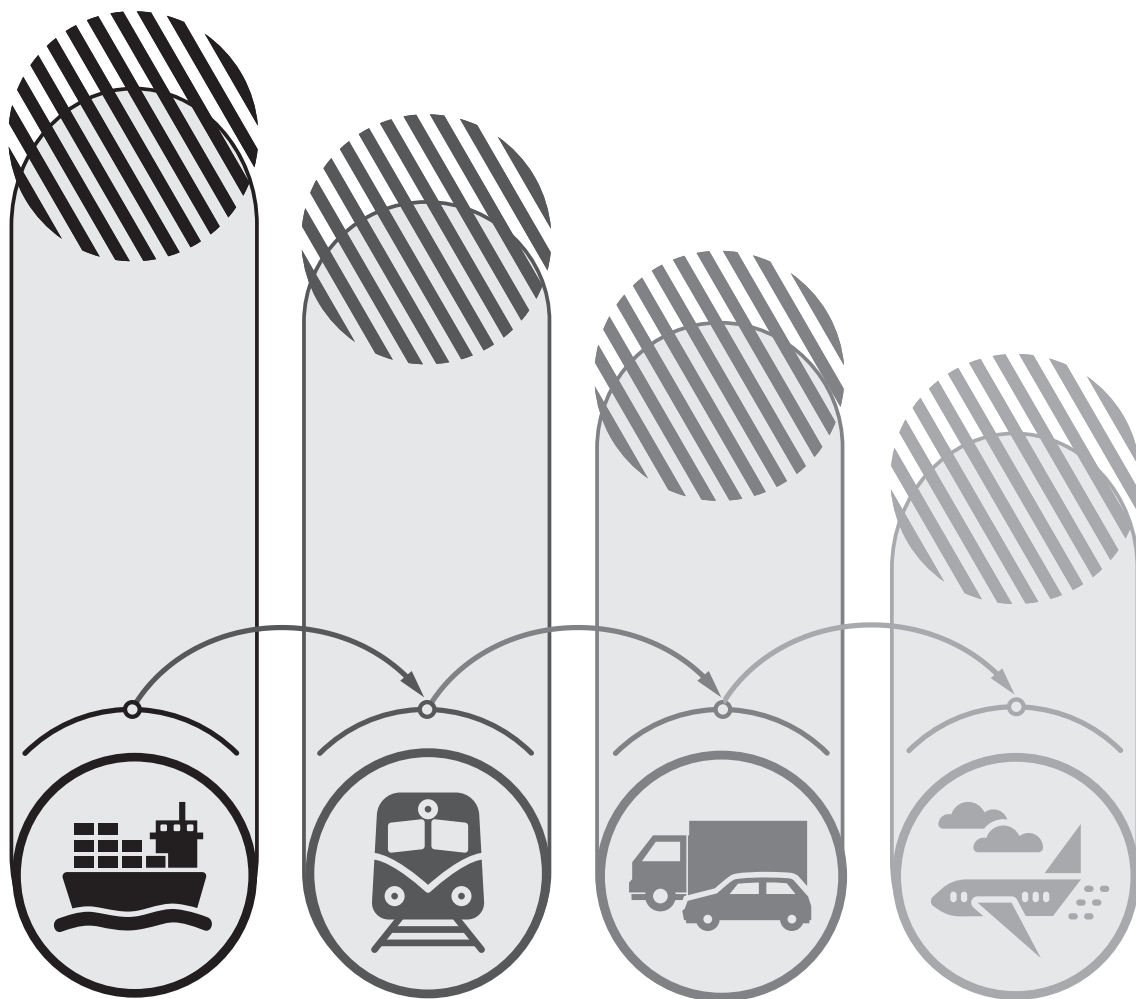




Statystyka węzła transportowego Gdynia w Korytarzu Sieci Bazowej TEN-T – 2016

Statistics of Gdynia transport node in the TEN-T Core Network Corridor – 2016
Gdynia 2018



Statystyka węzła transportowego Gdynia w Korytarzu Sieci Bazowej TEN-T – 2016

Statistics of Gdynia transport node in the TEN-T Core Network Corridor – 2016

Gdynia 2018

Zespół autorski

Editorial team

Urząd Miasta Gdyni Wydział Współpracy i Analiz Samorządowych
Gdynia City Hall Department of Cooperation and Analyses

- Magdalena Cieślakowska, Konrad Niżnik, dr Michał Tuszyński

Centrum Badań i Edukacji Statystycznej GUS. Urząd Statystyczny w Gdańsku, Pomorski Ośrodek Badań Regionalnych
Research and Statistical Education Centre. Statistical Office in Gdańsk, Pomeranian Centre For Regional Surveys

- Beata Bojarska, Anna Jaworowska, Anna Karczewska, Justyna Kulewska, Zbigniew Pietrzak, Magdalena Poleszuk, Jolanta Połomska, Agnieszka Sągolewska

Kierujący

Supervisor

Ryszard Toczek – Urząd Miasta Gdyni / Gdynia City Hall

Jerzy Auksztol – Urząd Statystyczny w Gdańsku / Statistical Office in Gdańsk

Tłumaczenie

Translation

Małgorzata Kruszewska, Magdalena Poleszuk

Skład komputerowy i opracowanie graficzne

Typesetting and graphics

Monika Towiańska, Magdalena Wojdyńska

Wykonano na zlecenie Urzędu Miasta Gdyni – w ramach unijnego projektu flagowego „TENTacle – wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T dla dobrobytu, wzrostu i spójności (www.tentacle.eu) – Programu Regionu Morza Bałtyckiego 2014-2020”.
Commissioned by Gdynia City Hall – within the EU flagship project "TENTacle capitalising on TEN-T core network corridors for prosperity, growth and cohesion (www.tentacle.eu) - Baltic Sea Region 2014-2020 Project".

<http://www.tentacle.eu/>

Przy publikowaniu danych Urzędu Statystycznego prosimy o podanie źródła

When publishing Statistical Office data – please indicate the source

Spis treści

Contents

Wstęp	10
Introduction	11
Gdynia w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T	12
Gdynia in Trans-European Transport Network TEN-T	13
Uwagi ogólne	15
General notes	
Objaśnienia znaków umownych	17
Symbols	
Ważniejsze skróty	17
Major abbreviations	
Uwagi metodyczne	18
Methodological notes	
I. Transport morski	41
Maritime transport	
Tablica 1. Infrastruktura portu	43
Table 1. The port infrastructure	
Tablica 2. Wyposażenie portu w infrastrukturę komunalną	44
Table 2. Public utilities supplied to the port	
Tablica 3. Drogi wodne portu	44
Table 3. The port fairways	
Tablica 4. Obroty ładunkowe w porcie	45
Table 4. Cargo turnover in the port	
Tablica 5. Międzynarodowy obrót morski w porcie według grup ładunków i relacji przeładunkowych	45
Table 5. International sea turnover in the port by cargo groups and handling directions	
Tablica 6. Obroty ładunkowe w wybranych bałtyckich portach morskich	46
Table 6. Cargo turnover in selected Baltic seaports	
Tablica 7. Obrót ładunków tranzytowych w porcie według rodzajów tranzytu i grup ładunków	47
Table 7. Transit cargo turnover in the port by type of transit and cargo groups	
Tablica 8. Obrót ładunków tranzytowych w porcie według krajów tranzytujących	47
Table 8. Transit cargo turnover in the port by transit countries	
Tablica 9. Statki wchodzące do portu i wychodzące z portu	49
Table 9. Ships entering and leaving the port	
Tablica 10. Okręty państw obcych zawijające do portu	49
Table 10. Foreign ships calling at the port	
Tablica 11. Ruch pasażerów w porcie	50
Table 11. Passenger traffic in the port	
Tablica 12. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie	50
Table 12. International passenger traffic in the port	

Tablica 13. Pasażerowie rejsów szkoleniowych według statków	50
Table 13. Passengers of training cruises by ships	
Tablica 14. Aplikacje telematyczne wykorzystywane w transporcie morskim	51
Table 14. Telematic applications used in maritime transport	
Tablica 15. Wypadki morskie	51
Table 15. Marine accidents	
II. Transport kolejowy	55
Railway transport	
Tablica 1(16). Linie kolejowe według kategorii	57
Table 1(16). Railway lines by category	
Tablica 2(17). Infrastruktura towarzysząca liniom kolejowym	58
Table 2(17). Infrastructure accompanying railway lines	
Tablica 3(18). Stacje kolejowe i przystanki osobowe służące do przesiadek pasażerów	59
Table 3(18). Railway stations and stops for passenger transfers	
Tablica 4(19). Aplikacje telematyczne wykorzystywane w transporcie kolejowym w Gdyni	59
Table 4(19). Telematic applications used in railway transport in Gdynia	
Tablica 5(20). Infrastruktura kolejowa w porcie morskim w Gdyni	60
Table 5(20). Railway infrastructure at the port of Gdynia	
Tablica 6(21). Nawierzchnia drogowo-kolejowa w porcie morskim w Gdyni	60
Table 6(21). Road and rail surface in the port of Gdynia	
Tablica 7(22). Pociągi i praca przewozowa na stacji Gdynia Główna i Gdynia Port	60
Table 7(22). Trains and tonne-kilometres hauled at the Gdynia Główna and Gdynia Port stations	
Tablica 8(23). Pociągi odjeżdżające ze stacji Gdynia Główna	61
Table 8(23). Trains leaving Gdynia Główna station	
Tablica 9(24). Przewozy pasażerów liniami kolejowymi	61
Table 9(24). Passenger transport on railway lines	
Tablica 10(25). Wypadki kolejowe i ich ofiary	61
Table 10(25). Rail accidents and casualties	
III. Transport drogowy	65
Road transport	
Tablica 1(26). Drogi publiczne w granicach administracyjnych miasta według kategorii dróg	69
Table 1(26). Public roads within administrative borders of the city by category of roads	
Tablica 2(27). Drogi publiczne w granicach administracyjnych miasta według rodzajów nawierzchni	69
Table 2(27). Public roads within administrative borders of the city by type of surface	
Tablica 3(28). Utwardzone pobocza	69
Table 3(28). Hard shoulders	
Tablica 4(29). Ścieżki rowerowe, bus-pasy, parkingi "Park&Ride" („Parkuj i Jedź”)	70
Table 4(29). Bicycle lanes, bus lanes, "Park&Ride" car parks	
Tablica 5(30). Obiekty mostowe	70
Table 5(30). Bridge structures	
Tablica 6(31). Skrzyżowania	70
Table 6(31). Crossroads	

Tablica 7(32). Przejazdy i punkty obsługi podróżnych	71
Table 7(32). Crossings and customer service points	
Tablica 8(33). Dane techniczne dróg	71
Table 8(33). Technical data on roads	
Tablica 9(34). Parkingi publiczne	71
Table 9(34). Public car parks	
Tablica 10(35). Alternatywne paliwa ekologiczne	72
Table 10(35). Alternative clean fuels	
Tablica 11(36). Infrastruktura drogowa Portu Gdynia	72
Table 11(36). Road infrastructure of Port of Gdynia	
Tablica 12(37). Publiczne terminale towarowe i platformy multimodalne	74
Table 12(37). Public freight terminals and multimodal platforms	
Tablica 13(38). Dworzec autobusowy, przystanki odjazdowe oraz międzynarodowe i międzymiastowe stałe połączenia autobusowe	74
Table 13(38). Coach station, departure terminals and international and intercity bus connections	
Tablica 14(39). Komunikacja miejska naziemna	74
Table 14(39). Urban ground transport	
Tablica 15(40). Tabor komunikacji miejskiej według wyposażenia.....	75
Table 15(40). Fleet of urban transport by equipment	
Tablica 16(41). System zarządzania komunikacją miejską – Inteligentne Systemy Transportowe (ITS)	76
Table 16(41). Urban transport management system – Intelligent Transport System (ITS)	
Tablica 17(42). Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane	76
Table 17(42). Registered road vehicles and tractors	
Tablica 18(43). Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane według grup wieku	77
Table 18(43). Registered road vehicles and tractors by age groups	
Tablica 19(44). Pojazdy samochodowe zarejestrowane według rodzaju stosowanego paliwa	79
Table 19(44). Registered road vehicles by type of fuel consumption	
Tablica 20(45). Samochody ciężarowe zarejestrowane według rodzaju nadwozia	79
Table 20(45). Registered lorries by type of bodywork	
Tablica 21(46). Certyfikaty potwierdzające spełnienie przez pojazd odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu na terenie Unii Europejskiej	80
Table 21(46). Certificates confirming that the vehicle fulfills security requirements or conditions of admission to traffic within the European Union	
Tablica 22(47). Pojazdy posiadające atesty ekologiczne na terenie Unii Europejskiej według rodzaju transportu ...	80
Table 22(47). Vehicle with ecological certificates required within the European Union by type of transport	
Tablica 23(48). Przedsiębiorstwa transportowe oraz pojazdy według uprawnień wymaganych w przewozach na terenie Unii Europejskiej	81
Table 23(48). Transport enterprises and vehicles by certificates required in transport within the European Union	
Tablica 24(49). Pojazdy do przewozu towarów na terenie Unii Europejskiej według dopuszczalnej masy całkowitej (DMC).....	81
Table 24(49). Vehicles for transport of goods within the European Union by permissible total weight (GVW)	
Tablica 25(50). Urządzenia automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym	82
Table 25(50). Automatic traffic control devices	

Tablica 26(51). Systemy automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym	82
Table 26(51). Automatic traffic control systems	
Tablica 27(52). Tristar – Zintegrowany System Zarządzania Ruchem	83
Table 27(52). Tristar – Integrated Traffic Management System	
Tablica 28(53). System VIA-TOLL na terenie Gdyni w latach 2015 i 2016	84
Table 28(53). VIA-TOLL system in Gdynia in 2015 and 2016	
Tablica 29(54). Wypadki drogowe.....	84
Table 29(54). Road traffic accidents	
IV. Transport lotniczy	89
Air transport	
Tablica 1(55). Regularne i nieregularne trasy lotnicze obsługiwane przez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	91
Table 1(55). Scheduled and non-scheduled air routes served by Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 2(56). Infrastruktura Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy	91
Table 2(56). Infrastructure of Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 3(57). Systemy zarządzania ruchem lotniczym w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	92
Table 3(57). Air traffic management systems in Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 4(58). Ruch samolotów według rodzajów lotnictwa w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	92
Table 4(58). Aircraft traffic by type of aviation in Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 5(59). Ruch samolotów według rodzajów ruchu w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	92
Table 5(59). Aircraft traffic by type of traffic in Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 6(60). Ruch pasażerów w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	93
Table 6(60). Passenger traffic in Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 7(61). Przetładunki ładunków w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	93
Table 7(61). Freight transferred in Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 8(62). Paliwa lotnicze wykorzystywane w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	94
Table 8(62). Aviation fuels used in Gdansk Lech Walesa Airport	
Tablica 9(63). Połączenia Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy z innymi rodzajami transportu	94
Table 9(63). Connections of Gdansk Lech Walesa Airport with other type of transport	
Tablica 10(64). Połączenia komunikacji miejskiej z przystanku „Port Lotniczy” obsługiwane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni	95
Table 10(64). Urban transport connections from "Port Lotniczy" stop served by the Public Transport Authority of Gdynia	
Tablica 11(65). Połączenia transportu kolejowego z przystanku „Gdańsk Port Lotniczy” obsługiwane przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.	95
Table 11(65). Railway transport connections from „Gdańsk Port Lotniczy” stop served by the Pomeranian Metropolitan Railway	
Tablica 12(66). Wypadki lotnicze	95
Table 12(66). Air accidents	

V. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w sekcji Transport i gospodarka magazynowa	99
Entities of the national economy recorded in the REGON register in the section Transportation and storage	
Tablica 1(67). Podmioty gospodarki narodowej według wybranych form prawnych	101
Table 1(67). Entities of the national economy by selected legal forms	
Tablica 2(68). Podmioty gospodarki narodowej według działów	101
Table 2(68). Entities of the national economy by divisions	
Tablica 3(69). Spółki handlowe według form prawnych i rodzaju kapitału	102
Table 3(69). Commercial companies by legal status and type of capital	
VI. Inwestycje. Środki trwałe	103
Investment. Fixed assets	
Tablica 1(70). Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)	105
Table 1(70). Capital expenditures in enterprises in the section Transportation and storage (current prices)	
Tablica 2(71). Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na środki trwałe w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)	106
Table 2(71). Capital expenditures in enterprises on fixed assets in the section Transportation and storage (current prices)	
Tablica 3(72). Nakłady inwestycyjne w państwowych i samorządowych jednostkach i zakładach budżetowych według sekcji (ceny bieżące)	107
Table 3(72). Capital expenditures in state and local government units and establishments by sections (current prices)	
Tablica 4(73). Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach w sekcji Transport i gospodarka magazynowa według źródeł finansowania	108
Table 4(73). Capital expenditures in enterprises in the section Transportation and storage by source of funds	
Tablica 5(74). Wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach według wybranych sekcji (ceny bieżące)	109
Table 5(74). Gross value of fixed assets in enterprises by selected sections (current prices)	
VII. Wybrane aspekty związane z ochroną środowiska	113
Selected aspects of environmental protection	
Tablica 1(75). Stężenie dwutlenku siarki (SO ₂)	115
Table 1(75). Sulphur dioxide (SO ₂) concentration	
Tablica 2(76). Stężenie dwutlenku azotu (NO ₂)	115
Table 2(76). Nitrogen dioxide (NO ₂) concentration	
Tablica 3(77). Stężenie pyłu zawieszonego PM10	115
Table 3(77). Atmospheric particulate matter PM10 concentration	
Tablica 4(78). Stężenie ozonu	116
Table 4(78). Ozone concentration	
Tablica 5(79). Stężenie tlenku węgla	116
Table 5(79). Carbon oxide concentration	
Tablica 6(80). Natężenie ruchu w przekroju ulicy	116
Table 6(80). Traffic intensity in the street section	

Wykresy i mapy Charts and maps

Wykres 1. Obroty ładunkowe w porcie według grup ładunków	51
Chart 1. Cargo turnover in the port by cargo groups	
Wykres 2. Obrót morski w porcie według relacji przeładunkowych	52
Chart 2. Sea turnover in the port by handling direction	
Wykres 3. Statki wchodzące do portu i wychodzące z portu	52
Chart 3. Ships entering and leaving the port	
Wykres 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie	52
Chart 4. International passenger traffic in the port	
Wykres 5. Praca przewozowa brutto na stacjach kolejowych Gdynia Główna i Gdynia Port	62
Chart 5. Gross tonne-kilometres hauled at Gdynia Główna and Gdynia Port stations	
Wykres 6. Drogi publiczne w granicach administracyjnych miasta według kategorii dróg w 2016 r.	85
Chart 6. Public roads within the city administrative borders by road categories in 2016	
Wykres 7. Tabor komunikacji miejskiej według wyposażenia (w % ogółu danej grupy pojazdów)	86
Chart 7. Urban transport fleet by equipment (in % of all vehicles in a group)	
Wykres 8. Pojazdy samochodowe zarejestrowane	86
Chart 8. Registered road vehicles	
Wykres 9. Pojazdy samochodowe zarejestrowane według grup wieku	87
Chart 9. Registered road vehicles by age groups	
Wykres 10. Pojazdy samochodowe zarejestrowane według stosowanego paliwa	87
Chart 10. Registered road vehicles by fuel consumption	
Wykres 11. Wypadki drogowe i ich ofiary	88
Chart 11. Road traffic accidents and casualties	
Wykres 12. Sprawcy wypadków drogowych	88
Chart 12. Delinquents of road traffic accidents	
Wykres 13. Trasy lotnicze obsługiwane przez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	96
Chart 13. Air routes served by Gdansk Lech Walesa Airport	
Wykres 14. Ruch pasażerów w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	96
Chart 14. Passenger traffic in Gdansk Lech Walesa Airport	
Wykres 15. Przeładunek ładunków w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy	96
Chart 15. Transport of goods in Gdansk Lech Walesa Airport	
Wykres 16. Podmioty gospodarki narodowej w sekcji Transport i gospodarka magazynowa według działów w 2016 r.	102
Chart 16. Entities of the national economy in the section Transportation and storage by groups in 2016	
Wykres 17. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)	110
Chart 17. Capital expenditures in enterprises in the section Transportation and storage (current prices)	
Wykres 18. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach w sekcji Transport i gospodarka magazynowa według źródeł finansowania	110
Chart 18. Capital expenditures in enterprises in the section Transportation and storage by source of funds	
Wykres 19. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach na środki trwałe (ceny bieżące)	111
Chart 19. Capital expenditures in enterprises on fixed assets (current prices)	

Wykres 20. Wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)	111
Chart 20. Gross value of fixed assets in enterprises in the section Transportation and storage (current prices)	
Wykres 21. Średnioroczna imisja głównych zanieczyszczeń powietrza odnotowana na stacjach pomiarowych w Gdyni	117
Chart 21. Annual average immission of major air pollutants recorded at measurement stations in Gdynia	
Mapa 1. Mapa komunikacyjna Gdyni	14
Map 1. Transport map of Gdynia	
Mapa 2. Drogi w Porcie Gdynia	53
Map 2. Roads in the Port of Gdynia	
Mapa 3. Linie kolejowe w 2016 r.	62
Map 3. Railway lines in 2016	
Mapa 4. Linie kolejowe w Porcie Gdynia	63
Map 4. Railway lines in the Port of Gdynia	
Mapa 5. Mapa połączeń lotniczych z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy w 2016 r.	97
Map 5. Map of air connections from Gdansk Lech Walesa Airport in 2016	
Mapa 6. Imisja hałasu drogowego L_{DWN}	118
Map 6. Road noise immission L_{DWN}	
Mapa 7. Imisja hałasu drogowego L_N	119
Map 7. Road noise immission L_N	
Mapa 8. Imisja hałasu kolejowego L_{DWN}	120
Map 8. Rail noise immission L_{DWN}	
Mapa 9. Imisja hałasu kolejowego L_N	121
Map 9. Rail noise immission L_N	
Mapa 10. Imisja hałasu przemysłowego L_{DWN}	122
Map 10. Industrial noise immission L_{DWN}	
Mapa 11. Imisja hałasu przemysłowego L_N	123
Map 11. Industrial noise immission L_N	
Mapa 12. Mapa wrażliwości	124
Map 12. Sensitivity map	

Wstęp

Miasto Gdynia i Port Gdynia są partnerami projektu flagowego Unii Europejskiej *TENTacle – wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T dla dobrobytu, wzrostu i spójności* (www.tentacle.eu).

Projekt wspierają: Ministerstwo Infrastruktury RP, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, miasto Gdańsk i inni interesariusze korytarza sieci bazowej TEN-T *Bałtyk-Adriatyk* – szczególnie w strefie ostatniej mili tego korytarza w Gdyni.

Zgodnie z Rozporządzeniem Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, korytarze sieci bazowej TEN-T mają powstać do 2030 r. Stworzą one jednolitą pod względem jakości sieć połączeń i węzłów: kolejowych, drogowych, wodnych i lotniczych – zarówno towarowych, jak i pasażerskich.

TEN-T ma na celu wzmacnianie spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej Unii Europejskiej oraz przyczynić się do tworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportowego i zwiększyć korzyści dla jej użytkowników.

Co ważne, dla całej sieci TEN-T ustalone zostały jednolite wskaźniki jakościowe, pozwalające scalać połączenia i węzły w trasy odpowiadające użytkownikom systemów transportowych.

Unijny dokument „*Plan Pracy dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk*” analizuje stopień użytkowania infrastruktury transportowej i wynikające z tej analizy potrzeby inwestycyjne poszczególnych rodzajów transportu, tworzących multimodalny korytarz transportowy, w tym w Gdyni. Wskazuje też na stopień zgodności dzisiejszej infrastruktury transportowej z ww. wskaźnikami.

Niniejsze opracowanie jest próbą ilościowej i jakościowej charakterystyki gdyńskiego systemu transportowego.

Długookresowym celem publikacji jest regularny monitoring procesu transformacji gdyńskiego węzła transportowego i osiągnięcie standardu TEN-T w Gdyni do 2030 r.

Jest to unikatowa w skali kraju, a więc pionierska publikacja, ukazująca na przykładzie Gdyni jakość miejskiego systemu transportowego w zakresie komunikacji pasażerskiej i towarowej.

Podstawowym źródłem prezentowanych informacji są zarządcy infrastruktury transportowej i jej użytkownicy, a szczególnie: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Gmina Miasta Gdyni. Dane zawarte w publikacji dotyczą 2016 r., a tam gdzie było to możliwe i celowe, opisywane zjawiska przedstawiono w ujęciu dynamicznym, tzn. w porównaniu z ich stanem z 2015 r.

Dodatkowo, w celu pełniejszego przedstawienia omawianych zagadnień, wykorzystano dane pochodzące z badań i rejestrów prowadzonych przez statystykę publiczną.

Zakres tematyczny opracowania pogrupowano w siedem działów, z czego cztery pierwsze charakteryzują poszczególne rodzaje transportu w węźle TEN-T w Gdyni. Kolejne dotyczą podmiotów gospodarki narodowej z siedzibą w Gdyni – z sekcji „Transport i gospodarka magazynowa”, zarejestrowanych w rejestrze REGON oraz nakładów inwestycyjnych i wartości środków trwałych w tej sekcji. Ostatni dział dotyczy wybranych aspektów związanych z ochroną środowiska. Ponadto, publikacja wzbogacona została prezentacją graficzną wybranych zagadnień.

Introduction

The city of Gdynia and Port Gdynia are partners of the European Union flagship project – *TENTacle capitalising on TEN-T core network corridors for prosperity, growth and cohesion* (www.tentacle.eu).

The project is supported by the Ministry of Infrastructure of the Republic of Poland, the Marshal's Office of Pomorskie Voivodship, the city of Gdańsk and other stakeholders of the TEN-T *Baltic-Adriatic* core network corridor – particularly in the last mile zone of this corridor in Gdynia.

Following the Regulation No. 1315/2013 of 11 December 2013 of the European Parliament and the EU Council on the Union guidelines for the development of the Trans-European Transport Network, the TEN-T core network corridors are to be created by 2030. They will make a uniform quality network of rail, road, sea and air links and nodes – both freight and passenger.

TEN-T aims to strengthen the social, economic and territorial cohesion of the European Union and contribute to the creation of a single European transport area, thereby increasing the benefits for its users.

Most importantly, uniform quality indicators have been established for the entire TEN-T network, allowing links and nodes to be joined into routes suitable for users of transport systems.

The EU document *"Work Plan for the Baltic-Adriatic Corridor"* analyses the use of transport infrastructure and the ensuing investment needs of particular transport modes forming a multimodal transport corridor, including Gdynia. It also indicates the degree of compliance of today's transport infrastructure with the above-mentioned indicators.

This study attempts to discuss the quantitative and qualitative profile of the Gdynia transport system.

The long-term goal of the study is regular monitoring of the transformation process of the Gdynia transport node and meeting the TEN-T standard in Gdynia until 2030.

It is a unique pioneering publication, demonstrating the quality of the passenger and freight urban transport system on the example of Gdynia.

The transport infrastructure managers and its users, in particular: Port of Gdynia Authority S.A., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., General Directorate for National Roads and Motorways, Municipality of Gdynia, provide the basic source of the presented information. The data relate to 2016, and where possible and appropriate, the phenomena were presented dynamically, i.e. compared to their status as of 2015.

Additionally, in order to more fully present the discussed issues, data from surveys and registers kept by official statistics have been used.

The thematic scope of the study has been grouped into seven chapters, the first four describing individual transport modes of the TEN-T node in Gdynia. The following chapters concern Gdynia-based entities of the national economy registered in the REGON under the section "Transportation and storage", as well as capital expenditures and fixed assets in this section. The last chapter deals with selected aspects of environmental protection. Moreover, the publication has been enriched with a graphic presentation of selected issues.

Gdynia w transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T

Sieć TEN-T ma strukturę dwupoziomową: sieć kompleksową i sieć bazową.

Sieć kompleksowa ma być ogólnoeuropejską siecią transportową łączącą i zapewniającą dostęp do wszystkich regionów w Unii.

Sieć bazowa jest częścią sieci kompleksowej, która ma obejmować strategicznie najważniejsze węzły i połączenia TEN-T zespolone w systemie transportu multimodalnego – korytarzu sieci bazowej. Mając najwyższą wartość dodaną, w szczególności na odcinkach transgranicznych, sieć bazowa jest priorytetem dla UE i powinna być gotowa do końca 2030 r. Połączenia TEN-T mają wymiar morski – żeglugę bliskiego zasięgu (w szczególności autostrady morskie) oraz miejski – tzw. węzły miejskie, łączące sieć TEN-T z systemem transportu lokalnego.

Powyższe zasady i cele tworzenia sieci TEN-T, a szczególnie sieci bazowej, mają ogromne znaczenie dla Trójmiasta i Gdyni, jako węzła transeuropejskich połączeń lądowych, morskich i powietrznych (pasażerskich i towarowych) – bramy (gateway) multimodalnego korytarza Bałtyk-Adriatyk oraz węzła miejskiego – obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Sieć kompleksową i bazową na terenie miasta Gdyni wyznaczają (stan na 2016 r.):

1. Infrastruktura transportu drogowego:

- a) Droga krajowa nr 6 (Obwodnica Trójmiejska), jako przedłużenie:
 - drogi ekspresowej S-7
 - autostrady A1.
- b) Dworzec autobusowy.
- c) Odcinki ostatniej mili łączące drogi krajowe z przejściami granicznymi w porcie: ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego, ul. Kontenerowa, ul. Janka Wiśniewskiego, ul. Polska, ul. Gołębia.

2. Infrastruktura transportu kolejowego:

- a) Linia kolejowa nr 201 (Kościerzyna-Gdynia Port).
- b) Linia kolejowa nr 202 (Gdańsk-Gdynia Główna-Stargard).
- c) Linia kolejowa nr 2 (Gdynia Port).
- d) Linia kolejowa nr 723 (Gdynia Chylonia-Gdynia Port).
- e) Stacja Gdynia Główna.
- f) Terminale kolejowo-drogowe.
- g) Odcinki ostatniej mili łączące krajowe linie kolejowe z przejściami granicznymi w porcie (tory należące do Stacji Kolejowej Gdynia Port i operatorów portowych).

3. Infrastruktura transportu morskiego i autostrady morskie:

- a) Port morski Gdynia.
- b) Autostrady morskie.
- c) Terminale multimodalne morsko-lądowe.

4. Infrastruktura transportu lotniczego:

- a) Drogi i połączenia lotnicze do Portu Lotniczego Gdańsk-Trójmiasto.
- b) Port Lotniczy Gdańsk.
- c) Połączenia portu lotniczego z innymi rodzajami transportu.

Infrastrukturę sieci bazowej spina węzeł sieci bazowej Gdańsk-Gdynia, z bazowymi portami morskimi Gdańsk, Gdynia, portem lotniczym Gdańsk i terminalem kolejowo-drogowym.

Gdynia in Trans-European Transport Network TEN-T

The TEN-T network has a dual-layer structure: the comprehensive network and the core network.

The comprehensive network is scheduled as a European-wide transport network linking and providing access to all regions in the Union.

The core network is part of the comprehensive network which is intended to comprise strategically major nodes and TEN-T connections integrated into the multimodal transport system – the core network corridor. Having the highest added value, in particular on cross-border sections, the core network is a priority for the EU and should be completed by the end of 2030. TEN-T connections encompass a maritime dimension – short sea shipping (in particular motorways of the sea) and urban – the so-called urban nodes linking the TEN-T network with the local transport system.

These principles and objectives of building the TEN-T network, in particular the core network, are vital for the Tri-City and Gdynia as a node for trans-European hinterland, sea and air connections (passenger and freight) – the gateway of the Baltic-Adriatic multimodal corridor and the urban node – the metropolitan area Gdańsk-Gdynia-Sopot.

The comprehensive and core network in the city of Gdynia is mapped out by (as at 2016):

1. Road transport infrastructure:

- a) National road No. 6 (the Tri-city Ring Road), as an extension of:
 - S-7 expressway
 - A1 motorway.
- b) Bus station.
- c) The last mile sections connecting national roads with border crossings in the port – the Streets: Eugeniusza Kwiatkowskiego, Kontenerowa, Janka Wiśniewskiego, Polska, Gołębia.

2. Railway transport infrastructure:

- a) Railway line No. 201 (Kościerzyna-Gdynia Port).
- b) Railway line No. 202 (Gdańsk-Gdynia Główna-Stargard).
- c) Railway line No. 2 (Gdynia Port).
- d) Railway line No. 723 (Gdynia Chylonia-Gdynia Port).
- e) Gdynia Główna Station.
- f) Road-rail terminals.
- g) The last mile sections connecting national railway lines with border crossing points in the port (tracks belonging to the Gdynia Port Railway Station and port operators).

3. Maritime transport infrastructure and motorways of the sea:

- a) Port of Gdynia.
- b) Motorways of the sea.
- c) Multimodal sea – land terminals.

4. Air transport infrastructure:

- a) Roads and air connections to the Gdańsk-Trójmiasto Airport.
- b) Gdańsk Airport.
- c) Airport connections with other modes of transport.

The core network infrastructure is interconnected to the Gdańsk-Gdynia core network node, with the base seaports in Gdańsk and Gdynia, Gdańsk airport and the road-rail terminal.

Mapa 1. Mapa komunikacyjna Gdyni
 Map 1. Transport map of Gdynia



Źródło: Urząd Miasta Gdyni.
 Source: Gdynia City Hall.

Uwagi ogólne

General notes

1. Dane zamieszczone w opracowaniu – jeśli nie zaznaczono inaczej – podano w **każdorazowym podziale administracyjnym** oraz zgodnie z każdorazowym stanem organizacyjnym gospodarki narodowej.

2. Wybrane dane zaprezentowano:

1) według **Polskiej Klasyfikacji Działalności – PKD 2007**, opracowanej na podstawie Statystycznej Klasyfikacji Działalności Gospodarczej we Wspólnocie Europejskiej. PKD 2007 wprowadzona została z dniem 1 stycznia 2008 r. rozporządzeniem w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD) Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. (Dz. U. Nr 251, poz. 1885, z późniejszymi zmianami).

2) według **sektorów własności**:

- **sektor publiczny** – grupujący własność państwową (Skarbu Państwa i państwowych osób prawnych), własność jednostek samorządu terytorialnego oraz „własność mieszaną” z przewagą kapitału (mienia) podmiotów sektora publicznego,
- **sektor prywatny** – grupujący własność prywatną krajową (osób fizycznych i pozostałych jednostek prywatnych), własność zagraniczną (osób zagranicznych) oraz „własność mieszaną” z przewagą kapitału (mienia) podmiotów sektora prywatnego i brakiem przewagi sektorowej w kapitale (mieniu) podmiotu.

„Własność mieszana” określana jest głównie dla spółek i wyznaczana na podstawie struktury kapitału (mienia) deklarowanego we wniosku rejestracyjnym spółki.

3. Przez **podmioty gospodarki narodowej** rozumie się jednostki prawne, tj. osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą.

Pod pojęciem **podmiotów gospodarczych** rozumie się podmioty prowadzące działalność gospodarczą (produkcyjną i usługową) na własny rachunek w celu osiągnięcia zysku.

1. Data in the publication – unless otherwise indicated – are presented according to **the administrative division of the country in a given period** as well as in accordance with the respective organisational status of units of the national economy.

2. Selected data presented:

1) according to **the Polish Classification of Activities – PKD 2007**, compiled on the basis of the Statistical Classification of Economic Activities in the European Community – NACE Rev. 2./ PKD 2007 was introduced on 1 January 2008 by the Regulation of the Council of Ministers on the Polish Classification of Activities, dated 24 December 2007 (Journal of Laws No. 251, item 1885, with later amendments).

2) according to **ownership sectors**:

- **public sector** – classifies state ownership (of the State Treasury and state legal persons), the ownership of local government units as well as “mixed ownership” with a predominance of capital (property) of public sector entities,
- **private sector** – classifies private domestic ownership (of natural persons and other private entities), foreign ownership (of foreign persons) as well as “mixed ownership” with a predominance of capital (property) of private sector entities and lack of predominance of public or private sector in capital (property) of the entity.

“Mixed ownership” is defined mainly for companies and determined on the basis of the capital (property) structure as declared in a company’s registration application.

3. The term **entities of the national economy** is understood as legal entities, i.e. legal persons, organisational entities without legal personality as well as natural persons conducting economic activity.

The term **economic entities** is understood as entities conducting economic activity (production and services) on their own-account in order to earn a profit.

4. Liczby względne (wskaźniki, odsetki) obliczono z reguły na podstawie danych bezwzględnych wyrażonych z większą dokładnością niż podano w tablicach.

5. Do przeliczeń danych według liczby ludności – jeśli nie zaznaczono inaczej – przyjęto liczbę ludności według krajowej definicji zamieszkania, opracowaną metodą bilansową.

Przy **przeliczaniu na 1 mieszkańca (1000 ludności itp.)** danych według stanu w końcu roku (np. środki trwałe) przyjęto liczbę ludności według stanu w dniu 31 grudnia, a przy przeliczaniu danych charakteryzujących wielkość zjawiska w ciągu roku (np. wypadki drogowe) – według stanu w dniu 30 czerwca.

6. Dane – jeśli nie zaznaczono inaczej – nie obejmują jednostek budżetowych prowadzących działalność w zakresie obrony narodowej i bezpieczeństwa publicznego.

7. Ze względu na zaokrąglenia danych, w niektórych przypadkach sumy składników mogą się nieznacznie różnić od podanych wielkości „ogółem”.

8. Informacje statystyczne pochodzące ze źródeł spoza statystyki publicznej opatrzone odpowiednimi notami, zgodnie z zasadą, że jako źródłodawcę podaje się instytucję przekazującą informacje prezentowane w tablicy za ostatni rok.

9. W opracowaniu zastosowano skróty nazw niektórych poziomów klasyfikacyjnych; zestawienie zastosowanych skrótów i pełnych nazw podaje się poniżej:

POLSKA KLASYFIKACJA DZIAŁALNOŚCI – PKD 2007

STATISTICAL CLASSIFICATION OF ECONOMIC ACTIVITIES IN THE EUROPEAN COMMUNITY – NACE Rev. 2

skrót w języku polskim

abbreviation in Polish language

Handel; naprawa pojazdów samochodowych

Zakwaterowanie i gastronomia

Obsługa rynku nieruchomości

Administrowanie i działalność wspierająca

skrót w języku angielskim

abbreviation in English language

Trade; repair of motor vehicles

Accommodation and catering

4. Relative numbers (indices, percentages) are, as a rule, calculated on the basis of absolute data expressed with higher precision than that presented in the tables.

5. For the purpose of calculating data by population number – unless otherwise indicated – the population size according to the national definition of residence, compiled using the balance method, was adopted.

The population size on 31 December was used as a **calculation mode for data per capita (1,000 population, etc.)** as of the end of the year (e.g. fixed assets). The data regarding the magnitude of the phenomenon over the year (e.g. road accidents) were calculated as of 30 June.

6. Data – unless otherwise indicated – do not include the budgetary entities conducting activity within the scope of national defence and public safety.

7. Due to the rounding of data, in some cases sums of components may slightly differ from the amounts given in the item “total”.

8. Statistical information obtained from sources other than the official statistics is indicated in the appropriate note, with the institution providing the information presented in the table for the last year given as the source.

9. The names of some classification levels used in the publication have been abbreviated; the list of abbreviations and their full names are given below:

pełna nazwa w języku polskim

full name in Polish language

Handel hurtowy i detaliczny; naprawa pojazdów samochodowych, włączając motocykle

Działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi

Działalność związana z obsługą rynku nieruchomości

Działalność w zakresie usług administrowania i działalności wspierająca

pełna nazwa w języku angielskim

full name in English language

Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles and motorcycles

Accommodation and food service activities

Objaśnienia znaków umownych

Symbols

Symbol Symbol	Opis Description
Kreska (-)	zjawisko nie wystąpiło / magnitude zero
Zero (0,0)	zjawisko istniało w wielkości mniejszej od 0,05 magnitude not zero, but less than 0.05 of a unit
Kropka (•)	zupełny brak informacji albo brak informacji wiarygodnych data not available or not reliable
Znak (x)	wypełnienie pozycji jest niemożliwe lub niecelowe not applicable
Znak Δ	nazwy zostały skrócone w stosunku do obowiązującej klasyfikacji categories of applied classification are presented in abbreviated form
„W tym”	oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy
“Of which”	indicates that not all elements of the sum are given
Comma (,)	used in figures represents the decimal point

Ważniejsze skróty

Major abbreviations

Skrót Abbreviation	Pełna nazwa Complete name
Dz. U.	Dziennik Ustaw
Fundacja ARMAAG ARMAAG Foundation	Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej The Foundation Agency of Regional Air Quality Monitoring in the Gdańsk Metropolitan Area
g/m ³	gram na metr sześcienny gram per cubic metre
GT	pojemność statku brutto gross tonnage
IATA	Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych International Air Transport Association
kN	kiloniuton kilonewton
Mg	megagram = tona megagram = tonne
mg/m ³	miligram na metr sześcienny milligram per cubic metre
NT	pojemność statku netto net tonnage
p.proc.	punkt procentowy
t	tona tonne
t•km tkm	tonokilometr tonne-kilometre
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa Trans-European Transport Network
UE EU	Unia Europejska European Union
WE EC	Wspólnoty Europejskie European Communities

Uwagi metodyczne

Methodological notes

Podstawy prawne regulujące transport

Definicje zawierające podstawowe pojęcia zostały opracowane na bazie następującej podstawy prawnej związanej z transportem:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/40/UE z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie ram wdrażania inteligentnych systemów transportowych w obszarze transportu drogowego oraz interfejsów z innymi rodzajami transportu.
- Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2017 poz. 2117).
- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2018 poz. 1990).
- Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2017 poz. 2222, z późniejszymi zmianami).
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym.
- Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Zał. nr 1 do Strategii Rozwoju Transportu do 2020, z perspektywą do 2030 r.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.

