierowany do pracowników gdyńskich firm, polegający na rejestracji dojazdów do pracy rowerem i nagradzający uczestników tzw. śniadaniem rowerowym i innymi nagrodami. Założenia kampanii zostały dodatkowo rozwinięte po zakończeniu realizacji projektu SEGMENT, a konkurs jest kontynuowany ze środków gminnych.

Jednym z głównych założeń Miasta podczas projektowania i realizacji kampanii promujących ruch rowerowy jest postrzeżenie placówek edukacyjnych jako nie tylko przedstawicieli najmłodszej grupy mieszkańców, ale również jako tych, którzy mają bezpośredni wpływ na kolejną grupę docelową – ich rodziców, dzięki czemu osiągamy tzw. efekt synergii.

Wśród kampanii promocyjno-informacyjnych skierowanych do dzieci uczęszczających do gdyńskich przedszkoli i ich rodziców wyróżnić należy akcję pn. „Odprowadzam Sam”. Kampania realizowana jest nieprzerwanie od 2013 r., kiedy to miasto zrealizowało ją pilotażowo w ramach wspomnianego wcześniej projektu unijnego SEGMENT. Obecnie prowadzona jest każdego roku w okresie wrzesień-czerwiec.

Dla dzieci ze szkół podstawowych zaprojektowana została kampania informacyjno-promocyjna pn. „Rowerowy Maj”. Jest to największa kampania w Polsce promująca zdrowy tryb życia i zrównoważoną mobilność wśród dzieci przedszkolnych, uczniów szkół podstawowych, grona nauczycielskiego oraz rodziców i opiekunów. Gdynia uczestniczy w tej kampanii corocznie od 2016 r.

„Szkoła rowerowa” obejmowała zarówno zajęcia teoretyczne, jak i praktyczne w ramach zajęć wychowania komunikacyjnego. Miały one na celu zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym poprzez zaznajomienie osób szkolonych z aktualnymi, obowiązującymi zasadami i przepisami oraz przekazanie uczniom praktycznych zasad bezpiecznej jazdy rowerem w ruchu drogowym. Dodatkowo szkolenie miało zachęcać do korzystania z roweru jako środka transportu.

Powyższe działania były wspierane przez aktywności Straży Miejskiej, obejmujące zajęcia edukacyjne dla dzieci i młodzieży, uwzględniające najważniejsze zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa w ruchu drogowym, w tym bezpieczeństwa ruchu rowerem i niezbędnego wyposażenia roweru.

Ponadto, w roku 2022 Straż Miejska wyprodukowała komiksy edukacyjne pt. „Strażnik Kacper”, w formie miniksiążeczek, zawierających najważniejsze informacje z zakresu bezpieczeństwa dla dzieci w wieku 6-10 lat. W materiałach uwzględniono zagadnienia dotyczące bezpiecznego poruszania się rowerem.

Warto także wspomnieć o akcji pn. „Bezpiecznie w drodze do szkoły” koordynowanej i realizowanej przez Gdyńskie Centrum Sportu. W 2021 r. jednostka ta wyprodukowała film informacyjno-promocyjny skierowany przede wszystkim do dzieci w wieku szkolnym i ich rodziców. W ramach akcji przygotowana została również książeczka edukacyjna.

Należy podkreślić, że w Mieście brak działań informacyjno-promocyjnych w zakresie ruchu rowerowego ukierunkowanych na uczniów gdyńskich szkół ponadpodstawowych oraz studentów. Te grupy docelowe mieszkańców są najstabilniej rozpoznaną grupą pod względem ich preferencji i zachowań transportowych. W kolejnych latach należałoby przeprowadzić szczegółową identyfikację zachowań i potrzeb transportowych tej grupy i zaprojektować dedykowane dla niej działania informacyjno-promocyjne w zakresie podróży rowerem.

Obecnie brak działań informacyjno-promocyjnych w zakresie ruchu rowerowego skierowanych bezpośrednio do seniorów. Wynika to z faktu, że ta grupa wiekowa nie jest zrzeszona w żadnej konkretnej instytucji, organizacji, co ułatwiłoby dotarcie do niej z założeniami potencjalnej kampanii.

5.3. Programy finansowania oraz usługi

Wśród działań promocyjno-informacyjnych w ramach ruchu rowerowego w Gdyni na szczególną uwagę i wyróżnienie zasługują programy finansujące oraz usługi uruchomione w celu zwiększenia świadomości mieszkańców w zakresie tego rodzaju transportu. Gdynia jest pionierem wśród gdyńskich samorządów we wprowadzaniu tego rodzaju usług i programów finansujących. Poniżej opisane zostały konkretne przykłady działań Miasta, obejmujące:

- rowery służbowe,
- miejską wypożyczalnię rowerów towarowych,
- dofinansowanie dla mieszkańców do zakupu roweru towarowego,
- dofinansowanie dla mieszkańców do zakupu roweru elektrycznego,
- system roweru metropolitalnego MEVO 2.0.

W latach 2019-2023 stworzono flotę elektrycznych rowerów służbowych dla celów podróży służbowych o dalszym zasięgu. Obecnie elektryczne rowery służbowe są wykorzystywane przede wszystkim przez: Wydział Inwestycji, Referat Efektywności Energetycznej i Wydział Ogrodnika Miasta.



Miejską flotę rowerów służbowych w Urzędzie Miasta tworzy 9 rowerów elektrycznych oraz 4 rowery konwencjonalne. Ze względu na rosnące zainteresowanie rowerami oraz stopniowe zwiększanie liczby pojazdów pojawia się potrzeba stworzenia systemu zarządzania flotą Urzędu Miasta, w którą włączone będą zarówno rowery, jak i inne pojazdy służbowe.

Czerpiąc z najlepszych praktyk w zakresie polityki rowerowej, w 2018 r. w ramach projektu unijnego CoBiuM, współfinansowanego z programu Interreg Południowy Bałtyk, Miasto Gdynia uruchomiło pilotażowo bezpłatną wypożyczalnię rowerów towarowych dla instytucji miejskich i przedsiębiorców – właścicieli firm oraz organizacji pozarządowych z siedzibą w Gdyni.

W ramach projektu zakupionych zostało 10 rowerów towarowych ze wspomaganie elektrycznym i wyposażonych w przeciwdeszczowe namioty.

Wraz z sukcesem wypożyczalni wśród prowadzących działalność gospodarczą w Gdyni i rosnącym zainteresowaniem tym środkiem transportu, w 2019 r. rozbudowano wypożyczalnię o 2 rowery towarowe ze wspomaganie elektrycznym dla kolejnej grupy docelowej w ramach realizacji pilotażu w zakresie projektu unijnego CityChangerCargoBike współfinansowanego ze środków Programu Regionalnego Unii Europejskiej Horyzont 2020.

Od tego momentu rowery towarowe były także wypożyczane indywidualnym mieszkańcom, nieprowadzącym działalności gospodarczej, nieodpłatnie na okres maks. 7 dni.

W 2022 r., po zakończeniu realizacji obu projektów, obie wypożyczalnie zostały połączone i obecnie funkcjonują jako miejska wypożyczalnia rowerów towarowych. Obecnie miejska flota rowerów towarowych obejmuje łącznie 15 elektrycznych rowerów towarowych marki Urban Arrow Family i Babboe.

Miejska wypożyczalnia rowerów towarowych funkcjonuje nieprzerwanie 10 miesięcy w roku, z 2-miesięczną przerwą serwisową (styczeń-luty). Obecnie rowery towarowe można wypożyczyć za pomocą formularza internetowego na okres 7 dni z możliwością przedłużenia.

Mając na uwadze rosnące zainteresowanie mieszkańców Gdyni korzystaniem z roweru towarowego w ramach miejskiej wypożyczalni, podjęto decyzję o uruchomieniu pierwszego w Polsce programu dofinansowania do zakupu tego środka transportu dla mieszkańców miasta.

Zasady przyznawania dotacji dla gdynian wraz ze wzorem wniosku zostały określone w Uchwale nr XX/638/20 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 czerwca 2020 r. w sprawie zasad udzielania dotacji celowej na zakup roweru towarowego. Dotacja przekazywana jest w formie zwrotu części udokumentowanych kosztów inwestycji poniesionych przez wnioskodawcę. Dotacja przysługuje w wysokości odpowiadającej 50% wartości poniesionych kosztów kwalifikowanych, jednak nie więcej niż 5 000 zł.

Od początku funkcjonowania dofinansowań przyznano 17 dotacji na zakup rowerów cargo.

Obecnie prowadzona jest procedura zmieniająca zapisy Uchwały nr XX/638/20 Rady Miasta Gdyni z dnia 23 czerwca 2020 r. w sprawie zasad udzielania dotacji celowej na zakup roweru towarowego. W budżecie Miasta w bieżącym roku zabezpieczono na ten cel 50 000 zł, co umożliwi przyznanie maks. 10 dotacji.

Mając na uwadze zainteresowanie mieszkańców Gdyni programem dotacji do zakupu roweru towarowego, w 2022 r. podjęto decyzję o uruchomieniu podobnego systemu finansowania dla konwencjonalnych rowerów elektrycznych.

Zasady przyznawania dotacji wraz ze wzorem wniosku zostały określone w Uchwale Rady Miasta Gdyni z dnia 27 kwietnia 2022 r. w sprawie zasad udzielenia dotacji celowej na zakup roweru elektrycznego. Wnioski można było składać od 10 czerwca 2022 r. i okazało się, że zainteresowanie zakupem ekologicznych środków transportu jest ogromne. Do marca 2023 r. gdynianie złożyli ponad 1100 wniosków. Mieszkańcy, którzy nie zakwalifikowali się do programu dotacji w poprzednim roku z uwagi na wyczerpanie puli środków przeznaczonych na ten cel, zgodnie z zapisami Uchwały Rady Miasta Gdyni z dnia 27 kwietnia 2022 r. w sprawie zasad udzielenia dotacji celowej na zakup roweru elektrycznego, znaleźli się automatycznie na liście wnioskujących w roku 2023, z zachowaniem pierwotnej kolejności. Wnioskujący mogą otrzymać dofinansowanie w kwocie w wysokości odpowiadającej 50% wartości poniesionych kosztów kwalifikowanych, jednak nie więcej niż 2500 zł. W 2022 r. Gdynia przeznaczyła na ten system dofinansowania środki finansowe w wysokości 100 000 zł i przyznała dofinansowanie na zakup roweru elektrycznego 40 mieszkańcom miasta. W roku 2023 miasto dodatkowo uzyskało dofinansowanie na ten cel ze środków Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w kwocie 100 000 zł, co z wkładem własnym Gminy daje łączną kwotę 200 000 zł, umożliwiającą przyznanie 80 dotacji.

