

Załącznik do uchwały nr
..... Rady Ministrów
z dnia

Program budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni



DROGA CZERWONA



Spis treści

1. Wprowadzenie.....	4
2. Diagnoza	6
2.1 Infrastruktura drogowa	6
2.2 Port Gdynia	7
3. Ramy prawne Programu i powiązania z dokumentami strategicznymi.....	9
4. Cele i priorytety Programu	12
5. Realizacja Programu	14
6. Finansowanie Programu.....	17
7. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu.....	19
8. Monitorowanie wykonania Programu.....	20



Wykaz skrótów

GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GP	drogi klasy głównej ruchu przyspieszonego
KFD	Krajowy Fundusz Drogowy
DŚU	decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach
decyzja ZRID	decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej
Trójmiasto	Gdańsk, Sopot, Gdynia
Rozporządzenie TEN-T	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013
JST	jednostki samorządu terytorialnego
NATO	Organizacja Paktu Północnoatlantyckiego



1. Wprowadzenie

W niniejszym dokumencie zaprezentowane zostały założenia, cele i źródła finansowania programu pn. „Budowa drogowego dostępu do Portu w Gdyni”, zwanego dalej „Programem”. Program jest komplementarny do przyjętych przez Radę Ministrów: Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)¹ oraz Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030², które uwzględniają budowę nowych odcinków autostrad, dróg ekspresowych, przebudowy odcinków dróg krajowych i budowę obwodnic.

Port Gdynia jest portem o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej i główną bazą Marynarki Wojennej oraz NATO w regionie. W Porcie Gdynia przeladowywanych jest wiele rodzajów ładunków, w szczególności produkty rolne, surowce energetyczne, paliwa, ładunki drobnicowe oraz sprzęt wojskowy. W Porcie Gdynia planowana jest budowa Portu Zewnętrznego, który jest jednym z priorytetów Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.

Planowana do realizacji na podstawie Programu, nowa droga połączy obecny ciąg dróg ekspresowych S6/S7 z Portem Gdynia. Obecnie główne połączenie z Portem zapewnia Trasa Eugeniusza Kwiatkowskiego, budowana etapami w latach 1974–2008. Trasa ma ograniczenia tonażowe, w szczególności na odcinku przebiegającym estakadą Eugeniusza Kwiatkowskiego i obecnie wymaga podjęcia prac remontowo-inwestycyjnych. Nowe połączenie zapewni niezawodny i wygodny dostęp do portu dla wszystkich interesariuszy. Nowa inwestycja jest również istotna dla Gdyni i gmin sąsiadujących, gdyż poprawi skomunikowanie centrum miasta z północnymi dzielnicami a także otworzy nowe możliwości inwestycyjne w infrastrukturę mieszkaniową i biznesową. Nowa droga w powiązaniu z Portem Zewnętrznym w Porcie Gdynia wytworzy sprawnie funkcjonujący układ infrastruktury transportowej o wysokich parametrach, co pozwoli na zwiększenie możliwości przeladunkowych Portu i usprawnienie transportu osób i ładunków. Przełoży się także na zapewnienie bezpieczeństwa państwa, w tym bezpieczeństwa gospodarczego, energetycznego i militarnego. Wybudowana w ramach Programu droga będzie stanowić element

¹ Uchwała nr 253/2022 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2022 r., zmieniona uchwałą nr 160/2023 Rady Ministrów z dnia 5 września 2023 r. oraz uchwałą nr 202/2023 Rady Ministrów z dnia 30 października 2023 r.

² Uchwała nr 46/2021 Rady Ministrów z dnia 13 kwietnia 2021 r., zmieniona uchwałą nr 110/2022 Rady Ministrów z dnia 24 maja 2022 r. oraz uchwałą nr 203/2023 Rady Ministrów z dnia 30 października 2023 r.



infrastruktury podwójnego zastosowania, tj. będzie możliwość wykorzystywania jej zarówno w celach cywilnych, jak i wojskowych.

Realizacja Programu przewidziana jest w latach 2025–2035.



2. Diagnoza

2.1 Infrastruktura drogowa

Sieć dróg publicznych została dostosowana do układu administracyjnego kraju, który obowiązuje od 1 stycznia 1999 r. Ze względu na rodzaj pełnionych funkcji sieć podzielono na następujące kategorie: drogi krajowe stanowiące własność Skarbu Państwa oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne stanowiące własność JST odpowiedniego szczebla.