Transport legislation

Definitions containing basic concepts were drawn up on the basis of the following transport acts and regulations:

- Regulation (EU) No. 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No. 661/2010/EU.
- Regulation No. 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 establishing common rules concerning the conditions to be complied with to pursue the occupation of road transport operator and repealing Council Directive 96/26/EC.
- Directive 2010/40/EU of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport.
- Law on Railway Transport dated 28 March 2003 (uniform text Journal of Laws 2017 item 2117).
- Law on Road Traffic dated 20 June 1997 (uniform text Journal of Laws 2018 item 1990).
- Law on Public Roads dated 21 March 1985 (Journal of Laws 2017 item 2222, with later amendments).
- Law on Road Transport of 6 September 2001.
- The Ministry of Transport, Construction and Maritime Economy, Appendix 1 to the Transport Development Strategy until 2020, with the prospects until 2030.
- Regulation of the Ministry of Infrastructure and Development of 7 May 2015 on the definition of port waters and generally accessible facilities, equipment and structures of the port infrastructure for each port of primary importance for the national economy.

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz. U. 2015 poz. 360, z późniejszymi zmianami).
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 2018 poz. 1175).
- Obwieszczenie nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) z dnia 15 listopada 2017 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 6 cz. II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., Dz. U. ULC 2017 poz. 525.
- Regulation of the Ministry of Infrastructure of 18 July 2005 on general conditions for railway traffic and signaling (uniform text Journal of Laws 2015 item 360, with later amendments).
- Regulation of the Ministry of Transport and Maritime Economy dated 10 September 1998 on technical conditions to be met by railway structures and their location (Journal of Laws 2018 item 1175)
- Announcement No. 10 of the President of the Civil Aviation Authority of 15 November 2017 on the notice of Annex 6 part 2 to the Convention on International Civil Aviation drawn up in Chicago on 7 December 1944, Journal of Laws of President of the Civil Aviation Authority 2017 item 525.

I. Transport morski

1. Obroty ładunkowe w portach morskich jest to łączna ilość masy ładunkowej przemieszczonej przez porty w danym okresie czasu.

Obroty ładunkowe wykazywane są według wagi towaru wraz z bezpośrednim opakowaniem (masa brutto), lecz bez wagi własnej jednostek transportujących (kontenerów i jednostek tocznych).

Informacje zawarte w tablicach dotyczą międzynarodowego i krajowego obrotu morskiego (kabotażu).

Informacje o obrotach ładunkowych, ruchu pasażerów i statków pochodzą od przedstawicieli statków zawijających do portów morskich i są pozyskiwane za pośrednictwem urzędów morskich – kapitanatów, bosmanatów w zakresie wymaganym Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/42/WE z dnia 6 maja 2009 r. – Dz. U. WE L 141 z 6 czerwca 2009 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu rzeczy i osób drogą morską. Dane te nie uwzględniają:

- statków o pojemności brutto (GT) mniejszej niż 100,
- załadunku bunkru (tj. paliwa dla statków),
- obrotu wewnątrzkrajowego, z wyjątkiem kabotażu, tj. ładunków przewożonych drogą morską pomiędzy polskimi portamiorskimi,
- wagi własnej załadowanych i wyładowanych kontenerów i jednostek ro-ro służących do transportu towarów.

2. Przez międzynarodowy obrót morski rozumie się łączną ilość ładunków będących przedmiotem międzynarodowej wymiany handlowej, przemieszczonych przez port. Są to ładunki wyładowane ze statków (w tym promów) oraz załadowane na statki (w tym promy) zarówno w związku z polskim handlem zagranicznym, jak i tranzytem.

3. Ładunki tranzytowe są to ładunki pochodzące od nadawcy zagranicznego, dowieszone do polskiego portu morskiego i przeznaczone dla odbiorcy zagranicznego.

Dane o obrotach ładunków tranzytowych w portach morskich uzyskiwane są na podstawie informacji przekazywanych przez zarządy morskich portów oraz podmioty gospodarcze dokonujące przeładunku ładunków w portach morskich.

I. Maritime transport

1. Cargo turnover in seaports is the total volume of commodity weight moved through ports over a certain period of time.

Cargo turnover is reported as commodity weight including its immediate packaging (gross weight) but excluding the basic weight of carriage units (i.e. containers ro-ro units).

The data presented in tables concern both international and domestic sea-borne traffic (cabotage trade).

Information on cargo, passenger and ship traffic is obtained from representatives of ships calling at seaports, via maritime offices – harbour boards and boatswain offices, within the frame required under the Directive of the European Parliament and Council 2009/42/EC of 6 May 2009 Journal of the European Communities No. L 141 dated 6 June 2009 on statistical returns in respect of carriage of goods and passengers by sea. The following data are excluded:

- ships of gross tonnage (GT) less than 100,
- bunkering (fuel for ships),
- internal domestic traffic, except for cabotage, e.g. goods carried by sea between Polish ports,
- tare weight of laden and discharged containers and ro-ro units used to transport goods.

2. International sea turnover is a total amount of international exchange trade cargo moved through the port. The cargo includes cargo unloaded from ships (including ferries) as well as loaded on ships (including ferries) within both Polish foreign trade and transit.

3. Transit cargo is a cargo of foreign shipper, carried to a Polish seaport destined for foreign consignee.

Information on cargo transit turnover at seaports is compiled using data submitted by seaports authorities or cargo handling entities operating within the ports.

4. Dane o ruchu statków w portach morskich obejmują statki transportowe, do których zalicza się również barki morskie oraz statki nie transportowe pełniące funkcje transportowe.

5. Do statków wchodzących z ładunkiem zalicza się:

- statki towarowe przywożące ładunki do wyładowania w porcie, do którego zawijają,
- statki pasażerskie przywożące do portu pasażerów, dla których portem docelowym jest port wejścia statku.

Wszystkie pozostałe statki transportowe, tj. statki bez ładunku lub z ładunkiem nieprzeznaczonym do wyładowania w porcie wejścia statku oraz statki z pasażerami, dla których port wejścia statku nie jest portem docelowym – zalicza się do statków pod balastem (tj. bez ładunku).

6. Statki wychodzące z ładunkiem to statki, na które w danym porcie załadowano ładunki lub na które wsiadli pasażerowie rozpoczynający w tym porcie podróż.

Statek, który w porcie pobierał tylko paliwo albo wodę lub statek, który wychodzi z portu z ładunkiem załadowanym w innym porcie – traktuje się jak statek bez ładunku.

7. Dane o przewozach żegluga morską i przybrzeżną dotyczą przewozów w rejsach zakończonych w roku sprawozdawczym, statkami eksploatowanymi przez polskich armatorów lub operatorów, niezależnie od podnoszonej bandery.

8. Autostrady morskie, stanowiące wymiar morski transeuropejskiej sieci transportowej, służą urzeczywistnieniu europejskiego obszaru transportu morskiego bez barier. Składają się z tras żegluga morskiej bliskiego zasięgu, portów, powiązanego wyposażenia i infrastruktury morskiej oraz obiektów i uproszczonych procedur administracyjnych umożliwiających wykonywanie usług żegluga morskiej bliskiego zasięgu lub usług morsko-rzecznych pomiędzy co najmniej dwoma portami, w tym powiązań z zapleczem.

9. Systemy monitorowania i informacji o ruchu statków (VTMIS) oznaczają systemy wdrożone w celu monitorowania ruchu i transportu morskiego oraz zarządzania nimi, wykorzystujące informacje z systemów automatycznej identyfikacji statków (AIS), systemu dalekiego zasięgu do identyfikacji i śledzenia statków (LRIT) oraz przybrzeżnych systemów radarowych i komunikacji radiowej

4. Data on ship traffic through seaports comprise both cargo ships including seaborne barges and non-cargo-carrying ships performing transport activities.

5. Ships arriving at ports with freight include:

- cargo carrying vessels entering a port to unload the cargo,
- passenger ships carrying passengers for whom the port of arrival is their destination port.

Other transport ships, i.e. ships in ballast or with or with cargo not to be unloaded at the port of arrival or passenger ships with passengers on board when the port of arrival is not their port of destination – are included in ships in ballast (i.e. unloaded).

6. Ships departing to sea with freight include ships loaded in the port or ships with passengers who embarked in the port.

The ship which bunkered in the port or a ship with cargo loaded in another port – is treated as unloaded ship.

7. Data on maritime transport and coastal transport concern transport in voyages finished in the reporting year, by ships operated by Polish ship owners or operators, irrespective of their flags.

8. Motorways of the sea, representing maritime dimension of the trans-European transport network, contribute towards the achievement of a European maritime transport space without barriers. They consist of short-sea routes, ports, associated maritime infrastructure and equipment, facilities and simplified administrative procedures enabling short-sea shipping or sea-river services to operate between at least two ports, including hinterland connections.

9. Vessel Traffic Monitoring and Information Systems (VTMIS) means systems implemented to monitor and manage maritime traffic and transport, using information from Automatic Identification Systems of Ships (AIS), Long-Range Identification and Tracking of Ships (LRIT) and coastal radar and radio communication systems as set out in Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the

przewidzianych w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2002/59/WE, oraz obejmują integrację krajowych systemów informacji morskiej za pośrednictwem SafeSeaNet.

10. Aplikacje telematyczne oznaczają systemy wykorzystujące technologie informacyjne, komunikacyjne, nawigacyjne lub technologie pozycjonowania/lokalizowania w celu skutecznego zarządzania infrastrukturą, mobilnością i ruchem w transeuropejskiej sieci transportowej oraz zapewniania usług o wartości dodanej dla obywateli i operatorów, w tym systemy w zakresie wykorzystywania sieci w sposób bezpieczny, chroniony, ekologiczny i wydajny pod względem przepustowości. Mogą również obejmować urządzenia pokładowe, pod warunkiem że tworzą one nierozdzielny system z odpowiednimi elementami infrastruktury.

11. Usługi e-Maritime oznaczają usługi wykorzystujące zaawansowane i interoperacyjne technologie informacyjne w sektorze transportu morskiego w celu uproszczenia procedur administracyjnych oraz usprawnienia przeładunku na morzu i w portach, w tym usługi pojedynczych punktów kontaktowych, takie jak zintegrowany morski pojedynczy punkt kontaktowy przewidziany w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/65/UE, systemy wspólnot portowych oraz stosowne systemy informacji celnej.

Council, and comprise integration of the national maritime information systems through SafeSeaNet.

10. Telematic applications means systems using information, communication, navigation or positioning/localisation technologies in order to manage infrastructure, mobility and traffic on the trans-European transport network effectively and to provide value-added services to citizens and operators, including systems for safe, secure, environmentally sound and capacity-efficient use of the network. They may also include onboard devices, provided they form an indivisible system with corresponding infrastructure components.

11. e-Maritime services are services using advanced and interoperable information technologies in the maritime transport sector to simplify administrative procedures and to facilitate the freight transshipment at sea and in ports, including single-window services such as the integrated maritime single window set out in Directive 2010/65/EU of the European Parliament and of the Council, port community systems and relevant customs information systems.

II. Transport kolejowy

1. Linia kolejowa to tory kolejowe wraz z zajętymi pod nie gruntami oraz przyległy pas gruntu, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami.

1) Linie kolejowe w podziale na ujęte w sieci TEN-T oraz nieujęte w sieci TEN-T:

a) linie kolejowe ujęte w sieci TEN-T:

- specjalnie wybudowane linie dużych prędkości z wyposażeniem umożliwiającym jazdę z prędkością równą lub przekraczającą 250 km/h,
- specjalnie zmodernizowane linie konwencjonalne z wyposażeniem umożliwiającym jazdę z prędkością rzędu 200 km/h,
- specjalnie zmodernizowane linie dużych prędkości, posiadające szczególne cechy ze względu na uwarunkowania związane z topografią, rzeźbą terenu lub względami urbanistycznymi, na których to liniach prędkość musi być dostosowywana do danego przypadku. Kategoria ta obejmuje również linie łączące sieci dużych prędkości z sieciami konwencjonalnymi, linie przebiegające przez dworce, dostęp do terminali i zajezdni, itd., z których korzysta tabor dużych prędkości poruszający się z prędkością konwencjonalną;

b) linie kolejowe do transportu konwencjonalnego nieujęte w sieci TEN-T.

2) Linie kolejowe według parametrów eksploatacyjnych to **linie znaczenia ogólnego**, w których wyróżniamy:

a) **linie magistralne** – stanowią je ciągi łączące stolicę państwa z wielkimi ośrodkami gospodarczymi kraju oraz ośrodki przemysłowo-handlowe między sobą. Są to linie o natężeniu przewozów $T \geq 25$ mln Mg brutto rocznie, przystosowane do prędkości pociągów pasażerskich w zakresie 120-200 km/h, a pociągów towarowych w zakresie 80-120 km/h. Dopuszczalne naciski osi taboru na liniach magistralnych powinny być większe od 221 kN,

b) **linie pierwszorzędne** – są to linie łączące linie magistralne, a także wielkie regiony przemysłowe i ośrodki handlowe. Linie te przystosowane są również do masowych przewozów osób i ładunków. Są to linie o natężeniu przewozów $10 \leq T < 25$ mln Mg/rok, przystosowane do prędkości pociągów pasażerskich w przedziale

II. Railway transport

1. Railway line – railway tracks together with the railway land an adjacent strip of land, as well as buildings, structures and equipment designed to manage rail traffic, together with the corresponding land.

1) Railway lines broken down into those included in TEN-T network and not included in TEN-T network:

a) railway lines included in TEN-T network:

- specially built high-speed lines equipped for speeds equal to or greater than 250 km/h,
- specially upgraded conventional lines equipped for speeds of the order of 200 km/h,
- specially upgraded high-speed lines which have special features as a result of topographical, relief or town-planning constraints, on which the speed must be adapted to each case. This category also includes interconnecting lines between the high-speed and conventional networks, lines through stations, accesses to terminals, depots etc. travelled at conventional speed by “high-speed” rolling stock;

b) railway lines for conventional transport not included in TEN-T network.

2) Railway lines by operating parameters are **railway lines of general relevance**, of which:

a) **main lines** – routes between the state’s capital and its large economic centres and those connecting industrial and commercial centres. These are lines with transport volume $T \geq 25$ million gross Mg per year, adapted to the speed of passenger trains in the range of 120-200 km/h, and freight trains in the range of 80-120 km/h. Permissible rolling stock axle loads on main lines should be greater than 221 kN,

b) **first category lines** – lines connecting main lines, as well as large industrial regions and commercial centres. These lines are also suitable for transport of people and freight on a large scale, with transport volume $10 \leq T < 25$ million Mg/year. They are suitable for the speed of passenger trains in the range of 80-120 km/h,

w przedziale 80-120 km/h, a pociągów towarowych w przedziale 60-80 km/h, natomiast dopuszczalne naciski powinny się zawierać w przedziale 210-221 kN/oś,

- c) **linie drugorzędne** – są to linie o mniejszych przewozach osób i ładunków, łączące oddzielne punkty różnych linii pierwszorzędnych lub stanowiące ich odgałęzienia. Natężenie przewozów na tych liniach wynosi 3-10 mln Mg brutto rocznie. Linie drugorzędne przystosowane są do prędkości pociągów pasażerskich 60-80 km/h, pociągów towarowych natomiast do prędkości 50-60 km/h, dopuszczalne naciski osi powinny się zawierać w granicach 200-210 kN/oś.

2. Infrastruktura transportu kolejowego – linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury.

Infrastruktura transportu kolejowego składa się w szczególności z:

- a) linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych, w tym:
 - bocznic,
 - tuneli,
 - mostów;
- b) terminali towarowych i platform logistycznych do przeładunku towarów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
- c) dworców zlokalizowanych wzdłuż linii kolejowych i służących do przesiadek pasażerów w ramach transportu kolejowego i pomiędzy koleją a innymi rodzajami transportu;
- d) połączeń dworców, terminali towarowych i platform logistycznych z innymi rodzajami transportu w transeuropejskiej sieci transportowej;
- e) powiązanego wyposażenia;
- f) aplikacji telematycznych.

3. Bocznicą kolejową – wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej.

and freight trains in the range of 60-80 km/h, while the permissible loads should be within the range 210-221 kN/axis,

- c) **second category lines** – lines for smaller passenger and freight transport, connecting separate points of different first category lines or constituting their branches. The volume of transport on these lines amounts to 3-10 million gross Mg annually. Second category lines are suitable for the speed of passenger trains at 60-80 km/h and freight trains to the speed of 50-60 km/h, while permissible axle loads should be within 200-210 kN/axis.

2. Railway transport infrastructure – railway lines and other structures, buildings and equipment, together with the corresponding land, located on railway premises, designed for the management, passenger and freight transport and for the maintenance of the infrastructure manager's assets necessary for this purpose.

Railway transport infrastructure comprises in particular:

- a) high-speed and conventional railway lines, including:
 - sidings,
 - tunnels,
 - bridges;
- b) freight terminals and logistic platforms for the transshipment of goods within the rail mode and between rail and other transport modes;
- c) stations along the lines for transfer of passengers within the rail mode and between rail and other transport modes;
- d) junctions of stations, freight terminals and logistic platforms with other modes of transport in the trans-European transport network;
- e) associated equipment;
- f) telematic applications.

3. Railway siding – a railway road designated by the infrastructure manager, connected directly or indirectly with the railway line, used for loading, maintenance or rolling stock stops or moving and switching it to rail traffic.

4. Stacja kolejowa – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć swój bieg, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.

5. Przystanek osobowy – miejsce na szlaku, urządzone do wsiadania i wysiadania podróżnych, w których rozkładowo zatrzymują się pociągi pasażerskie.

6. Rozjazd – specjalna konstrukcja wielotorowa wykonana z szyn, kształtowników stalowych oraz innych elementów, umożliwiająca przejazd pojazdów kolejowych z jednego toru na drugi z określoną prędkością.

7. Kolejowe obiekty inżynieryjne są to budowle wydzielone jako osobny środek trwały, należący do jednego z wymienionych rodzajów:

- a) **most** – obiekt inżynieryjny umożliwiający przeprowadzenie linii kolejowej nad przeszkodami wodnymi jak: rzeki, strumienie, kanały, jeziora, zatoki morskie, zalewy rzeczne itp., o szerokości w świetle pod co najmniej jednym przęsłem większej od 3 m,
- b) **wiadukt** – obiekt inżynieryjny umożliwiający przeprowadzenie linii kolejowej nad przeszkodami innymi niż przeszkody wodne, o szerokości w świetle pod co najmniej jednym przęsłem większej od 3 m,
- c) **przejście pod torami** – obiekt inżynieryjny, którego szerokość w świetle jest większa niż 3 m, usytuowany w obrębie stacji kolejowej lub związany funkcjonalnie ze stacją lub z przystankiem kolejowym, umożliwiający przeprowadzenie ciągu ruchu pieszego lub ciągu transportu bagażu oraz przesyłek pod linią kolejową,
- d) **przepust** – obiekt inżynieryjny umożliwiający przeprowadzenie linii kolejowej nad przeszkodami o szerokości w świetle pojedynczego otworu mniejszej lub równej 3 m,
- e) **kładka dla pieszych** – obiekt inżynieryjny umożliwiający przeprowadzenie nad linią kolejową lub inną przeszkodą ciągu ruchu pieszego.

8. Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) – jest jednolitym systemem zarządzania ruchem kolejowym na obszarze Unii Europejskiej. Ma on zapewnić interoperacyjność transportu kolejowego, tzn. możliwość bezpiecznego i płynnego poruszania się pociągów na sieciach kolejowych poszczególnych państw bez konieczności zatrzymywania się na granicach oraz

4. Railway station – a train signalling point enclosing, apart from the primary main track, at least one additional main track, where trains may start and end their course, cross and overtake, as well as change the trainset or destination.

5. Passenger stop – a place on the railway designed for passenger access and egress where trains stop according to a timetable.

6. Railway turnout – a special multi-track construction made of rails, steel sections and other elements, enabling the passage of railway vehicles from one track to another at a specified speed.

7. Railway engineering facilities are structures set apart as a separate fixed asset, belonging to one of the following types:

- a) **bridge** – an engineering structure carrying a railway line over water obstacles such as: rivers, streams, canals, lakes, sea bays, river lagoons, etc., with bay width under at least one span greater than 3 m,
- b) **viaduct** – an engineering structure carrying a railway line over obstacles other than water obstacles, with bay width under at least one span greater than 3 m,
- c) **underpass** – an engineering structure, with bay width of more than 3 m, located within the railway station or functionally connected with the station or a stop, enabling pedestrian traffic or luggage and consignment transport under the railway line,
- d) **culvert** – an engineering structure carrying a railway line over obstacles, with bay width of a single hole of less than or equal to 3 m,
- e) **footbridge** – an engineering structure carrying pedestrian traffic over a railway line or other obstacle.

8. European Rail Traffic Management System (ERTMS) – is a uniform rail traffic management system across the European Union. It is to ensure the interoperability of rail transport, i.e. the possibility of safe and smooth movement of trains on the railways of individual countries without the need to stop at the borders and replace locomotives or train drivers. Details on the implementation of ERTMS

wymiany lokomotyw lub maszynistów. Szczegóły dotyczące wdrażania ERTMS zostały zawarte w decyzji Komisji 2009/561/WE z dnia 22 lipca 2009 r. zmieniającej decyzję 2006/679/WE w odniesieniu do wdrażania technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu sterowania ruchem kolejowym transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 194 z 25 lipca 2009, str. 60, z późniejszymi zmianami), która typuje konkretne linie kolejowe przeznaczone do wyposażenia w system ERTMS w przedziałach czasowych do 2015 r. i 2020 r. Wprowadzanie ERTMS w Polsce będzie odbywało się na podstawie decyzji 2009/561/WE do 2020 r. W dalszej perspektywie czasowej programowanie wdrażania ERTMS będzie przebiegało w zgodzie z wytycznymi UE oraz z uwzględnieniem potrzeb rynku transportowego.

were included in Commission Decision 2009/561/EC of 22 July 2009 amending Decision 2006/679/EC as regards the technical implementation of the interoperability specification relating to the rail traffic control subsystem of the trans-European conventional rail system (Official Journal EU L 194 of 25 July 2009, page 60, as amended), which selects specific railway lines to be equipped with the ERTMS system in time intervals until 2015 and 2020. The introduction of ERTMS in Poland will be based on the Decision 2009/561/EC until 2020. In the longer run, programming the implementation of ERTMS will be conducted in accordance with the EU guidelines, including the transport market needs.

III. Transport drogowy

1. Drogi publiczne ze względu na funkcje w sieci drogowej dzielą się, na podstawie ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. 2017 poz. 2222, z późniejszymi zmianami), na następujące kategorie: drogi krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne.

Do **dróg krajowych** zalicza się:

- autostrady i drogi ekspresowe oraz drogi leżące w ich ciągu do czasu wybudowania autostrad i dróg ekspresowych,
- drogi międzynarodowe,
- drogi stanowiące inne połączenia zapewniające spójność sieci dróg krajowych,
- drogi dojazdowe do ogólnodostępnych przejść granicznych obsługujących ruch osobowy i towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów) lub wyłącznie ruch towarowy bez ograniczeń ciężaru całkowitego pojazdów (zespołu pojazdów),
- drogi alternatywne dla autostrad płatnych,
- drogi stanowiące ciągi obwodnicowe dużych aglomeracji miejskich.

Do **dróg wojewódzkich** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia między miastami, mające znaczenie dla województwa.

Do **dróg powiatowych** zalicza się drogi inne niż podano wyżej, stanowiące połączenia miast będących siedzibami powiatów z siedzibami gmin i siedzib gmin między sobą.

Do **dróg gminnych** zalicza się drogi o znaczeniu lokalnym niezaliczone do innych kategorii, stanowiące uzupełniającą sieć dróg służących miejscowym potrzebom, z wyłączeniem dróg wewnętrznych.

Do **dróg o nawierzchni twardej** zalicza się drogi o nawierzchni twardej ulepszonej (z kostki kamiennej, klinkieru, betonu, z płyt kamienno-betonowych, bitumu) oraz drogi o nawierzchni nieulepszonej (o nawierzchni tłuczniowej i brukowej).

2. Do poboczy zalicza się część dróg przyległych do jezdni, które mogą być przeznaczone do ruchu pieszych lub niektórych pojazdów, postoju pojazdów, jazdy wierzchem lub pędzenia zwierząt. Pobocza na terenie miasta mają nieco inne przeznaczenie niż wynikające z powyższej definicji.

W miastach pobocza stanowią towarzyszącą drodze infrastrukturę, taką jak: znaki drogowe (poziome i pionowe), słupki odległościowe, parkingi, stacje

III. Road transport

1. Public roads are divided on the basis of the Law on Public Roads dated 21 March 1985 (Journal of Laws 2017 item 2222, with later amendments) into the following categories: national, regional, district and communal roads.

National roads include:

- motorways and expressways as well as roads which are to be upgraded to motorway or expressway status,
- international roads,
- roads constituting other links to ensure continuity of the national road network,
- access roads leading to generally accessible border crossings serving passenger and freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (a group of vehicles) or only freight transport without any limits as to the total weight of vehicles (a groups of vehicle),
- roads which are an alternative to toll motorways
- roads which are bypasses around large urban agglomerations.

Regional roads include roads other than those presented above, which are links between cities, have a great significance for the voivodship.

District roads include roads other than those mentioned above, which link powiat capital cities with gmina capital cities and gmina capital cities with other such cities.

Communal roads include roads of local significance not included in other categories, which supplement the network of roads servicing local needs, excluding internal roads.

Surfaced roads are roads with improved hard surface (cobble stone, clinker, concrete, stone and concrete slabs, bitumen) and roads with unimproved surface (with macadam or cobbled surface).

2. Road shoulders include part of the roads adjacent to the roadway which can be dedicated for pedestrian or some vehicle traffic, parking, horse riding or animal driving. Shoulders in urban areas serve a slightly different purpose than specified in the above definition.

In towns, shoulders are an auxiliary road infrastructure, such as: road signs (horizontal and vertical), distance posts, car parks, petrol stations etc.

benzynowe itp. Pobocza niezbędne są również ze względów konstrukcyjnych: ułatwiają odprowadzanie wody z nawierzchni oraz zabezpieczają sieci (np. gazową).

3. Bus-pasy to część jezdni przeznaczona dla autobusów i wydzielona z jezdni podłużnymi znakami drogowymi. Z buspasa mogą korzystać również taksówki i samochody przewożące kilkunastu pasażerów.

4. Parkingi "Park & Ride" („Parkuj i jedź”) to parkingi dla samochodów osobowych zlokalizowane w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego.

5. Skrzyżowanie dróg publicznych:

- **jednopoziomowe** – przecięcie się lub połączenie dróg publicznych na jednym poziomie,
- **wielopoziomowe** – krzyżowanie się lub połączenie dróg publicznych na różnych poziomach, zapewniające pełną lub częściową możliwość wyboru kierunku jazdy (węzeł drogowy) lub krzyżowanie się dróg na różnych poziomach, uniemożliwiające wybór kierunku jazdy (przejazd drogowy).

6. Miejsce Obsługi Podróżnych (MOP) to teren wydzielony w pasie drogowym (w bliskim sąsiedztwie drogi), wyposażony w parking oraz w infrastrukturę zapewniającą komfort i odpoczynek podróżnym.

7. Obiekt mostowy – budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji nad przeszkodą terenową, w szczególności: most, wiadukt, estakada, kładka.

8. Tunel – budowla przeznaczona do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji przez przeszkodę terenową lub pod nią, w tym przejście podziemne.

9. Nacisk osi – suma nacisków, jaką na drogę wywierają koła znajdujące się na jednej osi.

Dopuszczalny nacisk osi – to największy nacisk wywierany na podłoże przez koła danej osi pojazdu obciążonego, określony na podstawie przepisów o drogach publicznych oraz przepisów określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 6 maja 2016 r. (Dz. U. 2016 poz. 858).

10. Dopuszczalna masa całkowita – największa określona właściwymi warunkami technicznymi masa pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem dopuszczonego do poruszania się po drodze.

Shoulders are also structurally serviceable: they facilitate drainage of water from the surface and protect (gas, etc.) networks.

3. Bus lanes are part of a roadway dedicated for use by buses and separated from the road by longitudinal road markings. Taxis and cars transporting a dozen or so passengers are also eligible for the use of a bus lane.

4. "Park & Ride" car parks are parking lots with public transport connections that allow drivers and passengers to leave their cars and transfer to public transport.

5. Intersection of public roads:

- **one-level** – intersection or connection of public roads on one level,
- **multi-level** – crossing or joining public roads at various levels, providing full or partial possibility of choosing the direction of travel (a road interchange) or crossing roads at different levels, enabling a choice of the direction of journey (road crossing).

6. Traveller Service Area is a separated roadway site (in the close vicinity of the road) with parking area and infrastructure to ensure comfort and rest for travellers.

7. Bridge structure – a structure intended for a road, independent pedestrian or walking and cycling route, wild animal migration route or other type of transport over a natural obstacle, in particular: a bridge, viaduct, wharf, footbridge.

8. Tunnel – a structure intended for a road, independent pedestrian or walking and cycling route, wild animal migration route or other type of transport through or under a natural obstacle, including an underground passage.

9. Axle load – sum of the pressure exerted by wheels on one axle.

Permissible axle load – the biggest pressure exerted on the ground by the wheels of an axle of a laden vehicle, determined on the basis of the public road regulations and provisions set out in the Regulation of the Minister of Infrastructure and Construction of 6 May 2016 (Journal of Laws 2016 item 858).

10. Permissible total weight – the maximum weight of a vehicle laden with persons and freight approved for use on roads, determined by appropriate technical conditions.

11. Alternatywne paliwa ekologiczne – oznaczają paliwa, takie jak energia elektryczna, paliwa wodoro-
we, biopaliwa (ciekłe), paliwa syntetyczne, metan
(gaz ziemny (CNG i LNG) i biometan) oraz skroplony
gaz ropopochodny (LPG), które jako źródło energii
dla sektora transportu zastępują – co najmniej
częściowo – petrochemiczne paliwa kopalne, przy-
czyniają się do obniżenia emisyjności tego sektora
oraz zwiększają ekologiczność sektora transportu.

12. Platforma multimodalna – najważniejsze węzły
transportowe, wyposażone w co najmniej jeden
wyspecjalizowany, wielofunkcyjny, dostępny dla
wszystkich operatorów terminal świadczący usługi
przeładunku i magazynowania towarów transpor-
towanych różnymi środkami transportu, realizujący
jednocześnie przesunięcie międzygałęziowe i tym
samym stanowiący integralny element łańcucha
logistycznego. Infrastruktura multimodalnych plat-
form logistycznych najczęściej integruje ze sobą
porty morskie z transportem lądowym, spełniając
funkcję logistyczno-dystrybucyjną. Nowe wytyczne
UE w sprawie Transeuropejskiej Sieci Transportowej
(TEN-T) z 2011 r. definiują multimodalne platformy
logistyczne jako komponenty tej sieci odnośnie
węzłów i/lub terminali o wolumenie przeładunku
przekraczającym 1% masy ogólnokrajowego przeła-
dunku towarów, zlokalizowane, w miarę możliwości,
na obszarze wszystkich regionów NUTS 2.

13. Terminal towarowy – oznacza obiekt z wypo-
sążeniem służącym do przeładunku między co naj-
mniej dwoma rodzajami transportu lub między
dwoma różnymi systemami kolejowymi oraz do
tymczasowego składowania towarów, taki jak port,
port śródlądowy, port lotniczy i terminal kolejowo-
drogowy.

14. Informacje o komunikacji miejskiej naziemnej
dotyczą **komunikacji autobusowej i trolejbusowej**
i obejmują działalność przedsiębiorstw i zakładów
komunikacji miejskiej publicznych i prywatnych.
W danych o komunikacji autobusowej uwzględniono
również autobusy pospieszne i mikrobusy oraz
obsługę ruchu podmiejskiego i międzymiastowego;
dane nie obejmują działalności przedsiębiorstw
prowadzących głównie komunikację zamieską,
a świadczących również usługi komunikacji miejskiej
oraz linii i tras komunikacyjnych obsługujących
wyłącznie zakłady pracy.

Przez **linię komunikacyjną** rozumie się trasę
łąjącą krańcowe punkty przebiegu wozów ozna-
czonych tym samym numerem lub znakiem litero-
wym. Jako długość linii komunikacyjnych przyjęto

11. Alternative clean fuels means fuels such as
electricity, hydrogen, biofuels (liquids), synthetic
fuels, methane (natural gas (CNG and LNG) and
biomethane) and liquefied petroleum gas (LPG)
which serve, at least partly, as a substitute for fossil
oil sources in the supply of energy to transport,
contribute to its decarbonisation and enhance the
environmental performance of the transport sector.

12. Multimodal platform – main transport nodes
equipped with at least one specialised, multi-
functional terminal available to all operators
providing transshipment and storage services for
goods transported by various modes of transport,
simultaneously implementing modal shift and thus
being an integral part of the logistics chain. The
infrastructure of multimodal logistics platforms
most often integrates seaports with land transport,
fulfilling the logistic and distribution function. The
new EU guidelines on the Trans-European Transport
Network (TEN-T) of 2011 define multimodal logistics
platforms as components of this network for
nodes and/or terminals with a transshipment
volume exceeding 1% of the weight of national
transshipment of goods, located, if possible, across
all NUTS 2 regions.

13. Freight terminal means a structure equipped
for transshipment between at least two transport
modes or between two different rail systems, and
for temporary storage of freight, such as ports,
inland ports, airports and rail-road terminals.

14. Information on urban ground transport
concerns **bus and trolleybus transport** and
comprises the activities of public and private urban
transport enterprises and establishments. Data on
buses also include express buses and minibuses,
as well as suburban and inter-city service traffic;
data do not include the activities of enterprises
operating mainly outside the city which also
provide urban transport services or commuter lines
and routes.

Transport line is understood as a route connecting
the extreme points of the course of vehicles marked
with the same number or alphabetic character.
The length of the transport lines is the sum of the

sumę długości wszystkich stałych dziennych linii autobusowych i trolejbusowych, po których kursują wozy oznaczone odrębnymi numerami lub znakami literowymi.

Długość tras jest to długość połączenia środkiem/środkami transportu publicznego odcinków ulic (drog), po których kursują autobusy lub trolejbusy.

15. Dane o pojazdach samochodowych i ciągnikach zarejestrowanych według stanu w dniu 31 grudnia prezentowane są według centralnej ewidencji pojazdów (CEPiK) prowadzonej obecnie przez Ministerstwo Cyfryzacji (do 26 listopada 2015 r. Ministerstwo Spraw Wewnętrznych).

16. Krajowy Rejestr Elektroniczny Przedsiębiorców Transportu Drogowego (KREPTD) – elektroniczna baza danych o przedsiębiorcach transportu drogowego połączona z ogólnoeuropejską bazą danych European Register of Road Transport Undertakings (ERRU). Polski rejestr stanowi część europejskiego systemu ERRU i prowadzony jest przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego.

17. Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) to zaawansowane aplikacje, które – choć same w sobie są tylko nośnikami informacji – mają na celu świadczenie innowacyjnych usług związanych z różnymi rodzajami transportu i zarządzaniem ruchem oraz pozwalają na lepsze informowanie różnych użytkowników oraz zapewniają bezpieczniejsze, bardziej skoordynowane i „inteligentniejsze” korzystanie z sieci transportowych.

Inteligentne systemy transportowe (ITS) oznaczają systemy, w których technologie informatyczne i komunikacyjne stosowane są w obszarze transportu drogowego, obejmującym infrastrukturę, pojazdy i użytkowników oraz w zarządzaniu ruchem i zarządzaniu mobilnością, jak również do interfejsów z innymi rodzajami transportu.

18. Tristar – Zintegrowany System Zarządzania Ruchem w Gdyni, Gdańsku i Sopocie, którego Gmina Miasta Gdynia jest beneficjentem. System ten pozwala na sterowanie ruchem w trybie automatycznym na obszarze całego Trójmiasta poprzez zastosowanie technologii z dziedziny Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) (<https://www.tristar.gdynia.pl/pages/public/information.xhtml>).

Korzystając z nowoczesnych technologii w dziedzinie transportu, sygnalizacje świetlne w sposób inteligentny dostosowują się do zmiennych warunków ruchu, dzięki czemu istniejąca infrastruktura drogowa jest wykorzystywana w sposób efektywny.

length of all regular daily bus and trolleybus lines operated by vehicles tagged with separate numbers or letters.

Length of routes is the length of the connections of means of public transport of street (road) sections operated by busses or trolleybuses.

15. Data on road vehicles and tractors registered as of 31 December have been presented according to the central vehicle register maintained currently by the Ministry of Digital Affairs (until 26 November 2015 Ministry of Interior).

16. National Electronic Register of Road Transport Entrepreneurs (KREPTD) – electronic database of road transport enterprises combined with the European Register of Road Transport Undertakings (ERRU) database. The Polish register is part of the European ERRU system and is maintained by the Chief Inspector of Road Transport.

17. Intelligent Transport Systems (ITS) are advanced applications that – although only carriers of information, per se – are designed to provide innovative services related to different types of transport and traffic management, streamline information to different users and provide a safer, more coordinated and “smarter” use of transport networks.

Intelligent transport systems (ITS) mean systems in which information and transport technologies are used in road transport, including infrastructure, vehicles and users, and in traffic management and mobility management as well as for interface with other modes of transport.

18. Tristar – Integrated Traffic Management System in Gdynia, Gdańsk and Sopot, of which Municipality of Gdynia is a beneficiary. This system allows for automated road traffic control across the Tri-City through the use of Intelligent Transport System (ITS) technology (<https://www.tristar.gdynia.pl/pages/public/information.xhtml>).

Using modern transport technologies, traffic lights adapt intelligently to changing traffic conditions, owing to which existing road infrastructure is used effectively.

System ten ma zapewnić podróżnym dostęp do pełnych informacji w zakresie warunków ruchu poprzez:

- tablice i znaki o zmiennej treści ostrzegające o warunkach pogodowych, utrudnieniach w ruchu oraz dopuszczalnych prędkościach,
- znaki informacji parkingowej wyświetlające ilość dostępnych miejsc na kluczowych dla miasta parkingach,
- tablice informacji przystankowej podające na elektronicznych wyświetlaczach godzinę rzeczywistego czasu odjazdu pojazdów komunikacji zbiorowej.

Informacje te są także przekazywane do użytkowników za pośrednictwem portalu internetowego oraz info kiosków zainstalowanych w miejscach o dużym znaczeniu dla ruchu pieszych.

Tristar dba o bezpieczeństwo mieszkańców i podróżnych dzięki nadzorowi wizyjnemu nad ruchem, automatycznemu wykrywaniu zdarzeń drogowych i wykroczeń. Sercem systemu jest utworzone w siedzibie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni przy ul. 10 Lutego 24, Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem, gdzie inżynierowie ruchu nieustannie dbają o prawidłową pracę i funkcjonowanie układu drogowego w Gdyni.

System Tristar posiada następujące składniki, tzw. podsystemy, które tworzą poniższą strukturę funkcjonalną:

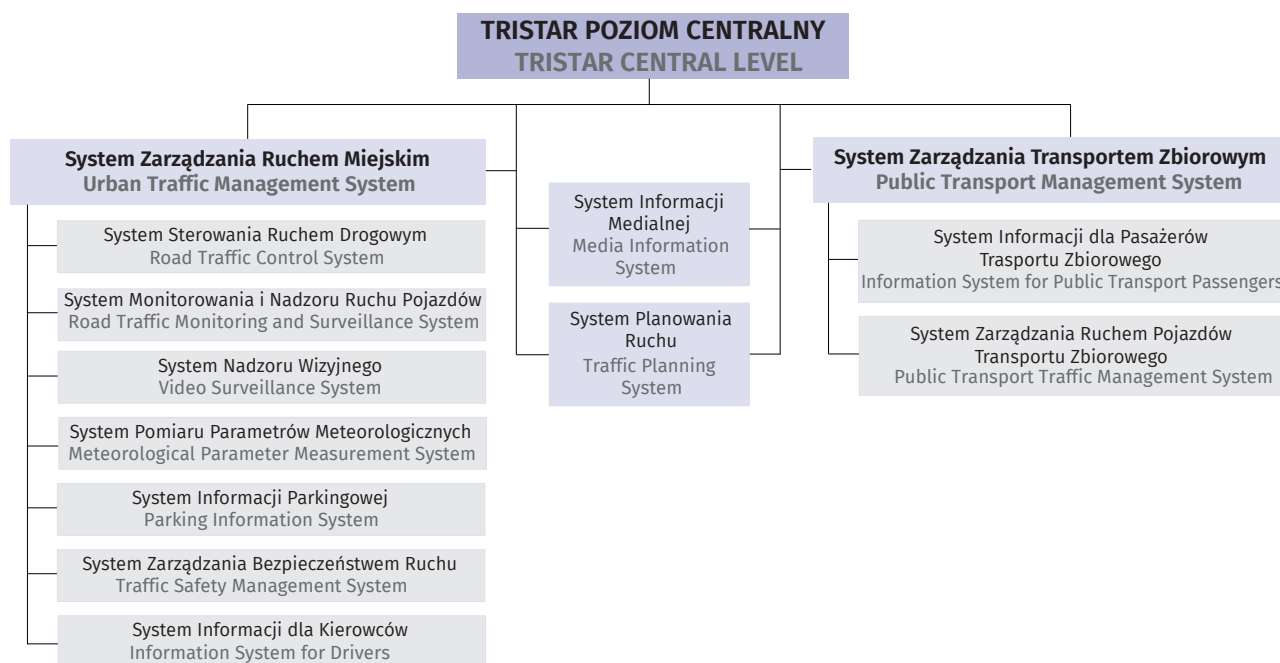
This system is to provide travellers with access to full information regarding traffic conditions through:

- boards and variable message signs warning of weather conditions, traffic obstructions and permissible speed,
- parking information signs displaying the number of available parking spaces in the key city car parks,
- electronic boards displaying information on real departure time of public transport vehicles.