Na pytanie jak osoby uzyskujące dotację do zakupu roweru elektrycznego poruszają się po mieście w 2023 r. najczęstszymi odpowiedziami były dwa środki transportu: samochód osobowy oraz zakupiony za pomocą dotacji rower elektryczny.



W odniesieniu do ankiet, którą dotowani wypełniali przy podpisywaniu umowy o dotację, zauważalna jest zmiana w wybieranych środkach transportu. Zmniejszył się udział samochodów osobowych oraz rowerów konwencjonalnych na rzecz rowerów elektrycznych. Kilkoro z dotowanych mieszkańców zdecydowało się na łączenie różnych środków transportu.

Zdecydowanym sukcesem projektu jest fakt, że 97% zakupionych rowerów jest w regularnej eksploatacji.

Ponad 80% dotowanych przyznało, że dotacja miała wpływ na zwiększone zainteresowanie takim środkiem transportu. Wynik ten udowadnia, że uruchomienie programu dotacji było potrzebne i kolejne edycje również będą cieszyć się dużym zainteresowaniem.

Wprowadzanie systemu roweru publicznego od wielu lat stanowi istotny element strategii rozwoju miast wspierający cele zrównoważonego rozwoju, poprawę jakości życia mieszkańców oraz ochronę środowiska naturalnego. Ze względu na liczne korzyści, które niesie za sobą to rozwiązanie, również Gdynia, jak wiele innych miast europejskich, zdecydowała się na rozwój systemu roweru miejskiego.

Testy wewnętrzne całego systemu (MEVO 2.0) rozpoczęły się w sierpniu i potrwały 3 tygodnie (75 rowerów ze wspomaganie elektrycznym i 25 bez wspomagania). Testy wewnętrzne pozwoliły na sprawdzenie, czy zgodnie z oczekiwaniami działają: aplikacja mobilna, system IT oraz Centrum Obsługi Użytkowników.

W połowie września 2023 r. zgodnie z planem ruszył II etap testów systemu roweru metropolitalnego. Przez kilka tygodni mieszkańcy mogli bezpłatnie wypożyczyć rower i sprawdzić jego poprawne działanie.

W trakcie testów zewnętrznych odbyło ponad 285 tys. podróży rowerami MEVO, 60% z nich miało miejsce w tygodniu, 40% odbyło się w weekendy. Największa ich liczba przypadła na dzień 2 października i wynosi ponad 14 tys.



Rys. 5.3. Rowery w systemie metropolitalnym MEVO 2.0

Źródło: archiwum własne Urzędu Miasta Gdyni.



MEVO 2.0 może stać się ważną częścią transportu publicznego. Aż 75% byłych użytkowników MEVO 1.0 wyraziło chęć dojeżdżania do/z przystanków komunikacji zbiorowej za pomocą rowerów publicznych¹⁹. Dla części osób (15,8%) system MEVO 2.0. może stanowić konkurencję dla innych sposobów przemieszczania się po mieście, w tym przede wszystkim dla komunikacji publicznej i poruszania się pieszo.

Wdrożenie MEVO 2.0 może wpłynąć na wybory użytkowników co do środków transportu wykorzystywanych w podróżach po mieście. Korzystający codziennie z samochodu osobowego twierdzą, że po wdrożeniu lepiej funkcjonującego MEVO 2.0, zrezygnują z podróży własnym środkiem transportu (7,5% z nich)²⁰. Co istotne, 55,6% osób codziennie wykorzystujących samochód osobowy, zadeklarowało w powyższych uwarunkowaniach rzadsze wykorzystywanie tego środka transportu. Odsetki respondentów, którzy wykorzystują samochód osobowy jako kierowcy kilka razy w tygodniu i rzadziej, są z reguły jeszcze bardziej obiecujące pod kątem przesiadki na nowe MEVO 2.0.

5.4. Logistyka miejska

Wykorzystanie rowerów towarowych w logistyce miejskiej wymaga spełnienia szeregu wymagań, niezbędnych dla optymalnego wykorzystania ich potencjału. Dotyczą one zarówno działań po stronie Miasta Gdyni, jak i operatorów logistycznych. Stopień realizacji tych wymagań był podstawą diagnozy sytuacji w Gdyni.

Biorąc pod uwagę typowy zasięg obsługi dla roweru towarowego, mogą znaleźć one zastosowanie w większości dzielnic Gdyni, przy założeniu racjonalnego rozmieszczenia punktów pełniących rolę terminali pośrednich (np. poczta lub placówka firmy kurierskiej). W przypadku odbiorców instytucjonalnych i komercyjnych należy ich szukać w Śródmieściu i dzielnicach bezpośrednio sąsiadujących.

¹⁹ Raport: Badanie preferencji użytkowników Systemu Roweru Metropolitalnego (2020).

²⁰ Raport: Badanie preferencji użytkowników Systemu Roweru Metropolitalnego (2020).

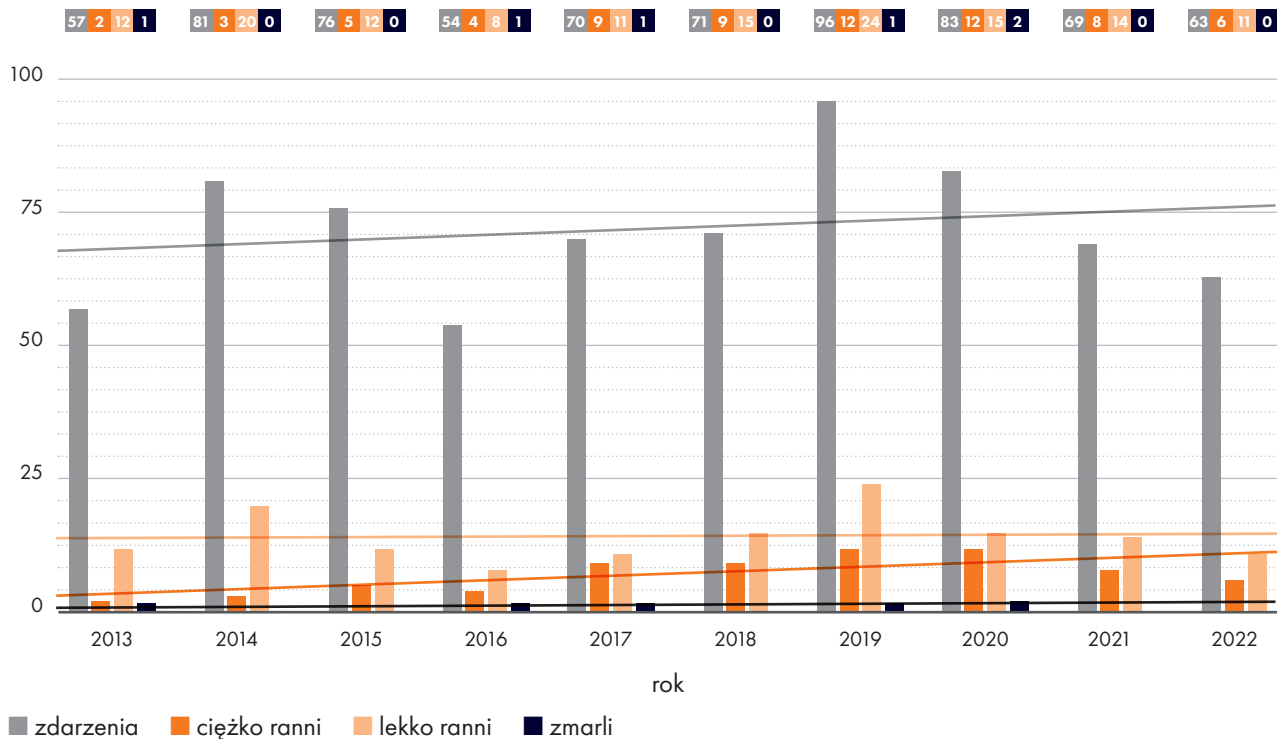


6. Bezpieczeństwo ruchu rowerowego

Analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego w Gdyni została przeprowadzona dla lat 2013-2022, ze szczególnym uwzględnieniem lat 2020-2022. Podstawowym źródłem danych, które zostało wykorzystane do niniejszego opracowania był System Ewidencji Wypadków i Kolidacji (SEWiK).

Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2013-2022 wyniosła średnio 72,6 rocznie. Zauważalna jest tendencja wzrostowa w latach 2014 i 2019, po czym następują spadki w roku 2022.

Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów



Rys. 6.1. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów

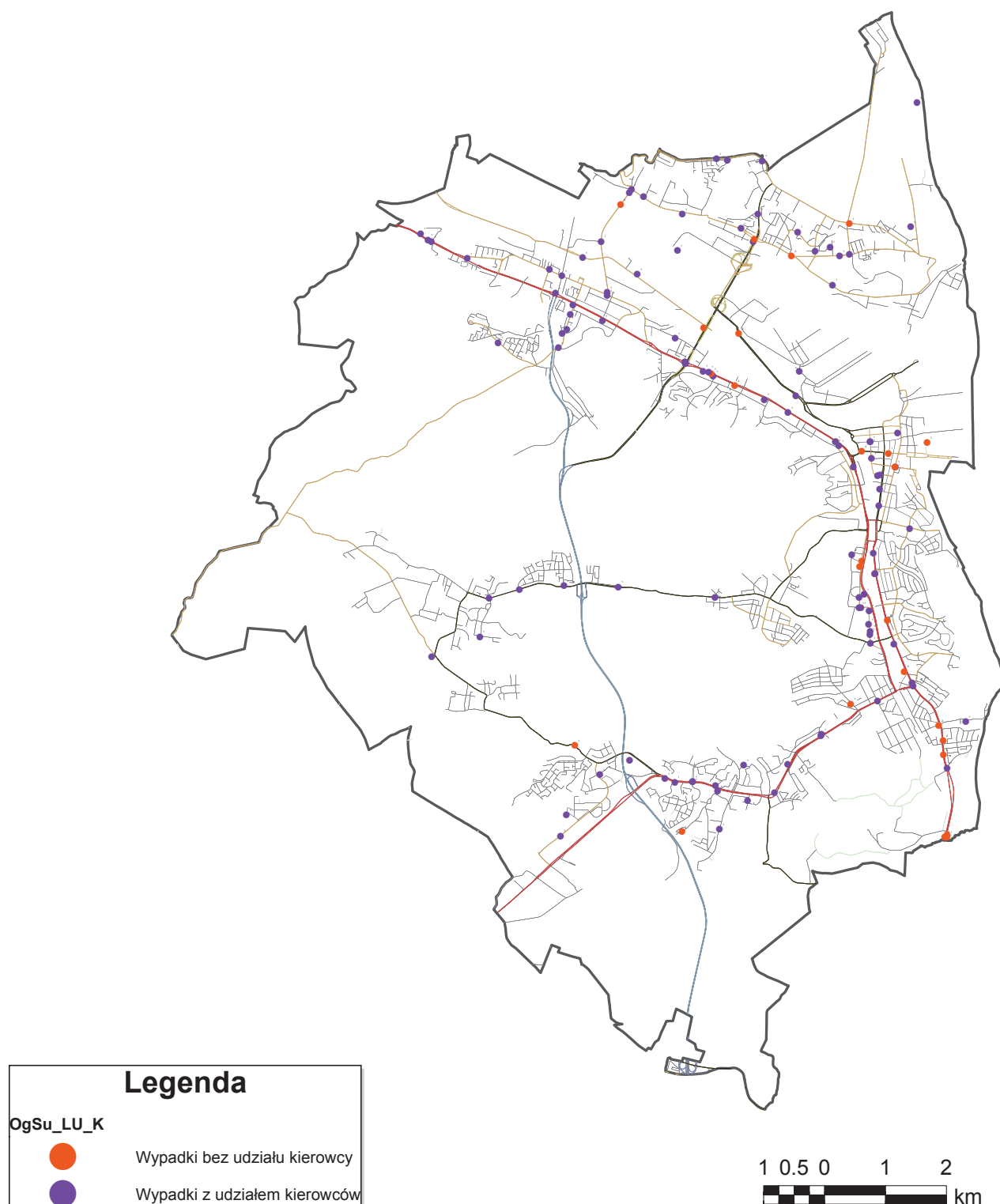
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Obserwując linie trendu na powyższym wykresie, zauważyć można rosnącą tendencję liczby zdarzeń w analizowanym przedziale lat. Ciężko ranni ofiary wypadków zwykle nie przekraczają 10 osób rocznie. Wyjątek stanowią lata 2019-2020, kiedy to liczba ta wyniosła 12. Corocznie 15-20% zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów kończy się wypadkiem z lekko rannymi ofiarami. Na przestrzeni ostatnich 10 lat w wyniku wypadków z udziałem rowerzystów zginęło 6 osób, z czego 2 osoby w roku 2020.

Mapa wypadków drogowych

Poniższa mapa prezentuje wypadki drogowe z udziałem rowerzystów z lat 2017-2022, zarejestrowane w Systemie Ewidencji Wypadków i Kolidacji udostępnionych przez Komendę Główną Policji w Warszawie:





Rys. 6.2. Mapa wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2017-2022 w Gdyni

Źródło: opracowanie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni na podstawie danych z systemu TRISTAR.



Do wypadków z udziałem kierowców najczęściej dochodziło na głównych ciągach komunikacyjnych – na skrzyżowaniach lub zjazdach, czyli w miejscach, gdzie ruch samochodowy krzyżuje się z dobrą jakością infrastruktury rowerowej.

Przyczyny zdarzeń z udziałem rowerzystów

Poniższy wykres przedstawia najczęściej występujące przyczyny zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów. Jest to suma zdarzeń drogowych w ostatnich 3 latach (2020-2022).

Przyczyny zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2020-2022



Rys. 6.3. Przyczyny zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2020-2022

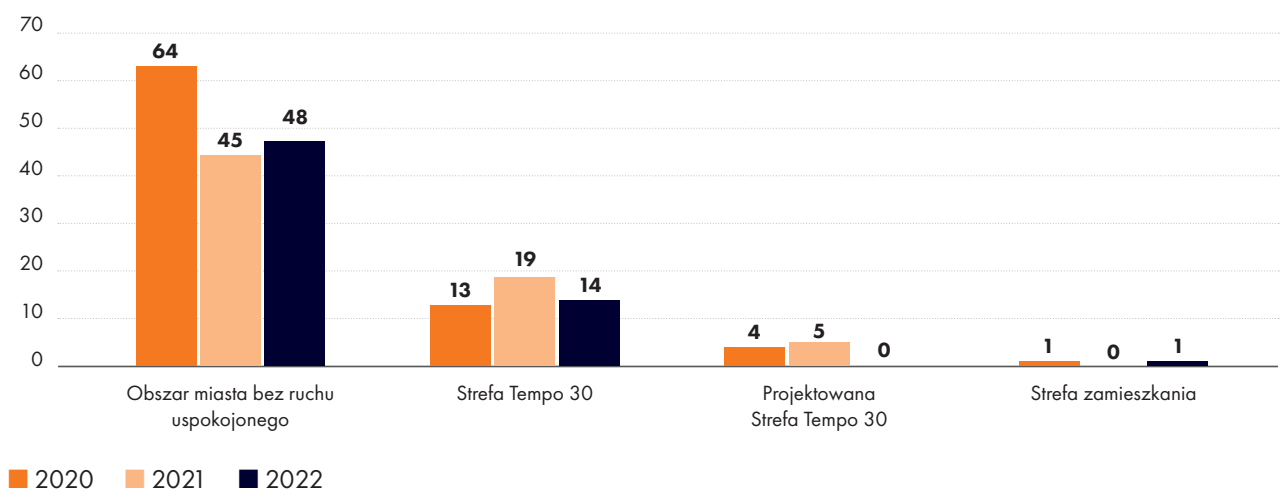
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Najczęstszą przyczyną występowania zdarzeń drogowych jest nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu, które stanowi powód 55% wszystkich zdarzeń. Jest to wykroczenie drogowe, które dotyczy zarówno rowerzystów, jak i kierowców. W związku z tym wskazane jest podjęcie działań takich jak: kampanie edukacyjne we współpracy ze Strażą Miejską, realizacja remontów i wprowadzanie projektów organizacji ruchu mających na celu poprawę bezpieczeństwa i warunków ruchu w miejscach niebezpiecznych.

Najczęściej dochodziło do zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów na obszarach miasta, które nie były objęte ruchem uspokojonym. Miało to miejsce przypadku około 73% wszystkich zdarzeń w latach 2020-2022. Ponad 31% ze zdarzeń poza strefami ruchu uspokojonego miało miejsce z winy rowerzysty.

Miejsca zdarzeń z udziałem rowerzystów

Miejsce zdarzenia drogowego w latach 2020-2022



Rys. 6.4. Miejsce zdarzenia drogowego w latach 2020-2022

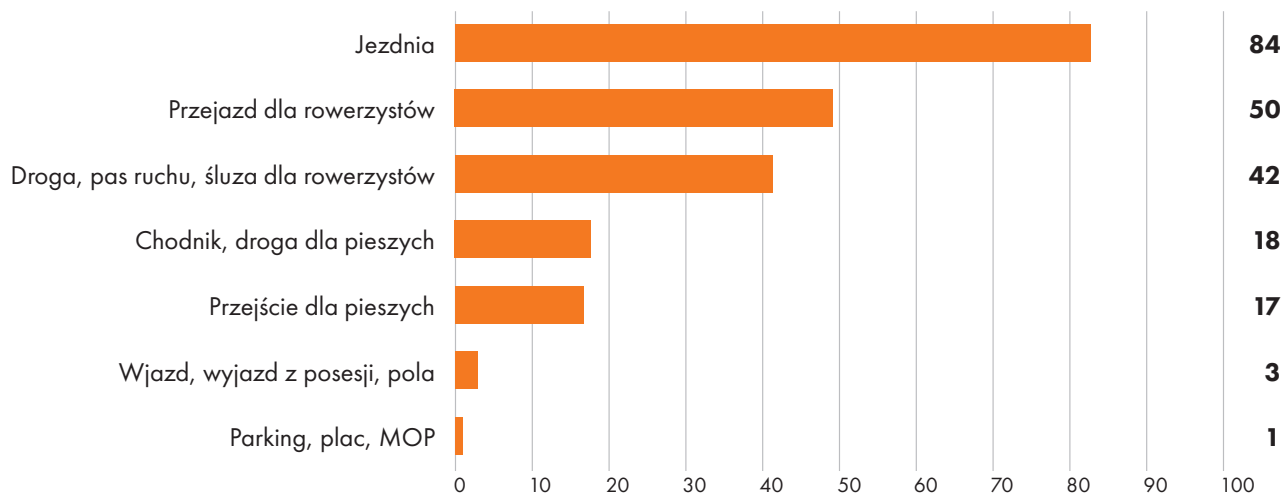
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.



Najczęstszym miejscem, w którym dochodzi do kolizji z udziałem rowerzystów jest jezdnia – 84 przypadki. Blisko 37% takich zdarzeń miało miejsce z winy rowerzysty. W dalszej kolejności są przejazdy dla rowerów z liczbą 50 zdarzeń, z czego 46 przypadków było z winy kierowcy samochodu.

Miejsca zdarzeń z udziałem rowerzystów

Miejsca zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2020-2022



Rys. 6.5. Miejsca zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2020-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SEWiK.