Tabela 1 Kategorie dróg publicznych – stan na 31 grudnia 2024 r.³

Kategoria dróg	Km	Udział %
Drogi krajowe	19 444,2	4,6%
Drogi wojewódzkie	29 561,4	7,0%
Drogi powiatowe	124 178,4	29,5%
Drogi gminne	248 006,6	58,9%
Ogółem	421 190,6	100

Budowa nowych dróg o wysokich parametrach technicznych, tj. autostrad i dróg ekspresowych została zapewniona poprzez realizację *Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.)* obowiązującego od stycznia 2023 r. Natomiast budowa obwodnic w ciągu dróg krajowych w głównej mierze odbywa się poprzez realizację *Programu Budowy 100 Obwodnic na lata 2020–2030* obowiązującego od kwietnia 2021 r.

W rejonie Trójmiasta (w Rusocinie) rozpoczyna swój przebieg autostrada A1, która poprzez Toruń, Łódź, Piotrków Trybunalski, Częstochowę, Gliwice łączy się na granicy państwa w Gorzyczkach autostradą D1 w Republice Czeskiej. Droga ekspresowa S6 od Szczecina przez Kołobrzeg, Koszalin i Słupsk łączy się w Rusocinie z autostradą A1, stanowiąc jednocześnie zachodnią obwodnicę Trójmiasta. Bezpośrednio w Gdyni, na skrzyżowaniu z ulicą Morską ma początek droga ekspresowa S7, biegnąca w kierunku południowym przez Gdańsk, Elbląg, Olsztynek, Płońsk, Warszawę, Radom i Kielce do

³ Publikacja GUS: Transport – wyniki działalności w 2024 r.



Krakowa. Element tej drogi – Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej – został oddany do użytkowania w 2025 r.

Obecnie połączenie terenów Portu Gdynia, stoczniowych, bazy Marynarki Wojennej z siecią dróg ekspresowych odbywa się poprzez Trasę Eugeniusza Kwiatkowskiego oraz ul. Janka Wiśniewskiego, których zarządcą jest Prezydent Miasta Gdynia. Trasa Kwiatkowskiego – droga powiatowa – o przekroju 2 jezdniowym po 2 pasy ruchu. Połączenia z istniejącym układem drogowym odbywają się poprzez węzły. W ciągu Trasy Kwiatkowskiego zlokalizowany jest obiekt inżynierski o długości ponad 2,3 km – Estakada Kwiatkowskiego. Ze względu na niezadawalający stan techniczny, na Trasie Kwiatkowskiego, wprowadzane są okresowo, na czas doraźnych remontów, ograniczenia tonażowe, co nie pozwala na swobodny transport ładunków transportem drogowym z i do Portu. Ponadto, w 2025 r. zostały wprowadzone przez Miasto Gdynia na części estakady (od ul. Wiśniewskiego do ul. Kontenerowej) dalsze ograniczenia tonażowe i prędkości.

Ruch pojazdów zarówno osobowych, jak i ciężarowych na Trasie Kwiatkowskiego wzrasta, obecnie przejeżdża nią ok. 40 tys. pojazdów na dobę. Zwiększa się również liczba przejazdów pojazdów ponadnormatywnych. Wzmożony ruch pojazdów, w szczególności ciężarowych, oraz starzejąca się i niedostosowana do takich obciążeń konstrukcja Trasy, wymaga prac o charakterze remontowo-inwestycyjnym. Ulica Janka Wiśniewskiego jest drogą powiatową, klasy głównej o przekroju 2 jezdniowym po 2 pasy ruchu, a połączenia z istniejącym układem drogowym odbywają się poprzez skrzyżowania.

Istniejąca obecnie infrastruktura drogowa prowadząca do Portu Gdynia ma ograniczoną przepustowość, co niekorzystnie wpływa na: zdolności przeładunkowe Portu, czas transportu, koszty transportu, atrakcyjność Portu dla nowych podmiotów gospodarczych i inwestorów oraz konkurencyjność gospodarki morskiej. Stanowi również ograniczenie dla transportu pojazdów i sprzętu wojskowego.