This information is also available on the Internet portal and at info kiosks installed in important pedestrian traffic areas.

Tristar takes care of citizens' and travellers' safety owing to traffic video surveillance, automatic detection of traffic incidents and offences. At the heart of the system is Centrum Zarządzania i Sterowania Ruchem (Traffic Management and Control Centre), operating at the seat of Zarząd Dróg i Zieleni (Management of Roads and Greenery) in Gdynia, 24 February 10 Street, where traffic engineers safeguard proper functioning of the road system in Gdynia.

The Tristar system consists of components, so-called subsystems which are structured as follows:



Źródło: <https://www.mobilnagdunia.pl/tristar/228-o-systemie-tristar>.
Source: <https://www.mobilnagdunia.pl/tristar/228-o-systemie-tristar>.

19. Via-TOLL – system oparty na technologii komunikacji bezprzewodowej krótkiego zasięgu. System ten składa się z kilku podstawowych elementów, a jego działanie najprościej można przedstawić w poniższy sposób.

Nad drogami płatnymi znajdują się bramownice wyposażone w anteny. Anteny umożliwiają komunikację między przekaźnikami a viaBOX-em zainstalowanym w pojeździe. Za każdym razem, gdy pojazd (wyposażony w viaBOX) przejeżdża pod bramownicą, zostaje naliczona opłata za przejazd konkretnym odcinkiem drogi płatnej. Kierowca zostaje o tym powiadomiony pojedynczym sygnałem z viaBOX-a. Proces naliczenia opłaty przebiega w pełni automatycznie bez potrzeby redukcji prędkości pojazdu lub zatrzymywania (<https://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezarowe/system-viatoll/jak-dziala>). Opłaty te mogą być uiszczone między innymi w punktach obsługi klienta. Natomiast w punktach dystrybucji klient może między innymi dokonać:

- wstępnej rejestracji w Systemie via-TOLL,
- pełnej rejestracji w Systemie via-TOLL, a co z tym związane – otrzymanie za kaucją aktywnych urządzeń viaBOX (w trybie przedpłaconym),
- doładować saldo umowy,
- wymiany urządzeń viaBOX dla umów w trybie przedpłaconym oraz w trybie z odroczoną płatnością,
- zgłoszenia ogólnego i technicznego problemu oraz złożenia reklamacji finansowej w formie pisemnej,
- edycji umowy (np. zmiany adresu, danych kontaktowych).

20. Dane o wypadkach drogowych pochodzą z Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) prowadzonego przez Komendę Główną Policji i obejmują zdarzenia mające związek z ruchem pojazdów na drogach publicznych, w wyniku których nastąpiła śmierć lub uszkodzenie ciała osób.

Każdy wypadek drogowy jest wynikiem najczęściej kilku przyczyn (przyjęto maksymalnie 5), w związku z czym suma przyczyn może być większa od liczby wypadków.

Za **śmiertelną ofiarę wypadku drogowego** uznano osobę zmarłą (w wyniku doznanych obrażeń) na miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni.

Za **ranną ofiarę wypadku drogowego** uznano osobę, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską.

19. Via-TOLL – a system based on short-range wireless communication technology. The system consists of several basic elements, and its functioning can be presented in the following way.

Gantries equipped with aerials will be located above toll roads. Aerials enable communication between relays and viaBOX installed in the vehicle. Whenever a vehicle (equipped with a viaBOX) passes under a gantry, a toll is charged for a specific toll road section. The driver is informed about it with a single audio beep from the viaBOX. The process of charging the fare runs fully automatically without the need to reduce the speed or stop a vehicle (<https://www.viatoll.pl/pl/pojazdy-ciezarowe/system-viatoll/jak-dziala>). These fares may be paid, e.g., at customer service points. However, at distribution points, the client may:

- register initially in the via-TOLL System,
- fully register in the via-TOLL System, and thus receive active viaBOX devices for a deposit (in the pre-paid mode),
- top-up the contract balance,
- replace viaBOX devices under contracts for pre-paid and post-paid settlements,
- report a general and technical problem and submit a financial claim form,
- edit the contract (e.g. change of address, contact details).

20. Data regarding road traffic accidents come from Accident and Collision Register (SEWiK) kept by the National Police Headquarters. They cover events connected with the vehicle traffic on public roads resulting in death or injury.

There are usually several causes of every traffic accident (a maximum of 5 was taken into account). Therefore, the sum of causes is greater than the number of accidents.

Road traffic accident fatality is understood as a person who died (as a result of sustained injuries) at the scene of the accident or within the course of 30 days.

Road traffic accident injury is understood as a person who sustained injuries and received medical attention.

IV. Transport lotniczy

1. Trasa lotnicza to trasa lotu od portu lotniczego początkowego do portu lotniczego końcowego (docelowego) liczona „po wielkim łuku” zgodnie z przepisami międzynarodowymi IATA.

2. System zarządzania ruchem lotniczym oznacza system określony w Rozporządzeniu (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. U. L 96 z 31 marca 2004, str. 26) oraz w centralnym planie zarządzania ruchem lotniczym w Europie (ATM) określonym w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (Dz. U. L 64 z 2 marca 2007, str. 1).

Port Lotniczy Gdańsk nie posiada systemu zarządzania ruchem lotniczym SESAR. W zarządzaniu ruchem lotniczym korzysta z systemu PEGASUS 21.

3. Ruch samolotów w portach lotniczych obejmuje liczbę startów i lądowań samolotów lotnictwa handlowego (tj. przewożących pasażerów, ładunki i pocztę) oraz lotnictwa ogólnego (general aviation) w komunikacji krajowej i międzynarodowej.

4. Operacje (lotów) lotnictwa ogólnego – operacje z wykorzystaniem statków powietrznych, inne niż te wykonywane w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub w ramach usług lotniczych.

5. Dane o przewozach ładunków i pasażerów transportem lotniczym obejmują ładunki i pasażerów przewiezionych w lotach rozkładowych, dodatkowych i wynajętych (czarterowych), samolotami polskich przewoźników transportu lotniczego rozkładowego (transport pasażerów lub ładunków na stałych trasach i według stałych rozkładów lotów) oraz innych przewoźników świadczących zarobkowo tego rodzaju usługi w komunikacji międzynarodowej i krajowej.

Wielkość **przewozów ładunków** ustala się jako sumę wagi brutto przesyłek towarowych, pocztowych i bagażu płatnego.

Liczbę przewiezionych pasażerów ustala się na podstawie imiennych list pasażerów zajmujących miejsca w samolocie, przy czym dziecko posiadające bilet uważa się za jednego pasażera bez względu na wiek.

IV. Air transport

1. Air route is understood as the route of an aircraft from the airport of departure to the airport of arrival (destination) calculated on the basis of the “great circle distance”, in accordance with IATA international regulations.

2. Air traffic management system means the system defined in the Regulation (EC) No. 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (Official Journal L 96, 31 March 2004, page 26) and in the European Air Traffic Management Master Plan (ATM) defined in the Council Regulation (EC) No. 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a joint undertaking for the development of a new generation European air traffic management system (SESAR) (Official Journal L 64, 2 March 2007, page 1).

Gdańsk Airport does not have a SESAR air traffic management system. Air traffic is managed using PEGASUS 21 system.

3. Aircraft traffic at airports encompasses a number of take-offs and landings of commercial aviation (i.e. carrying passengers, cargo and mail) and general aviation in domestic and international transport.

4. General aviation flights – aircraft operations other than those performed within commercial air transport or air services.

5. Data concerning air transport of freight and passengers includes goods and passengers carried on scheduled flights, additional and rented (chartered), by aircrafts owned by Polish operators in scheduled air transport (transport of passengers or goods on permanent routes and according to permanent flight schedules) as well as other operators providing such services against payment in international and domestic transport.

Volume of **freight transport** is the total gross weight of all goods, postal consignment and paid luggage.

The number of passengers transported is determined based on registered lists of passengers occupying seats on an airplane; a child with a ticket is regarded as one passenger regardless of age.

Liczbę pasażerów przewiezionych w komunikacji międzynarodowej ustala się jako sumę wszystkich pasażerów wyjeżdżających z kraju za granicę i przyjeżdżających z zagranicy do kraju oraz przewiezionych między portami lotniczymi poza granicami kraju.

Liczbę pasażerów przewiezionych w komunikacji krajowej ustala się jako sumę wszystkich pasażerów przewiezionych pomiędzy portami lotniczymi na terytorium kraju.

Nie uwzględnia się pasażerów przewiezionych samolotami lotnictwa specjalnego przeznaczenia (np. aeroklubów, lotnictwa sanitarnego, agrolotnictwa).

6. Ruch pasażerów w portach lotniczych obejmuje pasażerów:

- a) dla których określony port krajowy jest portem zakończenia podróży rozpoczętej w porcie krajowym lub zagranicznym,
- b) dla których określony port krajowy jest portem rozpoczęcia podróży kończącej się w porcie krajowym lub zagranicznym,
- c) w transycie bezpośrednim, tj. pasażerów dla których przy kontynuacji podróży samolotem numer lotu pozostał bez zmian.

The number of passengers transported in international transport is determined as the sum of all the passengers leaving Poland and arriving in Poland and transported between airports outside the territory of Poland.

The number of passengers transported in domestic transport is determined as the sum of all the passengers transported between airports in the territory of Poland.

Passengers carried by special purpose aircrafts (e.g. aero clubs, medical aviation, agricultural aviation) are excluded.

6. Passenger traffic at airports includes passengers:

- a) for whom a given national airport is the destination point of a journey started at a national or foreign airport,
- b) for whom the given national airport is the starting point of a journey terminating at a national or foreign airport,
- c) in direct transit, namely passengers who will continue the flight with the same flight number.

V. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w sekcji Transport i gospodarka magazynowa

1. Prezentowane dane dotyczą podmiotów gospodarki narodowej zarejestrowanych w rejestrze REGON i obejmują osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, zaklasyfikowane do sekcji PKD 2007 „Transport i gospodarka magazynowa” według przeważającego rodzaju działalności.

2. Krajowy rejestr urzędowy podmiotów gospodarki narodowej, zwany dalej rejestrem REGON, jest rejestrem administracyjnym prowadzonym przez Prezesa GUS. Zasady prowadzenia rejestru określają przepisy ustawy z dnia 29 czerwca 1995 r. o statystyce publicznej (jednolity tekst Dz. U. 2018 poz. 997, z późniejszymi zmianami) oraz przepisy rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 30 listopada 2015 r. (Dz. U. poz. 2009) w sprawie sposobu i metodologii prowadzenia i aktualizacji krajowego rejestru urzędowego podmiotów gospodarki narodowej, wzorów wniosków, ankiet i zaświadczeń.

3. Podstawową funkcją rejestru REGON jest identyfikowanie podmiotów gospodarki narodowej, co jest realizowane poprzez nadawanie im unikatowych numerów identyfikacyjnych.

Rejestr REGON jest na bieżąco uaktualniany na podstawie danych o podmiotach gospodarki narodowej, przekazywanych drogą elektroniczną z **Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej, Krajowego Rejestru Sądowego, Systemu Informacji Oświatowej oraz Centralnego Rejestru Podmiotów Krajowej Ewidencji Podatników** oraz – w przypadku pozostałych podmiotów – na podstawie wniosków zgłaszanych do właściwych urzędów statystycznych. Kompletność i aktualność rejestru uzależniona jest od terminowej realizacji ww. obowiązków. Ponadto od 2011 r. do aktualizacji rejestru wykorzystywane są informacje z Powszechnego Elektronicznego Systemu Ewidencji Ludności (PESEL) dotyczące zgonów osób fizycznych, które były wpisane do rejestru REGON.

4. W związku z wprowadzonymi od 1 grudnia 2014 r. zmianami przepisów prawnych regulujących sposób zasilania rejestru REGON informacjami o podmiotach podlegających wpisowi do Krajo-

V. Entities of the national economy recorded in the REGON register in the section Transportation and storage

1. The presented data concern entities of the national economy recorded in the REGON register and include legal persons, organisational entities without legal personality and natural persons conducting economic activity, classified into the PKD 2007 section "Transportation and storage" according to the predominant kind of activity.

2. The National Official Business Register, hereinafter referred to as REGON, is an administrative register held by the President of the Statistics Poland. The rules for running the register are defined by the Law on Official Statistics, dated 29 June 1995 (uniform text Journal of Laws 2018 item 1068, with later amendments) and the provisions of the Regulation of the Council of Ministers of 30 November 2015 (Journal of Laws item 2009) on the mode and methodology of running and updating the national business register, including application, questionnaire, certificate specimens.

3. The basic function of the REGON register is identification of entities of the national economy, which is accomplished by assigning to them unique identification numbers.

The REGON register is updated on a current basis with the use of data on entities of the national economy transferred through the electronic system from the **Central Registration and Information on Business, the National Court Register, the Educational Information System as well as the Central Business Entity Register of the National Taxpayer Register**, and – for the remaining entities – on the basis of applications submitted to the relevant statistical offices. The completeness and correctness of the register is contingent on the timely compliance with the above mentioned obligation. In addition, since 2011 the register has been updated with information from the Common Electronic System of Population Register (PESEL) on deaths of natural persons who were registered in the REGON.

4. The changes in legislation, introduced on 1 December 2014, regulate the method of supplying REGON register, REGON register with information on entities entered into National Court Register. Due

wego Rejestru Sądowego, istnieje możliwość wystąpienia w rejestrze REGON niewypełnionych pozycji dotyczących przewidywanej liczby pracujących, adresu siedziby/zamieszkania, rodzaju prowadzącej działalności oraz formy własności. W związku z powyższym dane naliczone według ww. informacji mogą nie sumować się na liczbę ogółem.

5. Spółki handlowe – to spółki działające w oparciu o przepisy kodeksu handlowego. Dzieli się one na osobowe (jawne, komandytowe, partnerskie, komandytowo-akcyjne) i kapitałowe (akcyjne, z ograniczoną odpowiedzialnością). Dla spółek osobowych istotny jest skład osobowy określony w umowie, dla spółek kapitałowych – określony w umowie kapitał złożony z udziałów (akcji).

to these changes, REGON register may possibly not contain information about the expected number of employed persons, address of registered office / residence, the principal kind of activity and form of ownership. Hence, data calculated according to the aforementioned method may not add up to the correct total.

5. Commercial companies – are companies conducting activity in accordance with regulations of the Commercial Code. They include: personal (unlimited partnerships, limited partnerships, professional partnerships, joint stock-limited partnerships) and capital (joint stock, limited liability companies). In partnerships, the essential element are partners, in capital companies – the contractual capital consisting of shares.

VI. Inwestycje. Środki trwałe

Inwestycje

1. Nakłady inwestycyjne są to nakłady finansowe lub rzeczowe, których celem jest stworzenie nowych środków trwałych lub ulepszenie (przebudowa, rozbudowa, rekonstrukcja lub modernizacja) istniejących obiektów majątku trwałego, a także nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji.

Nakłady inwestycyjne dzielą się na nakłady na środki trwałe oraz pozostałe nakłady.

Nakłady na środki trwałe są to nakłady na:

- budynki i budowle (obejmują budynki i lokale oraz obiekty inżynierii lądowej i wodnej), w tym m.in. roboty budowlano-montażowe, dokumentacje projektowo-kosztorysowe,
- maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia (łącznie z przyrządami, ruchomościami i wyposażeniem),
- środki transportu,
- inne, tj.: melioracje szczegółowe, koszty ponieszone przy nabyciu gruntów i używanych środków trwałych, inwentarz żywy (stado podstawowe) i zasadzenia wieloletnie, a ponadto odsetki od kredytów i pożyczek inwestycyjnych za okres realizacji inwestycji (uwzględnione wyłącznie w danych wyrażonych w cenach bieżących), z wyjątkiem odsetek nieuwzględnionych w wartości nakładów na środki trwałe przez podmioty stosujące Międzynarodowe Standardy Rachunkowości (MSR), wprowadzone od 1 stycznia 2005 r.

W przypadku ujemnych różnic kursowych walut suma nakładów na poszczególne grupy rodzajowe może być większa od nakładów na środki trwałe ogółem.

Pozostałe nakłady są to nakłady na tzw. pierwsze wyposażenie inwestycji oraz inne koszty związane z realizacją inwestycji. Nakłady te nie zwiększają wartości środków trwałych.

2. Nakłady inwestycyjne zaliczono do sekcji PKD zgodnie z zaklasyfikowaniem działalności inwestora (podmiotu gospodarki narodowej).

Nakłady inwestycyjne na drogi publiczne, ulice i place zalicza się do sekcji Transport i gospodarka magazynowa.

3. Podziału nakładów inwestycyjnych w tabl. 1(70), 2(71) i 3(72) dokonano na podstawie faktycznej lokalizacji inwestycji.

VI. Investment. Fixed assets

Investments

1. Capital expenditures are financial or tangible expenditures incurred to create new fixed assets or improvement (rebuilding, enlargement, reconstruction or modernisation) of existing fixed assets, as well as outlays on so-called initial equipment of investment.

Capital expenditures are divided into outlays on fixed assets and other expenditures.

Expenditures on fixed assets include outlays on:

- buildings and structures (buildings, premises and civil engineering structures), including construction and assembly works, design and cost estimate documentations,
- machinery, technical equipment and tools (including instruments, moveables and fittings),
- means of transport,
- others, i.e. land drainage, costs incurred on acquisition of land and second-hand fixed assets, livestock (basic herd), long-term plantings, interests on investment credits and loans for the period of investment implementation (included exclusively in data expressed at current prices), except for interest not included in outlays on fixed assets by units that apply International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005.

In the case of foreign exchange losses, the sum of outlays on particular groups of assets may exceed the total value of outlays on fixed assets.

Other expenditures are outlays on so-called initial investments as well as other costs connected with investment. These outlays do not increase the value of fixed assets.

2. Capital expenditures are included in the PKD sections in accordance with the classification of the investor's activity (entity of the national economy).

Capital expenditures on public roads, streets and squares are included in the section Transportation and storage.

3. The division of capital expenditures in tables 1(70), 2(71) and 3(72) was made on the basis of the actual location of the investment.

4. Wartość nakładów inwestycyjnych poniesionych przez osoby prawne i jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej z liczbą pracujących powyżej 9 osób oraz osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą i spółki cywilne z liczbą pracujących powyżej 9 osób – opracowano na podstawie sprawozdawczości statystyki publicznej.

Środki trwałe

1. Do **środków trwałych** zalicza się kompletne i nadające się do użytku składniki majątkowe o przewidywanym okresie używania dłuższym niż rok, w tym również: drogi publiczne, ulice i place łącznie z pobocznymi i podbudową, uzbrojenie terenu, zaszczepienia wieloletnie, melioracje, budowle wodne, grunty, inwentarz żywy (stado podstawowe) oraz od 1 stycznia 2002 r. spółdzielcze własnościowe prawo do lokalu mieszkalnego i spółdzielcze prawo do lokalu niemieszkalnego (użytkowego).

Dane o środkach trwałych nie obejmują:

- wartości gruntów, uznanych od 1 stycznia 1991 r. za środki trwałe zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1990 r. (Dz. U. Nr 90, poz. 529),
- prawa użytkowania wieczystego gruntu, uznanego od 1 stycznia 2002 r. za środki trwałe zgodnie z ustawą o rachunkowości z dnia 29 września 1994 r. (tekst jednolity Dz. U. 2016 poz. 1047, z późniejszymi zmianami).

2. **Wartość brutto środków trwałych** jest to wartość równa nakładom poniesionym na ich zakup lub wytworzenie, bez potrącenia wartości zużycia (umorzenia).

Przez wartość brutto środków trwałych w bieżących cenach ewidencyjnych według stanu w dniu 31 grudnia od 1995 r. należy rozumieć:

- a) w zakresie środków trwałych przekazanych do eksploatacji:
 - przed 1 stycznia 1995 r. – wartość w cenach odtworzenia z września 1994 r.,
 - po 1 stycznia 1995 r. – wartość w cenach bieżących nabycia lub wytworzenia;
- b) w podmiotach stosujących Międzynarodowe Standardy Rachunkowości (MSR), wprowadzone od 1 stycznia 2005 r. – również wycenę według wartości godziwej.

4. The value of capital expenditures incurred by legal persons and organisational entities without legal personality employing more than 9 persons as well as natural persons conducting economic activity and civil law partnerships employing more than 9 persons, was computed on the basis of statistical reports of official statistics.

Fixed assets

1. **Fixed assets** include asset components and other objects completed and ready for usage with an expected useful life exceeding one year, including also: public roads, streets and squares together with shoulders and foundations, utility infrastructure, long-term plantings, drainage and irrigation, water structures, land, livestock (basic herd) as well as, since 1 January 2002, cooperative ownership right to residential premises and cooperative right to non-residential (utility) premises.

Data regarding fixed assets do not include:

- the value of land recognised, since 1 January 1991, as fixed assets, in accordance with the Regulation of the Council of Ministers, dated 12 December 1990 (Journal of Laws No. 90, item 529),
- right of perpetual usufruct of land, regarded as fixed assets since 1 January 2002, in accordance with Accounting Act dated 29 September 1994 (uniform text Journal of Laws 2016 item 1047, with later amendments).

2. **Gross value of fixed assets** is the value equal to expenditures incurred on their purchase or production, without deducting the consumption value (depreciation).

The gross value of fixed assets at current book-keeping prices is understood, as of 31 December 1995:

- a) within the scope of fixed assets designated for consumption:
 - before 1 January 1995 – the value at replacement prices of September 1994,
 - after 1 January 1995 – the current purchase and the cost price;
- b) in units applying International Accounting Standards (IAS) implemented since 1 January 2005 – also revaluation according to fair value.

Wartość brutto w cenach odtworzenia została ustalona w wyniku aktualizacji (wyceny) środków trwałych w gospodarce narodowej dokonanej według stanu w dniu 1 stycznia 1995 r. zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Ministra Finansów z dnia 20 stycznia 1995 r. w sprawie amortyzacji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, a także aktualizacji wyceny środków trwałych (Dz. U. Nr 7, poz. 34).

3. Podziału środków trwałych według sekcji PKD 2007 dokonano zgodnie z siedzibą jednostki lokalnej rodzaju działalności.

4. Wartość brutto środków trwałych osób prawnych i jednostek organizacyjnych niemających osobowości prawnej z liczbą pracujących powyżej 9 osób oraz osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą (z wyjątkiem gospodarstw indywidualnych w rolnictwie) i spółek cywilnych z liczbą pracujących powyżej 9 osób – opracowano na podstawie sprawozdawczości statystyki publicznej.

Gross value at replacement prices was established as a result of the revaluation of fixed assets in the national economy made as of 1 January 1995, in accordance with the Regulation of the Minister of Finance, dated 20 January 1995, regarding the depreciation of tangible and intangible fixed assets, as well as the revaluation of fixed assets (Journal of Laws No. 7, item 34).

3. The division of fixed assets by PKD 2007 sections was made according to the registered office of local kind-of-activity unit.

4. The gross value of fixed assets of legal persons and organisational entities without legal personality employing more than 9 persons as well as natural persons conducting economic activity (excluding private farms in agriculture) and civil law partnerships employing more than 9 persons, was computed on the basis of statistical reports of official statistics.

VII. Wybrane aspekty związane z ochroną środowiska

1. Stężenie zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym (emisja) określa ilość zanieczyszczeń pyłowych lub gazowych w jednostce objętości powietrza atmosferycznego. Stężenie poszczególnych zanieczyszczeń jest uzależnione od wielkości emisji – czyli ilości zanieczyszczeń wprowadzonych do środowiska, a także warunków dyspersji, w tym topografii terenu oraz czynników meteorologicznych.

W niniejszym opracowaniu dane dotyczące emisji zanieczyszczeń dotyczą zanieczyszczeń gazowych takich jak: dwutlenek siarki SO_2 , dwutlenek azotu NO_2 , tlenek węgla CO i ozon O_3 oraz dotyczą pyłu zawieszonego PM10.

Wartości normatywne stężeń zanieczyszczeń powietrza (m.in. poziomy dopuszczalne) zostały ustalone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Normy te zostały ustanowione ze względu na ochronę zdrowia ludzkiego. Dodatkowo dla dwutlenku siarki SO_2 , tlenków azotu NO oraz ozonu O_3 zostały ustanowione normy ze względu na ochronę roślin.

Stężenia zanieczyszczeń gazowych podawane są w określonych jednostkach, zazwyczaj określa się je w jednostkach wagowych (w gramach i mniejszych) substancji w jednostce objętości np. g/m^3 , $\mu\text{g}/\text{m}^3$ czy mg/m^3 .

Dane o emisji zanieczyszczeń przygotowano na podstawie wyników pomiarów prowadzonych w Gdyni przez Fundację Agencja Regionalnego Monitoringu Atmosfery Aglomeracji Gdańskiej (ARMAAG) w trzech stacjach pomiarowych zlokalizowanych w Gdyni Pogórze, Gdyni Dąbrowie i Gdyni Śródmieściu.

2. Wskaźnik L_{DWN} – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich dób w roku, z uwzględnieniem pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6.00 do godz. 18.00), wieczoru (rozumianej jako przedział czasu od godz. 18.00 do godz. 22.00) i nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00).

3. Wskaźnik L_N – długookresowy średni poziom dźwięku A wyrażony w decybelach (dB), wyznaczony w ciągu wszystkich pór nocy w roku (rozumianych jako przedział czasu od godz. 22.00 do godz. 6.00).

VII. Selected aspects of environmental protection

1. The concentration of pollutants in atmospheric air (immission) determines the amount of dust or gas pollutants per unit of atmospheric air volume. The concentration of individual pollutants depends on the volume of emissions – the amount of pollutants introduced into the environment, as well as dispersion conditions, including topography and meteorological factors.

Data on imission of pollutants presented in the publication concern gaseous pollutants such as sulfur dioxide SO_2 , nitrogen dioxide NO_2 , carbon oxide CO, ozone O_3 , and suspended dust PM10.

Standard values of concentrations of air pollutants (including admissible levels) were established in the Regulation of the Minister of the Environment of 24 August 2012 on the levels of certain substances in the air (Journal of Laws of 2012, item 1031).

These standards have been established for the protection of human health. In addition, for sulfur dioxide SO_2 , nitrogen oxides NO and ozone O_3 , standards have been established for plant protection.

The concentrations of gaseous pollutants are given in specific units, usually calculated in weight units (grams and smaller units) of substances in a volume unit, e.g. g/m^3 , $\mu\text{g}/\text{m}^3$ or mg/m^3 .

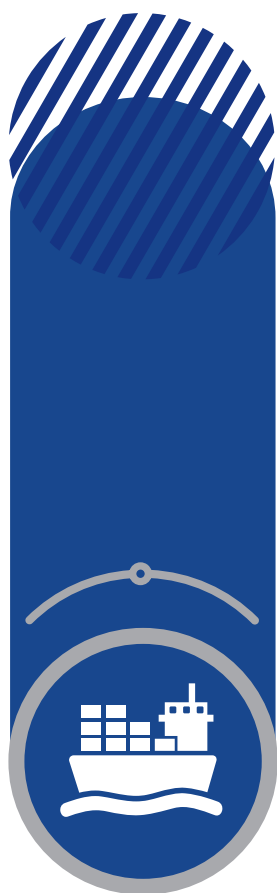
Data on the immission of pollutants were prepared on the basis of measurements conducted in Gdynia by the Foundation Agency for Regional Air Quality Monitoring in the Gdańsk Metropolitan Area (ARMAAG) at three measurement stations located in Gdynia Pogórze, Gdynia Dąbrowa and Gdynia Śródmieście.

2. L_{DWN} indicator – A-weighted long-term average sound level expressed in decibels (dB), determined during all days of the year, taking into account the time of day (understood as the time interval between 6.00 and 18.00), evening (understood as the time interval between 18.00 and 22.00) and night (respectively between 22.00 and 6.00).

3. L_N indicator – A-weighted long-term average sound level expressed in decibels (dB), determined over all nights of the year (understood as the time interval between 22.00 and 6.00).

Dział I

Chapter I



Transport morski

Maritime
transport

I. Transport morski

Maritime transport

W 2016 r. **obroty ładunkowe** w porcie gdyńskim wyniosły 17,8 mln t i były o 15,3% większe niż w 2015 r. Wzrost obrotów ładunków zanotowano we wszystkich grupach ładunków: masowe ciekłe (o 134,4%), toczne niesamobieżne (o 18,6%), masowe suche (o 11,7%), toczne samobieżne (o 8,9%), pozostałe ładunki drobnicowe (o 4,6%) oraz kontenery duże (o 4,3%).

W strukturze ładunków największy udział miały ładunki masowe suche – 39,9% (w 2015 r. – 41,2%) oraz kontenery duże – 32,6% (w 2015 r. – 36,1%).

W 2016 r. **międzynarodowy obrót morski** stanowił 97,9% obrotów w porcie Gdynia, a dominujący udział miały obroty z krajami europejskimi – 71,9% (w 2015 r. – 75,6%). Obroty z krajami Unii Europejskiej stanowiły 63,1% ogólnej wielkości obrotów (w 2015 r. – 71,0%), wśród których największy udział w obrotach miały Niemcy – 18,8%, Szwecja – 12,2%, Belgia – 7,6% oraz Wielka Brytania – 5,8%. Z pozostałych europejskich krajów największy udział w łącznych obrotach portu gdyńskiego miały: Rosja – 6,7% oraz Norwegia – 1,9%. Obroty ładunkowe z Ameryką Środkową i Południową stanowiły 11,6% międzynarodowego obrotu morskiego portu Gdynia, z Azją – 7,8%, z Afryką – 6,2%, a z Ameryką Północną – 2,0%.

W 2016 r. **obróty ładunków tranzytowych** wyniosł 690,8 tys. ton i był blisko trzykrotnie większy niż w 2015 r. Wzrost odnotowano m.in. w grupie następujących ładunków: „kontenery duże” (o 214,0%) oraz „masowe ciekłe” (o 557,8%). Natomiast w kategorii „pozostałe ładunki drobnicowe” odnotowano spadek obrotów o 90,8%.

Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie Gdynia w 2016 r. wyniósł 612,7 tys. pasażerów (wzrost o 1,4% w porównaniu z 2015 r.), co stanowiło 31,7% ruchu pasażerów we wszystkich portach w kraju. Najwięcej wyjazdów i przyjazdów pasażerów zrealizowano w relacji ze Szwecją (99,1%).

In 2016, **freight turnover** in the port of Gdynia amounted to 17.8 million tonnes, i.e. by 15.3% more than in 2015. An increase in freight turnover was recorded in all cargo groups: liquid bulk (by 134.4%), roll-on non self-propelled (18.6%), dry bulk (11.7%), roll-on self-propelled (by 8.9%), other general cargo (4.6%) and large containers (4.3%).

Dry bulk cargo had the largest share (39.9%) in the freight structure (in 2015 – 41.2%) and was followed by large containers – 32.6% (in 2015 – 36.1%).

In 2016, **international freight sea turnover** represented 97.9% of the total turnover in the port of Gdynia, and the turnover with European countries was prevalent – 71.9% (in 2015 – 75.6%). The turnover with the European Union countries accounted for 63.1% of the total figure (in 2015 – 71.0%), the largest with Germany – 18.8%, Sweden – 12.2%, Belgium – 7.6% and the United Kingdom – 5.8%. Considering other European countries, Russia and Norway had the biggest share in the total turnover of the port of Gdynia – 6.7% and 1.9% respectively. Freight turnover with Central and South America accounted for 11.6% of the international turnover of the port of Gdynia, with Asia – 7.8%, with Africa – 6.2%, and with North America – 2.0%.

In 2016, **transit freight turnover** reached 690.8 thousand tonnes and was almost three times higher than in 2015. The increase was recorded, for example in the group of the following types of cargo: "large containers" (by 214.0%) and "liquid bulk" (by 557.8%). However, "other general cargo" category recorded a 90.8% decrease.

International passenger traffic in the port of Gdynia in 2016 amounted to 612.7 thousand passengers (an increase of 1.4% compared to 2015), accounting for 31.7% of the passenger traffic in all Polish seaports. The most passengers travelled to and from Sweden (99.1%).

UWAGA: Prezentowane w dziale dane dotyczą Portu Morskiego w Gdyni.

NOTE: Data presented in the chapter concern Gdynia Seaport.

Tablica 1. Infrastruktura portu

Table 1. The port infrastructure

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Nabrzeża towarowe i pasażerskie:			Cargo and passenger quays:
Długość ^a w mb	10248,00	10248,00	Length ^a in running metres
w tym nabrzeża przeładunkowe	9563,86	9563,86	of which wharves for transshipment operations
Maksymalna głębokość w m	13,50	13,50	Maximum depth in m
Baseny portowe:			Port basins:
Powierzchnia ^a w m ²	1120923,00	1120923,00	Area ^a in m ²
Basen I – Prezydenta	198075,00	198075,00	Basin I – Prezydenta
Basen II – inż. Tadeusza Wendy (z wyłączeniem basenu stoczniowego)	172748,00	172748,00	Basin II – inż. Tadeusza Wendy (excluding shipbuilding basin)
Basen III – Węglowy	333652,00	333652,00	Basin III – Węglowy
Basen IV – Marszałka Piłsudskiego	264754,00	264754,00	Basin IV – Marszałka Piłsudskiego
Basen V – Ministra Kwiatkowskiego	151694,00	151694,00	Basin V – Ministra Kwiatkowskiego
Basen VI	•	•	Basin VI
Basen VII	•	•	Basin VII
Basen VIII	•	•	Basin VIII
Maksymalna głębokość w m:			Maximum depth in m:
Basen I – Prezydenta	7,40	7,40	Basin I – Prezydenta
Basen II – inż. Tadeusza Wendy (z wyłączeniem basenu stoczniowego)	8,50	8,50	Basin II – inż. Tadeusza Wendy (excluding shipbuilding basin)
Basen III – Węglowy	13,00	13,00	Basin III – Węglowy
Basen IV – Marszałka Piłsudskiego	10,30	10,30	Basin IV – Marszałka Piłsudskiego
Basen V – Ministra Kwiatkowskiego	13,00	13,00	Basin V – Ministra Kwiatkowskiego
Basen VI	•	•	Basin VI
Basen VII	•	•	Basin VII
Basen VIII	•	•	Basin VIII
Terminal:			Terminal:
Pasażerski	•	•	Passenger
Wycieczkowy	•	•	Cruise
Promowy	•	•	Ferry
Żeglugi przybrzeżnej	•	•	Coastal shipping
Tramwajów wodnych	•	•	Water tram
Towarowy	•	•	Freight
Powierzchnia placów składowych w m ²	753038,00	753038,00	Area of storage yards in m ²
Powierzchnia magazynów w m ²	223278,00	223278,00	Area of magazines in m ²
Powierzchnia parkingów w m ²	248873,72	248873,72	Area of car parks in m ²
Miejsca noclegowe	nie/no	nie/no	Bed places
Miejsca wypoczynku	nie/no	nie/no	Rest areas

a Na podstawie Rozporządzenia Ministra Rozwoju i Infrastruktury z dnia 7 maja 2015 r. (Dz. U. 2015 poz. 732).

a On the basis of Regulation of Minister of Infrastructure and Development of 7 May 2015 (Journal of Laws 2015 item 732).

Tablica 1. Infrastruktura portu (dok.)

Table 1. The port infrastructure (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Pomieszczenia socjalne	tak/yes	tak/yes	Social rooms
Miejsca zaopatrzenia	nie/no	nie/no	Places of supply
Serwis techniczny	nie/no	nie/no	Technical service

Źródło: dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A., a w zakresie maksymalnej głębokości nabrzeży i basenów portowych – dane Kapitanatu Portu Gdynia.

Source: data of Port of Gdynia Authority S.A. and in the scope of maximum depth of quays and port basins – data of Harbour Master's Office in Gdynia.

Tablica 2. Wyposażenie portu w infrastrukturę komunalną

Table 2. Public utilities supplied to the port

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Punkty zaopatrzenia statków w wodę:			Water supply points for ships:
Stacjonarne	83	83	Stationary
Mobilne	Brak/Lack	Brak/Lack	Mobile
Punkty do odbioru ścieków/odpadów ze statków:			Collection points of sewage/waste from ships:
Stacjonarne	5	5	Stationary
Mobilne	Brak/Lack	Brak/Lack	Mobile
Punkty poboru energii elektrycznej przez statki:			Electric power supply points for ships:
Stacjonarne	Brak ^a /Lack ^a	Brak ^a /Lack ^a	Stationary
Mobilne	Brak/Lack	Brak/Lack	Mobile

a Oznacza, że na nabrzeżach brak dedykowanych punktów do zasilania energią elektryczną jednostek pływających. Na nabrzeżach znajdują się tylko punkty zasilania urządzeń przetadunkowych. Nie pokazano punktów do zasilania energią elektryczną statków o mocy przyłączeniowej pomijalnie małej i przy napięciu nN 0,4 kV.

Źródło: dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

a Means that there are no dedicated electric power supply points for vessels on the quays, but only for transshipment facilities. Electric power supply points for vessels of negligibly small connection capacity and LV 0.4 kV are not shown.

Source: data of Port of Gdynia Authority S.A.

Tablica 3. Drogi wodne portu

Table 3. The port fairways

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Połączenia regularne	14	14	Regular routes
w tym:			of which:
żegluga bliskiego zasięgu	•	•	short-range shipping
ro-ro	4	4	ro-ro
w tym autostrady morskie	1	1	of which motorways of the sea
Połączenia sezonowe:			Seasonal routes:
pasażerskie	1	1	passenger
wycieczkowe	45	50	cruise
Połączenia nieregularne	1265	1317	Non-regular routes

Źródło: dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Source: data of Port of Gdynia Authority S.A.

Tablica 4. Obroty ładunkowe w porcie

Table 4. Cargo turnover in the port

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w tys. t in thousand t		
Ogółem	15390,9	17751,1	Total
Masowe ciekłe	836,4	1960,2	Liquid bulk cargo
w tym ropa naftowa	49,2	500,2	of which crude oil
Masowe suche	6338,5	7080,1	Dry bulk cargo
w tym węgiel i koks	1382,2	1439,5	of which coal and cole
Kontenery duże	5552,3	5793,6	Large containers
Toczne samobieżne	1600,8	1743,8	Roll-on self-propelled cargo
Toczne niesamobieżne	442,2	524,3	Roll-on non self-propelled cargo
Pozostałe ładunki drobnicowe	620,7	649,0	Other general cargo

Tablica 5. Międzynarodowy obrót morski w porcie według grup ładunków i relacji przeładunkowych

Table 5. International sea turnover in the port by cargo groups and handling directions

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w tys. t in thousand t		
OGÓŁEM TOTAL			
Ogółem	15284,3	17398,5	Grand total
Masowe ciekłe	799,3	1785,5	Liquid bulk cargo
w tym ropa naftowa	49,2	500,2	of which crude oil
Masowe suche	6283,0	6912,0	Dry bulk cargo
w tym węgiel i koks	1382,2	1439,5	of which coal and coke
Kontenery duże	5539,5	5788,0	Large containers
Toczne samobieżne	1600,8	1743,8	Roll-on self-propelled cargo
Toczne niesamobieżne	442,2	524,3	Roll-on non self-propelled cargo
Pozostałe ładunki drobnicowe	619,5	644,9	Other general cargo
Wyładunek Unloading			
Razem	7704,1	8767,3	Total
Masowe ciekłe	340,4	1337,3	Liquid bulk cargo
w tym ropa naftowa	49,2	490,2	of which crude oil
Masowe suche	2779,2	2986,7	Dry bulk cargo
w tym węgiel i koks	764,0	372,4	of which coal and coke
Kontenery duże	2935,7	2758,6	Large containers
Toczne samobieżne	923,1	974,5	Roll-on self-propelled cargo
Toczne niesamobieżne	296,8	318,0	Roll-on non self-propelled cargo
Pozostałe ładunki drobnicowe	428,9	392,3	Other general cargo

Tablica 5. Międzynarodowy obrót morski w porcie według grup ładunków i relacji przeładunkowych (dok.)

Table 5. International sea turnover in the port by cargo groups and handling directions (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w tys. t in thousand t		
Załadunek Loading			
Razem	7580,3	8631,1	Total
Masowe ciekłe	458,9	448,2	Liquid bulk cargo
w tym ropa naftowa	-	10,0	of which crude oil
Masowe suche	3503,8	3925,3	Dry bulk cargo
w tym węgiel i koks	618,2	1067,1	of which coal and coke
Kontenery duże	2603,8	3029,4	Large containers
Toczne samobieżne	677,7	769,3	Roll-on self-propelled cargo
Toczne niesamobieżne	145,4	206,3	Roll-on non self-propelled cargo
Pozostałe ładunki drobnicowe	190,6	252,6	Other general cargo

Tablica 6. Obroty ładunkowe w wybranych bałtyckich portach morskich

Table 6. Cargo turnover in selected Baltic seaports

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016		SPECIFICATION
	w tys. t in thousand t		2015 = 100	
Ust-Luga (Rosja)	87900	93400	106,3	Ust-Luga (Russia)
Primorsk (Rosja)	59600	64400	108,1	Primorsk (Russia)
Sankt Petersburg (Rosja)	51500	48600	94,4	Sankt Petersburg (Russia)
Göteborg (Szwecja)	37815	40974	108,4	Göteborg (Sweden)
Kłajpeda (Litwa)	34449	36921	107,2	Klaipėda (Lithuania)
Ryga (Łotwa)	39362	35822	91,0	Riga (Latvia)
Gdańsk (Polska)	31685	31566	99,6	Gdańsk (Poland)
Rostock (Niemcy)	20328	20964	103,1	Rostock (Germany)
Tallinn (Estonia)	22255	19937	89,6	Tallinn (Estonia)
Ventspils (Łotwa)	21530	17949	83,4	Ventspils (Latvia)
Gdynia (Polska)	15391	17751	115,3	Gdynia (Poland)
Lubeka (Niemcy)	16304	15510	95,1	Lübeck (Germany)
HaminaKotka (Finlandia)	12971	13434	103,6	HaminaKotka (Finland)
Świnoujście (Polska)	11759	12572	106,9	Świnoujście (Poland)
Kaliningrad (Rosja)	12700	11700	92,1	Kaliningrad (Russia)
Helsinki (Finlandia)	11416	11626	101,8	Helsinki (Finland)
Szczecin (Polska)	8276	8911	107,7	Szczecin (Poland)
Aarhus (Dania)	7707	8038	104,3	Aarhus (Denmark)
Liepāja (Łotwa)	5569	5655	101,5	Liepāja (Latvia)
Esbjerg (Dania)	4356	4549	104,4	Esbjerg (Denmark)
Kiel (Niemcy)	3848	4263	110,8	Kiel (Germany)
Karlskrona (Szwecja)	1824	1765	96,8	Karlskrona (Sweden)
Ronne (Dania)	1412	1475	104,5	Ronne (Denmark)
Kalmar (Szwecja)	1095	928	84,7	Kalmar (Sweden)

Uwaga. Dane zostały uszeregowane malejąco według wielkości obrotów ładunkowych w 2016 r.