Jedynie 24 z 84, czyli niecałe 30% zdarzeń zarejestrowanych na jezdni w latach 2020-2022 miało miejsce w strefie Tempo 30. Strefy Tempo 30 w Gdyni zajmują blisko 20% powierzchni miasta, bez uwzględnienia powierzchni lasu. Pomimo niewielkiego obszaru zdarzenia drogowe zdarzają się tam stosunkowo często, niekiedy kończąc się obrażeniami jednej ze stron. Samo oznakowanie stref nie jest podstawą do zachowania większej ostrożności przez uczestników ruchu drogowego.

Celem poprawy warunków bezpieczeństwa i komfortu jazdy wszystkich uczestników ruchu należy:

1. Położyć nacisk na należyte utrzymanie i ciągły rozwój infrastruktury,
2. Rozszerzać obszary stref uspokojonego ruchu,
3. Dbać o dobrą widoczność wszystkich uczestników ruchu, szczególnie w miejscu przecięcia toru ruchu samochodów z innymi.

Niezwykle istotnym elementem jest także edukacja uczestników ruchu, szczególnie w zakresie konieczności udzielenia pierwszeństwa oraz zachowania ostrożności w miejscach, w których może dochodzić do kolizji.



Lokalizacje niebezpieczne według mieszkańców Gdyni

W drugiej połowie maja 2023 zostało przeprowadzone badanie wśród mieszkańców Gdyni dotyczące potrzeb i oczekiwań w zakresie ruchu rowerowego, w tym lokalizacji wpływających negatywnie na poczucie bezpieczeństwa. Zostało udzielonych ponad 1200 odpowiedzi. Zdecydowana większość odpowiedzi zawiera lokalizacje, które powtarzały się co najmniej kilkadziesiąt razy.

Tabela 6.1. Niebezpieczne lokalizacje w Gdyni wskazane przez mieszkańców miasta

Lokalizacja	Opis	Liczba wskazań
Ul. Janka Wiśniewskiego	Brak wydzielonej infrastruktury rowerowej	190
Aleja Zwycięstwa	Ruch rowerowy odbywa się na niej jednokierunkowo po dwóch stronach ulicy. Respondenci wskazują, że rowerzyści nie stosują się do przepisów.	150
Ul. Chwaszczyńska oraz ul. Wielkopolska	Wskazane ze względu na trwające prace remontowe. Ścieżki są niedostępne do użytkowania, a brak odpowiedniego oznakowania wprawia respondentów w poczucie zagrożenia podczas jazdy.	180
Ul. Warszawska	Ruch rowerowy odbywa się w ruchu ogólnym, a ze względu na wąską jezdnię kierowcy nie zachowują bezpiecznej odległości od rowerzystów.	100
Ul. Hutnicza	Obecność ciężkich pojazdów typu tir oraz brak zachowania bezpiecznej odległości powodują brak poczucia bezpieczeństwa.	90
Ul. Śląska	Nie występuje na niej infrastruktura rowerowa.	90
Ul. Świętojańska	Obawy przed jazdą w ruchu ogólnym wśród autobusów oraz trolejbusów. Ponadto problemem są kierowcy, którzy przy wyjeździe z parkingu nie zauważają poruszających się jezdnią rowerzystów.	215
Ul. płk. Dąbka	Brak utrzymania nawierzchni w odpowiednim stanie, wąska jezdnia oraz brak infrastruktury rowerowej.	100
Ul. Unruga	Brak infrastruktury na odcinku od Estakady im. Eugeniusza Kwiatkowskiego w stronę Oksywia.	80
Skrzyżowania występujące na ul. Morskiej	Konflikt z kierowcami samochodów przy skrętach oraz strzałkach warunkowych.	360
Skrzyżowania na ul. 10 lutego	Konflikt z pieszymi.	150
Skrzyżowania na ul. Władysława IV	Konflikty z kierowcami samochodów, którzy nie zwracają uwagi na rowerzystów. Respondenci zwrócili także uwagę na pieszych poruszających się po drogach dla rowerów.	120

Źródło: opracowanie własne na podstawie przeprowadzonych konsultacji z mieszkańcami.

Sześć z trzynastu wskazanych przez mieszkańców lokalizacji pokrywa się z miejscami, w których odbywało się najwięcej zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w ciągu ostatnich sześciu lat. Najczęściej wymienianymi czynnikami wpływającymi na poczucie bezpieczeństwa wśród mieszkańców są: obawa przed potrąceniem, duża prędkość samochodów oraz spore natężenie ruchu. Analizując mapę zdarzeń oraz wskazane czynniki, można stwierdzić, iż ruch pojazdów silnikowych jest podstawowym czynnikiem wpływającym na kwestię poczucia bezpieczeństwa wśród gdyńskich rowerzystów. Lokalizacjami, które zostały wskazane według respondentów, a pokrywają się z mapą wypadków w latach 2017-2022 są: al. Zwycięstwa, ul. Morska, ul. płk. Dąbka oraz ul. Unruga. Respondenci wskazali także, że poczucie bezpieczeństwa zwiększa się wraz z odpowiednim utrzymaniem stanu infrastruktury rowerowej oraz jej odpowiednim oznakowaniem np. podczas remontów drogowych. Takimi lokalizacjami są ul. Chwaszczyńska oraz ul. Wielkopolska.

Bezpieczeństwo ruchu rowerowego w bliskiej okolicy placówek szkolnych

W celu identyfikacji potencjału ruchu rowerowego wśród dzieci uczęszczających do szkół podstawowych (na trasie dom – szkoła – dom), wykonano analizę obszarów w odległości do 5 minut jazdy rowerem od placówki edukacyjnej. Wyznaczone obszary obejmują najbliższą placówkę infrastrukturę, na której należy skupić się w pierwszej kolejności.

Zebrane dane są podstawą do podjęcia współpracy między Urzędem Miasta Gdyni a szkołami podstawowymi w latach 2024-2030. Współpraca ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa dzieci w dojazdach do/z placówek edukacyjnych



w wyniku poprawy infrastruktury rowerowej w najbliższym obszarze, a w konsekwencji prowadzi do zwiększenia ruchu rowerowego wśród najmłodszych. W ramach współpracy z placówkami edukacyjnymi planowane jest także maksymalne uspokojenie, a nawet ograniczenie ruchu samochodowego na ulicach lub odcinkach ulic przyległych bezpośrednio do terenu szkół podstawowych. Wdrożenie tych rozwiązań ma na celu stworzenie tzw. „ulic szkolnych” – przestrzeni, które mają zagwarantować uczniom maksymalne bezpieczeństwo podczas dojazdu do szkoły, jednocześnie zachęcając do aktywnych form podróżowania.

Analogicznym działaniem jest stworzenie „ulic sąsiedzkich”, które nie tylko zapewniają bezpieczeństwo, ale również sprzyjają aktywnemu trybowi życia.

Dodatkowo planowane są dalsze działania edukacyjne zwiększające świadomość, mające na celu uwrażliwienie i podniesienie świadomości wszystkich uczestników ruchu względem siebie.

7. Określenie potrzeb i oczekiwań w zakresie rozwoju ruchu rowerowego

W ramach prac ukazane zostały potrzeby oraz oczekiwania dotyczące ruchu rowerowego, zidentyfikowane w procesie konsultacji z różnorodnymi grupami odbiorców: mieszkańcami poszczególnych dzielnic, uczniami szkół podstawowych i ponadpodstawowych, studentami, ekspertami ds. transportu, przedsiębiorcami oraz seniorami. Przeprowadzone ankiety oraz spotkania publiczne pozwoliły na uzyskanie odmiennych perspektyw oraz potrzeb, odzwierciedlając zróżnicowane priorytety i wyzwania, z którymi spotykają się poszczególne grupy.

Analiza zebranych w procesie konsultacji danych umożliwia wyznaczenie kluczowych obszarów, w których poprawa infrastruktury rowerowej może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności miasta oraz podniesienia poziomu bezpieczeństwa nie tylko rowerzystów, ale także pieszych oraz kierowców. Wnioski z badań i rekomendacje do dalszych działań znajdują się w wersji rozszerzonej dokumentu.



CZĘŚĆ II

OPERACYJNA



8. Cele strategiczne i plan działań

Proces konsultacji społecznych oraz przeprowadzona diagnoza pozwoliła opracować cztery podstawowe cele strategiczne ukierunkowane na ruch rowerowy w Gdyni. Reprezentują one kompleksowe podejście do problematyki rowerowej, ale uwzględniają także zagadnienia z innych dziedzin, które wspierają rozwój ruchu rowerowego w mieście. Do roku 2030 nadrzędnym celem będzie uzyskanie min. 6% udziału ruchu rowerowego w zadaniach przewozowych w mieście.

W formułowaniu celów strategicznych i szczegółowych wykorzystano metodologię SMART, według której formułowane cele powinny być:

- konkretne;
- mierzalne;
- osiągalne;
- istotne;
- określone w czasie.

Wyznaczone cele są niezbędne do monitorowania i ewaluacji, a także pozwalają na precyzyjne dopasowanie konkretnych zadań. W ramach Strategii Rowerowej dla Gdyni zostały opracowane cztery cele strategiczne w zidentyfikowanych obszarach tematycznych:

- 1. Spójny i przyjazny dla użytkowników system tras rowerowych**
- 2. Świadomy wybór roweru w podróży**
- 3. Rower dostępny dla każdego mieszkańca**
- 4. Efektywny transport towarów rowerami cargo**

Zostały one rozwinięte w cele szczegółowe i zaprezentowane w tabeli 8.1. Strategia Rowerowa do roku 2030 wyznacza zadania dla głównych osi komunikacyjnych miasta Gdyni. W przypadku projektów lokalnych, które odpowiadają potrzebom ruchu lokalnego (wewnątrzdzielnicowego i międzyczdzielnicowego) możliwa jest realizacja dodatkowych działań, pod warunkiem ich zgodności z celami strategicznymi dokumentu. Ideą jest kształtowanie miasta w taki sposób, aby naturalnym wyborem w podróżach było przemieszczanie się pieszo, rowerem lub komunikacją miejską, korzystając z samochodu wtedy, kiedy to konieczne.