Źródło. Eurostat oraz strony internetowe portów.

Note. Data were ranked in descending order by amount of cargo turnover in 2016.

Source. Eurostat and seaports websites.

Tablica 7. Obrót ładunków tranzytowych w porcie według rodzajów tranzytu i grup ładunków

Table 7. Transit cargo turnover in the port by type of transit and cargo groups

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Ogółem Total	Tranzyt Transit			
			morsko-ładowy (wyładunek) sea-land (unloading)	ładowo-morski (załadunek) land-sea (loading)	morski seaborne	
					wyładunek unloading	załadunek loading
Ogółem Total	2015 2016	243638 690846	51689 109460	64951 184653	65958 200597	61040 196136
w tym: of which:						
Kontenery duże Large containers	2015 2016	129464 406564	2466 8005	- 1826	65958 200597	61040 196136
Masowe ciekłe Liquid bulk cargo	2015 2016	15419 101426	- -	15419 101426	- -	- -
Pozostałe ładunki drobnicowe Other general cargo	2015 2016	98755 9051	49223 822	49532 8229	- -	- -
wyroby z żelaza i stali iron and steel products	2015 2016	19202 6591	96 -	19106 6591	- -	- -
inne ładunki drobnicowe other general cargo	2015 2016	79553 2460	49127 822	30426 1638	- -	- -

Tablica 8. Obrót ładunków tranzytowych ¹ w porcie według krajów tranzytującychTable 8. Transit cargo turnover ¹ in the port by transit countries

WYSZCZEGÓLNIENIE a – wyładunek b – załadunek		2015	2016		SPECIFICATION a – unloading b – loading
		w tys. t in thousand t		2015 = 100	
Ogółem	a	51689	109460	211,8	Total
	b	64951	184653	284,3	
w tym:					of which:
Austria	a	24056	74577	310,0	Austria
	b	21663	61731	285,0	
Belgia	a	83	116	139,8	Belgium
	b	3301	234	7,1	
Czechy	a	35	43	122,9	Czech Republic
	b	31444	108594	345,4	
Dania	a	90	-	x	Denmark
	b	84	-	x	
Estonia	a	14904	9129	61,3	Estonia
	b	278	2168	779,9	
Francja	a	-	-	x	France
	b	22	77	350,0	

1 W tranzycie morsko-ładowym i ładowo-morskim.

1 In sea-land (unloading) and land-sea (loading) transit.

Tablica 8. Obrót ładunków tranzytowych ¹ w porcie według krajów tranzytujących (dok.)Table 8. Transit cargo turnover ¹ in the port by transit countries (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE a – wyładunek b – załadunek		2015	2016		SPECIFICATION a – unloading b – loading
		w tys. t in thousand t		2015 = 100	
Hiszpania	a	664	189	28,5	Spain
	b	339	121	35,7	
Holandia	a	4069	3972	97,6	Netherlands
	b	2480	866	34,9	
Irlandia	a	72	-	x	Ireland
	b	-	-	x	
Kazachstan	a	-	-	x	Kazakhstan
	b	8	-	x	
Litwa	a	36	7	19,4	Lithuania
	b	-	-	x	
Łotwa	a	41	-	x	Latvia
	b	85	-	x	
Niemcy	a	2488	14769	593,6	Germany
	b	1322	3026	228,9	
Norwegia	a	126	16	12,7	Norway
	b	45	380	844,4	
Portugalia	a	1143	-	x	Portugal
	b	147	-	x	
Rosja	a	316	313	99,1	Russia
	b	1427	1492	104,6	
Rumunia	a	-	-	x	Romania
	b	73	195	267,1	
Serbia	a	-	360	x	Serbia
	b	-	77	x	
Słowacja	a	75	189	252,0	Slovakia
	b	1392	196	14,1	
Słowenia	a	-	7	x	Slovenia
	b	-	-	x	
Szwajcaria	a	-	66	x	Switzerland
	b	413	138	33,4	
Szwecja	a	62	3797	6124,2	Sweden
	b	-	1616	x	
Turcja	a	24	-	x	Turkey
	b	-	68	x	
Ukraina	a	3243	1569	48,4	Ukraine
	b	177	-	x	
Węgry	a	-	32	x	Hungary
	b	-	3403	x	
Wielka Brytania	a	92	222	241,3	United Kingdom
	b	233	175	75,1	
Włochy	a	70	87	124,3	Italy
	b	18	96	533,3	

1 W transzycie morsko-lądowym i lądowo-morskim.

1 In sea-land (unloading) and land-sea (loading) transit.

Tablica 9. Statki wchodzące do portu i wychodzące z portu ^aTable 9. Ships entering and leaving the port ^a

WYSZCZEGÓLNIENIE	Statki Ships		Pojemność netto (NT) w tys. Net capacity (NT) in thousands		Przeciętna nośność (DWT) w t Average deadweight in t		SPECIFICATION
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	
Statki wchodzące do portu	3678	3956	26853	27959	9932	9759	Ships entering the port
z ładunkiem	2854	3038	22290	23112	9287	9158	with cargo
pod balastem	824	918	4563	4847	12169	11747	in ballast
Bandera polska	650	783	144	169	324	328	Polish flag
Bandera obca	3028	3173	26708	27791	11995	12086	Foreign flag
w tym ^b :							of which ^b :
Antiqua i Barbuda	333	356	1186	1160	9371	8924	Antiqua and Barbuda
Bahamy	344	336	5219	5151	6171	5203	The Bahamas
Cypr	216	190	666	607	8079	8533	Cyprus
Finlandia ^c	146	162	541	555	7515	7769	Finland ^c
Gibraltar	125	90	357	306	7612	8972	Gibraltar
Holandia	282	339	1210	1413	11050	11109	Netherlands
Hongkong	31	42	469	354	45187	26020	Hong Kong
Liberia	236	123	2071	1632	20972	32774	Liberia
Malta	123	155	849	1202	16476	15788	Malta
Niemcy	78	56	473	316	12794	17908	Germany
Norwegia	64	73	375	350	12477	5083	Norway
Panama	89	66	1744	1283	51954	47388	Panama
Singapur	37	56	315	536	17642	18222	Singapore
Szwecja	342	372	6868	7216	4783	4780	Sweden
Wielka Brytania ^d	249	317	1667	2015	19009	8190	United Kingdom ^d
Włochy	25	20	1146	812	29407	32765	Italy
Wyspy Marshalla	43	62	562	902	36245	42002	Marshall Islands
Statki wychodzące z portu	3672	3928	26873	27915	11878	9805	Ships leaving the port
Z ładunkiem	2875	3132	22074	23396	11079	9255	With cargo
Pod balastem	797	796	4800	4519	15179	11971	In ballast

a W ruchu krajowym i międzynarodowym. b Ujęto statki obcych bander, których pojemność przekroczyła 200 tys. NT. c Łącznie z wyspami Aland. d Łącznie z Wyspą Man.

a In domestic and international traffic. b Only foreign flag ships of over 200 thousand NT capacity were included. c Including Aland Islands. d Including Isle of Man.

Tablica 10. Okręty państw obcych zawijające do portu

Table 10. Foreign ships calling at the port

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem	47	48	Total

Źródło: dane Centrum Operacji Morskich – Dowództwo Komponentu Morskiego w Gdyni.

Source: data of Maritime Operations Centre – Maritime Component Command in Gdynia.

Tablica 11. Ruch pasażerów w porcie

Table 11. Passenger traffic in the port

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Przewozy pasażerów żeglugą przybrzeżną w komunikacji krajowej:			Transport of passengers in domestic coastal shipping:
Pasażerowie przewiezieni pomiędzy portami polskimi na trasie:			Passengers transported between Polish seaports on the route:
Gdynia-Hel-Gdynia	85745	137778	Gdynia-Hel-Gdynia
Gdynia-Jastarnia-Gdynia	5396	8395	Gdynia-Jastarnia-Gdynia
Gdynia-Sopot-Gdynia	9612	12428	Gdynia-Sopot-Gdynia
Wewnątrzportowe przewozy pasażerów (zwiedzanie portu Gdynia)	65598	65388	Intra-port transport of passengers (sightseeing in the port of Gdynia)
w tym statkami Dragon i Regina	29600	32600	of which on Dragon and Regina ships
Przewozy pasażerów żeglugą morską w komunikacji międzynarodowej na trasie Gdynia-Baltijsk-Gdynia	3640	4339	Transport of passengers in international shipping on the route Gdynia-Baltiysk-Gdynia

Źródło: dane Żegluga Gdańskiej, Ustka-Tour s.c. oraz Ośrodka Statystyki Morskiej Urzędu Statystycznego w Szczecinie.

Source: data of Żegluga Gdańska, Ustka-Tour s.c. and Marine Statistics Centre of Statistical Office in Szczecin.

Tablica 12. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie

Table 12. International passenger traffic in the port

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	Ogółem Total		Przyjazdy Arrivals		Wyjazdy Departures	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Ogółem Total	604250	612718	301365	306408	302885	306310
W tym Europa Of which Europe	604226	612706	301357	306401	302869	306305
w tym: of which:						
Finlandia Finland	842	1365	437	613	405	752
w tym Hanko of which Hanko	9	1346	-	600	9	746
Rosja Russia	3944	4301	1972	2148	1972	2153
Szwecja Sweden	599403	607006	298934	303616	300469	303390
w tym Karlskrona of which Karlskrona	599398	607004	298933	303615	300465	303389

Tablica 13. Pasażerowie rejsów szkoleniowych według statków

Table 13. Passengers of training cruises by ships

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Żaglowiec „Pogoria”	4160	3888	Sailing ship “Pogoria”
Żaglowiec „Dar Młodzieży”	1032	978	Sailing ship “Dar Młodzieży”
Statek naukowo-badawczy „Horyzont II”	208	248	Scientific research ship “Horyzont II”

Źródło: dane Stowarzyszenia The Sail Training Association Poland.

Source: data of the Sail Training Association Poland.

Tablica 14. Aplikacje telematyczne ^a wykorzystywane w transporcie morskimTable 14. Telematic applications ^a used in maritime transport

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Aplikacje telematyczne	tak/yes	tak/yes	Telematic applications
w tym:			of which:
usługi e-Maritime	nie/no	tak/yes	e-Maritime services
VTMIS	tak/yes	tak/yes	VTMIS
inne	nie/no	nie/no	others

^a Patrz uwagi metodyczne, ust. 10 na str. 22.

Źródło: dane Urzędu Morskiego w Gdyni.

^a See methodological notes, section 10 on page 22.

Source: data of Maritime Office in Gdynia.

Tablica 15. Wypadki morskie

Table 15. Marine accidents

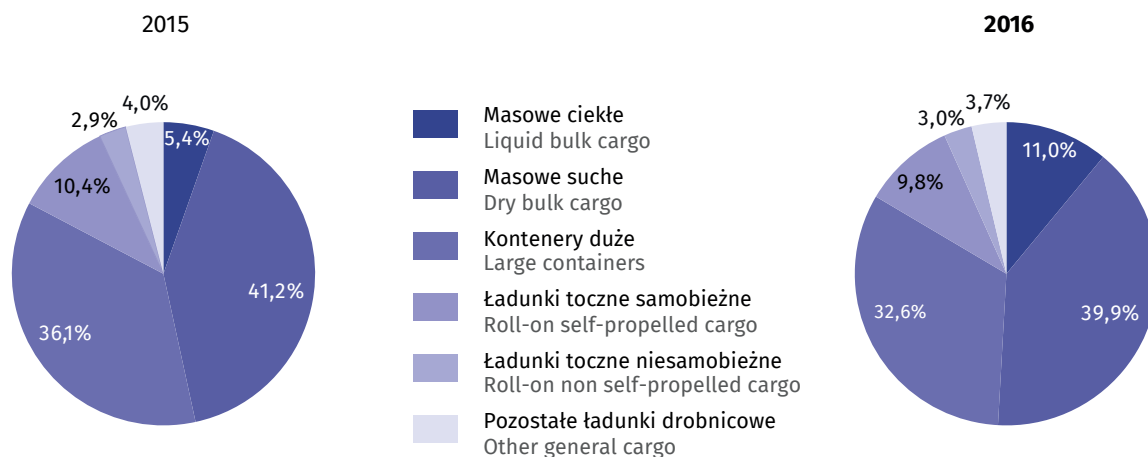
WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem	•	•	Total

Źródło: dane Państwowej Komisji Badania Wypadków Morskich.

Source: data of the State Commission on Maritime Accidents Investigation.

Wykres 1. Obroty ładunkowe w porcie według grup ładunków

Chart 1. Cargo turnover in the port by cargo groups



Wykres 2. Obrót morski w porcie według relacji przeładunkowych

Chart 2. Sea turnover in the port by handling direction

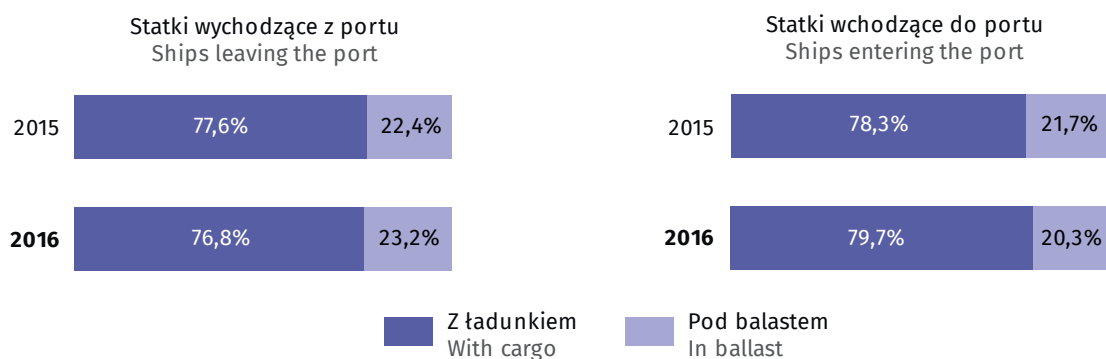
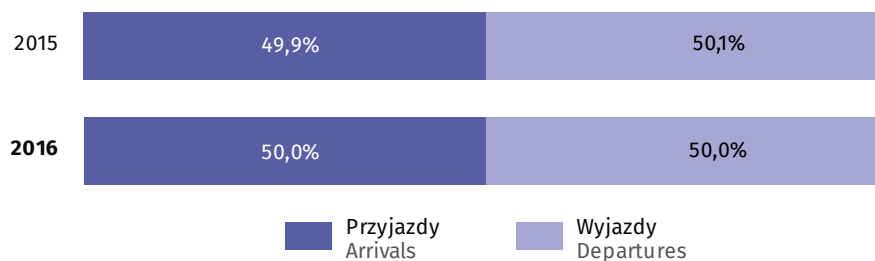
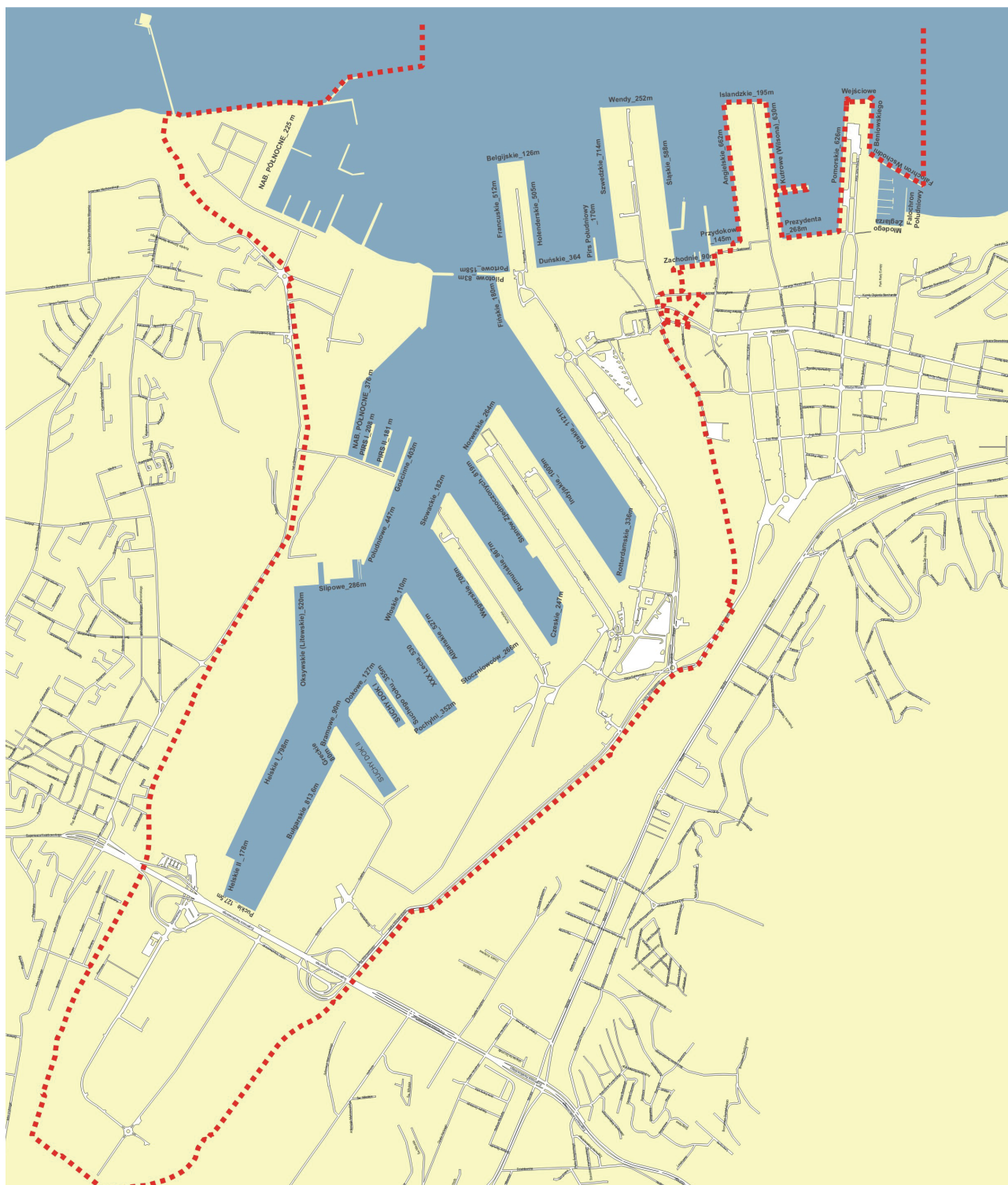
**Wykres 3. Statki wchodzące do portu i wychodzące z portu ^a**Chart 3. Ships entering and leaving the port ^a^a W ruchu krajowym i międzynarodowym.^a In domestic and international traffic.**Wykres 4. Międzynarodowy ruch pasażerów w porcie**

Chart 4. International passenger traffic in the port



Mapa 2. Drogi w Porcie Gdynia
 Map 2. Roads in the Port of Gdynia



Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A.
 Source: Port of Gdynia Authority S.A.

Dział II

Chapter II



Transport kolejowy

Railway
transport

II. Transport kolejowy

Railway transport

Długość linii kolejowych w Gdyni w 2016 r. wyniosła 72,1 km i nie uległa zmianie w stosunku do 2015 r. W 2015 i 2016 r. blisko 50 km tych linii ujętych było w sieci TEN-T.

W skład gdyńskiej **sieci kolejowej** wchodziły linie magistralne, pierwszorzędne i drugorzędne. Zarówno w 2015 r., jak i w 2016 r. linie zelektryfikowane stanowiły 71,8% ogólnej długości linii kolejowych. W 2016 r. łączna długość torowisk spełniających standardy nacisku osi na tor wyniosła 91,7 km i była większa o 56,8% niż rok wcześniej. Z kolei długość torowisk spełniających standardy prędkości właściwej wyniosła 53,2 km i wzrosła o 2,1% w stosunku do 2015 r.

W 2016 r. w skład **infrastruktury towarzyszącej liniom kolejowym** wszystkich kategorii w Gdyni wchodziło m.in.: 18 peronów (tyle samo co w 2015 r.), w tym 10 przystosowanych dla osób niepełnosprawnych, 39 mostów i wiaduktów (o 5 więcej niż w 2015 r.) oraz 150 rozjazdów i 54 przepusty (analogicznie jak w 2015 r.). Do ważnych elementów infrastruktury należy również zaliczyć bocznice kolejowe będące w zarządzie Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni. W 2016 r., podobnie jak w 2015 r., było ich 8, w tym 2 na terenie portu Gdynia.

Na sieci kolejowej w 2015 r. i 2016 r. w Gdyni znajdował się 1 czynny dworzec kolejowy oraz 9 stacji / przystanków służących do przesiadek pasażerów.

W 2016 r. transportem kolejowym, według dostępnych, szacunkowych danych, przewieziono 15,1 mln **pasażerów**, tj. o 11,2% mniej niż w 2015 r. Dane te dotyczą głównych przewoźników w Aglomeracji Trójmiejskiej, tj.: PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., PolRegio Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Arriva RP Sp. z o.o. oraz „Koleje Mazowieckie-KM” Sp. z o.o. Według oświadczeń tych przewoźników, szacunkowa liczba pasażerów ustalana była przede wszystkim w oparciu o sprzedaż biletów, bądź na podstawie liczby zarezerwowanych miejsc. Liczbę pasażerów ustalono również w wyniku bezpośredniej rejestracji osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych stacjach przez specjalne rejestratory umieszczone w drzwiach składów pociągów oraz poprzez zliczanie ich kilka razy w ciągu roku przez drużyny konduktorskie.

The length of railway lines in Gdynia totalled 72.1 km in 2016, the same as in 2015. In 2015 and 2016, nearly 50 km of these lines were included in the TEN-T network.

The Gdynia **railway network** consists of main, first and second category lines. Both in 2015 and in 2016, electrified lines accounted for 71.8% of the total length of railway lines. In 2016, the total length of tracks meeting the axle load standards per track was 91.7 km and was by 56.8% longer than in 2015. The tracks meeting the standards of the nominal speed were 53.2 km long, an increase of 2.1% compared to 2015.

In 2016, **infrastructure on railway lines** of all categories in Gdynia included: 18 platforms (the same as in 2015), of which 10 suitable for people with disabilities, 39 bridges and viaducts (by 5 more than in 2015), 150 turnouts and 54 culverts (the same amount as in 2015, respectively). Railway sidings managed by Zakład Linii Kolejowych in Gdynia are also vital elements of railway infrastructure. In 2016, like in 2015, there were 8 sidings, including 2 in the port of Gdynia.

The railway network in Gdynia consisted of one functioning railway station and 9 passenger transfer stations/stops in 2015 and 2016.

In 2016, according to estimated data, 15.1 million **passengers** were transported by rail, i.e. by 11.2% fewer than in 2015. These data concern the main carriers in the Tri-City Agglomeration: PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., PolRegio Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Arriva RP Sp. z o.o. and "Koleje Mazowieckie-KM" Sp. z o.o. According to these carriers, the estimated number of passengers was determined primarily on the basis of ticket sales or the number of seats booked. The number of passengers was also estimated by direct registration of passengers getting on and off at stations, by means of special recorders set in the train doors, and by counting them several times a year by conductor teams.

W 2016 r. szacowana wielkość **pracy przewozowej pociągów towarowych** w granicach administracyjnych Gdyni wykonana na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni (na odcinkach kolejowych: Gdynia Orłowo-Gdynia Główna, Gdynia Wielki Kack-Gdynia Główna, Gdynia Główna-Gdynia Cisowa, Gdynia Główna-Gdynia Postojowa, Gdynia Główna-Gdynia Port, Gdynia Chylonia-Gdynia Port, Gdynia Postojowa-Gdynia Port) wyniosła 112475,3tys. t•km i była o 13,4% wyższa niż w 2015 r.

Z kolei **praca przewozowa pociągów pasażerskich** na odcinkach sieci będących w zarządzie tego samego zarządcy (Gdynia Główna-Gdynia Wielki Kack, Gdynia Orłowo-Gdynia Główna, Gdynia Główna-Gdynia Cisowa, Gdynia Główna-Gdynia Postojowa) wyniosła 128601,2 tys. t•km i wzrosła w skali roku o 18,5%.

W transporcie kolejowym na terenie Gdyni nie jest wykorzystywana aplikacja telematyczna – Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS).

In 2016, 112,475.3 thousand tkm, by 13.4% more than in 2015, was **hailed by freight trains** on the network managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych in railway stations: Gdynia Orłowo-Gdynia Główna, Gdynia Wielki Kack-Gdynia Główna, Gdynia Główna-Gdynia Cisowa, Gdynia Główna-Gdynia Postojowa, Gdynia Główna-Gdynia Port, Gdynia Chylonia-Gdynia Port, Gdynia Postojowa-Gdynia Port.

Passenger trains did 128,601.2 thousand tkm on the routes: Gdynia Główna-Gdynia Wielki Kack, Gdynia Orłowo-Gdynia Główna, Gdynia Główna-Gdynia Cisowa, Gdynia Główna-Gdynia Postojowa, by 18.5% more than in the previous year.

The telematics application – European Railway Traffic Management System (ERTMS) is not used in the railway transport within Gdynia.

Tablica 1(16). Linie kolejowe ^a według kategorii

Stan w dniu 31 XII

Table 1(16). Railway lines ^a by category

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Linie kolejowe Railway lines				SPECIFICATION
	ujęte w sieci TEN-T included in TEN-T network		nie ujęte w sieci TEN-T not included in TEN-T network		
	2015	2016	2015	2016	
Linie magistralne:					Main lines:
Zelektryfikowane w km	11,3	11,3	-	-	Electrified in km
Spełniające standardy – w km toru:					Meeting standards – in km of rail:
nacisku osi na tor	22,7	22,7	-	-	axle load on rail
prędkości właściwej	17,1	17,1	-	-	nominal speed
Linie pierwszorzędne w km	26,0	26,0	20,6	20,6	First category lines in km
w tym zelektryfikowane	12,5	12,5	20,6	20,6	of which electrified
Linie pierwszorzędne spełniające standardy – w km toru:					First category lines meeting standards – in km of rail:
nacisku osi na tor	10,9	44,1	15,8	15,8	axle load on rail
prędkości właściwej	16,7	16,7	15,8	16,9	nominal speed
Linie drugorzędne w km	12,6	12,6	1,6	1,6	Second category lines in km
w tym zelektryfikowane	6,0	6,0	1,4	1,4	of which electrified
Linie drugorzędne spełniające standardy – w km toru:					Second category lines meeting standards – in km of rail:
nacisku osi na tor	9,1	9,1	-	-	axle load on rail
prędkości właściwej	2,5	2,5	-	-	nominal speed

a Linie kolejowe pod zarządem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Źródło: dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

a Railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Source: data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Tablica 2(17). Infrastruktura towarzysząca liniom kolejowym ^a

Stan w dniu 31 XII

Table 2(17). Infrastructure accompanying railway lines ^a

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w szt. in units		
Na liniach kategorii magistralnej:			On main lines:
Perony	6	6	Platforms
w tym przystosowane dla osób niepełno- sprawnych	6	6	of which for people with disabilities
Tunele	-	-	Tunnels
Mosty i wiadukty	3	6	Bridges and viaducts
Rozjazdy	36	36	Turnouts
Przepusty	9	9	Culverts
Przejścia pod torami	5	5	Underpasses
Kładki dla pieszych	1	1	Footbridges
Na liniach kategorii pierwszorzędnej:			On the first category lines:
Perony	12	12	Platforms
w tym przystosowane dla osób niepełno- sprawnych	4	4	of which for people with disabilities
Tunele	-	-	Tunnels
Mosty i wiadukty	28	30	Bridges and viaducts
Rozjazdy	99	99	Turnouts
Przepusty	33	33	Culverts
Przejścia pod torami	8	8	Underpasses
Kładki dla pieszych	1	1	Footbridges
Na liniach kategorii drugorzędnej:			On the second category lines:
Perony	-	-	Platforms
w tym przystosowane dla osób niepełno- sprawnych	-	-	of which for people with disabilities
Tunele	-	-	Tunnels
Mosty i wiadukty	3	3	Bridges and viaducts
Rozjazdy	15	15	Turnouts
Przepusty	12	12	Culverts
Bocznice	8	8	Sidings

a Linie kolejowe pod zarządem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Źródło: dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., za wyjątkiem bocznic – dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.

a Railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Source: data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., except for sidings – data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych in Gdynia.

Tablica 3(18). Stacje kolejowe i przystanki osobowe ^a służące do przesiadek pasażerówTable 3(18). Railway stations and stops ^a for passenger transfers

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w szt. in units		
Stacje kolejowe	3	3	Railway stations
Przystanki osobowe	7	7	Passenger stops

^a Obiekty eksploatacyjne przy liniach kolejowych pod zarządem spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz pod zarządem PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.: Gdynia Orłowo, Gdynia Redłowo, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Główna, Gdynia Wielki Kack, Gdynia Stocznia, Gdynia Grabówek, Gdynia Leszczynki, Gdynia Chylonia, Gdynia Cisowa.

Źródło: dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

^a Operational facilities at railway lines managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.: Gdynia Orłowo, Gdynia Redłowo, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Główna, Gdynia Wielki Kack, Gdynia Stocznia, Gdynia Grabówek, Gdynia Leszczynki, Gdynia Chylonia, Gdynia Cisowa.

Source: data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Tablica 4(19). Aplikacje telematyczne ^a wykorzystywane w transporcie kolejowym w Gdyni

Stan w dniu 31 XII

Table 4(19). Telematic applications ^a used in railway transport in Gdynia

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS)	nie/no	nie/no	European Rail Traffic Management System (ERTMS)
Systemy komunikacji elektronicznej:			Electronic communication systems:
sieci rozległe WAN	tak/yes	tak/yes	Wide Area Networks
sieci lokalne LAN	tak/yes	tak/yes	Local Area Networks
sieci telekomunikacji ruchomej	tak/yes	tak/yes	mobile telecommunication networks
systemy satelitarne	nie/no	nie/no	satellite systems
Systemy pozyskiwania informacji:			Information acquisition systems:
czujniki pomiarowe	tak/yes	tak/yes	measurement sensors
kamery wideo	tak/yes	tak/yes	video cameras
radary	nie/no	nie/no	radars
Systemy prezentacji informacji dla administratorów:			Information presentation systems for administrators:
systemy GIS	tak/yes	tak/yes	Geographic Information Systems
system kontroli dostępu	tak/yes	tak/yes	access control systems
Systemy prezentacji informacji dla użytkowników:			Information presentation systems for users:
sygnalizacja świetlna	tak/yes	tak/yes	traffic lights
radiofonia	tak/yes	tak/yes	Radio-broadcasting
technologie internetowe – WWW, SMS	tak/yes	tak/yes	internet technologies – WWW, SMS

^a Patrz uwagi metodyczne do działu „Transport morski”, ust. 10 na str. 22.

Źródło: dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

^a See methodological notes in the chapter "Maritime transport", section 10 on page 22.

Source: data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. and PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.

Tablica 5(20). Infrastruktura kolejowa w porcie morskim w Gdyni

Table 5(20). Railway infrastructure at port of Gdynia

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Tory kolejowe (od punktów granicznych do kosztów oporowych na końcu nabrzeży) w mb	44251,13	44251,13	Railway tracks (from border points to buffer stops at the end of quays) in running metres
Rozjazdy kolejowe	216	216	Railway turnouts

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. (Dz. U. 2015 poz. 732).

Source: Regulation of the Ministry of Infrastructure and Development of 7 May 2015 (Journal of Laws 2015 item 732).

Tablica 6(21). Nawierzchnia drogowo-kolejowa w porcie morskim w Gdyni

Table 6(21). Road and rail surface in the port of Gdynia

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w km ² in km ²		
Nabrzeże:			Quay:
Czeskie	1467,0	1467,0	Czeskie
Fińskie	2616,0	2616,0	Fińskie
Francuskie	12926,0	12926,0	Francuskie
Holenderskie	9953,0	9953,0	Holenderskie
Indyjskie	11960,0	11960,0	Indyjskie
Polskie	42691,0	42691,0	Polskie
Rotterdamskie	6437,0	6437,0	Rotterdamskie
Rumuńskie	18380,8	18380,8	Rumuńskie
Stany Zjednoczone	9090,0	9090,0	Stanów Zjednoczonych
Szwedzkie	28910,0	28910,0	Szwedzkie
Śląskie	7420,0	7420,0	Śląskie
Kontenerowy Terminal Kolejowy	23365,0	23365,0	Container Rail Terminal

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. (Dz. U. 2015 poz. 732).

Source: Regulation of the Ministry of Infrastructure and Development of 7 May 2015 (Journal of Laws 2015 item 732).

Tablica 7(22). Pociągi i praca przewozowa na stacji Gdynia Główna i Gdynia Port

Table 7(22). Trains and tonne-kilometres hauled at the Gdynia Główna and Gdynia Port stations

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION	2015			2016		
	pociągi przejeżdżające ^b passing trains ^b	praca przewozowa pociągów ^a w tys. t•km tonne-kilometres hauled ^a by		pociągi przejeżdżające ^b passing trains ^b	praca przewozowa pociągów ^a w tys. t•km tonne-kilometres hauled ^a by	
		pasażerskich passenger trains	towarowych freight trains		pasażerskich passenger trains	towarowych freight trains
Linie: Lines:						
magistralne main	208	101739,7	69298,3	238	111660,8	79064,4
pierwszorzędne first category	29	6772,7	28009,4	73	16940,4	30623,5
drugorzędne second category	1	-	1875,3	2	-	2787,4

a Praca przewozowa wykonana na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni wyrażona w tys. t·km brutto z uwzględnieniem mas lokomotyw. b Przeciętna dobowa liczba pociągów.

Źródło: dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.

a Transport on a network managed by PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych in Gdynia, expressed in thousand gross tonne-kilometres, including the weight of locomotives. b Average daily number of trains.

Source: data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych in Gdynia.

Tablica 8(23). Pociągi odjeżdżające ze stacji Gdynia Główna

Table 8(23). Trains leaving Gdynia Główna station

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Pasażerskie ^a	127247	150659	Passenger ^a
Międzynarodowe	751	1063	International
Międzywojewódzkie	25470	31574	Intervoivodship
Regionalne	101026	118022	Regional
Towarowe	•	•	Freight
Międzynarodowe	•	•	International
Krajowe	•	•	Domestic
Regionalne	•	•	Regional

a Dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

a Data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Tablica 9(24). Przewozy pasażerów ^a liniami kolejowymiTable 9(24). Passenger transport ^a on railway lines

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Przewozy pasażerów na liniach:			Passenger transport on:
Magistralnych	4121016	4352711	Main lines
Pierwszorzędnych	12932250	10788900	First category lines

a Zrealizowane przez: PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., PolRegio Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Arriva RP Sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie-KM” Sp. z o.o.

a By: PKP Intercity S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., PolRegio Przewozy Regionalne Sp. z o.o., Arriva RP Sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie-KM” sp. z o.o.

Tablica 10(25). Wypadki kolejowe i ich ofiary

Table 10(25). Rail accidents and casualties

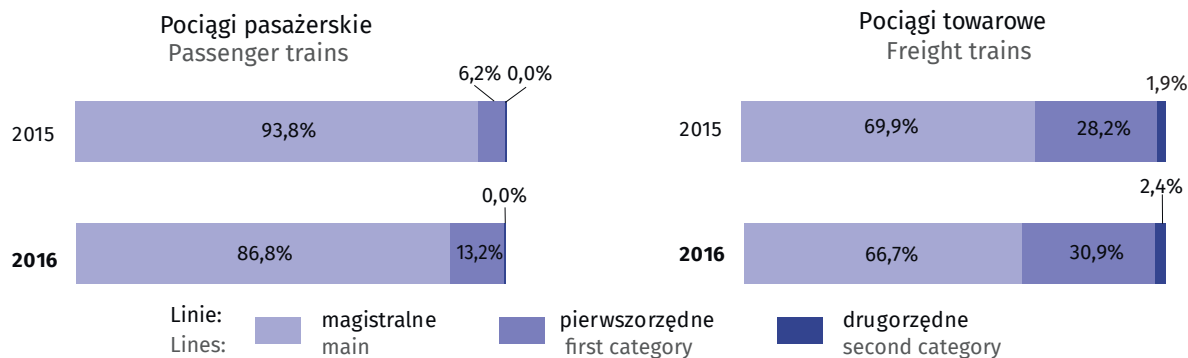
WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Wypadki	•	•	Accidents
Ofiary wypadków	•	•	Casualties
Śmiertelne	•	•	Fatal
Ranni	•	•	Injured

Źródło: dane przewoźników kolejowych.

Source: data of rail carriers.

Wykres 5. Praca przewozowa brutto na stacjach kolejowych Gdynia Główna i Gdynia Port

Chart 5. Gross tonne-kilometres hauled at Gdynia Główna and Gdynia Port stations

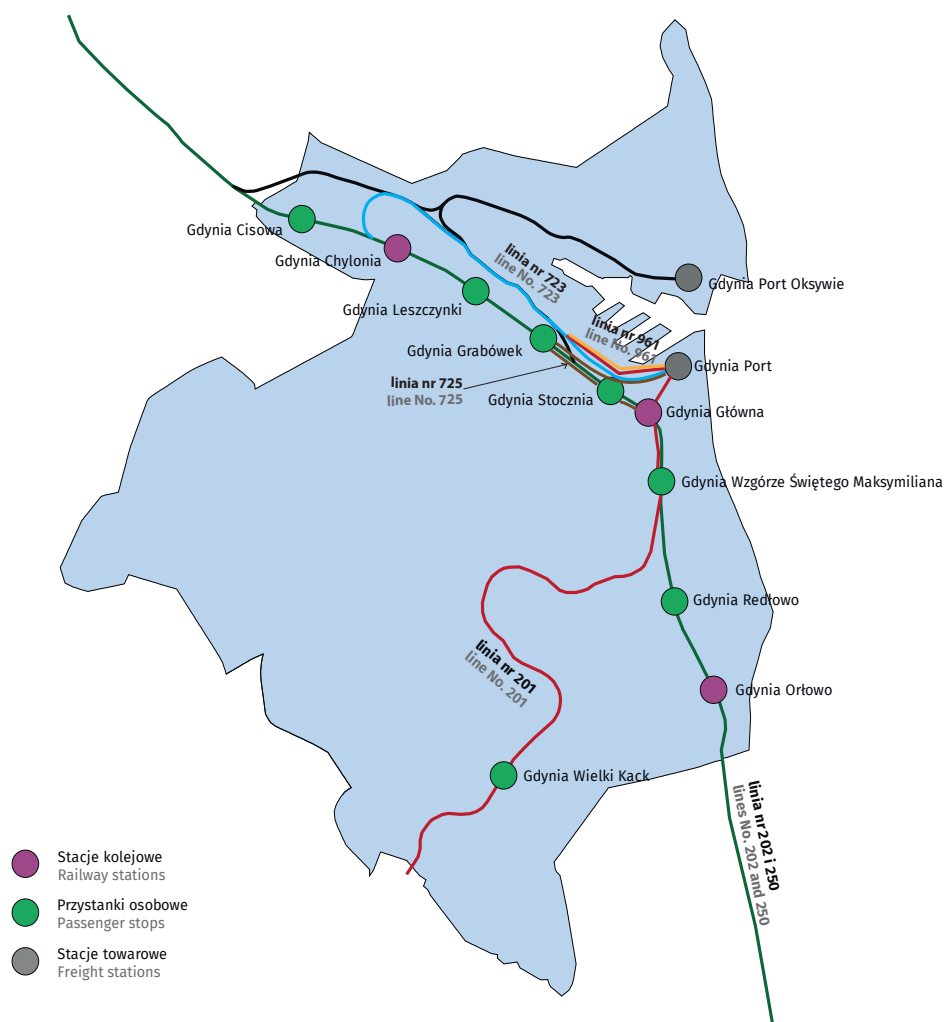


Źródło: dane PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni.

Source: data of PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych in Gdynia.

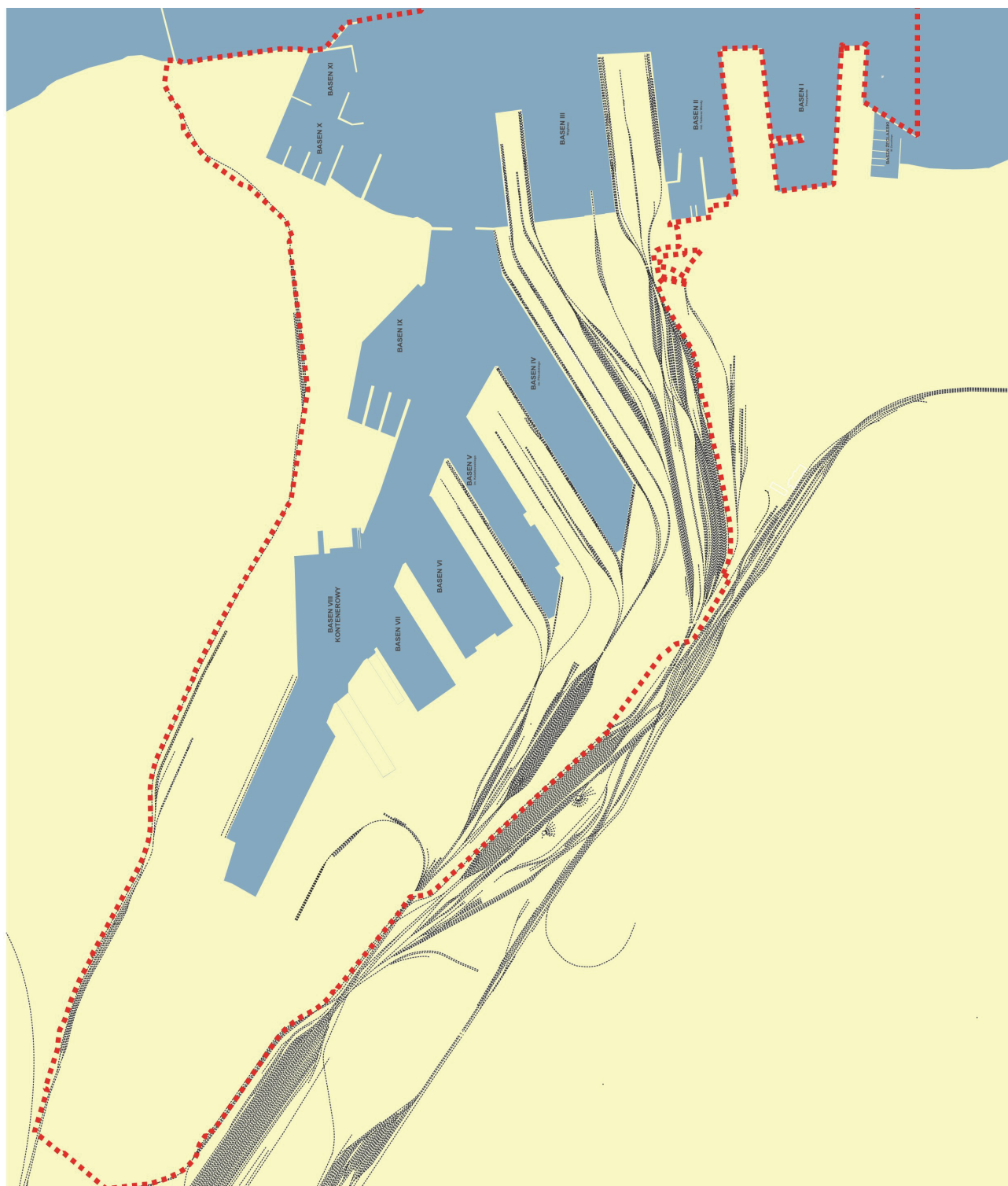
Mapa 3. Linie kolejowe w 2016 r.

Map 3. Railway lines in 2016



Mapa 4. Linie kolejowe w Porcie Gdynia

Map 4. Railway lines in the Port of Gdynia

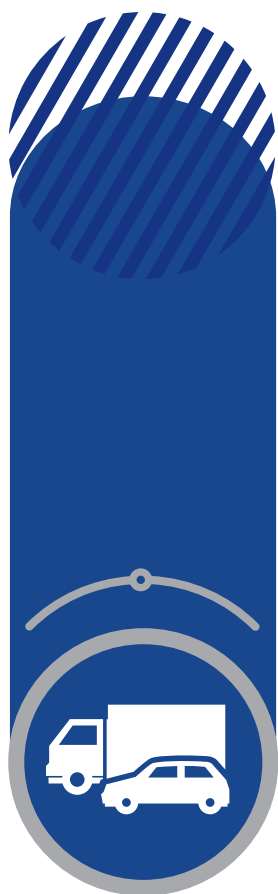


Źródło: dane Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

Source: data of Port of Gdynia Authority S.A.

Dział III

Chapter III



Transport drogowy

Road
transport

III. Transport drogowy

Road transport

Długość **dróg publicznych** w granicach administracyjnych miasta Gdyni według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. wyniosła 412 km i nie zmieniła się w stosunku do stanu z końca 2015 r.

Drogi o nawierzchni twardej stanowiły 91,2% długości dróg publicznych w obrębie Gdyni. W końcu 2016 r. gęstość dróg wyniosła 305,1 km na 100 km² i nieznacznie wzrosła w stosunku do 2015 r. (o 0,1 km²).

W strukturze **dróg według kategorii** dominowały drogi gminne, których długość stanowiła 65,7% ogólnej liczby dróg publicznych w Gdyni, a najniższym udziałem charakteryzowały się drogi krajowe – 4,4%.

W 2016 r. na drogach publicznych na terenie miasta zlokalizowanych było 61 mostów i wiaduktów trwałych (w 2015 r. – 63) oraz 11 tuneli i przejść podziemnych (analogicznie jak w 2015 r.). Mosty i wiadukty trwałe znajdowały się głównie na drogach powiatowych, natomiast tunele i przejścia podziemne na drogach wojewódzkich.

Drogi publiczne na terenie Gdyni o największym dopuszczalnym nacisku na oś (do 11,5 t) to drogi krajowe, natomiast pozostałe drogi w obrębie miasta miały dopuszczalny nacisk na oś do 8 t. W granicach Gdyni nie ma dróg o dopuszczalnym nacisku na oś do 10 t.

W Gdyni w 2016 r. powstały pierwsze 4 **parkingi w systemie Park&Ride** umożliwiające mieszkańcom dojeżdżającym do pracy zmianę samochodu osobowego na środki komunikacji zbiorowej. Parkingi te zlokalizowane zostały w następujących miejscach:

- parking przy pętli na ul. Janowskiej przy przystanku SKM Gdynia Cisowa,
- parking przy pętli na ul. Zakręt do Oksywie przy przystanku SKM Gdynia Grabówek,
- parking przy ul. Kieleckiej przy przystanku SKM Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana,
- parking przy pętli na ul. Stryjskiej przy przystanku SKM Gdynia Redłowo.

Na koniec 2016 r. na terenie Gdyni znajdowało się 4309 **miejsc parkingowych** w strefach płatnego parkowania, tj. o 4,9% mniej niż w końcu 2015 r.

Public roads within the administrative borders of the city of Gdynia were 412 km long as at 31 December 2016, like a year earlier.

Surfaced roads represented 91.2% of the total length of public roads within Gdynia. The road density reached 305.1 km per 100 km² at the end of 2016, which was slightly more than in 2015 (by 0.1 km²).

Communal roads were the prevalent **road category**. Their length totalled 65.7% of public roads in Gdynia. National roads had the lowest share – 4.4%.

61 bridges and permanent viaducts were located on public roads in the city in 2016 (in 2015 – 63), as well as 11 tunnels and underground passages (the same as in 2015). Bridges and permanent viaducts were located mainly on district roads, while tunnels and underpasses on regional roads.

The public roads in Gdynia with the maximum permissible axle load (up to 11.5 t) are national roads, while the other roads within the city had permissible axle load of up to 8 tonnes. There are no roads with permissible axle load of 10 t in Gdynia.

The first 4 **car parks in the Park&Ride system** were built in Gdynia in 2016, enabling commuters to change from passenger cars to public transport. These car parks are located in the following places:

- car park by the loop in Janowska Street at the Gdynia Cisowa SKM stop,
- car park by the loop in Zakręt Street to Oksywie at the Gdynia Grabówek SKM stop,
- car park in Kielecka Street at the Gdynia Wzgórze Św. Maximiliana SKM stop,
- car park by the loop in Stryjska Street at the Gdynia Redłowo SKM stop.

There were 4,309 **parking spaces** in paid parking zones in Gdynia at the end of 2016, i.e. by 4.9% fewer than at the end of 2015. Paid places accounted

Płatne miejsca stanowiły 61,9% ogólnej liczby miejsc parkingowych, co oznacza wzrost o 3,3 p.proc. w stosunku do 2015 r.

W 2016 r. **komunikacja miejska** realizowana była przez przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej (o liczbie pracujących powyżej 9 osób) na ogólnej długości linii komunikacyjnych dłuższej o 3,9% niż w 2015 r. Komunikacja miejska dysponowała większą niż w 2015 r. liczbą autobusów (o 11 szt., tj. o 4,4%) i trolejbusów (o 7 szt., tj. o 8,1%). Natomiast liczba minibusów do przewozu osób niepełnosprawnych nie zmieniła się i wyniosła 5.

Specjalnie wydzielone części jezdni tzw. bus-pasy miały w Gdyni długość 2,2 km.

Wszystkie autobusy komunikacji miejskiej przystosowane były do przewozu osób niepełnosprawnych, natomiast trolejbusy w 96,8%. Podmioty komunikacji miejskiej posiadały 31 autobusów na paliwo niskoemisyjne, tj. 11,9% ogólnej liczby tych pojazdów.

Taborem komunikacji miejskiej przewieziono 75,9 mln pasażerów, tj. tyle samo co w 2015 r., z czego 71,4% autobusami.

Dla wielu mieszkańców Gdyni alternatywą dla komunikacji miejskiej jest komunikacja rowerowa. **Długość ścieżek rowerowych** w Gdyni na koniec 2016 r. wyniosła 58,5 km i zwiększyła się w skali roku o 1,9 km (o 3,4%). Natomiast ich gęstość w przeliczeniu na 10 tys. ludności wyniosła 2,4 km i wzrosła o 0,1 km w skali roku.

W 2016 r. w granicach administracyjnych miasta znajdowało się 14 punktów poboru alternatywnych paliw ekologicznych (o 1 więcej niż w 2015 r.), w tym 12 to punkty, w których zatankować można było ciekły gaz LPG, natomiast pozostałe to punkty do ładowania energią elektryczną oraz do poboru metanu i biometanu.

Ogólna liczba **pojazdów samochodowych i ciągników zarejestrowanych** na terenie Gdyni według stanu w dniu 31 grudnia 2016 r. wyniosła 172,5 tys. (przed rokiem 166,0 tys.). W odniesieniu do 2015 r. wzrosła liczba rejestracji wszystkich rodzajów pojazdów (jedynie liczba ciągników rolniczych pozostała na niezmienionym w stosunku do 2015 r. poziomie), w tym motocykli (o 7,3%), samochodów specjalnych (o 4,6%), samochodów osobowych (o 4,4%), ciągników siodłowych (o 2,2%) oraz samochodów ciężarowych (o 0,6%).

for 61.9% of all parking spaces, representing a 3.3 percentage point increase compared to 2015.

In 2016, **urban transport** was operated by urban transport enterprises (with more than 9 employees) on transport lines by 3.9% longer than in 2015. The urban transport increased by 11 buses (4.4%) and 7 trolleybuses (8.1%) compared to 2015. However, the number of minibuses for transport of people with disabilities was stable at 5 vehicles.

Specially separated parts of the roadway, namely bus lanes, were 2.2 km long in Gdynia.

All urban transport buses and 96.8% of trolleybuses were suitable for transport of people with disabilities. Urban transport entities had 31 low-emission buses, i.e. 11.9% of these vehicles.

75.9 million passengers were transported by urban transport, i.e. as many as in 2015, including 71.4% by buses.

Cycling is an alternative to public transport for many citizens of Gdynia. **The length of cycling lanes** in Gdynia reached 58.5 km at the end of 2016 and increased by 1.9 km (by 3.4%) annually. Their density per 10,000 inhabitants amounted to 2.4 km and increased by 0.1 km per year.

In 2016, there were 14 alternative clean fuel filling points within the city's administrative borders (one more than in 2015), 12 of which were also LPG points. The remaining points were electric vehicle charging facilities and methane and biomethane points.

The total number of **motor vehicles and tractors registered** in Gdynia as at 31 December 2016 reached 172.5 thousand (a year earlier, 166.0 thousand). More vehicles were registered than in 2015 (except for agricultural tractors whose number was the same as in 2015), including motorcycles (by 7.3%), special cars (by 4.6%), passenger cars (by 4.4%), road tractors (by 2.2%) and lorries (by 0.6%).

Liczba samochodów osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy na terenie Gdyni (pojazdy nowe i używane sprowadzone z zagranicy) była większa niż przed rokiem o 7,5%.

W końcu 2016 r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wyniosła 140,1 tys., przy czym liczba samochodów w wieku do 30 lat wyniosła 115,8 tys. (o 4,1% więcej niż w 2015 r.).

Udział samochodów osobowych w wieku do 5 lat zwiększył się z 20,9% w 2015 r. do 22,0% w 2016 r., a samochodów osobowych powyżej 30 lat odpowiednio z 17,1% do 17,3%.

Na 1000 mieszkańców przypadało 567 samochodów (w 2015 r. – 542), w tym w wieku do 30 lat – 469 (w 2015 r. – 450).

W 2016 r. w porównaniu z 2015 r. zaobserwowano zmiany w strukturze samochodów osobowych zarówno pod względem masy całkowitej pojazdów, jak i rodzaju stosowanego paliwa. W ogólnej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych wzrósł udział samochodów o masie 1900 kg i więcej (z 28,0% do 29,7%) oraz o masie 1650-1899 kg (z 22,0% do 22,5%). Zmniejszył się natomiast udział m.in. pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 1399 kg (z 27,1% do 25,8%). Pod względem rodzaju stosowanego paliwa wzrósł udział samochodów z silnikiem benzynowym (z 38,9% do 39,5%) oraz pojazdów z silnikiem wysokoprężnym (z 29,3% do 29,8%).

W 2016 r. w Gdyni odnotowano 147 **wypadków drogowych**, o 6,5% więcej niż rok wcześniej. W wypadkach tych poszkodowanych zostało 161 osób, w tym 14 osób to ofiary śmiertelne. Najczęstszą przyczyną wypadków była nadmierna prędkość oraz nieprzestrzeganie pierwszeństwa pojazdu.

The number of passenger cars registered for the first time in Gdynia (new and used vehicles imported from abroad) was by 7.5% bigger than a year earlier.

At the end of 2016, there were 140.1 thousand registered cars, including 115.8 thousand cars aged up to 30 years (by 4.1% more than in 2015).

The share of passenger cars aged up to 5 years rose from 20.9% in 2015 to 22.0% in 2016, while cars over 30 years old increased in number from 17.1% to 17.3% respectively.

There were 567 cars per 1,000 inhabitants (in 2015 – 542), including those up to 30 years – 469 (in 2015 – 450).

In 2016, in comparison with 2015, the changes recorded in the structure of passenger cars concerned both the total weight of vehicles and the type of fuel used. The share of cars with upward of 1,900 kg weight increased in the total number of registered passenger cars (from 28.0% to 29.7%), as well as cars with 1,650-1,899 kg weight (from 22.0% to 22.5%). However, the share of, for example, vehicles with a maximum permissible weight up to 1,399 kg declined (from 27.1% to 25.8%). In terms of the type of fuel, the proportion of cars with a gasoline engine increased (from 38.9% to 39.5%), as well as the vehicles with a diesel engine (from 29.3% to 29.8%).

In 2016, 147 **road accidents** were recorded in Gdynia, by 6.5% more than in the previous year. 161 people were injured in these accidents, including 14 fatalities. The most common causes of accidents were speeding and non-compliance with the right of way.

Tablica 1(26). Drogi publiczne w granicach administracyjnych miasta ^a według kategorii dróg

Stan w dniu 31 XII

Table 1(26). Public roads within administrative borders of the city ^a by category of roads

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w km in km		
Ogółem	412,09	412,20	Total
Krajowe	18,18	18,18	National
w tym ekspresowe	12,39	12,39	of which express
Wojewódzkie	17,85	17,85	Regional
Powiatowe	107,01	105,43	District
Gminne	269,05	270,74	Communal

^a Administrowane przez Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, za wyjątkiem dróg ekspresowych administrowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku.

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

^a Managed by the Management of Roads and Greenery in Gdynia, excluding express roads managed by the General Directorate for National Roads and Motorways – Department in Gdańsk.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 2(27). Drogi publiczne w granicach administracyjnych miasta według rodzajów nawierzchni

Stan w dniu 31 XII

Table 2(27). Public roads within administrative borders of the city by type of surface

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w km in km		
Ogółem	412,09	412,20	Total
w tym o nawierzchni twardej	373,89	376,02	of which surfaced
w tym ulepszonej	371,25	373,40	of which improved
Na 100 km ² powierzchni miasta	305,0	305,1	Per 100 km ² of city area

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 3(28). Utwardzone pobocza

Stan w dniu 31 XII

Table 3(28). Hard shoulders

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w m ² in m ²		
Utwardzone pobocza:			Hard shoulders:
krajowe	9250	9240	national
wojewódzkie	31797	31855	regional

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 4(29). Ścieżki rowerowe, bus-pasy, parkingi "Park&Ride" („Parkuj i Jedź”)

Stan w dniu 31 XII

Table 4(29). Bicycle lanes, bus lanes, "Park&Ride" car parks

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ścieżki rowerowe w km	56,6	58,5	Bicycle lanes in km
w tym:			of which:
Na 10 tys. km ²	4188,2	4328,8	Per 10 thousand km ²
Na 10 tys. ludności	2,3	2,4	Per 10 thousand population
Bus-pasy w km	2,2	2,2	Bus lanes in km
Parkingi "Park&Ride" („Parkuj i Jedź”)	-	4	"Park&Ride" car parks

Tablica 5(30). Obiekty mostowe

Stan w dniu 31 XII

Table 5(30). Bridge structures

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Obiekty mostowe na drogach publicznych Bridge structures on public roads			
		ogółem total	wojewódzkich regional	powiatowych district	gminnych communal
W liczbach bezwzględnych In absolute numbers					
Mosty i wiadukty trwałe	2015	63	13	38	12
Bridges and permanent viaducts	2016	61	13	38	10
Tunele i przejścia podziemne	2015	11	7	2	2
Tunnels and underpasses	2016	11	7	2	2
W metrach In metres					
Mosty i wiadukty trwałe	2015	5511,13	503,57	4887,09	120,47
Bridges and permanent viaducts	2016	5496,00	503,57	4887,09	105,34
Tunele i przejścia podziemne	2015	1117,25	786,31	246,32	84,62
Tunnels and underpasses	2016	1117,25	786,31	246,32	84,62

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 6(31). Skrzyżowania

Stan w dniu 31 XII

Table 6(31). Crossroads

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Jednopoziomowe	1084	1084	One-level
Wielopoziomowe (węzły drogowe) ^a	4	4	Multi-level interchanges ^a

^a Węzeł Wysoka na drodze S6 znajduje się na granicy gmin Gdańsk i Gdynia.

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

^a Wysoka interchange on the route S6 is on the border of Gdańsk and Gdynia gminas.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 7(32). Przejazdy i punkty obsługi podróżnych

Stan w dniu 31 XII

Table 7(32). Crossings and customer service points

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Przejazdy:			Crossings:
Krajowe	4	4	National
Wojewódzkie	-	-	Regional
Miejsca obsługi podróżnych	1	1	Customer service points

Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku.

Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways – Department in Gdańsk.

Tablica 8(33). Dane techniczne dróg

Stan w dniu 31 XII

Table 8(33). Technical data on roads

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Długość dróg o dopuszczalnym nacisku osi Length of roads with permissible axle load				SPECIFICATION
	do 11,5 t up to 11.5 tonnes		do 8 t up to 8 tonnes		
	w km in km				
	2015	2016	2015	2016	
Ogółem	5,79	5,79	393,91	394,02	Total
Krajowe	5,79	5,79	-	-	National
Wojewódzkie	-	-	17,85	17,85	Regional
Powiatowe	-	-	107,01	105,43	District
Gminne	-	-	269,05	270,74	Communal

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 9(34). Parkingi publiczne

Stan w dniu 31 XII

Table 9(34). Public car parks

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015 ^a	2016	SPECIFICATION
Miejsca parkingowe w strefach płatnego parkowania	4530	4309	Parking places in parking paid zones
w tym płatne	2654	2669	of which paid

a Dane naliczone zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ogólna liczba miejsc parkingowych jest szacunkowa, naliczona według stanu za październik 2014 r.

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

a Data calculated according to the applicable regulations. Total number of parking places was estimated as at October 2014.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 10(35). Alternatywne paliwa ekologiczne

Stan w dniu 31 XII

Table 10(35). Alternative clean fuels

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Punkty poboru (stacje paliw)			
Fuel consumption points (petrol stations)			
Ogółem	13	14	Total
Energii elektrycznej	1	1	Electricity
Paliw wodorowych	-	-	Hydrogen
Biopaliw (ciekłych)	-	-	Biofuels (liquids)
Paliw syntetycznych	-	-	Synthetic fuels
Metanu – gazu ziemnego (CNG i LNG) i biometanu	1	1	Methane – natural gas (CNG and LNG) and biomethane
Skroplonego gazu ropopochodnego (LPG)	11	12	Liquefied petroleum gas (LPG)
Średnia cena paliwa brutto			
Average gross price of fuels			
Energia elektryczna ^a	•	•	Electricity ^a
Paliwa wodorowe	-	-	Hydrogen
Biopaliwa (ciekłe)	-	-	Biofuels (liquids)
Paliwa syntetyczne	-	-	Synthetic fuels
Metan – gaz ziemny (CNG i LNG) i biometan ^b	3,29	3,29	Methane – natural gas (CNG and LNG) and biomethane ^b
Skroplony gaz ropopochodny (LPG) ^b	•	2,15	Liquefied petroleum gas (LPG) ^b

ab W: a – zł/kWh (obecnie ładowanie samochodów elektrycznych jest bezpłatne), b – zł/l.

Źródło: dane Urzędu Miasta Gdyni.

ab In: a – PLN/kWh (presently electric vehicle charging is free), b – PLN/l.

Source: data of the Gdynia City Hall.

Tablica 11(36). Infrastruktura drogowa Portu Gdynia

Table 11(36). Road infrastructure of Port of Gdynia

WYSZCZEGÓLNIENIE	Powierzchnia w m ² Area in m ²	Długość w m Length in m	SPECIFICATION
Drogi kołowe i place manewrowe:			Motor roads and manoeuvre areas:
rejon nabrzeży:			quay area:
Pomorskiego, Śląskiego, Wendy, Szwedzkiego, Duńskiego, Holenderskiego, Belgijskiego, Francuskiego, Portowego	63584	x	Pomorskie, Śląskie, Wendy, Szwedzkie, Duńskie, Holenderskie, Belgijskie, Francuskie, Portowe
Fińskiego, Polskiego, Rotterdamskiego, Indyjskiego, Norweskiego	23854	x	Fińskie, Polskie, Rotterdamskie, Indyjskie, Norweskie
Stanów Zjednoczonych, Czeskiego, Rumuńskiego, Słowackiego, Węgierskiego	30406	x	Stanów Zjednoczonych, Czeskie, Rumuńskie, Słowackie, Węgierskie
Rejon Nabrzeża Helskiego I, rejon ulicy Kontenerowej, ulicy Janka Wiśniewskiego	95048	x	Area of Helskie I Quay, Kontenerowa Street, Janka Wiśniewskiego Street
Rejon Bazy Promowej i Nabrzeża Helskiego II	25500	x	Area of Ferry Base and Helskie II Quay
Ulice:			Streets:
Węglowa	x	1250	Węglowa
Warsztatowa	x	350	Warsztatowa

Tablica 11(36). Infrastruktura drogowa Portu Gdynia (dok.)

Table 11(36). Road infrastructure of Port of Gdynia (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	Powierzchnia w m ² Area in m ²	Długość w m Length in m	SPECIFICATION
Ulice (dok.):			Streets (cont.):
Rotterdamska	x	700	Rotterdamska
Celna	x	300	Celna
Indyjska	x	1300	Indyjska
Dokerów	x	1200	Dokerów
Rumuńska	x	950	Rumuńska
Francuska	x	400	Francuska
Kontenerowa	x	1550	Kontenerowa
Janka Wiśniewskiego wraz z wiaduktami nr 1 i nr 2 (od pkt 20 granicy portu do ulicy Kontenerowej)	x	3490	Janka Wiśniewskiego together with viaducts No. 1 and No. 2 (from point 20 of port border to Kontenerowa Street)
Wendy wraz z wiaduktami	x	548	Wendy together with viaducts
Chrzanowskiego	x	500	Chrzanowskiego
Polska	x	4184	Polska
Droga Technologiczna łącząca ulicę Celną z ulicą Janka Wiśniewskiego	x	726	Technologiczna Road connecting Celna Street with Janka Wiśniewskiego Street
Parkingi:			Car parks:
Przy ulicy:			In Street:
Węglowej	697	x	Węglowa
Warsztatowej	1008	x	Warsztatowa
Chrzanowskiego	24363	x	Chrzanowski
Polskiej	60468	x	Polska
Rotterdamskiej	6056	x	Rotterdamska
Indyjskiej	4908	x	Indyjska
Dokerów	1145	x	Dokerów
Janka Wiśniewskiego	27903	x	Janka Wiśniewskiego
Samochodowy – Baza Transportowa	320	x	Car park – Transportation Base
Samochodów przy Bazie Kontenerowej	57223	x	Car park at Container Base
Przy Bazie Promowej	15729	x	Car park at Ferry Base
Przy Nabrzeżu Czeskim	49053	x	Car park at Czeskie Quay
Rękaw komunikacyjny – Baza Promowa (Nabrzeże Helskie II)	x	166	Communication sock – Ferry Base (Helskie II Quay)
Drogi technologiczne z rampą uchylną na Nabrzeże:			Technological roads with tilting ramp at Quay:
Helskie II	x	190	Helskie II
Rumuńskie	x	125	Rumuńskie

Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. (Dz. U. 2015 poz. 732).

Source: Regulation of the Minister of Infrastructure and Development of 7 May 2015 (Journal of Laws 2015 item 732).

Tablica 12(37). Publiczne terminale towarowe i platformy multimodalne

Stan w dniu 31 XII

Table 12(37). Public freight terminals and multimodal platforms

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Publiczne terminale towarowe	7	7	Public freight terminals
Platformy multimodalne	1	1	Multimodal platforms

Źródło: dane Urzędu Miasta Gdyni.

Source: data of the Gdynia City Hall.

Tablica 13(38). Dworzec autobusowy, przystanki odjazdowe oraz międzynarodowe i międzymiastowe stałe połączenia autobusowe

Stan w dniu 31 XII

Table 13(38). Coach station, departure terminals and international and intercity bus connections

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Dworzec autobusowy	-	-	Coach station
W tym zaopatrzony w system informacji dla podróżnych	-	-	Of which with information system for passengers
Przystanek odjazdowy	1	1	Departure terminal
w tym:			of which:
Punkt sprzedaży biletów	1	1	Ticket office
Stanowisko autobusowe	4	4	Bus bay
Stale połączenia autobusowe	•	•	Permanent bus connections
Międzynarodowe	•	•	International
Krajowe	•	•	Domestic
Międzymiastowe	•	•	Regional

Źródło: dane Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Source: data of Public Transport Authority of Gdynia.

Tablica 14(39). Komunikacja miejska naziemna ^a

Stan w dniu 31 XII

Table 14(39). Urban ground transport ^a

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Sieć komunikacyjna:			Transport network:
Czynne trasy ^b w km	204,0	211,9	Active routes ^b in km
autobusowe	204,0	209,0	bus
trolejbusowe	41,8	44,7	trolleybus
Przewozy pasażerów ^b w mln osób	75,9	75,9	Transport of passengers ^b in million persons
Autobusami	54,2	54,2	By bus
Trolejbusami	21,7	21,7	By trolleybus

^a Dane dotyczą przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej, w których liczba pracujących przekracza 9 osób. ^b Dane szacunkowe; zgodnie z siedzibą przedsiębiorstwa; trasy autobusowe i trolejbusowe mogą być wspólne.

^a Data concern urban transport enterprises and companies employing more than 9 persons. ^b Estimated data; according to company seat; bus and trolley bus routes may be joint.

Tablica 14(39). Komunikacja miejska naziemna ^a (dok.)

Stan w dniu 31 XII

Table 14(39). Urban ground transport ^a (cont.)

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Tabor komunikacji miejskiej:			Fleet of urban transport:
Autobusy	249	260	Buses
w tym:			of which:
niskoemisyjne	31	31	low-emission
bezemisyjne (elektryczne)	-	-	emission-free (electric)
przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych	249	260	suitable for people with disabilities
Trolejbusy	86	93	Trolleybuses
w tym przystosowane do przewozu osób niepełnosprawnych	83	90	of which suitable for people with disabilities
Minibusy do przewozu osób niepełnosprawnych	5	5	Minibuses for transport of people with disabilities
Przystanki (autobusowe i trolejbusowe)	617	611^b	Bus and trolleybus stops
W tym zaopatrzone w system informacji dla podróżnych	38	38	Of which with information system for passenger

a Dane dotyczą przedsiębiorstw i zakładów komunikacji miejskiej, w których liczba pracujących przekracza 9 osób. b W tym 6 przystanków obsługiwanych wyłącznie przez trolejbusy.

Źródło: dane Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

a Data concern urban transport enterprises and companies employing more than 9 persons. b Of which 6 stops served only by trolleybuses.

Source: data of Public Transport Authority of Gdynia.

Tablica 15(40). Tabor komunikacji miejskiej według wyposażenia

Stan w dniu 31 XII

Table 15(40). Fleet of urban transport by equipment

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Autobusy	249	260	Buses
w tym wyposażone w:			of which equipped with:
Klimatyzację	155	159	Air conditioning
Monitoring	249	260	Monitoring
Przykłąk	240	252	Kneeling
Rampę dla wózków	220	230	Ramp for wheelchairs
USB	-	-	USB
Zapowiadanie głosowe	249	260	Voice announcement
Trolejbusy	86	93	Trolleybuses
w tym wyposażone w:			of which equipped with:
Klimatyzację	39	43	Air conditioning
Monitoring	82	89	Monitoring
Napęd pomocniczy	45	49	Auxiliary drive
Przykłąk	82	89	Kneeling
Rampę dla wózków	54	58	Ramp for wheelchairs
USB	-	4	USB
Zapowiadanie głosowe	82	89	Voice announcement

Źródło: dane Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Source: data of Public Transport Authority of Gdynia.

Tablica 16(41). System zarządzania komunikacją miejską – Inteligentne Systemy Transportowe (ITS)

Stan w dniu 31 XII

Table 16(41). Urban transport management system – Intelligent Transport System (ITS)

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Lokalizacja pojazdu	tak/yes	tak/yes	Vehicle localisation
Kontrola rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym	tak/yes	tak/yes	Real-time timetable control
Wymiana komunikatorów między pojazdem a centralą nadzoru ruchu	tak/yes	tak/yes	Exchange of communicators between a vehicle and the traffic control centre
Możliwość selektywnego załączania rozmowy (fonii) dyspozytor – pojazd	nie/no	nie/no	Possibility of selective switching on dispatcher – vehicle voice communication
Przedstawianie na komputerze w centrali nadzoru ruchu bieżącego stanu realizacji rozkładu jazdy	tak/yes	tak/yes	Presenting current timetable adherence on the computer in the traffic control centre
Statystyki opracowane dla celów planowania i kontroli przejazdów	tak/yes	tak/yes	Statistics developed for traffic planning and control

Źródło: dane Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Source: data of Public Transport Authority of Gdynia.

Tablica 17(42). Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane ^a

Stan w dniu 31 XII

Table 17(42). Registered road vehicles and tractors ^a

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem	165988	172536	Total
na 1 km długości dróg	402,8	418,6	per 1 km of road length
Motocykle	5609	6019	Motorcycles
w tym o pojemności silnika do 125 cm ³	2337	2512	of which with a cylinder capacity up to 125 cm ³
Samochody osobowe	134218	140108	Passenger cars
w tym zarejestrowane po raz pierwszy na terytorium Polski	8894	9561	of which registered for the first time on the territory of Poland
o pojemności silnika:			of which with a cylinder capacity:
do 1399 cm ³	53692	55052	up to 1,399 cm ³
1400–1999	66834	70591	1,400–1,999
2000 cm ³ i więcej	13692	14465	2,000 cm ³ and more
o dopuszczalnej masie całkowitej:			with maximum permissible gross weight:
do 1399 kg	36378	36078	up to 1,399 kg
1400–1649	30727	30913	1,400–1,649
1650–1899	29533	31520	1,650–1,899
1900 kg i więcej	37580	41597	1,900 kg and more
Autobusy i trolejbusy	673	687	Buses and trolleybuses
w tym autobusy	573	582	of which buses
w tym o liczbie miejsc:			of which with number of seats:
do 15	121	122	up to 15
16–23	40	38	16–23
24–45	60	65	24–45

a Na terenie Gdyni.

a In Gdynia.

Tablica 17(42). Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane ^a (dok.)

Stan w dniu 31 XII

Table 17(42). Registered road vehicles and tractors ^a (cont.)

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Samochody ciężarowe ^b	21344	21479	Lorries ^b
o ładowności:			with load capacity:
do 999 kg	15589	15416	up to 999 kg
1000–1499	3816	4157	1,000–1,499
1500–2999	835	837	1,500–2,999
3000–3499	71	70	3,000–3,499
3500–4999	165	160	3,500–4,999
5000–6999	246	237	5,000–6,999
7000–9999	189	192	7,000–9,999
10000 kg i więcej	433	410	10,000 kg and more
Ciągniki siodłowe	2399	2451	Road tractors
Ciągniki balastowe	2	3	Ballast tractors
Samochody specjalne	999	1045	Special purpose vehicles
Ciągniki rolnicze	744	744	Agricultural tractors
w tym kołowe	632	636	of which wheeled

a Na terenie Gdyni. b Łącznie z samochodami ciężarowo-osobowymi.

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.

a In Gdynia. b Including vans.

Source: data of Ministry of Digital Affairs.

Tablica 18(43). Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane ^a według grup wieku

Stan w dniu 31 XII

Table 18(43). Registered road vehicles and tractors ^a by age groups

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Samochody osobowe	134218	140108	Passenger cars
w wieku:			aged:
Do 1 roku	9413	10507	Up to 1 year
2–3 lata	9841	10402	2–3 years
4–5	8793	9861	4–5
6–7	9164	7962	6–7
8–9	10678	11400	8–9
10–11	10072	9732	10–11
12–15	17862	18618	12–15
16–20	18677	19928	16–20
21–25	9801	10251	21–25
26–30	6943	7179	26–30
31 lat i więcej	22974	24268	31 years and more

a Na terenie Gdyni.

a In Gdynia.

Tablica 18(43). Pojazdy samochodowe i ciągniki zarejestrowane ^a według grup wieku (dok.)

Stan w dniu 31 XII

Table 18(43). Registered road vehicles and tractors ^a by age groups (cont.)

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Samochody ciężarowe ^b	21344	21479	Lorries ^b
w wieku:			aged:
Do 1 roku	1825	1702	Up to 1 year
2–3 lata	1304	1799	2–3 years
4–5	2207	1264	4–5
6–7	1861	2178	6–7
8–9	1414	1531	8–9
10–11	1237	1189	10–11
12–15	2610	2441	12–15
16–20	2474	2684	16–20
21–25	1095	1152	21–25
26–30	1185	1192	26–30
31 lat i więcej	4132	4347	31 years and more
Autobusy	573	582	Buses
w wieku:			aged:
Do 1 roku	41	21	Up to 1 year
2–3 lata	33	45	2–3 years
4–5	20	22	4–5
6–7	26	24	6–7
8–9	31	28	8–9
10–11	30	48	10–11
12–15	75	64	12–15
16–20	75	81	16–20
21–25	36	29	21–25
26–30	62	61	26–30
31 lat i więcej	144	159	31 years and more

a Na terenie Gdyni. b Łącznie z samochodami ciężarowo-osobowymi.

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.

a In Gdynia. b Including vans.

Source: data of Ministry of Digital Affairs.

Tablica 19(44). Pojazdy samochodowe zarejestrowane ^a według rodzaju stosowanego paliwa

Stan w dniu 31 XII

Table 19(44). Registered road vehicles ^a by type of fuel consumption

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Samochody osobowe	134218	140108	Passenger cars
w tym na:			of which on:
Benzynę	52236	55393	Petrol
Olej napędowy	39330	41804	Diesel oil
Skroplony gaz ropopochodny (LPG)	10965	11373	Liquefied petroleum gas (LPG)
Gaz ziemny sprężony (CNG)	27	24	Compressed natural gas (CNG)
Energię elektryczną	62	87	Electric energy
Samochody ciężarowe	21344	21479	Lorries
w tym na:			of which on:
Benzynę	2114	1951	Petrol
Olej napędowy	12576	12907	Diesel oil
Skroplony gaz ropopochodny (LPG)	847	825	Liquefied petroleum gas (LPG)
Gaz ziemny sprężony (CNG)	21	23	Compressed natural gas (CNG)
Autobusy	573	582	Buses
w tym na:			of which on:
Benzynę	5	5	Petrol
Olej napędowy	360	368	Diesel oil
Gaz ziemny sprężony (CNG)	31	31	Compressed natural gas (CNG)

a Na terenie Gdyni.

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.

a In Gdynia.

Source: data of Ministry of Digital Affairs.

Tablica 20(45). Samochody ciężarowe zarejestrowane ^a według rodzaju nadwozia

Stan w dniu 31 XII

Table 20(45). Registered lorries ^a by type of bodywork

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem	21344	21479	Total
w tym o nadwoziach:			of which with bodywork:
Furgony	2110	2144	Vans
w tym:			of which:
izotermiczne	252	283	isothermal
chłodnie i lodownie	246	232	temperature controlled box
Wywrotki	254	250	Tipper
Cysterny	30	28	Tankers
Do przewozu kontenerów	44	44	Container and swap body transporters

a Na terenie Gdyni.

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.

a In Gdynia.

Source: data of Ministry of Digital Affairs.

Tablica 21(46). Certyfikaty ^a potwierdzające spełnienie przez pojazd ^b odpowiednich wymogów bezpieczeństwa lub warunków dopuszczenia do ruchu na terenie Unii Europejskiej

Stan w dniu 31 XII

Table 21.(46) Certificates ^a confirming that the vehicle ^b fulfills security requirements or conditions of admission to traffic within the European Union

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem	-	8	Total
Euro 6	-	-	Euro 6
Euro 5	-	5	Euro 5
Euro 4	-	-	Euro 4
Euro 3	-	-	Euro 3
Naczepy	-	3	Semi-trailers

a Określone Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 18 grudnia 2013 r. (tekst jednolity Dz. U. 2016 poz. 1711) na podstawie art. 30a ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (tekst jednolity Dz. U. 2017 poz. 2200, z późniejszymi zmianami).
b Zarejestrowany na terenie Gdyni.

Źródło: dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

a Pursuant to Regulation of the Minister of Infrastructure and Development of 18 December 2013 (uniform text Journal of Laws 2016 item 1711) on the basis of art. 30a item 1 of the Road Transport Act (uniform text Journal of Laws 2017 item 2200, with later amendments).
b Registered in Gdynia.

Source: data of Main Inspectorate of Road Transport.

Tablica 22(47). Pojazdy ^a posiadające atesty ekologiczne na terenie Unii Europejskiej według rodzaju transportu

Stan w dniu 31 XII

Table 22(47). Vehicle ^a with ecological certificates required within the European Union by type of transport

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	Transport Transport				SPECIFICATION
	osobowy passenger		towarowy freight		
	2015	2016	2015	2016	
Ogółem	62	63	812	830	Total
Euro 0	4	2	3	4	Euro 0
Euro 1	3	3	2	2	Euro 1
Euro 2	3	3	15	16	Euro 2
Euro 3	30	28	133	135	Euro 3
Euro 4	5	6	117	113	Euro 4
Euro 5	17	20	428	413	Euro 5
Euro 6	-	1	114	147	Euro 6

a Zarejestrowane na terenie Gdyni.

Źródło: dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

a Registered in Gdynia.

Source: data of Main Inspectorate of Road Transport.

Tablica 23(48). Przedsiębiorstwa transportowe oraz pojazdy ^a według uprawnień wymaganych w przewozach ^b na terenie Unii Europejskiej

Stan w dniu 31 XII

Table 23(48). Transport enterprises and vehicles ^a by certificates required in transport ^b within the European Union
As of 31 XII

Uprawnienia Certificates		Przewóz osób (autokar lub autobus) Passenger transport (coach or bus)		Przewóz towarów Freight transport	
		przedsiębiorstwa enterprises	pojazdy vehicles	przedsiębiorstwa enterprises	pojazdy vehicles
Ogółem	2015	38	62	328	812
Total	2016	37	63	332	830
0 ^c	2015	-	-	-	-
	2016	-	-	-	-
1	2015	22	22	195	195
	2016	20	20	198	198
2-4	2015	16	40	91	241
	2016	17	43	92	242
5-10	2015	-	-	35	250
	2016	-	-	35	264
11-20	2015	-	-	6	94
	2016	-	-	4	47
21-50	2015	-	-	1	32
	2016	-	-	3	79

a Zarejestrowane na terenie Gdyni. b Zgodnie z ustawą o transporcie drogowym z dnia 15 sierpnia 2013 r. podjęcie i wykonywanie transportu drogowego wymaga uzyskania zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, na zasadach określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. Zezwolenia te dotyczą wyłącznie przedsiębiorców prowadzących działalność związaną z transportem drogowym osób lub rzeczy, a nie kierowców zawodowych. c Przedsiębiorcy posiadający ważną licencję, ale nie posiadający ważnych wpisów.

Źródło: dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

a Registered in Gdynia. b Pursuant to the Road Transport Act of 15 August 2013, undertaking and performance of road transport requires obtaining a permit to perform the occupation of road transport operator, on principles set out in Regulation (EC) No. 1071/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009. These permits only apply to entrepreneurs conducting activities related to passenger and freight road transport, not to professional drivers. c Entrepreneurs having a valid license but not valid entries.

Source: data of Main Inspectorate of Road Transport.