Przy planowaniu działań związanych z infrastrukturą wykorzystana została metodologia holenderska, czyli tzw. pięć wymogów organizacji standaryzacyjnej CROW. Ma ona zapewnić spełnienie wysokich wymagań dla infrastruktury rowerowej nastawionej na użytkownika – utworzenie spójnego systemu tras rowerowych, które zapewniają komfort i bezpieczeństwo w obszarze funkcjonalnym. Nowe trasy są wyznaczane w taki sposób, aby zapewnić konkurencję czasową i dystansową z uwzględnieniem nakładu energetycznego (wzniesienia) wobec komunikacji samochodowej. Wobec tego wszystkie działania infrastrukturalne powinny być:

- Spójne;
- Bezpośrednie;
- Wygodne;
- Bezpieczne;
- Atrakcyjne.



Tabela 8.1. Cele strategiczne i szczegółowe rozwoju ruchu rowerowego w Gdyni

1. Spójny i przyjazny dla użytkowników system tras rowerowych	2. Świadomy wybór roweru w podróży
1.1. Uzupelnianie tras rowerowych międzygminnych, międzydzielnicowych i wewnątrz dzielnicowych	2.1. Zwiększanie świadomości i budowanie kultury mobilności wśród mieszkańców i turystów
1.2. Poprawa warunków podróży na leśnych i miejskich trasach rowerowych	2.2. Kształtowanie ekologicznych postaw wśród osób młodych
1.3. Zapewnienie bezpiecznych, łatwo dostępnych miejsc do parkowania rowerów	2.3. Rozwój odpowiedzialności społecznej wśród biznesu
1.4. Zapewnienie wysokiej jakości utrzymania tras i infrastruktury rowerowej	2.4. Równoważenie mobilności w instytucjach publicznych



3. Rower dostępny dla każdego mieszkańca

3.1. Rozwój programów finansujących

3.2. Naturalne łączenie różnych środków transportu

3.3. Rozwój systemów współdzielonych rowerów

4. Efektywny transport towarów rowerami cargo

4.1. Zrównoważony system miejskiej dystrybucji rowerami cargo

4.2. Zwiększenie rozpoznawalności i popularności rowerów cargo

Źródło: opracowanie własne na podstawie prowadzonych konsultacji z interesariuszami.



Tabela 8.2. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 1:
 „Spójny i przyjazny dla użytkowników system tras rowerowych”

Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 1.1. Uzupełnianie tras rowerowych międzygminnych, międzydzielnicowych i wewnątrzdzielnicowych²¹			
1	Uwzględnianie zapisów dotyczących infrastruktury rowerowej w dokumentach strategicznych i planistycznych	procedura	-
2	Uwzględnianie nadrzędnej funkcji obszaru oraz walorów przyrodniczych i krajobrazowych w projektowaniu tras rowerowych	procedura	-
3	Opracowanie procedury związanej z uzgadnianiem dokumentacji projektowej dróg rowerowych zwiększającej priorytet zrównoważonego rozwoju transportu	procedura	-
4	Przebudowa ulic: Świętojańskiej, Plac Kaszubski, Portowej wraz z odcinkami ulic 10 lutego, Skwer Kościuszki w Gdyni	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
5	Przebudowa i zmiana organizacji ruchu na wybranych odcinkach ul. Wójta Radtkego, Władysława IV i 3 Maja w Gdyni	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
6	Budowa buspasów i dróg rowerowych w ramach przebudowy układu drogowego ul. Unruka	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
7	Budowa drogi rowerowej w ul. Rolniczej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
8	Budowa wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Puckiej nad torami kolejowymi stacji Gdynia Port wraz z likwidacją dwóch przejazdów kolejowo-drogowych w ulicy Puckiej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
9	Budowa wiaduktu, w tym drogi rowerowej i chodnika na ul. Janka Wiśniewskiego od stacji paliw Shell przez Węzeł Ofiar Grudnia – Plac Konstytucji oraz projekt podjazdu do kładki łączącej ul. Janka Wiśniewskiego z ul. Morską	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
10	Przebudowa Placu Konstytucji	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
11	Nadanie priorytetu dla transportu zbiorowego oraz zwiększenie dostępności pieszej i rowerowej zbiegu al. marsz. Piłsudskiego, ul. Świętojańskiej, ul. Władysława IV i ul. Kieleckiej	inwestycja	budżet miasta
12	Budowa drogi rowerowej na ul. Śląskiej od ul. Podjazd do SKM Wzgórze św. Maksymiliana	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
13	Rozbudowa ul. Sportowej na odcinku od ul. Kazimierza Górskiego do ul. Droga Gdyńska oraz skrzyżowań tej drogi z ulicami: Kazimierza Górskiego, Łużycka i Droga Gdyńska	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 1.1. Uzupełnianie tras rowerowych międzygminnych, międzydzielnicowych i wewnątrzdzielnicowych²¹				
Wydział Strategii – UM Gdynia BPPMG	-	-	2024	2030
Wydział Ogrodnika – UM Gdynia	-	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2 500 000	2023	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	1 000 000	2023	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	5 000 000	2023	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	3 600 000	2023	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	10 000 000	2023	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	bd	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	3 000 000	2024	2028
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	1 000 000	2024	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2 000 000	2024	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	PKP developer	500 000	2024	2029

²¹ Koszt w złotych obejmuje część inwestycji dotyczącą ruchu rowerowego.



Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 1.1. Uzupełnianie tras rowerowych międzygminnych, międzydzielnicowych i wewnątrzdzielnicowych²¹			
14	Rozbudowa układu drogowego ul. Płk. Dąbka między skrzyżowaniami z ul. Derdowskiego i ul. Andersa wraz z przebudową skrzyżowań i budową dodatkowego wiaduktu w ciągu ul. płk. Dąbka w Gdyni	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
15	Przebudowa ul. Morskiej od Węzła Żołnierzy Wyklętych do skrzyżowania z ul. Kalksztajnów	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
16	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Wielkopolskiej od al. Zwycięstwa do ul. Łowickiej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
17	Rozbudowa ul. Wiczlińskiej na odcinku od stacji gazowej „Wiczlino” do Sp 37	Inwestycja ZI	budżet miasta środki zewnętrzne
18	Przebudowa układu drogowego i budowa ścieżki dla rowerów i chodnika wzdłuż ul. Zielonej w Gdyni	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
19	Budowa dróg wraz z infrastrukturą na terenie dzielnicy Wielki Kack w Gdyni – tzw. Kacze Buki	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
20	Budowa buspasa i drogi rowerowej w ul. Hutniczej od Estakady Kwiatkowskiego do granicy z Rumią wraz z łącznikiem pieszo jezdny ul. Hutniczej z ul. Chylońską wzdłuż Strugi Cisowskiej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
21	Budowa ulicy Wendy od Jana z Kolna do Nowej Węglowej	inwestycja	środki zewnętrzne
22	Ukończenie trasy rowerowej na ul. Puckiej do ul. Unruja	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
23	Budowa połączenia rowerowego wzdłuż ul. Dąbka od ul. Czernickiego do ul. Horyda oraz wzdłuż ul. Czernickiego	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
24	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Dąbka od istniejącej Staniewicza do proj. przy Lidlu w kierunku Obłuże	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
25	Budowa obwodnicy Witomina	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
26	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Wiczlińskiej na odcinku od ul. Filipkowskiego do ul. Wyszynskiego	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
27	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Wiczlińskiej od ul. Małkowskiego do ul. Koperkowej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
28	Budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Małkowskiego, ul. Kardynała Wyszyńskiego, ul. Suchej do granicy z gminą Szemud	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
29	Budowa ul. Przelotowej wraz z drogą rowerową oraz połączeniem z Aleją Solidarności	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne



Koordinator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 1.1. Uzupelnianie tras rowerowych międzygminnych, międz dzielnicowych i wewnątrz dzielnicowych²¹				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	4 000 000	2024	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	7 000 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	5 000 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	8 000 000	2024	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2 000 000	2024	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	3 000 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	10 500 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	1 000 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	400 000	2025	2027
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2 000 000	2025	2027
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	500 000	2025	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	20 000 000	2025+	2030+
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2 000 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2 000 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	3 100 000	2025	2027
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Port	3 500 000	2026	2029



Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 1.1. Uzupełnianie tras rowerowych międzygminnych, międzydzielnicowych i wewnątrzdzielnicowych²¹			
30	Przebudowa drogi rowerowej w al. Zwycięstwa od ul. Orłowskiej do Parku Kolibki	inwestycja	budżet miasta
31	Przebudowa skrzyżowania ul. Stryjskiej i al. Zwycięstwa	inwestycja	środki zewnętrzne
32	Przebudowa obszaru skrzyżowania Węzeł Franciszki Cegielskiej, podnosząc efektywność połączeń, w tym rowerowych i transportu zbiorowego	inwestycja	budżet miasta
33	Budowa kładki pieszo-rowerowej nad torami kolejowymi łączącej ulicę Buraczaną i Strzelców w Gdyni	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
34	Budowa tras dojazdowych do kładki PKP nad linią kolejową nr 201 (Kacze Buki – Osowa)	inwestycja	środki zewnętrzne PKP
35	Budowa drogi rowerowej wzdłuż ul. Dąbka od ul. Kwiatkowskiego do ul. Bosmańskiej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
36	Wytyczenie trasy rowerowej na ul. Morskiej od granicy z Rumią do ul. Owsianej, w kierunku Śródmieścia	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
37	Budowa ul. Jana Nowaka Jeziorańskiego z uwzględnieniem trasy rowerowej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
38	Budowa trasy rowerowej wzdłuż ul. Śmidowicza od ul. Nasypowej przez Rondo Bitwy pod Oliwą i ul. Arciszewskich do parkingu przy cmentarzu	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
39	Realizacja trasy rowerowej między ul. Morską i ul. Janka Wiśniewskiego wzdłuż Estakady Kwiatkowskiego	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
40	Realizacja trasy rowerowej na ul. Nowowiczlińskiej od Rdestowej do Miętowej	inwestycja	budżet miasta
41	Budowa ul. Cynamonowej, Bazylowej, Goździkowej i Pokrzywowej oraz drogi dojazdowej do Góry Donas (odcinek ul. Łanowej) wraz z budową zbiorników retencyjnych na rzece Kaczej	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
42	Rozszerzenie stref Tempo 30 (w tym ul. Jana Kazimierza, Obrońców Wybrzeża, Żwirki i Wigury, Sterowa, Jurkiewicza, Grenadierów)	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
43	Podniesienie jakości nadzoru realizacji inwestycji miejskich zgodnie ze Standardami Równoważenia Mobilności	informacja	-
44	Współpraca z gminami ościennymi w celu rozwoju infrastruktury drogowej sprzyjającej podróżom rowerem	platforma współpracy	-



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 1.1. Uzupelnianie tras rowerowych międzygminnych, międz dzielnicowych i wewnątrz dzielnicowych²¹				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	1 500 000	2026	2028
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	1 000 000	2026	2028
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	bd	2026	2030+
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	KPW, PKP, Port	13 000 000	2026	2030+
ZDiZ	-	3 500 000	2027	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	5 000 000	2027	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	3 500 000	2027	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	5 000 000	2027+	2030+
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	KPW, PKP, Port	4 000 000	2027	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	GDDKiA	bd	2027	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	650 000	2028	2029
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	1 500 000	2028	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2 000 000	2024	2030
ZDiZ Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Gmin Żukowo – Chwaszczyno, Szemud – Bojano, Miasto Rumia	-	2024	2030



Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 1.1. Uzupełnianie tras rowerowych międzygminnych, międzydzielnicowych i wewnątrzdzielnicowych²¹			
45	Opracowanie listy tras rowerowych do wykonania w latach 2031-2040 wraz z zabezpieczeniem środków na realizację	opracowanie	-
Cel 1.2. Poprawa warunków podróży na leśnych i miejskich trasach rowerowych			
46	Punktowe interwencje zwiększające bezpieczeństwo	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
47	Analiza możliwości poprawy jakości nawierzchni leśnych tras rowerowych	opracowanie	budżet miasta budżet Nadleśnictwa
48	Współpracowanie docelowej sieci drogowej tras leśnych	opracowanie	budżet miasta budżet Nadleśnictwa
49	Poprawa jakości tras leśnych na podstawie analizy możliwości (nr 47)	inwestycja	budżet miasta
50	Wyposażenie miejsc odpoczynku na leśnych trasach o charakterze transportowym o mapy i dodatkowe informacje o podróży	inwestycja	budżet miasta budżet Nadleśnictwa
51	Uzupełnianie oznakowania leśnych tras o drogowskazy do dzielnic celem zwiększenia potencjału transportowego w podróżach międzydzielnicowych	inwestycja	budżet miasta budżet Nadleśnictwa
52	Aktualizacja przewodnika i mapy leśnych tras rowerowych	opracowanie	budżet miasta budżet Nadleśnictwa
53	Analiza skrzyżowań pod kątem możliwości nadania priorytetu dla ruchu rowerowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną wraz z pilotażem	opracowanie inwestycja	budżet miasta
54	Likwidacja kolizyjnych sygnałów S-2 na skrzyżowaniach z przejazdami rowerowymi	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
55	Rozwój systemów automatycznej detekcji rowerzystów na nowoprojektowanych skrzyżowaniach i modernizacja istniejących skrzyżowań w ciągu al. Zwycięstwa	zarządzanie mobilnością	budżet miasta środki zewnętrzne
56	Instalacja czujników termowizyjnych na dwóch skrzyżowaniach wzdłuż trasy R10 w ramach realizacji projektu unijnego BATS	zarządzanie mobilnością	budżet miasta środki UE
57	Uzupełnienie liczników rowerowych na głównych ciągach komunikacyjnych	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
58	Analiza możliwości wprowadzenia zmian organizacji ruchu na drogach gminnych wraz z pilotażem	opracowanie inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
59	Wprowadzenie rozwiązań stałych w zakresie priorytetyzacji ruchu rowerowego na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną w efekcie pilotażu (zad. 53)	zarządzanie mobilnością	budżet miasta



Koordinator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 1.1. Uzupelnianie tras rowerowych międzygminnych, międz dzielnicowych i wewnątrz dzielnicowych²¹				

Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2030	2030
-----------------------------------	---	---	------	------

Cel 1.2. Poprawa warunków podróży na leśnych i miejskich trasach rowerowych

Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	1 000 000	2024	2030
Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	-	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	2024	2024
Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	bd	2025	2027
Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	15 000	2025	2025
Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	10 000	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia / ZDiZ	Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	60 000	2025	2026
TRISTAR – ZDiZ Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	bd	2024	2026
TRISTAR – ZDiZ Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	bd	2024	2030
TRISTAR – ZDiZ Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	550 000	2024	2026
TRISTAR – ZDiZ Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	135 000	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia / ZDiZ	-	460 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia / ZDiZ	-	1 000 000	2026	2027
TRISTAR – ZDiZ Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	bd	2027	2030



Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 1.3. Zapewnienie bezpiecznych, łatwo dostępnych miejsc do parkowania rowerów			
60	Opracowanie standardów budowy parkingów rowerowych	opracowanie	-
61	Uwzględnianie parkingów lub stojaków rowerowych przy nowych inwestycjach miejskich	procedura	-
62	Wprowadzenie zapisów w dokumentach planistycznych w zakresie parkowania rowerów	procedura	-
63	Instalacja stojaków rowerowych według potrzeb placówek edukacyjnych	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
64	Współpraca z uczelniami wyższymi w celu zapewnienia miejsc do parkowania rowerów dla studentów i pracowników uczelni	platforma współpracy	-
65	Uzupełnienie miejsc do parkowania przy jednostkach samorządowych – dla pracowników i interesantów	zarządzanie mobilnością	budżet miasta środki zewnętrzne
66	Instalacja stojaków rowerowych przy kluczowych przystankach transportu zbiorowego	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
67	Opracowanie modelu współpracy ze spółdzielniami i deweloperami w celu zapewnienia parkowania dla rowerów wraz z wdrożeniami	opracowanie inwestycja	budżet miasta
Cel 1.4. Zapewnienie wysokiej jakości utrzymania tras i infrastruktury rowerowej			
68	Kontynuacja utrzymania infrastruktury rowerowej	usługa	budżet miasta
69	Opracowanie standardów projektowania i pielęgnacji zieleni przy trasach rowerowych	opracowanie	budżet miasta
70	Opracowanie koncepcji systemu monitorowania stanu technicznego tras rowerowych z wykorzystaniem nowoczesnych systemów informatycznych	opracowanie	budżet miasta
71	Wprowadzenie okresowej kontroli stanu technicznego tras rowerowych z użyciem roweru	procedura	budżet miasta
72	Wdrożenie systemu monitorowania stanu technicznego tras rowerowych z wykorzystaniem nowoczesnych systemów informatycznych	zarządzanie mobilnością	budżet miasta



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 1.3. Zapewnienie bezpiecznych, łatwo dostępnych miejsc do parkowania rowerów				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2030
BPPMG	-	-	2024	2024
ZDiZ	-	250 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	uczelnie wyższe	-	2024	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	150 000	2025	2030
ZDiZ	-	100 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	spółdzielnie mieszkaniowe	-	2026	2027
Cel 1.4. Zapewnienie wysokiej jakości utrzymania tras i infrastruktury rowerowej				
ZDiZ	-	bd ²²	2023	2030
Wydział Ogrodnika – UM Gdynia	-	-	2024	2024
ZDiZ	-	30 000	2024	2024
ZDiZ	-	50 000	2025	2025
ZDiZ	-	150 000	2025	2027

²² Zadanie własne Gminy.



Tabela 8.3. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 2: „Świadomy wybór roweru w podróży”

Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 2.1. Zwiększanie świadomości i budowanie kultury mobilności wśród mieszkańców i turystów			
73	Kontynuacja udziału w ogólnoeuropejskiej kampanii Europejski Tydzień Zrównoważonej Mobilności	promocja	budżet miasta
74	Opracowanie założeń i procesu wdrażania „Szkolnych ulic” oraz „Sąsiedzkich ulic” w Gdyni	opracowanie	budżet miasta
75	Wdrożenia „Sąsiedzkich ulic” we współpracy ze społecznością lokalną	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
76	Opracowanie procedur w zakresie dostępności pieszo-rowerowej podczas realizacji dużych inwestycji miejskich	procedura	-
77	Zwiększenie dostępności informacji o objazdach rowerowych i innych przy realizacji inwestycji miejskich	informacja	-
78	Organizacja kampanii bezpieczeństwa ruchu rowerowego „Nie pierwszy lepszy” (przeciwdziałanie nieudzielania pierwszeństwa przez kierowców i rowerzystów)	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
79	Organizacja kampanii na temat wzajemnego szacunku wśród różnych użytkowników drogi	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
80	Organizacja akademii umiejętności bezpiecznej jazdy rowerem	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
81	Aktualizacja folderu „Gdynia na dwóch kółkach”	promocja / podnoszenie świadomości	-
82	Organizacja metropolitalnej konferencji o tematyce zrównoważonej mobilności	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
83	Organizacja kampanii rowerowej dla seniorów	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
Cel 2.2. Kształtowanie ekologicznych postaw wśród osób młodych			
84	Współpraca z Przystaniami Sąsiedzkimi i Bibliotekami w zakresie zwiększenia dostępności wypożyczalni rowerów towarowych	platforma współpracy	budżet miasta
85	Wdrożenia „Szkolnych ulic” we współpracy ze społecznością szkolną	zarządzanie mobilnością	budżet miasta



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 2.1. Zwiększanie świadomości i budowanie kultury mobilności wśród mieszkańców i turystów				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	300 000	2023	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia LIS	inne miasta	-	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia LIS	-	980 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	90 000	2024	2030
Straż Miejska Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	130 000	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	100 000	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	80 000	2025	2025
Wydział Promocji / Inwestycji UM Gdynia	-	150 000	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	180 000	2027	2027
GCS	Centra Aktywności Seniora	100 000	2027	2030
Cel 2.2. Kształtowanie ekologicznych postaw wśród osób młodych				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Przystanie Sąsiedzkie Biblioteki	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia LIS	placówki edukacyjne	1 890 000	2025	2030



Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 2.2. Kształtowanie ekologicznych postaw wśród osób młodych			
86	Uruchomienie bezpłatnej wypożyczalni rowerów cargo dla rodziców oraz pracowników gdyńskich przedszkoli publicznych	usługa	budżet miasta środki WFOŚ
87	Organizacja kampanii promującej całoroczny ruch rowerowy w gdyńskich przedszkolach w ramach realizacji projektu unijnego BATS	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta środki UE
88	Utworzenie platformy nt. działań promocyjno-informacyjnych związanych z ruchem rowerowym w Gdyni	informacja	budżet miasta
89	Organizacja kampanii promocyjno-informacyjnej dla zrównoważonej mobilności skierowanej do młodzieży szkół ponadpodstawowych w ramach realizacji projektu unijnego SUMP's for BSR	promocja / podnoszenie świadomości	środki UE
90	Organizacja spotkań z władzami lokalnych uczelni i wypracowanie planu poprawy stanu infrastruktury rowerowej na kampusie	platforma współpracy	-
91	Wsparcie merytoryczne dla studentów lokalnych uczelni w tworzeniu inicjatyw prorowerowych, organizacji konkursów, kampanii, wydarzeń	platforma współpracy	-
92	Współpraca ze szkołami w zakresie organizacji szkoleń na kartę rowerową	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
93	Organizacja szkoleń dla dzieci w zakresie technik bezpiecznej jazdy rowerem	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
94	Przeprowadzenie warsztatów dla rodziców w celu zaangażowania i zachęcenia ich do dojeżdżania do szkoły rowerem wraz z dziećmi	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
95	Organizacja kampanii rowerowej dla szkół podstawowych	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
96	Całoroczne zwiększenie bezpieczeństwa dzieci w ruchu drogowym w okolicach szkoły w ramach projektu unijnego BATS	promocja / podnoszenie świadomości	środki UE
97	Wsparcie w organizacji warsztatów dla studentów lokalnych uczelni dotyczących bezpiecznej jazdy rowerem	promocja / podnoszenie świadomości	-
98	Współpraca z uczelniami wyższymi w celu utworzenia floty współdzielonych rowerów uczelnianych	platforma współpracy	-
Cel 2.3. Rozwój odpowiedzialności społecznej wśród biznesu i innych jednostek prywatnych			
99	Organizacja konkursu „Do Pracy Jadę Rowerem”	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 2.2. Kształtowanie ekologicznych postaw wśród osób młodych				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	placówki edukacyjne	190 000	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	placówki edukacyjne	201 105	2024	2026
GCS	-	-	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia		89 380	2024	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Uczelnie Wyższe	-	2024	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Uczelnie Wyższe	-	2024	2030
GCS	placówki edukacyjne	300 000	2025	2030
GCS	placówki edukacyjne	300 000	2025	2030
GCS	placówki edukacyjne	250 000	2025	2028
GCS	placówki edukacyjne	800 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	placówki edukacyjne	70 000	2025	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Uczelnie Wyższe	50 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	Uczelnie Wyższe	-	2026	2030
Cel 2.3. Rozwój odpowiedzialności społecznej wśród biznesu i innych jednostek prywatnych				
GCS	-	800 000	2024	2030



Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 2.3. Rozwój odpowiedzialności społecznej wśród biznesu i innych jednostek prywatnych			
100	Współpraca z sektorem prywatnym w celu organizacji wewnętrznych konkursów rowerowych	platforma współpracy	-
101	Zaangażowanie sektora prywatnego w opracowanie i wdrażanie działań na rzecz rozwoju ruchu rowerowego w mieście	platforma współpracy	budżet miasta środki zewnętrzne
102	Wypracowanie mechanizmów współpracy z lokalnymi przedsiębiorstwami w celu wprowadzania zachęt dla pracowników dojeżdżających do pracy rowerem, rozwoju floty rowerów służbowych i infrastruktury towarzyszącej	platforma współpracy	-
103	Wsparcie merytoryczne przedsiębiorstw w przygotowaniu planów mobilności dla instytucji	platforma współpracy	-
Cel 2.4. Równoważenie mobilności w instytucjach publicznych			
104	Rozwój floty rowerów służbowych w Urzędzie Miasta i wybranych jednostkach podległych	usługa	budżet miasta
105	Przeprowadzanie regularnych szkoleń dla urzędników ze Standardów równoważenia mobilności w projektowaniu dla Gminy Miasta Gdyni	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
106	Opracowanie i wdrożenie systemu zachęt dla urzędników do korzystania z roweru w drodze do/z pracy	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
107	Opracowanie planu mobilności dla Urzędu Miasta	opracowanie	budżet miasta
108	Wprowadzenie regularnych patroli rowerowych w służbach miejskich	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
109	Organizacja szkoleń z doskonalenia jazdy na rowerze	promocja / podnoszenie świadomości	budżet miasta
110	System zarządzania flotą pojazdów służbowych Urzędu Miasta i/lub innych jednostek miejskich z uwzględnieniem rowerów służbowych	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
111	Wykorzystanie rowerów cargo do transportu poczty wewnętrznej Urzędu Miasta w Śródmieściu	zarządzanie mobilnością	budżet miasta



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 2.3. Rozwój odpowiedzialności społecznej wśród biznesu i innych jednostek prywatnych				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	lokalne przedsiębiorstwa	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	sektor prywatny	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	lokalne przedsiębiorstwa	-	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	lokalne przedsiębiorstwa	-	2025	2030
Cel 2.4. Równoważenie mobilności w instytucjach publicznych				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min.70 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	100 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2025	2025
Straż Miejska	-	-	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	50 000	2025	2026
Wydział Organizacyjny – UM Gdynia	-	150 000	2027	2030
Wydział Organizacyjny – UM Gdynia	-	-	2027	2030



**Tabela 8.4. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 3:
„Rower dostępny dla każdego mieszkańca”**

Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 3.1. Rozwój programów finansujących			
112	Dofinansowanie rowerów elektrycznych dla mieszkańców	program finansowania	budżet miasta środki WFOŚ
113	Dofinansowanie rowerów cargo dla mieszkańców	program finansowania	budżet miasta środki WFOŚ
114	Opracowanie i wdrożenie mechanizmów sponsoringu oraz pozyskiwania środków ze źródeł zewnętrznych na dofinansowania: rowerów dla mieszkańców, elementów infrastruktury rowerowej w przestrzeni publicznej oraz działań promujących podróże rowerem	program finansowania	sektor prywatny fundusze zewnętrzne
115	Bieżąca współpraca z instytucjami rządowymi wspierającymi finansowo samorządy na rzecz rozwoju prorowerowych działań miasta	platforma współpracy	-
Cel 3.2. Naturalne łączenie różnych środków transportu			
116	Budowa parkingu rowerowego w ramach budowy Park and Ride – Chwarzno Wiczlino Działki wraz z układem drogowym wzdłuż ul. Wyszyńskiego	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
117	Budowa parkingu rowerowego w ramach budowy Park and Ride – Dąbrowa Rdestowa	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
118	Opracowanie koncepcji hubów mobilności w bliskości przystanków transportu miejskiego wraz z pilotażem	opracowanie inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
119	Budowa parkingu rowerowego w ramach budowy Park and Ride – SKM Gdynia Redłowo	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
120	Budowa parkingu rowerowego w ramach budowy Park and Ride – SKM Gdynia Cisowa	inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne
Cel 3.3. Rozwój systemów współdzielonych rowerów			
121	Wprowadzenie i funkcjonowanie na terenie Gdyni usług roweru metropolitalnego	usługa	budżet miasta środki UE
122	Rozwój wypożyczalni rowerów towarowych dla mieszkańców	usługa	WFOŚ inne programy finansowania
123	Wypracowanie mechanizmów współpracy miasta z sektorem prywatnym w zakresie rozwoju systemów współdzielonych rowerów wraz z pilotażem	procedura inwestycja	budżet miasta



Koordynator	Zaangażowanie jednostek zewnętrznych	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 3.1. Rozwój programów finansujących				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min. 2 800 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min. 350 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	50 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	35 000	2024	2030
Cel 3.2. Naturalne łączenie różnych środków transportu				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min. 719 000	2024	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min. 200 000	2025	2027
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	bd	2026	2028
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min. 300 000	2026	2028
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min. 200 000	2027	2029
Cel 3.3. Rozwój systemów współdzielonych rowerów				
ZDiZ	OMGGS	1 579 880,52	2023	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	min. 1 000 000	2025	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	bd	2025	2027



**Tabela 8.5. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 4:
„Efektywny transport towarów rowerami cargo”**

Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 4.1. Zrównoważony system miejskiej dystrybucji rowerami cargo			
124	Zapewnienie nowej siedziby miejskiej wypożyczalni rowerów towarowych wraz z miejscem do przechowywania i ładowania floty	zarządzanie mobilnością	budżet miasta środki zewnętrzne
125	Wdrożenie systemu ograniczeń wagowych dla pojazdów ciężarowych w Gdyni poza centrum miasta	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
126	Opracowanie wytycznych dla miejskich terminali przeładunkowych obsługiwanych rowerami towarowymi na podstawie materiałów wypracowanych w projekcie Fast Track	opracowanie	budżet miasta środki UE
127	Opracowanie i wdrożenie systemu regulacji sprzyjającego wykorzystaniu rowerów towarowych w mieście	opracowanie	budżet miasta
128	Opracowanie koncepcji lokalizacji punktów przeładunkowych z wykorzystaniem metodyki projektu Fast Track	opracowanie	budżet miasta środki UE
129	Zabezpieczenie powierzchni parkingowej zarządzanej przez miasto na funkcję terminali przeładunkowych	zarządzanie mobilnością	budżet miasta
133	Rozwój bezpłatnej wypożyczalni rowerów towarowych dla przedsiębiorców	usługa	budżet miasta środki zewnętrzne
Cel 4.2. Zwiększenie rozpoznawalności i popularności rowerów cargo			
130	Uwzględnianie rowerów towarowych w zamówieniach publicznych	procedura	budżet miasta
131	Uwzględnianie rowerów towarowych w dokumentach strategicznych lokalnych i ponadlokalnych	procedura	budżet miasta
132	Zaangażowanie eksperta do spraw logistyki miejskiej do wsparcia merytorycznego jednostek realizujących strategię	wsparcie merytoryczne	budżet miasta
133	Zwiększenie wykorzystywania rowerów cargo w bieżącej działalności operatorów komercyjnych	informacja	budżet miasta
134	Organizacja kampanii informacyjnej dla lokalnych przedsiębiorstw o funkcjonowaniu bezpłatnej wypożyczalni rowerów towarowych	informacja	budżet miasta
135	Wypracowanie modelu współpracy Miasta z operatorami logistycznymi	platforma współpracy	budżet miasta
136	Współpraca z operatorami logistycznymi w celu opracowania modelu lokalnych dostaw rowerami towarowymi i tworzenie mikrohubów	platforma współpracy	budżet miasta