Tablica 24(49). Pojazdy ^a do przewozu towarów na terenie Unii Europejskiej według dopuszczalnej masy całkowitej (DMC)

Stan w dniu 31 XII

Table 24(49). Vehicles ^a for transport of goods within the European Union by permissible total weight (GVW)
As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej (DMC):			Vehicles with permissible total weight (GVM):
0 ^b t	•	•	0 ^b tonnes
1-6	210	208	1-6
6-20	31	32	6-20
powyżej 20 t	571	590	more than 20 tonnes
Naczepy	-	3	Semi-trailers

a Zarejestrowane na terenie Gdyni. b Przedsiębiorcy nie podali we wniosku DMC pojazdu.

Źródło: dane Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego.

a Registered in Gdynia. b Entrepreneurs did not supply data on the vehicle GVM in their applications.

Source: data of Main Inspectorate of Road Transport.

Tablica 25(50). Urządzenia automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

Stan w dniu 31 XII

Table 25(50). Automatic traffic control devices

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Ogółem Total	Krajowe National	Wojewódzkie Regional	Powiatowe District	Gminne Communal
Pomiar punktowy Spot measurement	2015	5	1	3	1	-
	2016	5	1	3	1	-
Pomiar odcinkowy Sectional measurement	2015	1	-	1	-	-
	2016	1	-	1	-	-
Rejestracja: Registration of:						
przejazdu na czerwonym świetle running a red light	2015	15	1	14	-	-
	2016	15	1	14	-	-
pojazdów nieuprawnionych poruszających się po pasie dla autobusów unauthorised vehicles driving in a bus lane	2015	1	-	1	-	-
	2016	1	-	1	-	-

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 26(51). Systemy automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym

Stan w dniu 31 XII

Table 26(51). Automatic traffic control systems

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Priorytet sygnalizacji świetlnej dla pojazdów transportu zbiorowego	tak/yes	tak/yes	Traffic light priority for public transport
System:			System of:
automatycznej lokalizacji służb ratowniczych i nawigacji pojazdu do miejsca wypadku	nie/no	nie/no	automatic localisation of emergency services and vehicle navigation to the scene of the accident
informacji parkingowej	tak/yes	tak/yes	parking information
informacji transportowej	tak/yes	tak/yes	transport information
kierowania pojazdów na trasy alternatywne przez znaki o zmiennej treści	tak/yes	tak/yes	dynamic route guidance through variable message signs
nadzoru wizyjnego	tak/yes	tak/yes	video surveillance
pomiaru parametrów meteorologicznych	tak/yes	tak/yes	measurement of meteorology
zarządzania ruchem miejskim	tak/yes	tak/yes	urban traffic management
zarządzania transportem towarowym	nie/no	nie/no	freight transport management
zarządzania transportem zbiorowym	tak/yes	tak/yes	public transport management
zarządzania zdarzeniami drogowymi	tak/yes	tak/yes	traffic incident management
Zastosowanie:			Application of:
elektronicznych systemów poboru opłat	nie/no	nie/no	electronic toll collection systems
sygnalizacji świetlnej	tak/yes	tak/yes	traffic lights

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 27(52). Tristar – Zintegrowany System Zarządzania Ruchem**Table 27(52). Tristar – Integrated Traffic Management System**

WYSZCZEGÓLNIENIE	Trójmiasto	Gdynia	SPECIFICATION
Centra Zarządzania i Sterowania Ruchem	2	1 (7 stanowisk operatorskich) 1 (7 operator stations)	Traffic Management and Control Centres
Stanowiska operatorskie	1	Brak samodzielnych (poza centrum) No independent stations (outside the centre)	Operator stations
Kanalizacja techniczna w km	136,9	124,0	Cable ducts in km
Kable światłowodowe w km	147,8	51,5	Fibre optic cables in km
Przetąaczniki sieciowe w węzłach transmisyjnych i Centrach Zarządzania Ruchem	160	110	Network switches in transmission nodes and Traffic Management Centres
Szafki pomiarowo-zasilająco-teleinformatyczne	172	99	Measurement-power supply-CIS cabinet
Zmodernizowane sygnalizacje świetlne	160	74	Modernised traffic lights
w tym:			of which:
sygnalizatory uliczne świetlne i dźwiękowe	2226	1382	street lights and audible signals
wysokie konstrukcje wysięgnikowe	203	128	high cantilever structures
maszty niskie	394	440	low masts
Tablice zmiennej treści	18	9	Variable message boards
Znaki zmiennej treści	8	5	Variable message signs
Znaki informacji parkingowej	32	4	Parking information signs
Tablice informacji parkingowej, przekazujące dane o kilku parkingach jednocześnie	15	5	Parking information boards transmitting data on several car parks simultaneously
Drogowe stacje meteorologiczne	13	5	Road weather stations
Tablice informacji pasażerskiej na przystankach	73	34	Passenger information boards at stops
Terminale informacji pasażerskiej	22	7	Passenger information terminals
Komputery pokładowe w pojazdach transportu zbiorowego	745	325	On-board computers in public transport vehicles
Szybkoobrotowe kamery monitoringu z zoomem optycznym	79	31	High-speed monitoring cameras with optical zoom
Kamery ANPR (Automatycznego Rozpoznawania Tablic Rejestracyjnych)	58	48	Automatic Number Plate Recognition cameras
w tym:			of which:
rejestratory przekroczenia prędkości, na dwóch odcinkach realizujące odcinkowy pomiar prędkości	23	5 (punktowe) + 1 (odcinkowe w dwóch kierunkach) 5 (spot) + 1 (segmental in two directions)	speed recorders on two sections, performing segmental speed measurement
rejestratory przejazdu na czerwonym świetle	35	15	running red light recorders
Testowe laboratoria wyposażone w sterowniki sygnalizacji świetlnej	2	1	Test labs equipped with traffic light controllers

Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Tablica 28(53). System VIA-TOLL na terenie Gdyni w latach 2015 i 2016

Table 28(53). VIA-TOLL system in Gdynia in 2015 and 2016

Partnerzy/dysponenci Partners/operators	Typ Type	Adres Address
Gdynia - Pomorskie Stowarzyszenie Przewoźników Drogowych Gdynia Gdynia Pomeranian Association of Road Hauliers	Punkt obsługi klienta ^a Customer service point ^a	Gdynia, ul. Hutnicza 1
Grupa Lotos Lotos Group	Punkt dystrybucji Distribution point	Gdynia-Obłuże, ul. Kontenerowa 2
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Directorate of National Roads and Motorways	Bramownica VIA-TOLL VIA-TOLL gantry	Ciąg drogi krajowej S6/Obwodnica Trójmiasta – 4 szt. S6 national road / Tri-city circle road – 4 units
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Directorate of National Roads and Motorways	Bramownica VIA-TOLL VIA-TOLL gantry	Ciąg Estakady Kwiatkowskiego – 1 szt. Kwiatkowski flyover roadway – 1 unit

^a Biuro posiada dwa stanowiska obsługi klienta.

Źródło: dane Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Gdańsku.

^a The office has two customer service counters.

Source: data of the General Directorate for National Roads and Motorways – Department in Gdańsk.

Tablica 29(54). Wypadki drogowe

Table 29(54). Road traffic accidents

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Wypadki	138	147	Accidents
Ofiary wypadków	167	161	Road traffic casualties
Śmiertelne	3	14	Fatal
w tym zabici na miejscu	1	7	of which dead on the spot
Ranni	164	147	Injured
w tym nieletni do 14 lat	8	8	of which juveniles below the age of 14
Sprawcy wypadków:			Delinquents:
Kierujący	106	126	Drivers
samochodami osobowymi	90	98	of passenger cars
autobusami	4	7	of buses
samochodami ciężarowymi	2	8	of lorries
motocyklami	2	7	of motorcycles
rowerami i motorowerami	5	4	of bicycles and mopeds
inni	3	2	other drivers
Piesi	17	16	Pedestrians
Kierujący i piesi (współwina)	15	5	Drivers and pedestrians (joint responsibility)

Tablica 29(54). Wypadki drogowe (dok.)**Table 29(54). Road traffic accidents (cont.)**

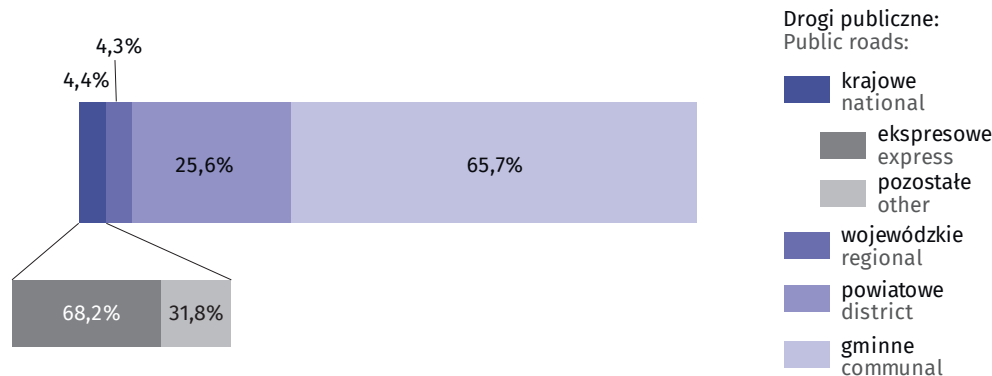
WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ważniejsze przyczyny wypadków:			Major causes of accidents:
Nieprzestrzeganie przepisów o ruchu drogowym przez kierujących pojazdami	106	126	Non-compliance with traffic regulations by drivers
w tym:			of which:
niedostosowanie prędkości do sytuacji w ruchu łącznie z przekraczaniem dozwolonej prędkości	29	29	inappropriate speed for road conditions including exceeding the speed limit
nieprzestrzeganie pierwszeństwa przejazdu	23	15	non-compliance with vehicle right of way
nieprawidłowe wyprzedzanie, wymijanie, omijanie	2	1	passing incorrectly
Brak opieki nad dziećmi do 7 lat	2	2	Lack of guardianship of children up to the age of 7
Nietrzeźwi użytkownicy dróg ^a	5	2	Persons under the influence of alcohol ^a
Kierujący	2	1	Drivers
w tym samochodami osobowymi	2	-	of which passenger cars
Piesi	3	1	Pedestrians

a Dotyczy sprawców wypadków.

Źródło: dane Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku.

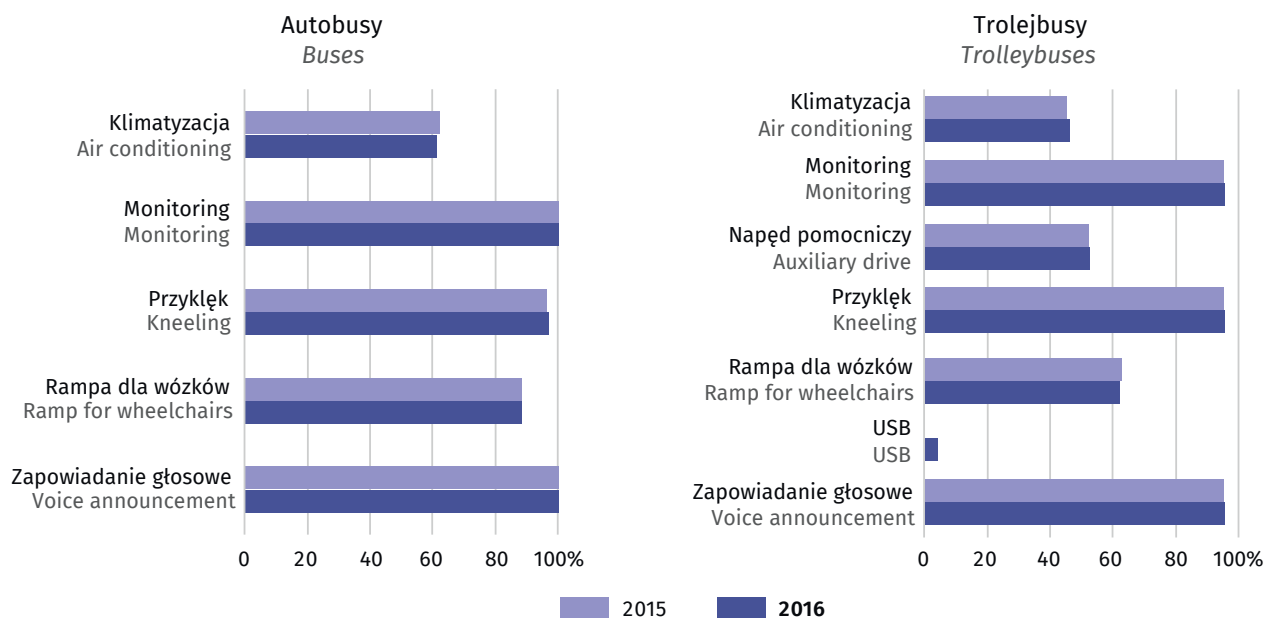
a Concern delinquents.

Source: data of the Voivodship Police Headquarters in Gdańsk.

Wykres 6. Drogi publiczne w granicach administracyjnych miasta według kategorii dróg w 2016 r.**Chart 6. Public roads within the city administrative borders by road categories in 2016**

Wykres 7. Tabor komunikacji miejskiej według wyposażenia (w % ogółu danej grupy pojazdów)

Chart 7. Urban transport fleet by equipment (in % of all vehicles in a group)



Źródło: dane Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

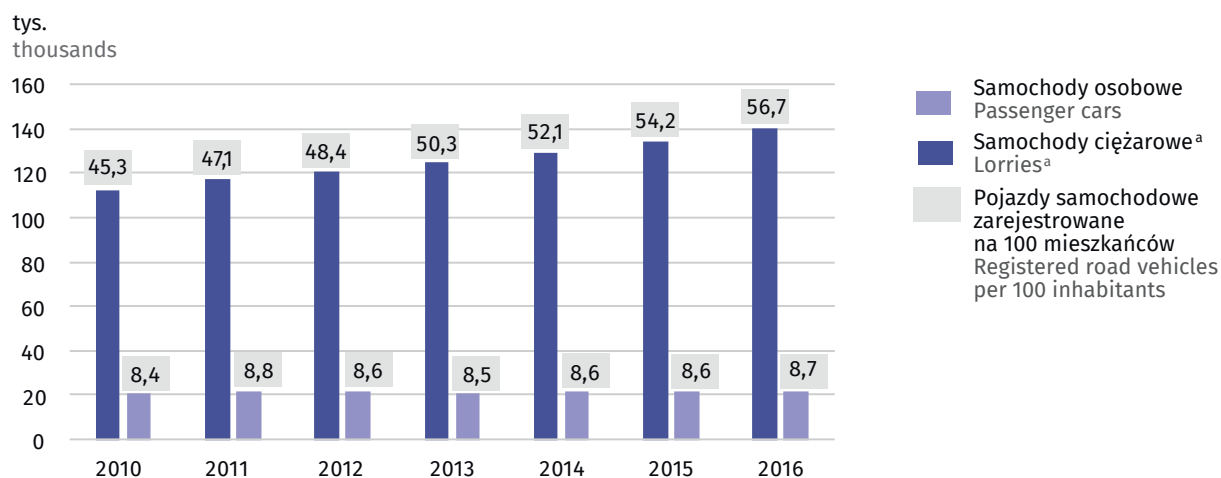
Source: data of Public Transport Authority of Gdynia.

Wykres 8. Pojazdy samochodowe zarejestrowane

Stan w dniu 31 XII

Chart 8. Registered road vehicles

As of 31 XII

^a łącznie z samochodami ciężarowo-osobowymi.

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.

^a Including vans.

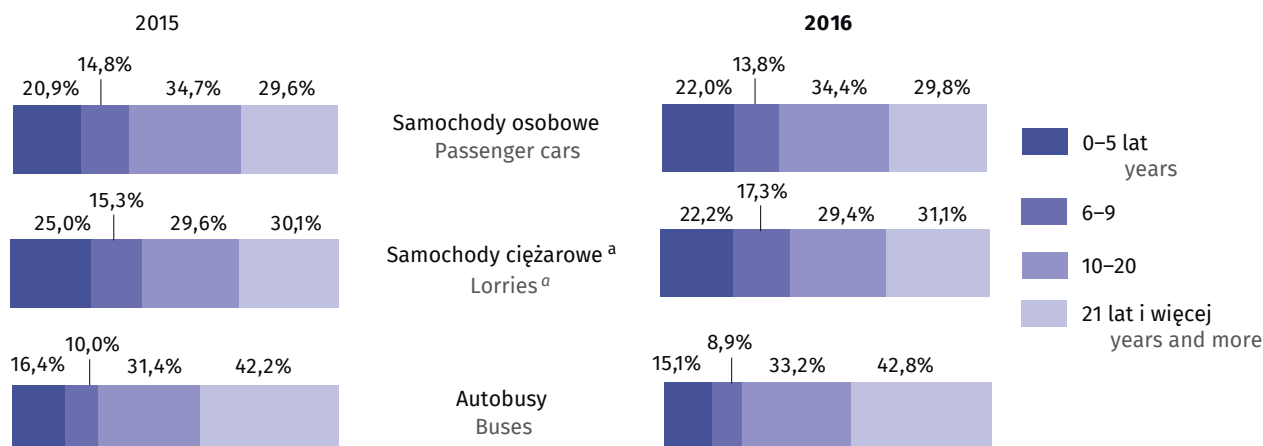
Source: data of Ministry of Digital Affairs.

Wykres 9. Pojazdy samochodowe zarejestrowane według grup wieku

Stan w dniu 31 XII

Chart 9. Registered road vehicles by age groups

As of 31 XII



a łącznie z samochodami ciężarowo-osobowymi.

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.

a Including vans.

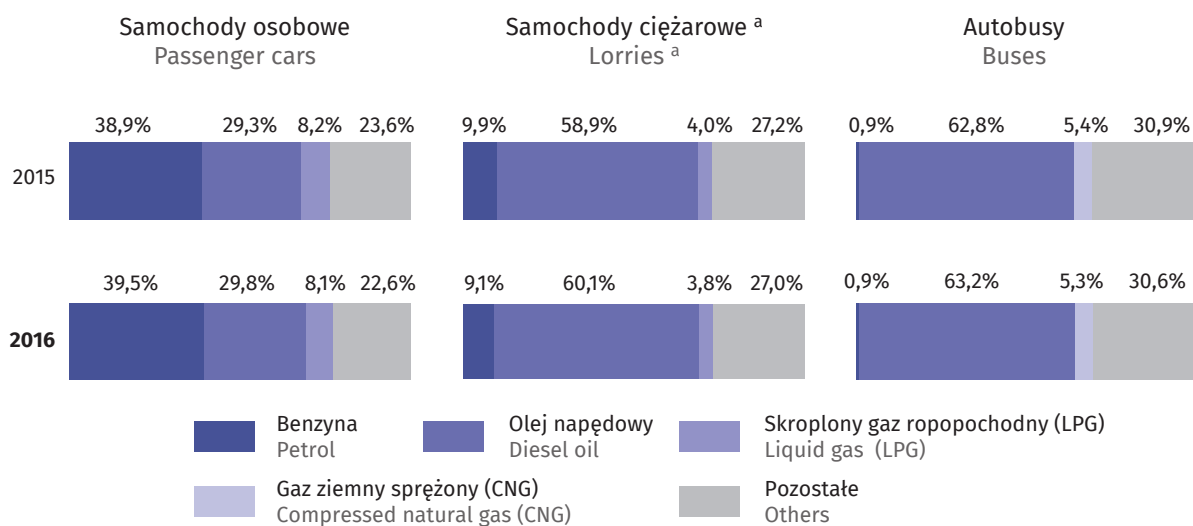
Source: data of the Ministry of Digital Affairs.

Wykres 10. Pojazdy samochodowe zarejestrowane według stosowanego paliwa

Stan w dniu 31 XII

Chart 10. Registered road vehicles by fuel consumption

As of 31 XII



a łącznie z samochodami ciężarowo-osobowymi.

Źródło: dane Ministerstwa Cyfryzacji.

a Including vans.

Source: data of the Ministry of Digital Affairs.

Wykres 11. Wypadki drogowe i ich ofiary

Chart 11. Road traffic accidents and casualties

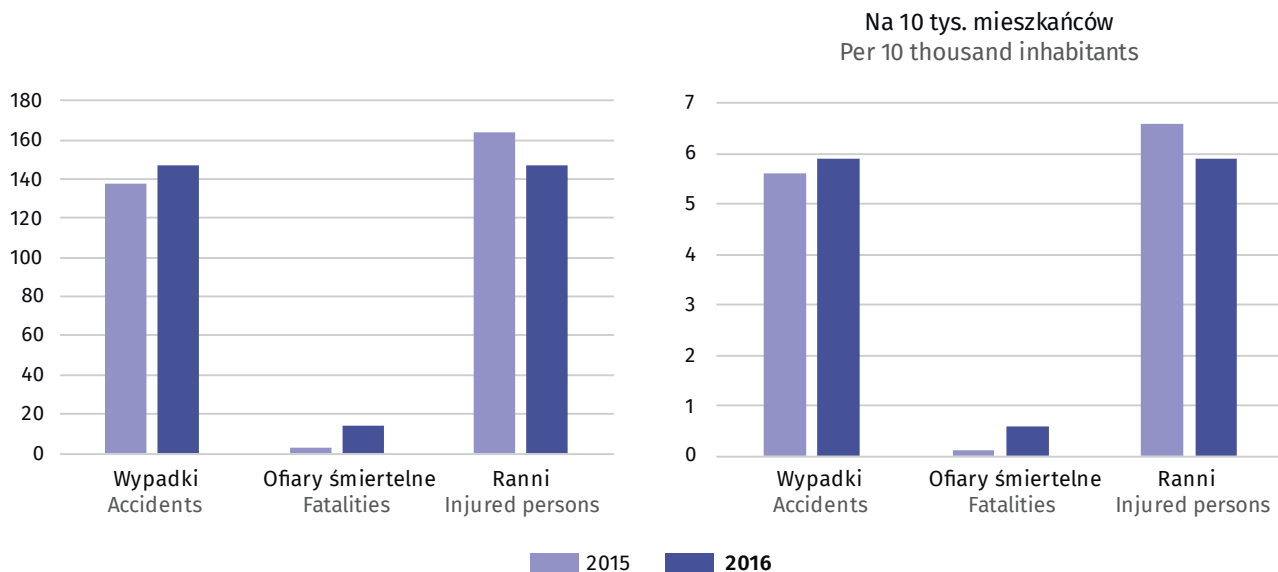
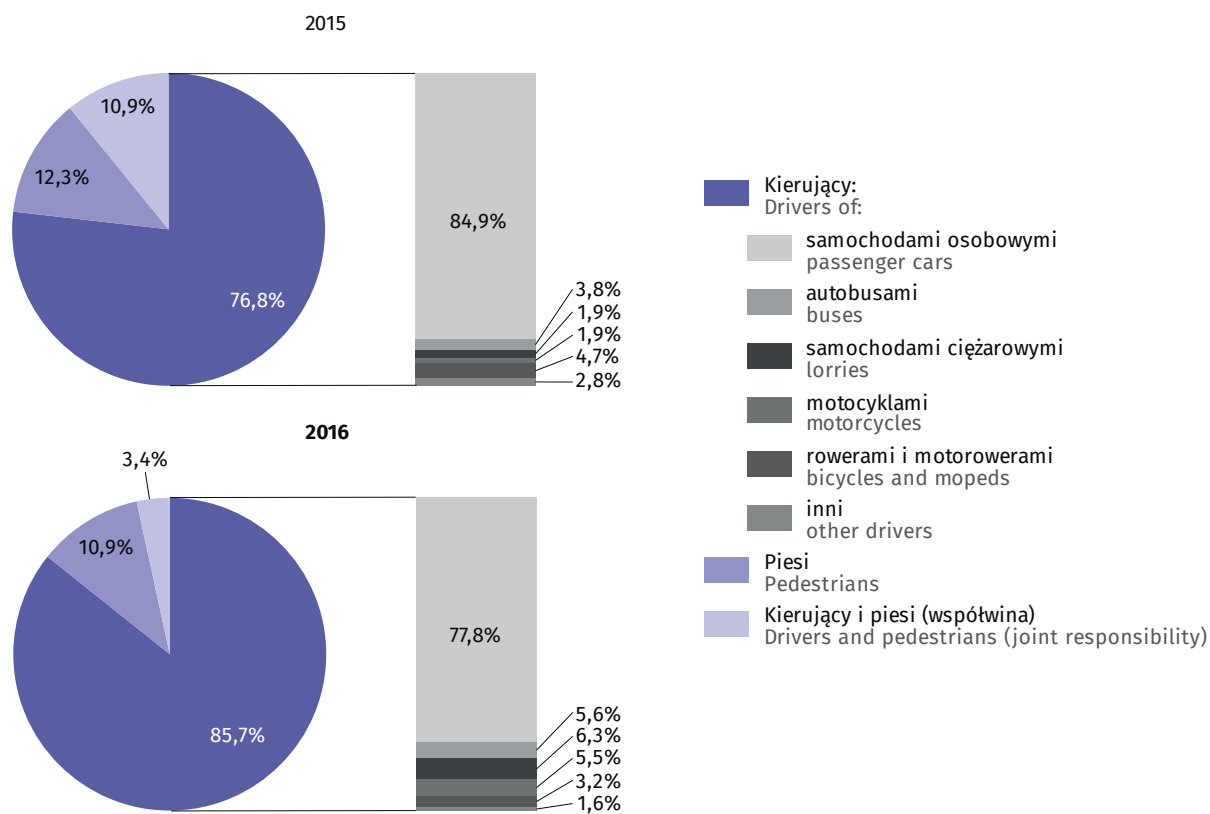
**Wykres 12. Sprawcy wypadków drogowych**

Chart 12. Delinquents of road traffic accidents



Dział IV

Chapter IV



Transport lotniczy

Air transport

IV. Transport lotniczy

Air transport

W 2016 r. regularna komunikacja lotnicza obsługiwana przez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy prowadzona była na 56 trasach (5 krajowych i 51 zagranicznych). Liczba krajów, z którymi utrzymywana była regularna komunikacja lotnicza, wyniosła 15 i w stosunku do 2015 r. zwiększyła się o 1 kraj.

Ruch samolotów (przyloty i odloty) w 2016 r. w porcie lotniczym Gdańsk był o 2,0% większy w porównaniu z 2015 r. Liczba lotów samolotów w ruchu krajowym i międzynarodowym (bez lotów niekomercyjnych) zwiększyła się odpowiednio o 7,2% i 1,1%. Liczba startów i lądowań lotnictwa handlowego zwiększyła się o 3,7%, natomiast lotnictwa ogólnego była niższa o 8,8%.

W 2016 r. ruch krajowy i międzynarodowy pasażerów w Porcie Lotniczym Gdańsk zwiększył się o 8,2% w skali roku. W komunikacji międzynarodowej liczba obsługiwanych pasażerów była większa o 6,7%, a w komunikacji krajowej o 19,2%.

W 2016 r. w Porcie Lotniczym Gdańsk przeładowano (łącznie z pocztą) o 5,8% ładunków mniej niż w 2015 r. W ruchu międzynarodowym wielkość przeładowanych ładunków była niższa o 1,8%, przy czym w przypadku ładunków odprawianych do portów zagranicznych zwiększyła się o 17,0%, a w odniesieniu do ładunków przybyłych z portów zagranicznych zmniejszyła się o 11,1%. Z kolei wielkość ładunków przeładowanych w ruchu krajowym zmniejszyła się o 36,7% w skali roku.

W 2016 r. Gdynia miała z Portem Lotniczym Gdańsk połączenia kolejowe i drogowe, przy czym połączenie kolejowe obsługiwało tylko ruch pasażerski, natomiast połączenie drogowe – zarówno ruch pasażerski, jak i towarowy.

Od III kwartału 2015 r. na lotnisku funkcjonuje kolej miejska PKM/SKM, której przystanek Gdańsk Port Lotniczy jest połączony bezpośrednio z halą główną terminala pasażerskiego Portu Lotniczego. Kolej umożliwia transport m.in. w kierunku Gdańska, Gdyni, Kartuz (odjazd co 30 min.).

Do Portu Lotniczego (od strony Gdyni) prowadzą Obwodnica Trójmiejska – od węzłów z ulicami: Morska, Trasa Kwiatkowskiego, Chwarznieńska i Wielkopolska. Dojazd z/do centrum Miasta Gdyni zajmuje ok. 15 min.

In 2016, regular air transport handled by Gdansk Lech Walesa Airport served 56 routes (5 domestic and 51 international). Scheduled air connections served 15 countries, by one more than in 2015.

Air traffic (arrivals and departures) at the Gdansk airport rose by 2.0% between 2015 and 2016. Domestic and international flights (excluding non-commercial flights) increased by 7.2 % and 1.1% respectively. Commercial aviation recorded a 3.7% increase in the number of take-offs and landings, whereas general aviation marked an 8.8% decrease.

In 2016, passenger traffic at the Gdańsk Airport increased by 8.2% yearly. The number of passengers served in international transport was by 6.7% bigger, while in domestic transport – by 19.2%.

In 2016, by 5.8% less cargo was handled in Gdansk Airport (including postal services) than in 2015. The volume of freight in international traffic was smaller by 1.8%, but the outgoing freight to foreign ports increased by 17.0%, while the incoming freight from abroad decreased by 11.1%. The volume of goods handled in domestic traffic decreased by 36.7% in a year.

Gdynia had both rail and road connections with the Gdańsk Airport in 2016, but the railway connection served only passenger traffic, whereas road connection – both passenger and freight transport.

Since the third quarter of 2015, the PKM/SKM city railway has operated at the airport, directly connecting Gdańsk Airport train stop with the main hall of the Airport passenger terminal. The railway serves on lines to Gdańsk, Gdynia, Kartuzy (departure every 30 minutes), etc.

The Tri-city Ring Road provides the access from Gdynia, through junctions with the streets: Morska, Trasa Kwiatkowskiego, Chwarznieńska and Wielkopolska, to the Airport. The journey from/to the

Połączenie Gdyni z Portem Lotniczym zapewnia linia autobusowa 4A na trasie Plac Konstytucji-ul. Wielkopolska-Obwodnica Trójmiejska (16 kursów na dobę). Czas połączenia to ok. 40 min.

Przed terminalem pasażerskim T-2 znajduje się strefa postojowa oraz plac postojowy taksówek rekomendowanych. Z wewnętrznego układu drogowego mogą korzystać wszystkie podmioty oferujące przewóz osób.

Gdynia City centre takes about 15 min. The bus line 4A serves on the route between Gdynia from Plac Konstytucji via Wielkopolska street Ring Road and the Airport (16 journeys/24 hours). The journey time – approx. 40 minutes.

There is a parking zone and a taxi stand for recommended taxis in front of the T-2 passenger terminal. All entities offering passenger transport may use the internal road system.

Tablica 1(55). Regularne i nieregularne trasy lotnicze obsługiwane przez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Table 1(55). Scheduled and non-scheduled air routes served by Gdansk Lech Walesa Airport

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Trasy lotnicze	72	77	Air routes
Regularne	49	56	Scheduled flights
lotnicze do państw:			airlines to countries:
w strefie Schengen	36	40	in Schengen Area
poza strefą Schengen	13	16	outside Schengen Area
krajowe	3	5	domestic
w tym obsługiwane przez linie niskokosztowe	2	2	of which served by low-cost airlines
zagraniczne	46	51	international
w tym obsługiwane przez linie niskokosztowe	40	45	of which served by low-cost airlines
Nieregularne (czarterowe) obsługiwane przez linie lotnicze	23	21	Non-scheduled flights (charter) served by airlines
do państw:			to countries:
w strefie Schengen	14	15	in Schengen Area
poza strefą Schengen	9	6	outside Schengen Area

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 2(56). Infrastruktura Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Stan w dniu 31 XII

Table 2(56). Infrastructure of Gdansk Lech Walesa Airport

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Terminale	2	2	Terminals
pasażerskie dla ruchu krajowego i zagranicznego	1	1	domestic and international passenger terminals
cargo dla ruchu krajowego i zagranicznego	1	1	domestic and international cargo terminals
Pasy startowe	1	1	Runways
Automaty do sprzedaży biletów lotniczych	-	-	Ticket machines for air tickets

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 3(57). Systemy zarządzania ruchem lotniczym w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Stan w dniu 31 XII

Table 3(57). Air traffic management systems in Gdansk Lech Walesa Airport

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
System zarządzania ruchem lotniczym <i>Pegasus 21</i>	tak/yes	tak/yes	Air traffic management system <i>Pegasus 21</i>
Europejski system zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji <i>SESAR</i>	nie/no	nie/no	European air traffic management system of new generation <i>SESAR</i>
Inne systemy zarządzania ruchem lotniczym	nie/no	nie/no	Other air traffic management systems

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 4(58). Ruch samolotów według rodzajów lotnictwa w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Table 4(58). Aircraft traffic by type of aviation in Gdansk Lech Walesa Airport

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem	40261	41079	Total
lotnictwo:			aviation:
Handlowe	34452	35723	Commercial
Ogólne	3475	3170	General Aviation
Niekomercyjne	2070	1960	Non-commercial
Inne	264	226	Other

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 5(59). Ruch samolotów według rodzajów ruchu w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Table 5(59). Aircraft traffic by type of traffic in Gdansk Lech Walesa Airport

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ruch:			Traffic:
krajowy	8469	9076	domestic
międzynarodowy ^a	29722	30043	international ^a
regularny ^b	32622	34415	scheduled ^b
nieregularny (czarterowy)	1830	1308	non-scheduled (charter)
niskokosztowy	17787	19561	low-cost

^a Bez operacji niekomercyjnych. ^b Bez operacji niekomercyjnych, technicznych i lotnictwa ogólnego.

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

^a Excluding non-commercial operations. ^b Excluding non-commercial operations, technical and General Aviation.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 6(60). Ruch pasażerów w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy**Table 6(60). Passenger traffic in Gdansk Lech Walesa Airport**

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Pasażerowie w ruchu krajowym	456939	544491	Passengers in domestic traffic
odprawieni ^a	230961	273288	departed ^a
przybyli ^b	225978	271203	arrived ^b
Pasażerowie w ruchu międzynarodowym	3239890	3456161	Passengers in international traffic
odprawieni ^a	1620259	1728929	departed ^a
przybyli ^b	1619631	1727232	arrived ^b
Pasażerowie w ruchu regularnym	3463196	3789734	Passengers in scheduled traffic
odprawieni ^a	1735835	1897146	departed ^a
przybyli ^b	1727361	1892588	arrived ^b
Pasażerowie w ruchu nieregularnym (czarterowym)	224689	196676	Passengers in non-scheduled traffic (charter)
odprawieni ^a	111325	99077	departed ^a
przybyli ^b	113364	97599	arrived ^b
Pasażerowie w ruchu lotnictwa ogólnego	7491	8879	Passengers in General Aviation
odprawieni ^a	3886	4380	departed ^a
przybyli ^b	3605	4499	arrived ^b
Pasażerowie w ruchu niskokosztowym	2680336	2968139	Passengers in low-cost traffic
odprawieni ^a	1343519	1482184	departed ^a
przybyli ^b	1336817	1485955	arrived ^b

a Pasażerowie, dla których port gdański jest portem rozpoczęcia podróży kończącej się w porcie krajowym lub zagranicznym. b Pasażerowie, dla których port gdański jest portem zakończenia podróży rozpoczętej w porcie krajowym lub zagranicznym.

Uwaga. Brak danych o ruchu pasażerów według miejsca zameldowania. Dane nie uwzględniają ruchu tranzytowego.

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

a Passengers departing from Gdansk Airport to an airport in Poland or abroad. b Passengers arriving at Gdansk Airport from an airport in Poland or abroad.

Note. Data on passenger traffic by place of registration are not available. Transit traffic is not included.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 7(61). Przetładunki ładunków w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy**Table 7(61). Freight transferred in Gdansk Lech Walesa Airport**

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w tonach in tonnes		
Przetładunek ładunków:			Transport of goods:
Krajowych	589	373	Domestic
Zagranicznych	4574	4491	Foreign
ładunki przybyłe z portów lotniczych ^a :			Freight arrived from airports ^a :
krajowych	356	173	domestic
zagranicznych	3058	2718	foreign
ładunki odprawione do portów lotniczych ^a :			Freight departed to airports ^a :
krajowych	233	200	domestic
zagranicznych	1516	1773	foreign

a łącznie z pocztą.

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

a Including postal services.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 8(62). Paliwa lotnicze wykorzystywane w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Stan w dniu 31 XII

Table 8(62). Aviation fuels used in Gdansk Lech Walesa Airport

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
	w % in %		
Ogółem	100,0	100,0	Total
Konwencjonalne paliwa lotnicze	100,0	100,0	Conventional aviation fuels
benzyna lotnicza AVGASS 100 LL	0,1	0,1	aviation gasoline AVGASS 100 LL
paliwo do silników odrzutowych JET A-1	99,9	99,9	jet fuel for the JET A-1
Alternatywne paliwa ekologiczne ^a	-	-	Alternative clean fuels ^a

a Patrz uwagi metodyczne do działu „Transport drogowy”, ust. 11 na str. 29.

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

a See methodological notes to the chapter "Road transport", section 11 on page 29.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 9(63). Połączenia Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy z innymi rodzajami transportu

Stan w dniu 31 XII

Table 9(63). Connections of Gdansk Lech Walesa Airport with other type of transport

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Transport osobowy:			Passenger transport:
Kolejowy	tak/yes	tak/yes	Railway
Drogowy	tak/yes	tak/yes	Road
komunikacja miejska:			urban transport:
autobusowa	tak/yes	tak/yes	bus
tramwajowa	nie/no	nie/no	tram
postój taksówek osobowych	tak/yes	tak/yes	taxi stand
Transport towarowy:			Freight transport:
Kolejowy	nie/no	nie/no	Railway
Drogowy	tak/yes	tak/yes	Road

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Tablica 10(64). Połączenia komunikacji miejskiej z przystanku „Port Lotniczy” obsługiwane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Table 10(64). Urban transport connections from "Port Lotniczy" stop served by the Public Transport Authority of Gdynia

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Linie autobusowe	1	1	Buses lines
obsługiwane przez:			served by:
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni	1	1	Public Transport Authority of Gdynia
Prywatnych przewoźników na podstawie zezwoleń wydanych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni	-	-	Private carriers on the basis of permits issued by the Public Transport Authority of Gdynia
Przeciętna liczba kursów autobusów w ciągu jednej doby	9	9	Average number of bus trips during 24 hours
obsługiwanych przez:			served by:
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni	9	9	Public Transport Authority of Gdynia
Prywatnych przewoźników na podstawie zezwoleń wydanych przez Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni	-	-	Private carriers on the basis of permits issued by the Public Transport Authority of Gdynia
Linie trolejbusowe	-	-	Trolleybus lines
Automaty do sprzedaży biletów	-	-	Urban transport ticket machines

Źródło: dane Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni.

Source: data of Public Transport Authority of Gdynia.

Tablica 11(65). Połączenia transportu kolejowego z przystanku „Gdańsk Port Lotniczy” obsługiwane przez Pomorską Kolej Metropolitalną S.A.

Table 11(65). Railway transport connections from "Gdańsk Port Lotniczy" stop served by the Pomeranian Metropolitan Railway

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Przeciętna liczba kursów pociągów osobowych regularnych w ciągu jednej doby do przystanku:			Average number of regular passenger trains during 24 hours to the stop:
Gdynia Główna przez Gdańsk Osowa	38	18	Gdynia Główna via Gdańsk Osowa
Gdynia Główna przez Gdańsk Wrzeszcz	-	7	Gdynia Główna via Gdańsk Wrzeszcz
Gdańsk Wrzeszcz	58	22	Gdańsk Wrzeszcz
Gdańsk Główny	15	16	Gdańsk Główny
Przeciętna liczba kursów pociągów towarowych w ciągu jednej doby	-	-	Average number of freight train trips during 24 hours
Automaty do sprzedaży biletów kolejowych	1	2	Urban transport ticket machines

Źródło: dane Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A.

Source: data of the Pomeranian Metropolitan Railway.