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 4.1. Zrównoważony system miejskiej dystrybucji rowerami cargo				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	300 000	2024	2024
Wydział Inwestycji – UM Gdynia ZDiZ	centra handlowe, sieci handlowe	300 000	2024	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	operatorzy logistyczni	-	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	operatorzy logistyczni	-	2026	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	operatorzy logistyczni	-	2027	2027
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	operatorzy logistyczni	-	2028	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	lokalne przedsiębiorstwa	min. 300 000	2028	2030
Cel 4.2. Zwiększenie rozpoznawalności i popularności rowerów cargo				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	-	140 000	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	operatorzy pojazdów współdzielonych	-	2024	2030
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	lokalne przedsiębiorstwa	30 000	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	operatorzy logistyczni	-	2025	2025
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	operatorzy logistyczni	-	2026	2030



Lp.	Działanie	Charakter/efekt	Źródło finansowania
Cel 4.2. Zwiększenie rozpoznawalności i popularności rowerów cargo			
137	Wprowadzenie systemu zachęt dla lokalnych przedsiębiorców	promocja	budżet miasta
138	Identyfikacja możliwości wykorzystania rowerów cargo w usługach oczyszczania miasta na terenach o ograniczonej dostępności wraz z pilotażem	opracowanie inwestycja	budżet miasta środki zewnętrzne

Budżet projektu:

Komentarz: Działania inwestycyjne zawierają koszt inwestycji, w których składową jest realizacja tras rowerowych.

	Cel 1 Spójny i przyjazny dla użytkowników system tras rowerowych	Cel 2 Świadomy wybór roweru w podróży
Budżet	147 210 000 zł	7 420 485 zł



Koordynator	Zaangażowane jednostki zewnętrzne	Koszt w zł	Rok rozpoczęcia	Rok zakończenia
Cel 4.2. Zwiększenie rozpoznawalności i popularności rowerów cargo				
Wydział Inwestycji – UM Gdynia	lokalne przedsiębiorstwa	bd	2026	2026
Wydział Inwestycji – UM Gdynia ZDiZ	-	min. 70 000	2027	2027

Źródło: opracowanie własne na podstawie konsultacji przeprowadzonych z interesariuszami.

Cel 3 Rower dostępny dla każdego mieszkańca	Cel 4 Efektywny transport towarów rowerami cargo	Suma
7 233 881 zł	1 140 000 zł	163 004 366 zł



9. Monitoring

Monitoring stanowi kluczowy element każdego dokumentu strategicznego. Wskaźniki zostały dobrane w taki sposób, by pozwolić na ocenę stopnia osiąganych postępów i spełnienia poszczególnych celów strategicznych i szczegółowych, co pozwoli w sposób kompleksowy monitorować proces wdrażania dokumentu.

Monitoring realizacji Strategii będzie wymagać pozyskiwania danych związanych z rozwojem ruchu rowerowego od interesariuszy.

Lp.	Miernik	Jednostka miary	Opis
1	Udział ruchu rowerowego w podziale podróży	%	Liczba podróży rowerem w dniu poprzedzającym badanie / Liczba wszystkich podróży pieszych w dniu poprzedzającym badanie
2	Długość dróg rowerowych w Gdyni	km	Liczba kilometrów dróg rowerowych i ciągów pieszo-rowerowych
3	Udział dróg o ruchu uspokojonym	%	Udział powierzchni stref Tempo 30 do powierzchni miasta z wyłączeniem lasu w roku 2030
4	Oznakowanie tras leśnych	szt.	Liczba drogowskazów i map na trasach leśnych
5	Udogodnienia ITS	szt.	Liczba skrzyżowań z udogodnieniami ITS dla rowerzystów
6	Bezpieczeństwo rowerzystów	szt.	Liczba zdarzeń z udziałem rowerzystów
7	Ulice sąsiedzkie i szkolne	szt.	Liczba wdrożeń „ulic szkolnych” i „ulic sąsiedzkich”
8	Promocja mobilności wśród osób młodych	szt.	Liczba uczniów i studentów zaangażowanych w kampanie rowerowe
9	Zwiększanie świadomości wśród przedsiębiorstw	szt.	Liczba uczestników biorących udział w firmowych konkursach rowerowych
10	Plany Mobilności	szt.	Liczba opracowanych Planów Mobilności
11	Flota pojazdów służbowych w Urzędzie Miasta i jednostkach podległych	szt.	Liczba rowerów służbowych we flocie pojazdów Urzędu Miasta, ZDiZ, GCS, BPP, ZKM
12	Programy finansowania rowerów elektrycznych	szt.	Liczba dofinansowań zakupu rowerów elektrycznych dla mieszkańców
13	Rozwój systemu parkingów Bike & Ride	szt.	Liczba zadaszonych parkingów Bike & Ride przy punktach przesiadkowych
14	Dostępność roweru publicznego	szt.	Liczba wypożyczeń rowerów miejskich na 1 rower
15	Funkcjonowanie wypożyczalni rowerów towarowych	szt.	Liczba wypożyczeń rowerów towarowych rocznie
16	Punkt przeładunkowy	szt.	Liczba punktów przeładunkowych na terenie zarządzanym przez miasto



Rok bazowy powinien być odpowiednio aktualny, aby uwzględnić najnowsze dostępne dane dotyczące rozwoju ruchu rowerowego, dlatego wartości wyjściowe w ewaluacji dokumentu zostały zebrane dla 2022 r. ze względu na pełną dostępność danych dla tego okresu. Wybór roku bazowego 2022 pozwala również na realistyczną ocenę postępów i zmian w strategii, unikając zakłóceń wynikających z wyjątkowych okoliczności (np. COVID-19). Wybór roku z odpowiednią dostępnością danych, ale jednocześnie bliskiego w czasie, ułatwia śledzenie postępów i osiągnięć w miarę realizacji strategii i w efekcie pozwala na bardziej aktualną, realistyczną i precyzyjną ewaluację strategii.

Wartość wyjściowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych	Odniesienie do celu
2,1	6	ZKM Gdynia, UM Gdynia	Cel 1,2,3,4
79,06	114,65	UM Gdynia, ZDiZ	1.1.
19,77	30	Urząd Miasta	1.1.
88	138	Nadleśnictwo Gdańsk z siedzibą w Gdyni	1.2.
17	26	ZDiZ	1.2.
63	0	SEWIK, Policja	1.2.
0	18 ²³	UM Gdynia	2.2.
11 126	18 000	UM Gdynia, GCS	2.2.
1458	3000	GCS	2.3.
0	5 ²⁴	UM Gdynia	2.3. 2.4.
7	20	UM Gdynia, ZDiZ, GCS, BPP, ZKM	2.4.
40	1000 ²⁵	UM Gdynia	3.1.
2	9	UM Gdynia	3.2.
0	Wartość do określenia w 2025 r.	OMGGS, ZDiZ	3.3.
86	100	UM Gdynia	3.3 4.1
0	1	UM Gdynia	3.3.

²³ łącznie w latach 2023-2030.

²⁴ łącznie w latach 2023-2030.

²⁵ Ibidem.



10. Spis rysunków

Rys. 3.1. Liczba ludności w poszczególnych dzielnicach wraz z podziałem demograficznym.....	8
Rys. 3.2. Skłonność do przeprowadzki do innej dzielnicy Gdyni	9
Rys. 3.3. Lokalizacja placówek edukacyjnych na mapie Gdyni.....	11
Rys. 3.4. Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w rejestrze REGON w Gdyni w latach 2013-2021	12
Rys. 3.5. Rozkład procentowy przedsiębiorstw większych niż mikro zarejestrowanych na terenie Gdyni w 2021 r.	12
Rys. 4.1. Popularność tras rowerowych w Gdyni	14
Rys. 4.2. W jaki sposób pracownicy najczęściej docierają do firmy	16
Rys. 5.1. Układ podstawowy gdyńskiej infrastruktury rowerowej z trasami leśnymi oraz propozycjami połączeń do 2030 roku	18
Rys. 5.2. Planowane i istniejące miejsca do parkowania rowerów na terenie Gdyni.....	24
Rys. 5.3. Rowery w systemie metropolitalnym MEVO 2.0.....	28
Rys. 6.1. Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów	30
Rys. 6.2. Mapa wypadków drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2017-2022 w Gdyni	31
Rys. 6.3. Przyczyny zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2020-2022.....	32
Rys. 6.4. Miejsce zdarzenia drogowego w latach 2020-2022.....	32
Rys. 6.5. Miejsca zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów w latach 2020-2022	33



11. Spis tabel

Tabela 3.1 Wybrane statystyki w zakresie edukacji w Gdyni w 2022 roku.....	10
Tabela 6.1. Niebezpieczne lokalizacje w Gdyni wskazane przez mieszkańców miasta	34
Tabela 8.1. Cele strategiczne i szczegółowe rozwoju ruchu rowerowego w Gdyni.....	38
Tabela 8.2. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 1: „Spójny i przyjazny dla użytkowników system tras rowerowych”	40
Tabela 8.3. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 2: „Świadomy wybór roweru w podróży”	50
Tabela 8.4. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 3: „Rower dostępny dla każdego mieszkańca”	56
Tabela 8.5. Zintegrowany plan działań dla celu strategicznego nr 4: „Efektywny transport towarów rowerami cargo”	58