Tablica 12(66). Wypadki lotnicze

Table 12(66). Air accidents

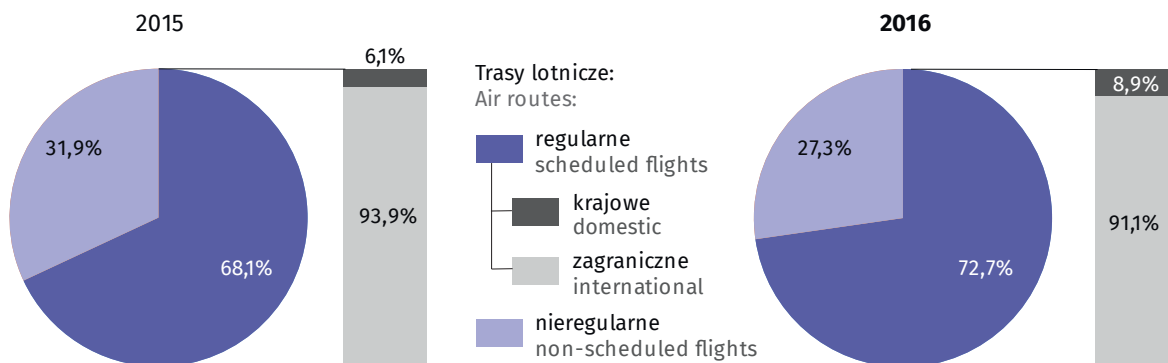
WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem	•	•	Total

Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Wykres 13. Trasy lotnicze obsługiwane przez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Chart 13. Air routes served by Gdansk Lech Walesa Airport

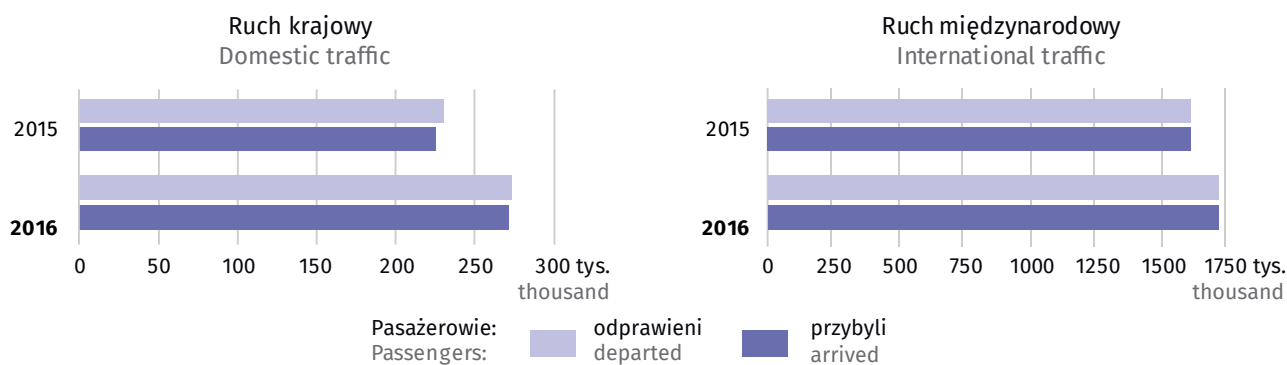


Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Wykres 14. Ruch pasażerów w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Chart 14. Passenger traffic in Gdansk Lech Walesa Airport

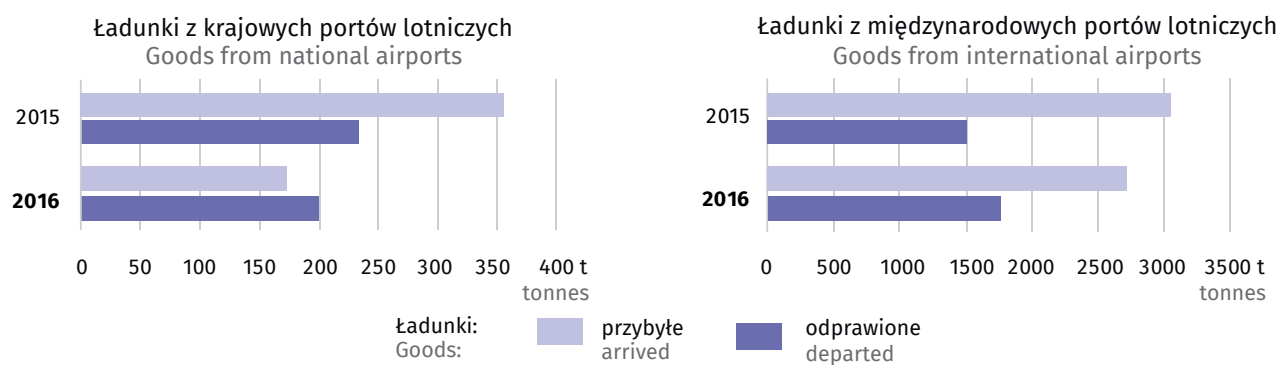


Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Wykres 15. Przeładunek ładunków w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy

Chart 15. Transport of goods in Gdansk Lech Walesa Airport



Źródło: dane Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Source: data of Gdansk Lech Walesa Airport.

Mapa 5. Mapa połączeń lotniczych z Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy w 2016 r.

Map 5. Map of air connections from Gdansk Lech Walesa Airport in 2016

^a Połączenie sezonowe.Źródło: www.airport.gdansk.pl.^a Seasonal connection.Source: www.airport.gdansk.pl.

Dział V

Chapter V



**Podmioty gospodarki
narodowej zarejestrowane
w rejestrze REGON w sekcji
Transport i gospodarka
magazynowa**

Entities of the national
economy recorded in the
REGON register in the section
Transportation and storage

V. Podmioty gospodarki narodowej zarejestrowane w rejestrze REGON w sekcji Transport i gospodarka magazynowa

Entities of the national economy recorded in the REGON register in the section Transportation and storage

W Gdyni na koniec grudnia 2016 r. w Krajowym Rejestrze Urzędowym Podmiotów Gospodarki Narodowej REGON w sekcji Transport i gospodarka magazynowa zarejestrowanych było 2898 **podmiotów gospodarczych**, które stanowiły 7,4% ogólnej liczby podmiotów zarejestrowanych w Gdyni. W porównaniu z końcem 2015 r. ich liczba zwiększyła się o 2,2%. Spośród zarejestrowanych jednostek w tej sekcji 99,1% to jednostki sektora prywatnego, wśród których najliczniejszą grupę – 79,0% stanowiły osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą. Największy udział, 74,3% ogólnej liczby podmiotów omawianej sekcji, stanowiły podmioty zarejestrowane w dziale Transport lądowy oraz transport rurociągowy. Natomiast co piąta jednostka prowadziła działalność w zakresie Magazynowania i działalności usługowej wspomagającej transport.

Spółki handlowe w sekcji Transport i gospodarka magazynowa stanowiły 6,9% ogólnej liczby spółek handlowych zarejestrowanych na terenie Gdyni. Ich liczba wzrosła o 5,7% w porównaniu z 2015 r. Spółki te w 80,3% to spółki z udziałem kapitału prywatnego krajowego.

2,898 **economic entities** were registered in the section Transportation and storage in the National Official Business Register (REGON) in Gdynia at the end of December 2016, accounting for 7.4% of all entities registered in Gdynia. Their number increased by 2.2% compared to the end of 2015. 99.1% of the units recorded in this section are private sector entities, of which the largest group – 79.0% were natural persons conducting economic activity. Entities belonging to the division Land transport and transport via pipelines concentrated the biggest share, 74.3% of the entities in the section. However, one in five units operated in Warehousing and support activities for transportation.

Commercial companies in the section Transportation and storage accounted for 6.9% of the total amount of commercial companies registered in Gdynia. Their number increased by 5.7% compared to 2015. 80.3% of them are entities with the participation of domestic private capital.

Tablica 1(67). Podmioty gospodarki narodowej według wybranych form prawnych

Stan w dniu 31 XII

Table 1(67). Entities of the national economy by selected legal forms

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem ^a	2835	2898	Total ^a
sektor publiczny	14	13	public sector
sektor prywatny	2812	2871	private sector
w tym:			of which:
Przedsiębiorstwa państwowe	1	-	State owned enterprises
Spółki handlowe	457	483	Commercial companies
Spółki cywilne	137	131	Civil law partnerships
Spółdzielnie	3	3	Cooperatives
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	2224	2268	Natural persons conducting economic activity

a Patrz uwagi metodyczne, ust. 4 na str. 35.

a See methodological notes, section 4 on page 35.

Tablica 2(68). Podmioty gospodarki narodowej według działów

Stan w dniu 31 XII

Table 2(68). Entities of the national economy by divisions

As of 31 XII

WYSZCZEGÓLNIENIE		Ogółem Total	Sektor Sector		SPECIFICATION
			publiczny public	prywatny private	
Ogółem ^a	2015	2835	14	2812	Total ^a
	2016	2898	13	2871	
Transport lądowy oraz transport rurociągowy	2015	2105	5	2096	Land transport and transport via pipelines
	2016	2152	5	2139	
Transport wodny	2015	57	2	54	Water transport
	2016	57	1	55	
Transport lotniczy	2015	7	-	6	Air transport
	2016	7	-	7	
Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport	2015	635	7	625	Warehousing and support activities for transportation
	2016	652	7	640	
Działalność pocztowa i kurierska	2015	31	-	31	Postal and courier activities
	2016	30	-	30	

a Patrz uwagi metodyczne, ust. 4 na str. 35.

a See methodological notes, section 4 on page 35.

Tablica 3(69). Spółki handlowe według form prawnych i rodzaju kapitału

Stan w dniu 31 XII

Table 3(69). Commercial companies by legal status and type of capital

As of 31 XII

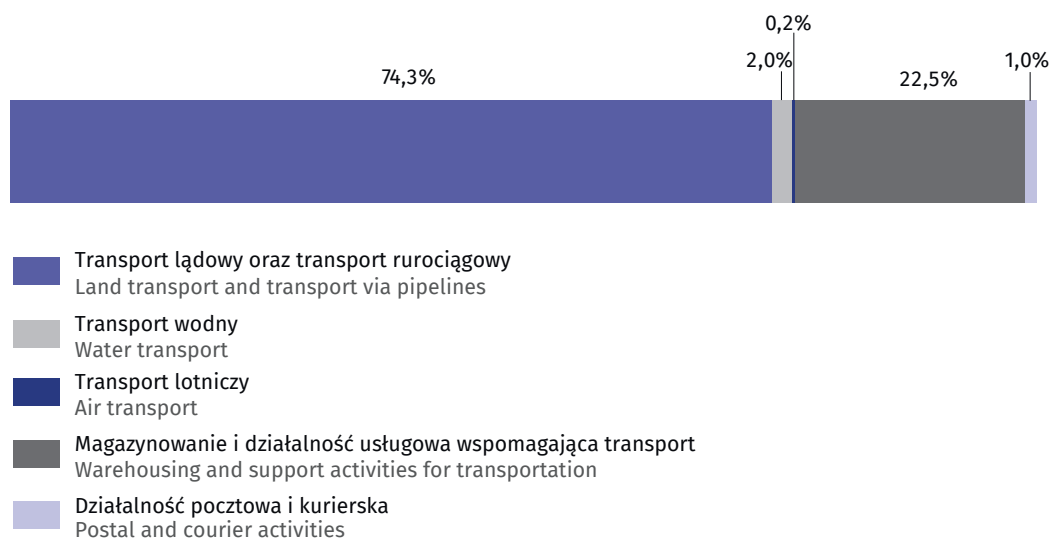
WYSZCZEGÓLNIENIE	2015	2016	SPECIFICATION
Ogółem			
Total			
Ogółem	457	483	Total
Według form prawnych			
By legal status			
Akcyjne	14	12	Joint stock
Z ograniczoną odpowiedzialnością	408	432	Limited liability
Jawne	18	17	Unlimited partnerships
Partnerskie	-	-	Professional partnerships
Komandytowe	15	19	Limited partnerships
Komandytowo-akcyjne	2	3	Joint stock-limited partnerships
Według rodzaju kapitału ^a			
By kind of capital ^a			
Skarbu Państwa	3	2	State Treasury
Państwowych osób prawnych	9	11	State legal persons
Samorządu terytorialnego	4	3	Local government
Prywatnego krajowego	371	388	Private domestic
Zagranicznego	112	114	Foreign

a Suma pozycji nie równa się ogólnej liczbie spółek, gdyż spółki o mieszanym kapitale mogą występować w kilku pozycjach.

a The total of items does not equal the total number of companies, as the companies with mixed capital may be shown in several items.

Wykres 16. Podmioty gospodarki narodowej w sekcji Transport i gospodarka magazynowa według działów w 2016 r.

Chart 16. Entities of the national economy in the section Transportation and storage by groups in 2016



Dział VI

Chapter VI



Inwestycje. Środki trwałe

Investment.
Fixed assets

VI. Inwestycje. Środki trwałe

Investment. Fixed assets

W 2016 r. **nakłady inwestycyjne** wyrażone w cenach bieżących w sekcji *Transport i gospodarka magazynowa* wyniosły 142,1 mln zł (o 58,2% mniej niż w 2015 r.) i poniesione były przez przedsiębiorstwa z Gdyni, w których liczba pracujących przekracza 9 osób. Nakłady te w całości przeznaczone zostały na środki trwałe. Najwięcej nakładów 52,5% (74,7 mln zł) wydatkowano na środki transportu oraz na budynki i budowlę (odpowiednio 32,2% i 45,8 mln zł). Natomiast na zakup maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi było to 14,6% (20,7 mln zł).

Nakłady w sekcji *Transport i gospodarka magazynowa* stanowiły 13,6% nakładów ogółem poniesionych przez przedsiębiorstwa z Gdyni. Dominujący udział stanowiły nakłady realizowane przez przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie transportu lądowego oraz transportu rurociągowego (54,2%), w tym w 83,3% były to nakłady poniesione przez podmioty gospodarcze wykonujące pozostały transport lądowy pasażerski. Nakłady te były o 50,2% wyższe w porównaniu z nakładami z 2015 r. i w 77,6% przeznaczone były na zakup środków transportu.

Nakłady poniesione w 2016 r. przez przedsiębiorstwa, których głównym rodzajem działalności było magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport, stanowiły 45,5% ogólnej wartości nakładów w sekcji *Transport i gospodarka magazynowa* i blisko w całości poniesione zostały przez przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie usług wspomagających transport. Były one jednak niższe w skali roku o 77,6% i w większości (51,0%) nakłady w tym dziale zainwestowano w budynki i budowlę, 24,9% przeznaczono na zakup maszyn, urządzeń technicznych i narzędzi, a 22,7% wydatkowano na środki transportu.

Nakłady inwestycyjne w państwowych i samorządowych jednostkach i zakładach budżetowych z Gdyni w sekcji *Transport i gospodarka magazynowa* w 2016 r. były o 45,3% niższe niż w 2015 r. i stanowiły 39,0% ogólnej wartości nakładów zrealizowanych przez te jednostki ogółem na terenie Gdyni.

In 2016, **capital expenditures** expressed in current prices in the section *Transportation and storage* totalled PLN 142.1 million (by 58.2% less than in 2015) and were incurred by enterprises from Gdynia employing more than 9 persons. All these expenditures were earmarked for fixed assets. The most, 52.5% (PLN 74.7 million), were spent on means of transport and on buildings and structures (32.2% and PLN 45.8 million, respectively). However, the purchase of machinery, technical equipment and tools ate up 14.6% (PLN 20.7 million).

The expenditures in *Transportation and storage* accounted for 13.6% of total outlays incurred by enterprises from Gdynia. Expenditures made by enterprises operating in land transport and pipeline transport had the biggest share (54.2%), including 83.3% of expenditures incurred by economic entities providing other land passenger transport. These expenditures were by 52.2% higher than in 2015. 77.6% of them were spent on the purchase of means of transport.

Expenditures incurred in 2016 by enterprises whose main activity was warehousing and support activities for transportation accounted for 45.5% of the total value of expenditure in *Transportation and storage* and were almost fully incurred by enterprises operating in transport support services. However, they were lower by 77.6% per year and were mostly invested in buildings and structures (51.0%), while 24.9% were allocated for the purchase of machinery, technical equipment and tools, and 22.7% were spent on means of transport.

Capital expenditures in state and local government units and budget enterprises from Gdynia operating in *Transportation and storage* were by 45.3% lower in 2016 than in 2015, accounting for 39.0% of the total value of outlays made by these units in total in Gdynia.

Zarówno w 2016 r., jak i w 2015 r., podstawowym źródłem finansowania nakładów inwestycyjnych w przedsiębiorstwach prowadzących działalność w sekcji *Transport i gospodarka magazynowa*, zlokalizowanych na terenie Gdyni, były środki własne przedsiębiorstw, które stanowiły odpowiednio 79,5% i 51,3% nakładów ogółem oraz kredyty i pożyczki krajowe – odpowiednio 7,5% i 15,6%.

Both in 2016 and in 2015, the basic source of financing of investment outlays in enterprises in *Transportation and storage* located in Gdynia were own funds which accounted for 79.5% and 51.3% of the total expenditures, respectively, and credits and domestic loans – 7.5% and 15.6% respectively.

Tablica 1(70). Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ^a w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)

Table 1(70). Capital expenditures in enterprises ^a in the section Transportation and storage (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015		2016		SPECIFICATION
	w tys. zł in PLN thousand	w % in %	w tys. zł in PLN thousand	w % in %	
Transport i gospodarka magazynowa	340224	100,0	142086	100,0	Transportation and storage
sektor publiczny	106752	31,4	84881	59,7	public sector
sektor prywatny	233472	68,6	57205	40,3	private sector
Transport lądowy oraz transport rurociągowy	51233	15,1	76977	54,2	Land transport and transport via pipelines
transport kolejowy pasażerski międzymiastowy	4206	1,2	639	0,4	passenger rail transport, interurban
transport kolejowy towarów	1883	0,6	1723	1,2	freight rail transport
pozostały transport lądowy pasażerski	40096	11,8	64134	45,1	other passenger land transport
transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	4925	1,4	10393	7,3	freight transport by road and removal services
transport rurociągowy	123	0,0	88	0,1	transport via pipeline
Transport wodny	685	0,2	429	0,3	Water transport
transport morski i przybrzeżny towarów	685	0,2	429	0,3	sea and coastal freight water transport
Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport	288227	84,7	64640	45,5	Warehousing and support activities for transportation
magazynowanie i przechowywanie towarów	14	0,0	676	0,5	warehousing and storage
działalność usługowa wspomagająca transport	288213	84,7	63964	45,0	support activities for transportation
Działalność pocztowa i kurierska	79	0,0	40	0,0	Postal and courier activities
działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego)	79	0,0	40	0,0	postal activities under universal service obligation (public operator)

^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; według lokalizacji inwestycji.

^a Data concern economic entities employing more than 9 persons; according to investment location site.

Tablica 2(71). Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ^a na środki trwałe w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)Table 2(71). Capital expenditures in enterprises ^a on fixed assets in the section Transportation and storage (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Ogółem Total	W tym na Of which on					
			budynki i budowle buildings and structures	maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia machinery, technical equipment and tools	środki transportu means of transport	budynki i budowle buildings and structures	maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia machinery, technical equipment and tools	środki transportu means of transport
			w tys. zł in PLN thousand			w % ogółem in % of total		
Transport i gospodarka magazynowa	2015	340224	123532	133219	82121	36,3	39,2	24,1
Transportation and storage	2016	142086	45792	20678	74655	32,2	14,6	52,5
sektor publiczny	2015	106752	59364	11176	35729	55,6	10,5	33,5
public sector	2016	84881	23998	10348	49770	28,3	12,2	58,6
sektor prywatny	2015	233472	64168	122043	46392	27,5	52,3	19,9
private sector	2016	57205	21794	10330	24885	38,1	18,1	43,5
Transport lądowy oraz transport rurociągowy	2015	51233	8632	4315	37691	16,8	8,4	73,6
Land transport and transport via pipelines	2016	76977	12790	4376	59757	16,6	5,7	77,6
transport kolejowy pasażerski międzymiastowy	2015	4206	129	51	4026	3,1	1,2	95,7
passenger rail transport, interurban	2016	639	25	185	429	3,9	29,0	67,1
transport kolejowy towarów	2015	1883	236	101	1546	12,5	5,4	82,1
freight rail transport	2016	1723	16	51	1602	0,9	3,0	93,0
pozostały transport lądowy pasażerski	2015	40096	8184	1416	30496	20,4	3,5	76,1
other passenger land transport	2016	64134	12674	3660	47800	19,8	5,7	74,5
transport drogowy towarów oraz działalność usługowa związana z przeprowadzkami	2015	4925	12	2700	1620	0,2	54,8	32,9
freight transport by road and removal services	2016	10393	22	447	9924	0,2	4,3	95,5
transport rurociągowy	2015	123	71	47	3	57,7	38,2	2,4
transport via pipeline	2016	88	53	33	2	60,2	37,5	2,3
Transport wodny	2015	685	152	257	276	22,2	37,5	40,3
Water transport	2016	429	10	207	212	2,3	48,3	49,4
transport morski i przybrzeżny towarów	2015	685	152	257	276	22,2	37,5	40,3
sea and coastal freight water transport	2016	429	10	207	212	2,3	48,3	49,4

^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; według lokalizacji inwestycji.^a Data concern economic entities employing more than 9 persons; according to investment location site.

Tablica 2(71). Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ^a na środki trwałe w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące) (dok.)Table 2(71). Capital expenditures in enterprises ^a on fixed assets in the section Transportation and storage (current prices) (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION		Ogółem Total	W tym na Of which on					
			budynki i budowle buildings and structures	maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia machinery, technical equipment and tools	środki transportu means of transport	budynki i budowle buildings and structures	maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia machinery, technical equipment and tools	środki transportu means of transport
			w tys. zł in PLN thousand			w % ogółem in % of total		
Magazynowanie i działalność usługowa wspomagająca transport Warehousing and support activities for transportation	2015	288227	114726	128612	44132	39,8	44,6	15,3
	2016	64640	32978	16070	14685	51,0	24,9	22,7
magazynowanie i przechowywanie towarów warehousing and storage	2015	14	1	7	6	7,1	50,0	42,9
	2016	676	216	451	9	32,0	66,7	1,3
działalność usługowa wspomagająca transport support activities for transportation	2015	288213	114725	128605	44126	39,8	44,6	15,3
	2016	63964	32762	15619	14676	51,2	24,4	22,9
Działalność pocztowa i kurierska Postal and courier activities	2015	79	22	35	22	27,8	44,3	27,8
	2016	40	14	25	1	35,0	62,5	2,5
działalność pocztowa objęta obowiązkiem świadczenia usług powszechnych (operatora publicznego) postal activities under universal service obligation (public operator)	2015	79	22	35	22	27,8	44,3	27,8
	2016	40	14	25	1	35,0	62,5	2,5

a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; według lokalizacji inwestycji.

a Data concern economic entities employing more than 9 persons; according to investment location site.

Tablica 3(72). Nakłady inwestycyjne ^a w państwowych i samorządowych jednostkach i zakładach budżetowych według sekcji (ceny bieżące)Table 3(72). Capital expenditures ^a in state and local government units and establishments by sections (current prices)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015		2016		SPECIFICATION
	w tys. zł in PLN thousand	w % in %	w tys. zł in PLN thousand	w % in %	
Ogółem	367590	100,0	83986	100,0	Total
Przemysł	16617	4,5	959	1,1	Industry
Transport i gospodarka magazynowa	59807	16,3	32714	39,0	Transportation and storage
Zakwaterowanie i gastronomia ^A	-	-	60	0,1	Accommodation and catering ^A

a Według lokalizacji inwestycji.

a According to investment location site.

Tablica 3(72). Nakłady inwestycyjne ^a w państwowych i samorządowych jednostkach i zakładach budżetowych według sekcji (ceny bieżące) (dok.)Table 3(72). Capital expenditures ^a in state and local government units and establishments by sections (current prices) (cont.)

WYSZCZEGÓLNIENIE	2015		2016		SPECIFICATION
	w tys. zł in PLN thousand	w % in %	w tys. zł in PLN thousand	w % in %	
Obsługa rynku nieruchomości ^A	2275	0,6	709	0,8	Real estate activities
Administracja publiczna i obrona narodowa; obowiązkowe zabezpieczenia społeczne	161744	44,0	14478	17,2	Public administration and defence; compulsory social security
Edukacja	118818	32,3	26556	31,6	Education
Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	1119	0,3	1952	2,3	Human health and social work activities
Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	4214	1,1	6283	7,5	Arts, entertainment and recreation
Pozostała działalność usługowa	2996	0,8	275	0,3	Other service activities

a Według lokalizacji inwestycji.

a According to investment location site.

Tablica 4(73). Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ¹ w sekcji Transport i gospodarka magazynowa według źródeł finansowaniaTable 4(73). Capital expenditures in enterprises ¹ in the section Transportation and storage by source of funds

WYSZCZEGÓLNIENIE SPECIFICATION			Ogółem Total	W tym środki Of which funds					
				własne own	budżetowe budget	kredyty i pożyczki krajowe credits and domestic loans	bezpośrednio z zagranicy directly from abroad		inne źródła other sources
							ogółem total	w tym kredyt bankowy of which credits	
d - na długoterwate aktywa finansowe on long-term financial assets			w tys. zł in PLN thousand						
Transport i gospodarka magazynowa Transportation and storage	2015	a	469740	240879	9625	73455	66611	23404	74379
		b	458971	230507	9625	73168	66501	23404	74379
		c	3458	3061	-	287	110	-	-
		d	7311	7311	-	-	-	-	-
	2016	a	152760	121401	6216	11396	5298	-	7444
		b	150210	118851	6216	11396	5298	-	7444
		c	2521	2521	-	-	-	-	-
		d	29	29	-	-	-	-	-

1 Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; według siedziby inwestora.

1 Data concern economic entities employing more than 9 persons; according to investor's seat.

Tablica 5(74). Wartość brutto środków trwałych ^a w przedsiębiorstwach według wybranych sekcji (ceny bieżące)

Stan w dniu 31 XII

Table 5(74). Gross value of fixed assets ^a in enterprises by selected sections (current prices)

As of 31 XII

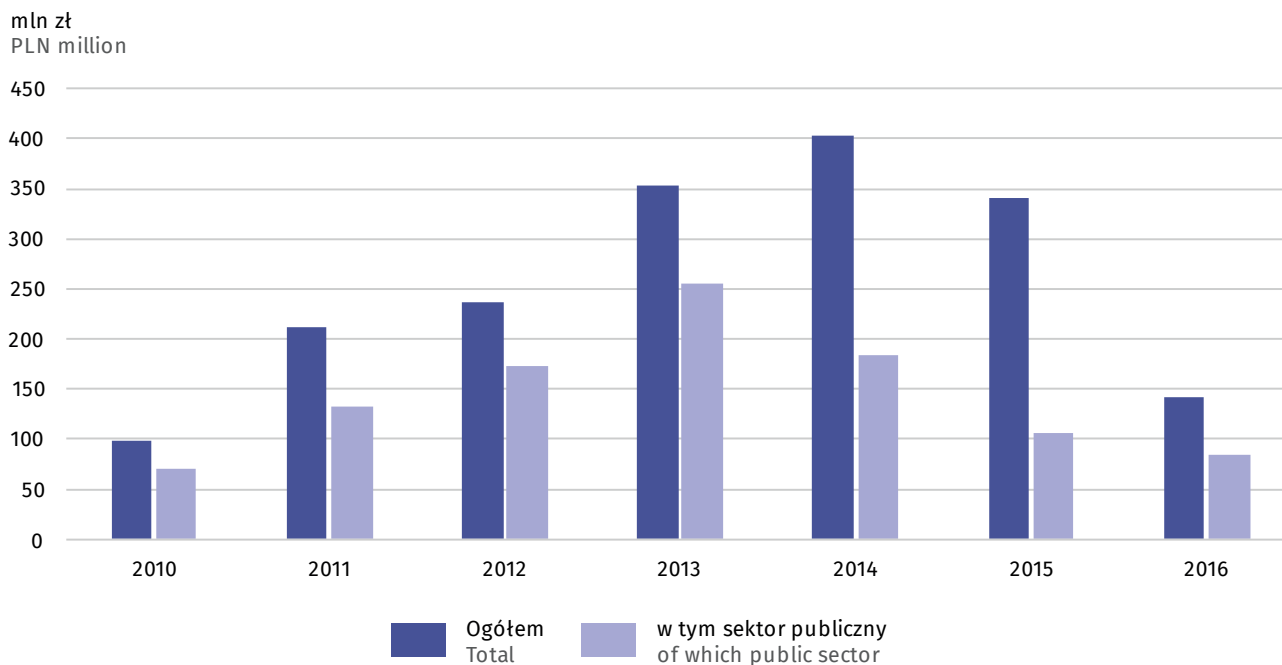
WYSZCZEGÓLNIENIE	2015		2016		SPECIFICATION
	w mln zł in PLN million	w % in %	w mln zł in PLN million	w % in %	
Ogółem	11450,0	100,0	13423,5	100,0	Total
sektor publiczny	4649,6	40,6	5252,6	39,1	public sector
sektor prywatny	6800,4	59,4	8170,8	60,9	private sector
w tym:					of which:
Przemysł	3243,3	28,3	3817,2	28,4	Industry
Budownictwo	291,7	2,5	347,6	2,6	Construction
Handel; naprawa pojazdów samochodowych ^A	721,1	6,3	727,1	5,4	Trade; repair of motor vehicles ^A
Transport i gospodarka magazynowa	2582,3	22,6	2710,2	20,2	Transportation and storage
Zakwaterowanie i gastronomia ^A	226,5	2,0	207,5	1,5	Accommodation and catering ^A
Informacja i komunikacja	608,3	5,3	784,8	5,8	Information and communication
Działalność finansowa i ubezpieczeniowa	30,5	0,3	19,6	0,1	Financial and insurance activities
Obsługa rynku nieruchomości ^A	2646,3	23,1	2878,9	21,4	Real estate activities
Działalność profesjonalna, naukowa i techniczna	201,1	1,8	1062,3	7,9	Professional, scientific and technical activities
Administrowanie i działalność wspierająca ^A	150,1	1,3	132,9	1,0	Administrative and support service activities
Edukacja	33,9	0,3	36,3	0,3	Education
Opieka zdrowotna i pomoc społeczna	495,5	4,3	485,2	3,6	Human health and social work activities
Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją	187,1	1,6	180,1	1,3	Arts, entertainment and recreation

a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; podziału środków trwałych według sekcji dokonano zgodnie z siedzibą jednostki lokalnej rodzaju działalności.

a Data concern economic entities employing more than 9 persons; the breakdown of fixed assets by sections was made according to the registered office of local kind-of-activity unit.

Wykres 17. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ^a w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)

Chart 17. Capital expenditures in enterprises ^a in the section Transportation and storage (current prices)

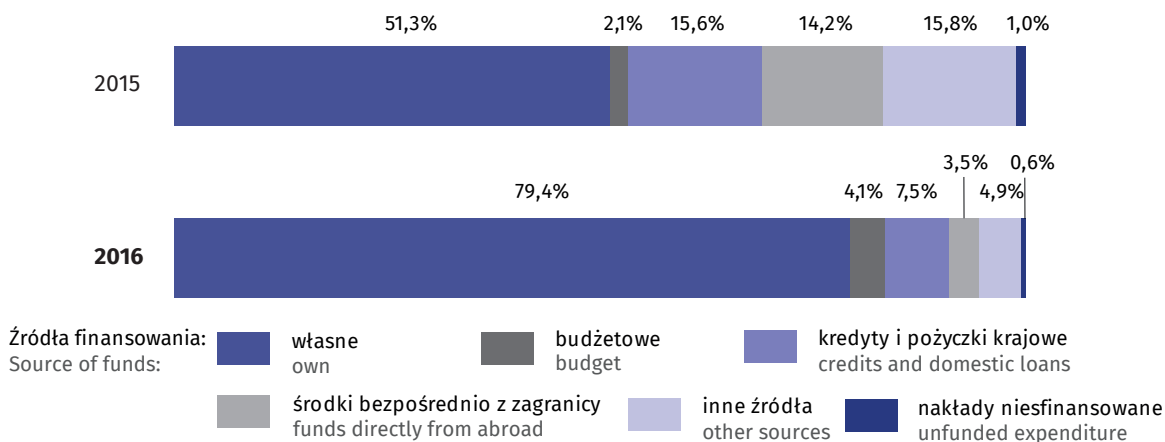


^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; według lokalizacji inwestycji.

^a Data concern economic entities employing more than 9 persons; according to investment location site.

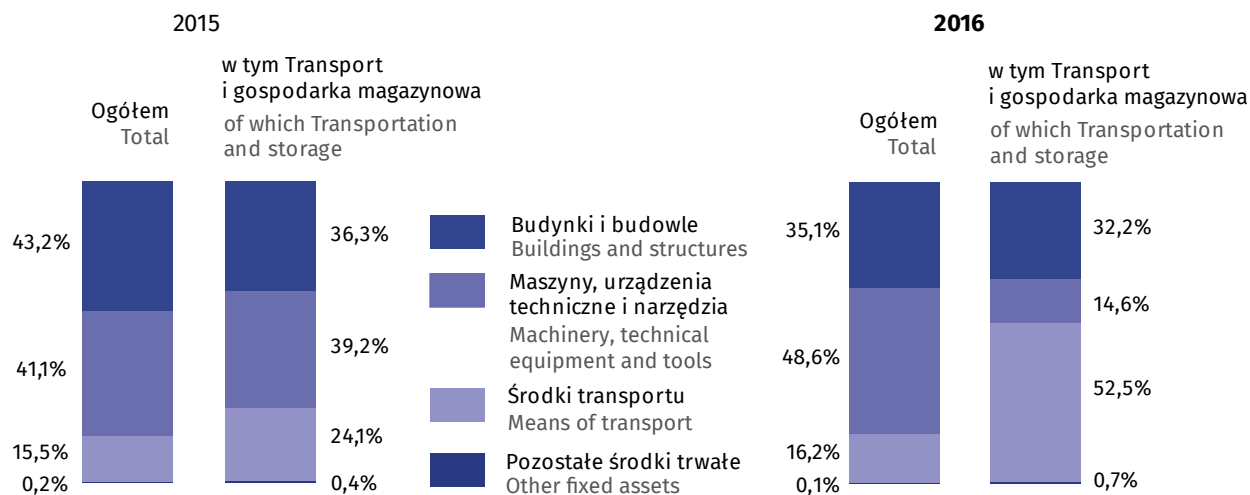
Wykres 18. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ^a w sekcji Transport i gospodarka magazynowa według źródeł finansowania

Chart 18. Capital expenditures in enterprises ^a in the section Transportation and storage by source of funds



^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; według siedziby inwestora.

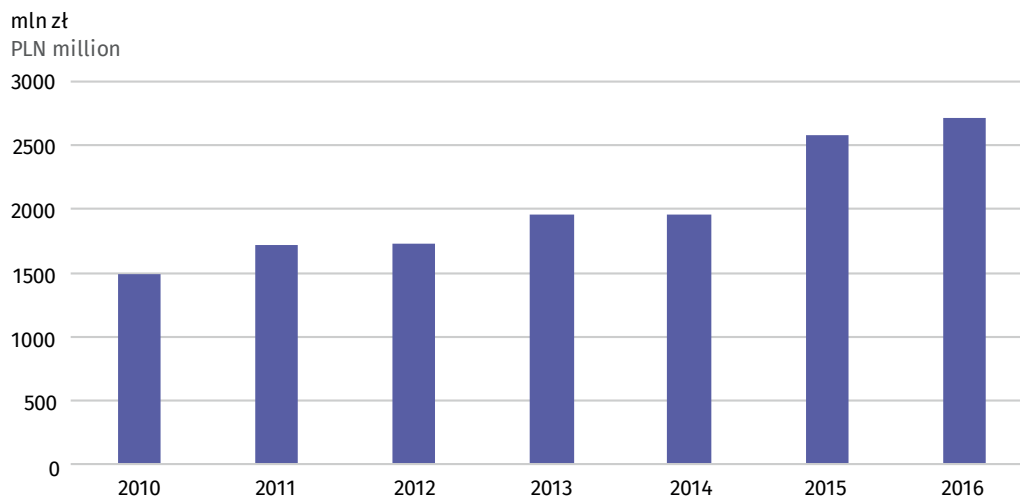
^a Data concern economic entities employing more than 9 persons; according to investor's seat.

Wykres 19. Nakłady inwestycyjne w przedsiębiorstwach ^a na środki trwałe (ceny bieżące)Chart 19. Capital expenditures in enterprises ^a on fixed assets (current prices)

^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; według lokalizacji inwestycji.

^a Data concern economic entities employing more than 9 persons; according to investment location site.

Wykres 20. Wartość brutto środków trwałych w przedsiębiorstwach ^a w sekcji Transport i gospodarka magazynowa (ceny bieżące)
 Stan w dniu 31 XII

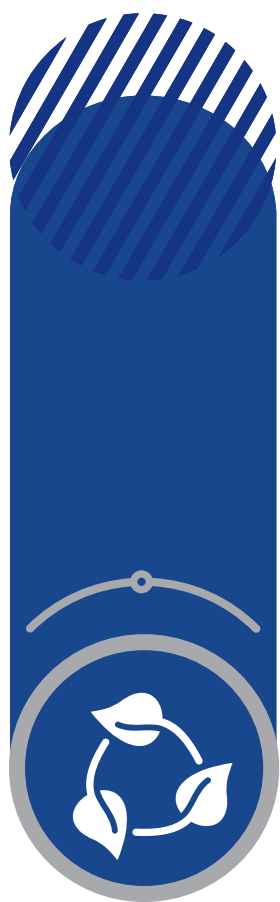
 Chart 20. Gross value of fixed assets in enterprises ^a in the section Transportation and storage (current prices)
 As of 31 XII


^a Dane dotyczą podmiotów gospodarczych, w których liczba pracujących przekracza 9 osób; podziału środków trwałych według sekcji dokonano zgodnie z siedzibą jednostki lokalnej rodzaju działalności.

^a Data concern economic entities employing more than 9 persons; the breakdown of fixed assets by sections was made according to the registered office of local kind-of-activity unit.

Dział VII

Chapter VII



Wybrane aspekty związane z ochroną środowiska

Selected aspects
of environmental
protection

VII. Wybrane aspekty związane z ochroną środowiska

Selected aspects of environmental protection

Średnioroczne **stężenie dwutlenku siarki (SO₂)** w Gdyni mierzone na 2 stacjach pomiarowych Fundacji ARMAAG w latach 2015-2016 utrzymywały się na zbliżonym niskim poziomie nie przekraczającym wartości dopuszczalnej. Ich wartości oscylowały w granicach od 13,0% do 17,0% poziomu dopuszczalnego. W analizowanym okresie zarówno maksymalne stężenia średniodobowe SO₂, jak i stężenia chwilowe (godzinowe) nie przekraczały wartości dopuszczalnej.

Stężenia średnioroczne **dwutlenku azotu (NO₂)** w Gdyni w latach 2015-2016 odnotowane na 3 stacjach pomiarowych wahały się w granicach od 32,0% do 51,8% wartości dopuszczalnej. W latach tych nie odnotowano przekroczenia stężeń jednogodzinowych powyżej normy wynoszącej 200 µg/m³ przy dopuszczalnej częstotliwości 18 razy w ciągu roku.

W 2016 r. **stężenia** średnioroczne **pyłu zawieszonego PM₁₀**, notowane na wszystkich stacjach pomiarowych na terenie Gdyni, były niższe w stosunku do 2015 r. i nie przekraczały wartości dopuszczalnej zarówno w 2015 r., jak i 2016 r. Największe stężenie PM₁₀ odnotowane w Gdyni w 2016 r. stanowiło 58,0% wartości normy i było o 3,5 p.proc. niższe od wartości maksymalnej z 2015 r. W analizowanych latach zaobserwowano we wszystkich punktach pomiarowych przekroczenie norm średniodobowych pyłu zawieszonego PM₁₀, które wyniosło od 27,2% do 94,8% poziomu dopuszczalnego.

Dla **tlenku węgla** maksymalne **stężenie 8-godzinne** w 2015 r. i 2016 r. (zmierzone na 1 stacji) nie przekroczyło poziomu dopuszczalnego i stanowiło odpowiednio 15,0% i 11,9% jego wartości. Imisja tlenku węgla w 2016 r. była o 21,0% niższa od odnotowanej w 2015 r.

W 2016 r. średnioroczne **stężenie ozonu** w Gdyni zbadane na 2 stacjach pomiarowych było niższe niż w 2015 r. Stężenie 8-godzinne również było niższe, jednak zarówno w 2015 r., jak i w 2016 r. przekraczało dopuszczalne wartości w granicach od 0,7% do 20,8%. Jednocześnie w latach 2015-2016 nie notowano stężenia ozonu wyższego niż próg ostrzegawczy.

The average annual **concentration of sulfur dioxide (SO₂)** in Gdynia, measured at 2 measurement stations of the ARMAAG Foundation in 2015-2016, remained at a similar low level not exceeding the upper limit value. Their values ranged from 13.0% to 17.0% of the limit level. In the analysed period, SO₂ maximum daily average concentrations and instantaneous (hourly) concentrations did not exceed the limit value.

The average annual **concentrations of nitrogen dioxide (NO₂)** in Gdynia recorded at 3 measurement stations ranged from 32.0% to 51.8% of the limit value in the years 2015-2016. In those years, there were no exceedances of one-hour concentration limits of 200 µg/m³ at an acceptable frequency of 18 times a year.

In 2016, the average annual **concentrations of particulate matter (PM₁₀)** recorded at all measurement stations in Gdynia were lower compared to 2015 and were below the upper limit value both in 2015 and 2016. The highest concentration of PM₁₀ recorded in Gdynia in 2016 accounted for 58.0% of the standard value and was 3.5 percentage points below the maximum value in 2015. In the analysed years, all measurement points recorded exceeded PM₁₀ emission limits which ranged from 27.2% to 94.8% of the upper limit level.

The maximum 8-hour **concentration of carbon oxide** (measured at 1 station) did not exceed the permissible level in 2015 and 2016 and constituted respectively 15.0% and 11.9% of its value. The carbon oxide immission was by 21.0% lower than in 2015.

In 2016, the average annual **ozone concentration** in Gdynia at 2 measurement stations was lower than in 2015. The 8-hour concentration was also lower, however both in 2015 and 2016, it exceeded the permissible values in the range from 0.7% to 20.8%. Simultaneously, in the years 2015-2016, no ozone concentration above the warning threshold was noted.

Tablica 1(75). Stężenie dwutlenku siarki (SO₂)Table 1(75). Sulphur dioxide (SO₂) concentration

STACJA POMIAROWA MONITORING STATION	Stężenia średnie roczne µg/m ³ (poziom dopuszczalny 20 µg/m ³) ^a Average annual concentration µg/m ³ (limit value 20 µg/m ³) ^a		Maksymalne dobowe stężenia µg/m ³ (poziom dopuszczalny 125 µg/m ³) ^a Maximum 24 hour concentration µg/m ³ (limit value 125 µg/m ³) ^a		Maksymalne godzinowe stężenia µg/m ³ (poziom dopuszczalny 350 µg/m ³) ^a Maximum hourly concentration µg/m ³ (limit value 350 µg/m ³) ^a	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Gdynia Pogórze	2,8	2,7	11,4	14,3	48,9	47,5
Gdynia Dąbrowa	3,4	2,6	24,0	34,0	61,2	86,3

a Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Źródło: Fundacja ARMAAG.

a Regulation of the Minister of Environment of 24 August 2012 on concentration of certain substances in the air (Journal of Laws 2012 item 1031).

Source: ARMAAG Foundation.

Tablica 2(76). Stężenie dwutlenku azotu (NO₂)Table 2(76). Nitrogen dioxide (NO₂) concentration

STACJA POMIAROWA MONITORING STATION	Stężenia średnie roczne µg/m ³ (poziom dopuszczalny 40 µg/m ³) ^a Average annual concentration µg/m ³ (limit value 40 µg/m ³) ^a		Maksymalne godzinowe stężenia µg/m ³ (poziom dopuszczalny 200 µg/m ³) ^a Maximum hourly concentration µg/m ³ (limit value 200 µg/m ³) ^a		Liczba godzin z przekroczeniem (dopuszczalna liczba godzin w roku 18) ^a Number of hours exceeded the norm (allowable 18 hours per year) ^a	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Gdynia Pogórze	12,8	13,3	84,1	99,1	-	-
Gdynia Dąbrowa	14,3	13,7	136,9	113,6	-	-
Gdynia Śródmieście	18,5	20,7	127,9	96,6	-	-

a Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Źródło: Fundacja ARMAAG.

a Regulation of the Minister of Environment of 24 August 2012 on concentration of certain substances in the air (Journal of Laws 2012 item 1031).

Source: ARMAAG Foundation.

Tablica 3(77). Stężenie pyłu zawieszonego PM₁₀Table 3(77). Atmospheric particulate matter PM₁₀ concentration

STACJA POMIAROWA MONITORING STATION	Stężenia średnie roczne µg/m ³ (poziom dopuszczalny 40 µg/m ³) ^a Average annual concentration µg/m ³ (limit value 40 µg/m ³) ^a		Maksymalne dobowe stężenia µg/m ³ (poziom dopuszczalny 50 µg/m ³) ^a Maximum 24 hour concentration µg/m ³ (limit value 50 µg/m ³) ^a		Częstość przekroczeń stężeń dobowych (dopuszczalna liczba dni w roku 35) ^a Incidence of 24 hour norm exceeded (allowable 35 days per year) ^a	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Gdynia Pogórze	17,7	15,4	66,4	67,7	7	4
Gdynia Dąbrowa	15,6	15,3	63,6	67,3	3	5
Gdynia Śródmieście	24,6	23,2	97,4	92,8	27	22

a Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).

Źródło: Fundacja ARMAAG.

a Regulation of the Minister of Environment of 24 August 2012 on the levels of certain substances in the air (Journal of Laws 2012 item 1031).

Source: ARMAAG Foundation.

Tablica 4(78). Stężenie ozonu

Table 4(78). Ozone concentration

STACJA POMIAROWA MONITORING STATION	Stężenia średnie roczne $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Average annual concentration $\mu\text{g}/\text{m}^3$		Maksymalne stężenia 8-godzinne $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (poziom docelowy $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ^a Maximum 8 hour concentration $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (target value $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ^a		Liczba dni z przekroczeniem (dopuszczalna częstość przekraczania poziomu docelowego w roku kalendarzowym 25 dni) ^a Number of days norm exceeded (allowable incidence of target value exceeded 25 days per calendar year) ^a	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Gdynia Pogórze	52,8	52,2	138,0	128,2	5	2
Gdynia Dąbrowa	54,8	48,8	145,0	120,8	11	1

a Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).
Źródło: Fundacja ARMAAG.

a Regulation of the Minister of Environment of 24 August 2012 on the levels of certain substances in the air (Journal of Laws 2012 item 1031).
Source: ARMAAG Foundation.

Tablica 5(79). Stężenie tlenku węgla

Table 5(79). Carbon oxide concentration

STACJA POMIAROWA MONITORING STATION	Stężenia średnie roczne $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Average annual concentration $\mu\text{g}/\text{m}^3$		Maksymalne stężenia 8-godzinne $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (poziom dopuszczalny $10000 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ^a Maximum 8 hour concentration $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (limit value level $10,000 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ^a	
	2015	2016	2015	2016
Gdynia Pogórze	265,9	324,4	1500,1	1185,8

a Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. 2012 poz. 1031).
Źródło: Fundacja ARMAAG.

a Regulation of the Minister of Environment of 24 August 2012 on concentration of certain substances in the air (Journal of Laws 2012 item 1031).
Source: ARMAAG Foundation.

Tablica 6(80). Natężenie ruchu w przekroju ulicy

Table 6(80). Traffic intensity in the street section

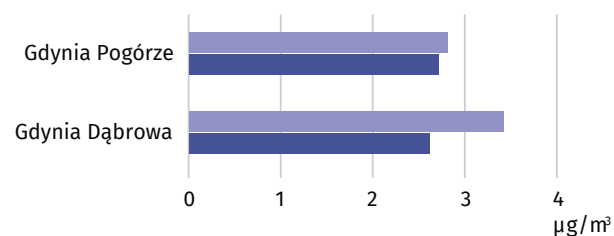
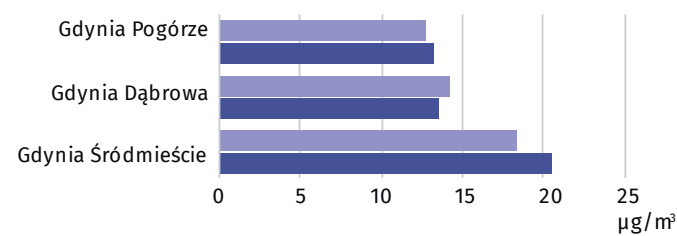
NAZWA ULICY STREET NAME	Rzeczywiste roczne Real annual		Średnie Average					
			miesięczne monthly		tygodniowe weekly		dzienne daily	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
	w mln pojazdów in million vehicles		w 100 tys. pojazdów in 100 thousand vehicles		w tys. pojazdów in thousand vehicles		w tys. pojazdów in thousand vehicles	
10 Lutego	4,4	4,5	3,7	3,8	81,3	83,0	16,3	16,6
Aleja Zwycięstwa	15,0	15,3	5,6	5,7	125,9	128,5	25,2	25,7
Chwarzyńska	5,8	5,9	5,6	5,7	129,4	132,0	25,9	26,4
Chwaszczyńska	13,3	13,6	6,1	6,2	142,1	145,0	28,4	29,0
Droga Gdyńska	8,9	9,0	3,9	4,0	90,2	92,0	18,0	18,4
Estakada Kwiatkowskiego	13,6	13,8	5,7	5,8	133,3	136,0	26,7	27,2
Hutnicza	6,7	6,8	2,7	2,7	61,9	63,2	12,4	12,6
Jana z Kolna	2,1	2,1	0,6	0,6	13,2	13,5	2,6	2,7
Janka Wiśniewskiego	9,2	9,3	4,2	4,3	99,0	101,0	19,8	20,2

Tablica 6(80). Natężenie ruchu w przekroju ulicy (dok.)**Table 6(80). Traffic intensity in the street section (cont.)**

NAZWA ULICY STREET NAME	Rzeczywiste roczne Real annual		Średnie Average					
			miesięczne monthly		tygodniowe weekly		dienne daily	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016
	w mln pojazdów in million vehicles		w 100 tys. pojazdów in 100 thousand vehicles		w tys. pojazdów in thousand vehicles		w tys. pojazdów in thousand vehicles	
Kielecka	3,1	3,2	1,4	1,4	31,4	32,0	6,3	6,4
Małokacka	4,4	4,5	2,9	3,0	67,6	69,0	13,5	13,8
Morska	12,3	12,5	6,9	7,0	160,7	164,0	32,1	32,8
Obwodnica Zachodnia	18,9	19,3	12,9	13,2	301,8	308,0	60,4	61,6
Sopocka	3,9	4,0	3,8	3,9	88,2	90,0	17,6	18,0
Starowiejska	0,3	0,3	0,5	0,5	11,8	12,0	2,4	2,4
Śląska	10,2	10,4	5,2	5,4	122,0	124,5	24,4	24,9
Świętojańska	4,8	4,9	3,4	3,5	77,4	79,0	15,5	15,8
Wielkopolska	10,2	10,4	4,8	4,9	111,7	114,0	22,3	22,8
Władysława IV	8,2	8,4	3,7	3,8	86,2	88,0	17,2	17,6
Wójta Radtkego	1,2	1,3	0,1	0,1	3,4	3,5	0,7	0,7

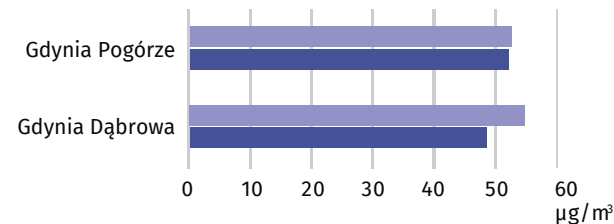
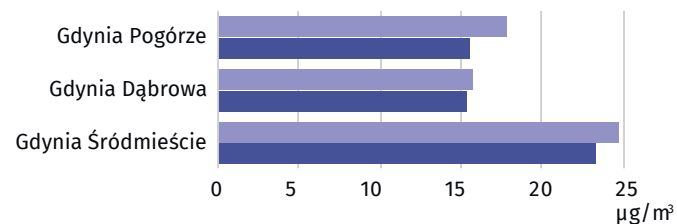
Źródło: dane Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

Source: data of the Management of Roads and Greenery in Gdynia.

Wykres 21. Średnioroczna imisja głównych zanieczyszczeń powietrza odnotowana na stacjach pomiarowych w Gdyni**Chart 21. Annual average immission of major air pollutants recorded at measurement stations in Gdynia**Stężenie dwutlenku siarki (SO₂)^aSulphur dioxide (SO₂) concentration^aStężenie dwutlenku azotu (NO₂)^bNitrogen dioxide (NO₂) concentration^b

Stężenie ozonu

Ozone concentration

Stężenie pyłu zawieszonego PM10^bAtmospheric particulate matter PM10 concentration^b

2015 2016

ab Dopuszczalny poziom stężenia: a – 20 µg/m³, b – 40 µg/m³.

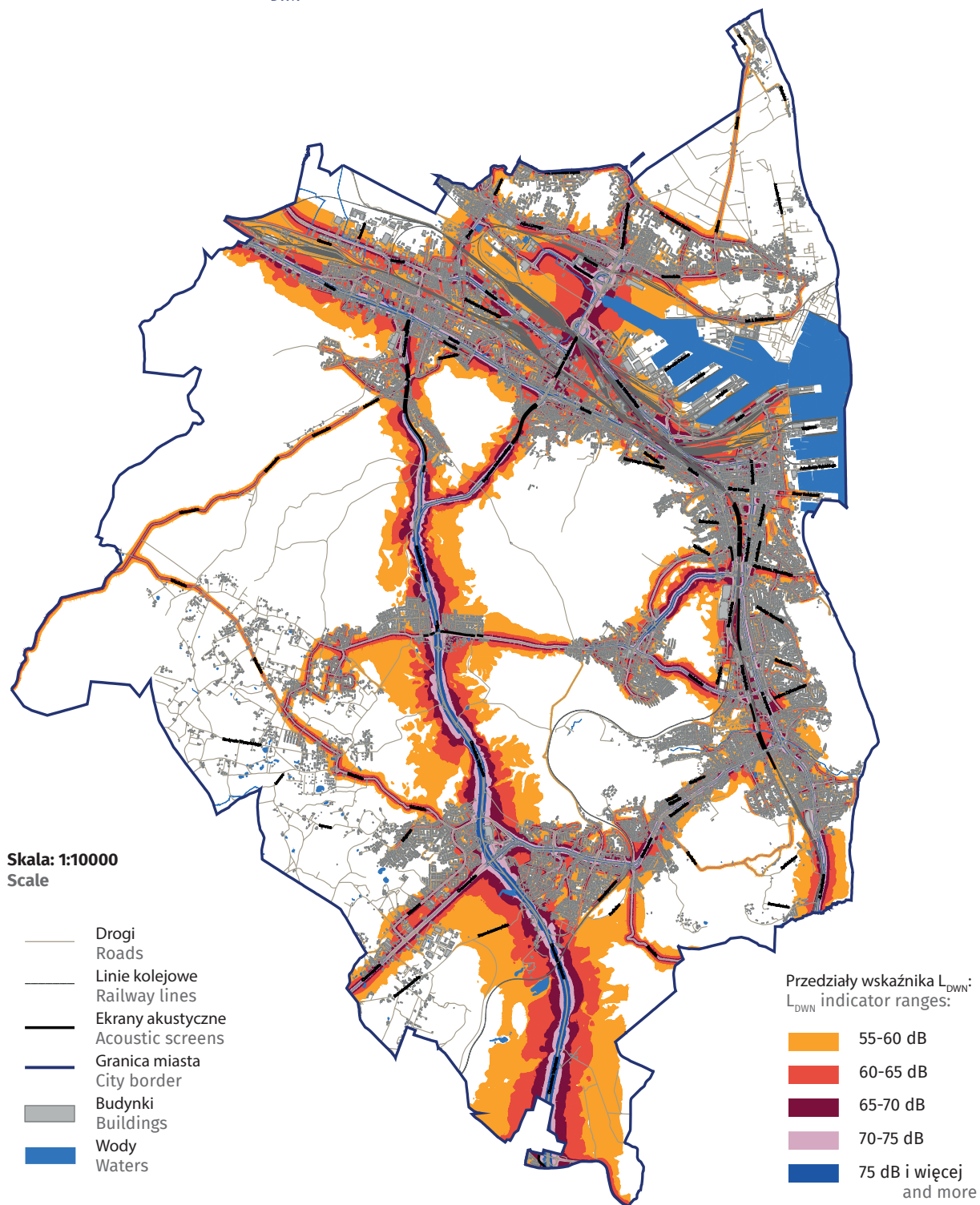
Źródło: Fundacja ARMAAG.

ab Average annual concentration: a – 20 µg/m³, b – 40 µg/m³.

Source: ARMAAG Foundation.

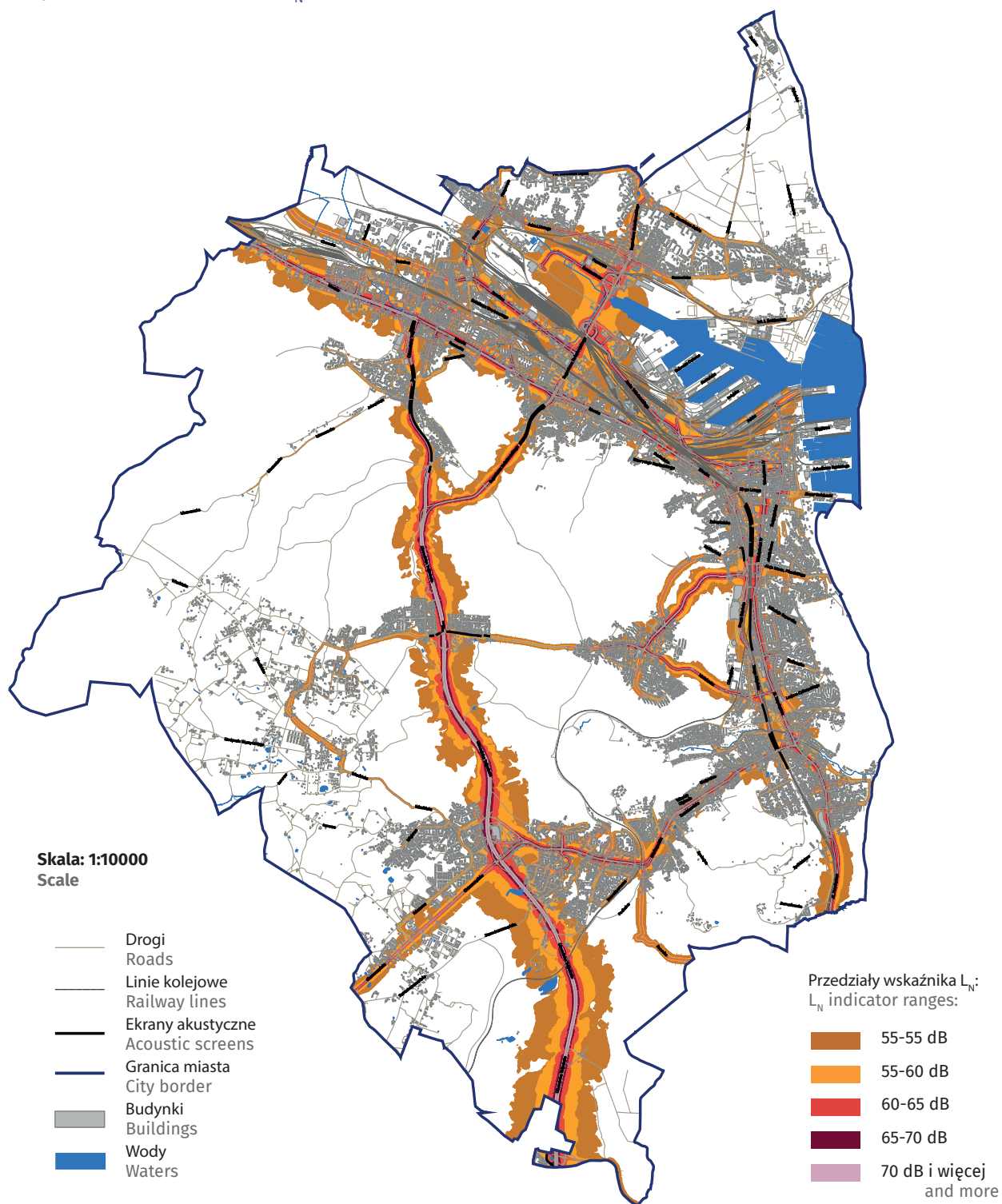
Mapa 6. Imisja hałasu drogowego L_{DWN}

Map 6. Road noise immission L_{DWN}



Źródło: Urząd Miasta Gdyni.

Source: Gdynia City Hall.

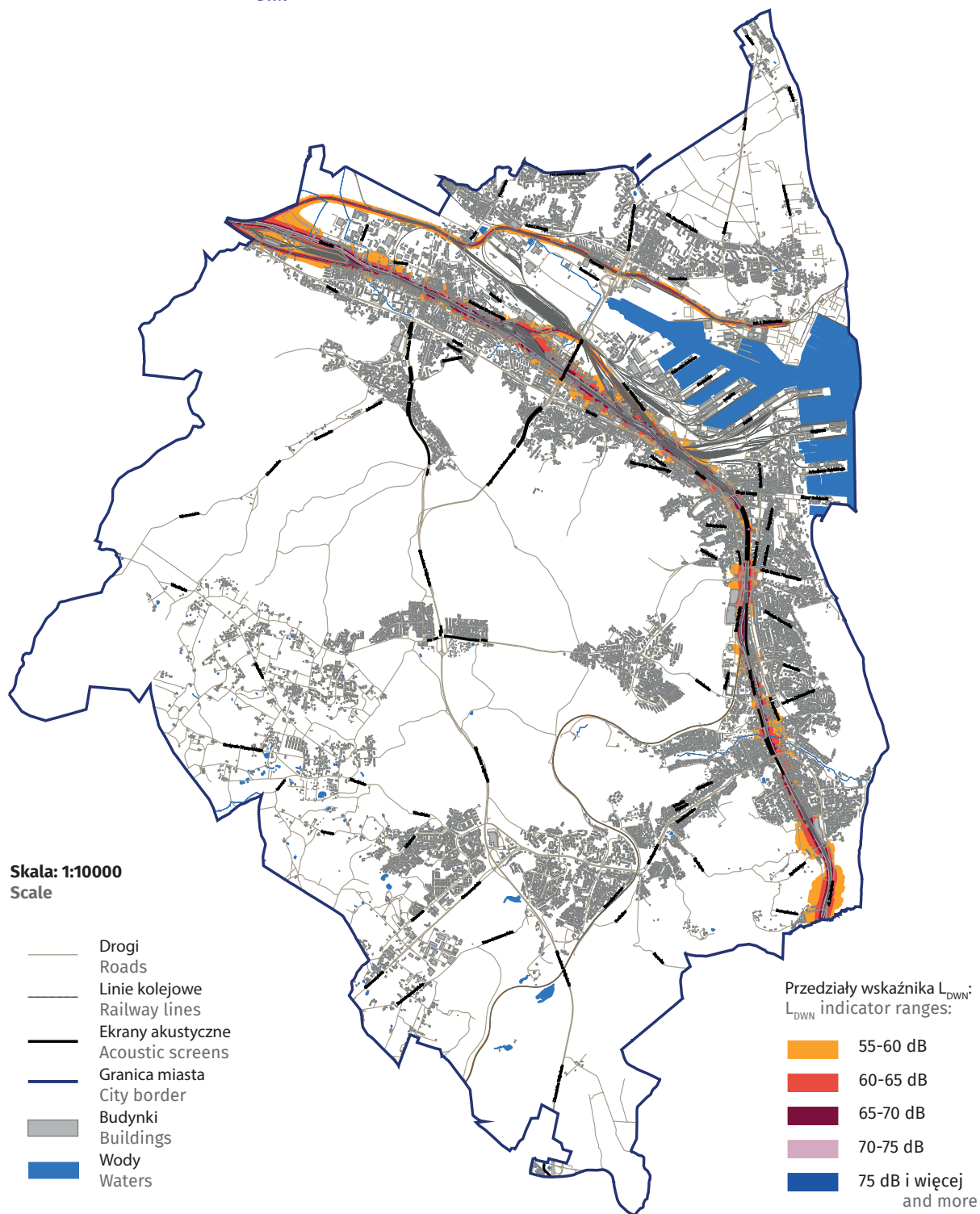
Mapa 7. Imisja hałasu drogowego L_N Map 7. Road noise immission L_N 

Źródło: Urząd Miasta Gdyni.

Source: Gdynia City Hall.

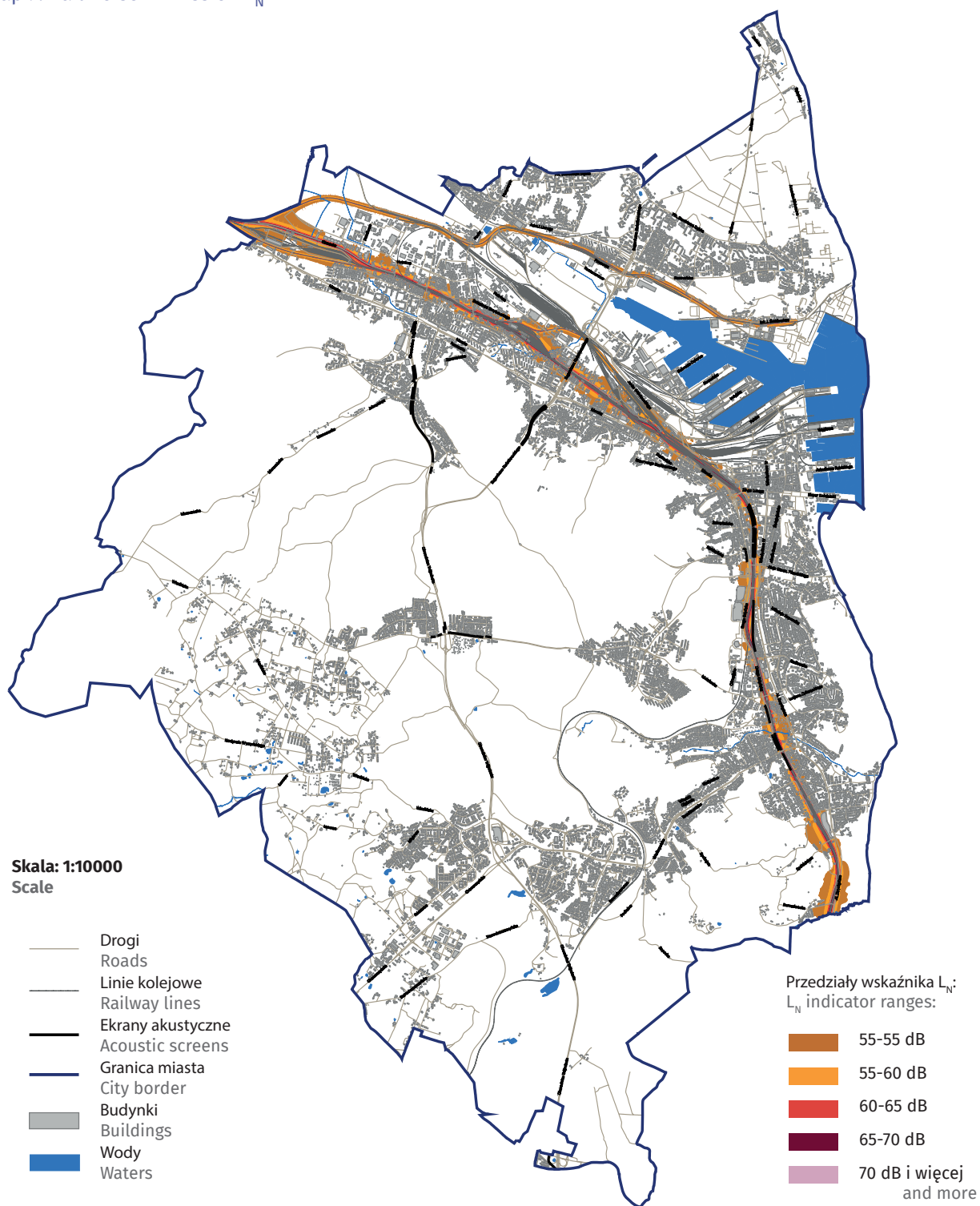
Mapa 8. Imisja hałasu kolejowego L_{DWN}

Map 8. Rail noise immission L_{DWN}



Źródło: Urząd Miasta Gdyni.

Source: Gdynia City Hall.

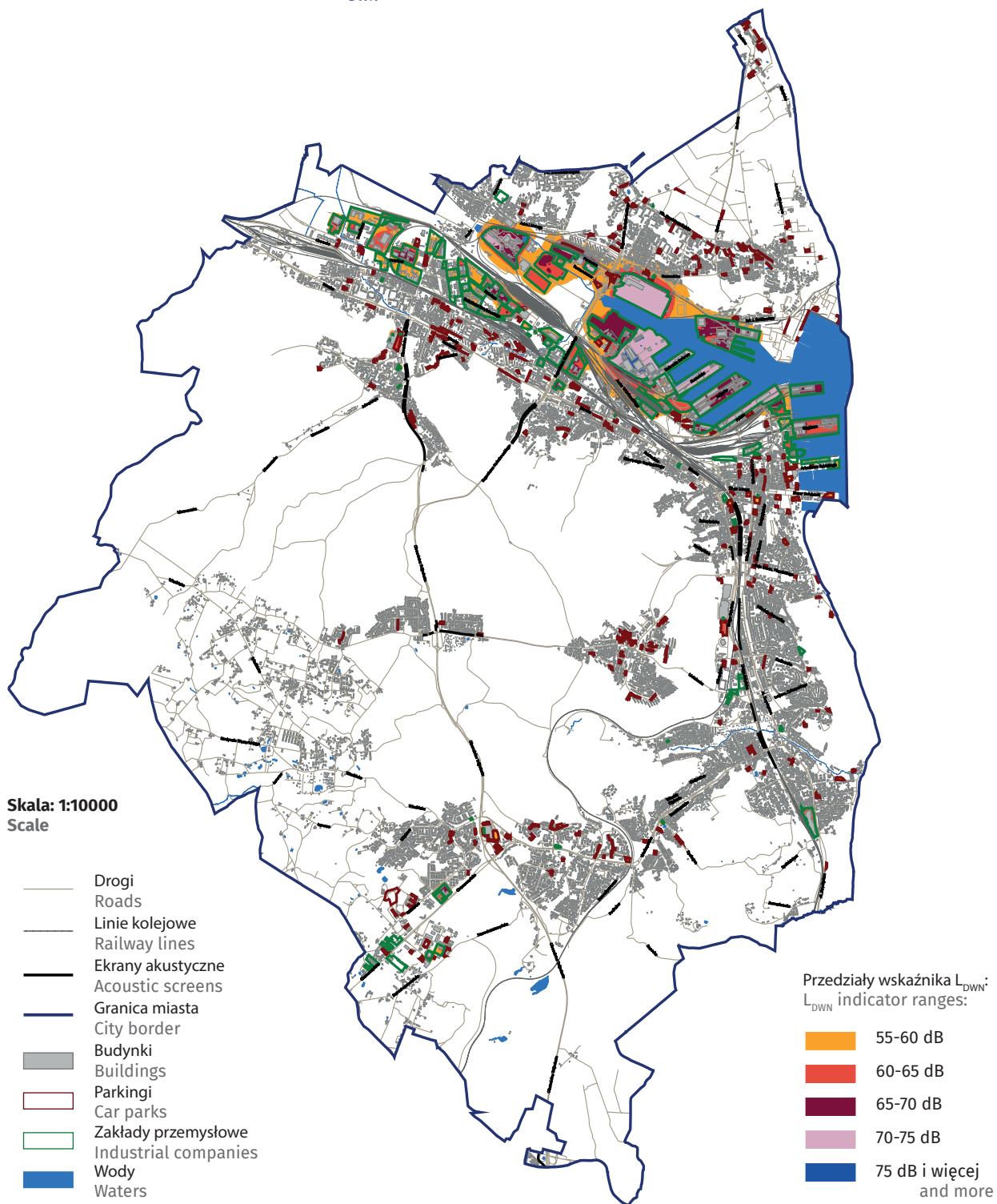
Mapa 9. Imisja hałasu kolejowego L_N Map 9. Rail noise immission L_N 

Źródło: Urząd Miasta Gdyni.

Source: Gdynia City Hall.

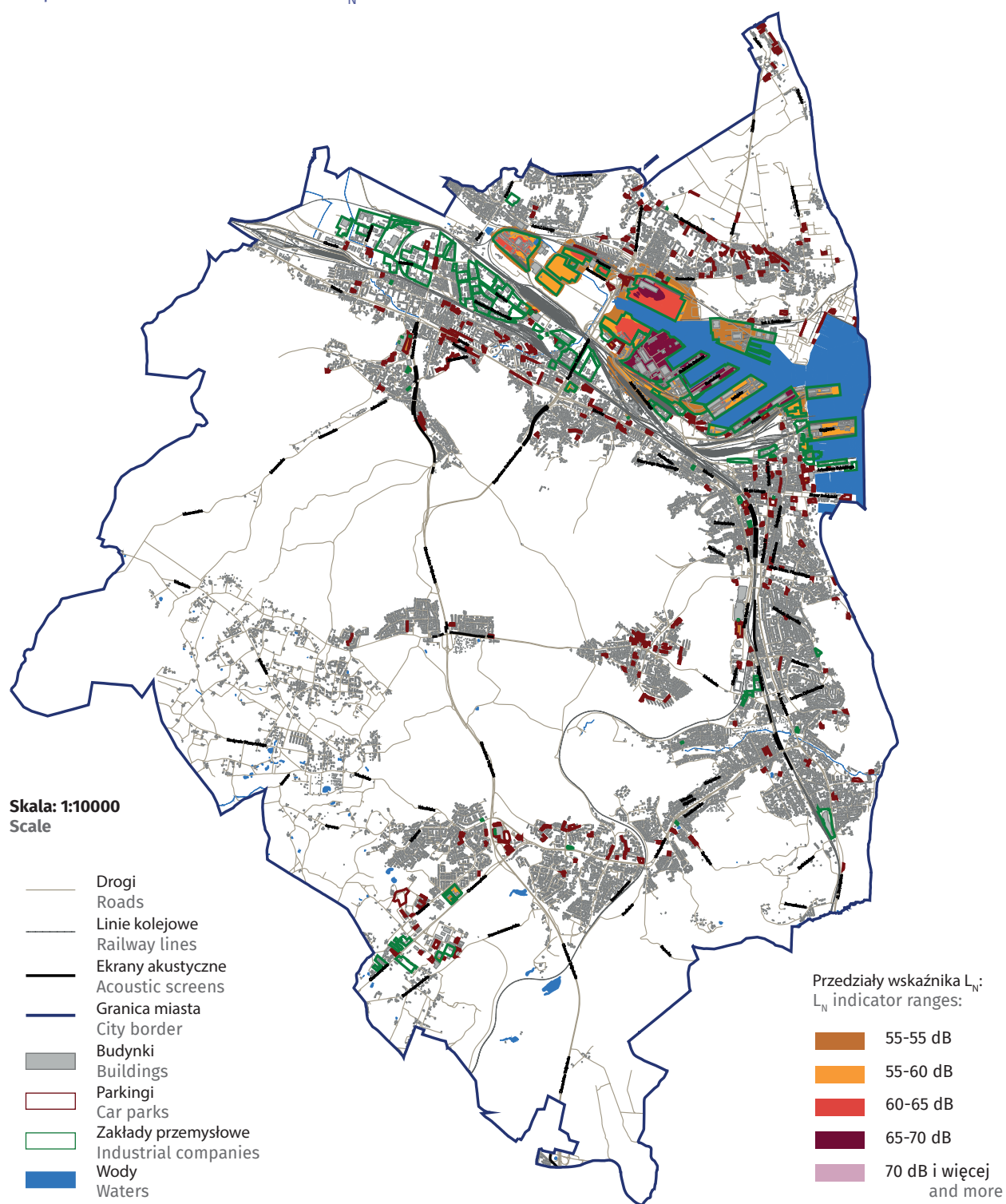
Mapa 10. Imisja hałasu przemysłowego L_{DWN}

Map 10. Industrial noise immission L_{DWN}



Źródło: Urząd Miasta Gdyni.

Source: Gdynia City Hall.

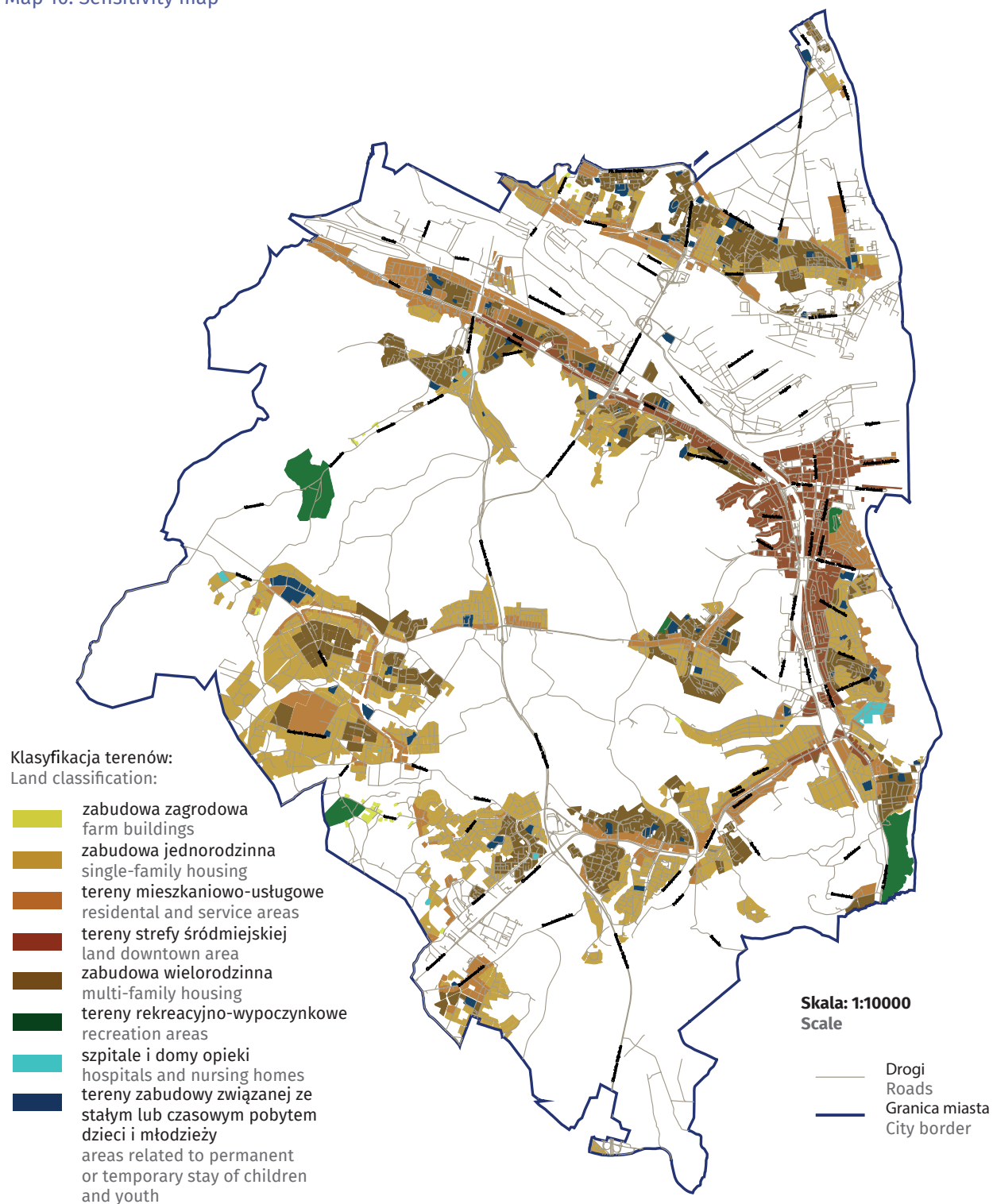
Mapa 11. Imisja hałasu przemysłowego L_N Map 11. Industrial noise immission L_N 

Źródło: Urząd Miasta Gdyni.

Source: Gdynia City Hall.

Mapa 12. Mapa wrażliwości

Map 10. Sensitivity map



Źródło: Urząd Miasta Gdyni.

Source: Gdynia City Hall.

URZĄD STATYSTYCZNY W GDAŃSKU

DANE TELEADRESOWE



ul. Danusi 4
80-434 Gdańsk



58 76 83 100
58 76 83 210 Informatorium
Statystyczne



SekretariatUSGDK@stat.gov.pl

INFORMATORIUM STATYSTYCZNE, BIBLIOTEKA STATYSTYCZNA - Informacja biblioteczna, czytelnia

parter, pokój nr 3



58 76 83 210, tel./fax 58 76 83 232

PORTAL INFORMACYJNY – <http://gdansk.stat.gov.pl>



@gdansk_stat



Urząd Statystyczny
w Gdańsku

Dla mediów · Co, gdzie, jak załatwić? · Edukacja statystyczna · O stronie



Dane o
województwie



Opracowania
bieżące



Publikacje i
foldery



SVS
Statystyczne
Vaademecum
Samorządowa



BDL
Bank Danych
Lokalnych



Statystyka
regionalna



Portal
Geostatystyczny



STRATEG



REGON,
TERYT,
Klasyfikacje



Sprawozdawczość
Badania
ankietowe



Urzędy
statystyczne



GUS

BANKI I BAZY DANYCH



Bank Danych Lokalnych (BDL)
<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>



Portal Geostatystyczny
<http://geo.stat.gov.pl/>



Baza Demografia
<http://demografia.stat.gov.pl/bazademografia/>



Dziedzinowe Bazy Wiedzy (DBW)
<http://swaid.stat.gov.pl/>



Wskaźniki Zrównoważonego Rozwoju
<http://wskaznikizrp.stat.gov.pl>



STRATEG
<http://strateg.stat.gov.pl/>



URZĄD MIASTA GDYNIA

DANE TELEADRESOWE



al. Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia



58 66 88 000
fax 58 62 09 798



umgdynia@gdynia.pl

INFORMACJA



58 66 88 000



58 626 26 26

GDYŃSKIE CENTRUM KONTAKTU

MIESKIE STRONY INTERNETOWE, KTÓRE WARTO ODWIEDZIĆ



gdynia.pl



twitter.com/MiastoGdynia



bip.gdynia.pl



otwartedane.gdynia.pl

WYDZIAŁ WSPÓŁPRACY I ANALIZ SAMORZĄDOWYCH



ul. 10 lutego 33
81-364 Gdynia



58 785 14 20
fax 58 785 14 22



wydz.wspolpracy.analiz@gdynia.pl



Urząd Statystyczny
w Gdańsku

STATISTICAL OFFICE IN GDAŃSK

CONTACT DETAILS



ul. Danusi Street 4
80-434 Gdańsk



+ 48 58 76 83 100
+ 48 58 76 83 210 Statistical
Information Office



SekretariatUSGDK@stat.gov.pl

STATISTICAL INFORMATION OFFICE, STATISTICAL LIBRARY – library information, reading-room

ground floor, room 3



+ 48 58 76 83 210, phone/fax +48 58 76 83 232

INFORMATION PORTAL – <http://gdansk.stat.gov.pl/en/>



Statistical Office
in Gdańsk

Press bureau · About portal



Information
about
voivodship



Current studies



Publications



Statistical
Vademecum of
Regional Civil
Servant



Local Data Bank



Regional
Statistics



Geostatistics
portal



STRATEG



REGION,
TERYT,
Classifications



Reporting



Statistical offices



Statistics Poland

DATA BANKS AND DATABASES



Local Data Bank (BDL)
<https://bdl.stat.gov.pl/BDL/start>



Geostatistics Portal
<http://geo.stat.gov.pl/en/>



Demography Database
<http://demografia.stat.gov.pl/bazademografia/>



Knowledge Databases (DBW)
<http://swaid.stat.gov.pl/EN/>



Sustainable Development Indicators
<http://wskaznikizrp.stat.gov.pl>



STRATEG
<http://strateg.stat.gov.pl/>



GDYNIA CITY HALL

CONTACT DETAILS



al. Piłsudskiego 52/54
81-382 Gdynia



+48 58 66 88 000
fax +48 58 62 09 798



umgdynia@gdynia.pl

INFORMATION



+ 48 58 66 88 000



+ 48 58 626 26 26

GDYNIA CONTACT CENTRE

CITY WEBSITES WORTH VISITING



gdynia.pl



twitter.com/MiastoGdynia



bip.gdynia.pl



otwartedane.gdynia.pl

DEPARTMENT OF COOPERATION AND ANALYSES



ul. 10 lutego 33
81-364 Gdynia



58 785 14 20
fax 58 785 14 22



wydz.wspolpracy.analiz@gdynia.pl

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej
w ramach Programu Interreg Region Morza Bałtyckiego 2014-2020
Publication co-financed from the European Union funds within
Interreg Baltic Sea Region 2014-2020 Programme



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND

EUROPEAN UNION