2.2 Port Gdynia

Port Gdynia jest jednym z czterech, obok Gdańska, Szczecina i Świnoujścia portem morskim o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Jest główną bazą Marynarki Wojennej oraz NATO w regionie. Port Gdynia jest portem uniwersalnym, specjalizuje się w obsłudze ładunków drobnicowych, w tym głównie zjednostkowanych, przewożonych w kontenerach i w systemie ro-ro. Port Gdynia poprzez rozbudowaną sieć regularnych połączeń łączy szlaki morskie z krajową i europejską siecią kolejową i



drogową. Całkowita powierzchnia portu wynosi 2 996,3 ha, w tym 903,1 ha powierzchni lądowej. Port chroniony jest przez 2,5 km falochron. Długość nabrzeży eksploatacyjnych wynosi ponad 11 km.

Według danych GUS⁴, obrót ładunków w Porcie Gdynia w roku 2024 wynosił 23 256,1 tys. ton, co stanowi 18,7% obrotu ładunków w polskich portach morskich. W 2024 r. w Porcie Gdynia przeładowano ponad 760 tys. TEU (tj. wzrost na poziomie ponad 11% r/r).

Na terenie Portu zlokalizowane są różne jednostki infrastruktury, obiekty przemysłowe, usługowe i turystyczne, do których należą m.in. terminale kontenerowe, terminal promowy, terminal intermodalny, place składowe, publiczne Nabrzeże Pomorskie, Dworzec Morski i Muzeum Emigracji. Znajduje się tam również Port Wojenny Gdynia, który stanowi bazę logistyczną Marynarki Wojennej.

W ramach *Programu Rozwoju Polskich Portów Morskich do 2030 r.* w Porcie Gdynia planowana jest budowa Portu Zewnętrznego, w ramach którego powstanie nowy pirs Portu Gdynia o docelowej powierzchni ok. 150 ha. Na Porcie Zewnętrznym zostanie zlokalizowany uniwersalny terminal głębokowodny, którego główną funkcjonalnością będzie przeładunek kontenerów. Możliwy będzie także przeładunek innych grup ładunkowych, tj.: pojazdy, project cargo, ładunki ponadgabarytowe, sprzęt wojskowy, drobnica konwencjonalna. Pirs Portu Zewnętrznego z uwagi na swoją lokalizację tuż przy wyjściu z Portu Gdynia oraz parametry techniczne będzie stanowił korzystną lokalizację dla przeładunków komponentów farm wiatrowych oraz innych projektów związanych z transformacją energetyczną Polski.

⁴ Transport - wyniki działalności w 2024 r.



3. Ramy prawne Programu i powiązania z dokumentami strategicznymi

Ustawą z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz niektórych innych ustaw⁵ wprowadzono przepis art. 5 ust. 2a do ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych: „2a. W przypadku konieczności zapewnienia dostępu drogowego w standardzie wymaganym dla transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) do polskich portów wymienionych w załączniku II do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylającego decyzję nr 661/2010/UE (Dz. Urz. UE L 348 z 20.12.2013, str. 1, z późn. zm.⁴)⁶ minister właściwy do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw gospodarki morskiej, po zasięgnięciu opinii właściwych sejmików województw, a w miastach na prawach powiatu - opinii rad miast, w drodze rozporządzenia, zalicza drogi do kategorii dróg krajowych, mając na uwadze kryteria zaliczenia określone w ust. 1.”.

Równocześnie dokonano zmian w art. 19 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych⁷, w taki sposób, że zarządcą drogi zaliczonej do kategorii dróg krajowych na podstawie art. 5 ust. 2a tej ustawy jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad. Stanowi to wyjątek od zasady, mówiącej że w mieście na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Zmiany dokonane w ww. ustawie o drogach publicznych stworzyły możliwość realizacji inwestycji przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, który w przyszłości może być zarządcą tej drogi. W konsekwencji powyższego zaistniała możliwość sfinansowania budowy drogi dostępowej od strony lądu do Portu Gdynia ze środków przeznaczonych na budowę dróg krajowych, tj. KFD.

⁵ Dz. U. poz. 1716.

⁶ Obecnie 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 uchylającego decyzję nr 661/2010/UE zostało zastąpione Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

⁷ Dz. U. z 2025 r. poz. 889.



Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o *zasadach prowadzenia polityki rozwoju*⁸ założenia, cele oraz ramy niniejszego dokumentu mają swoje źródła w następujących dokumentach strategicznych:

Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)⁹, jako jedno z działań w obszarze budowy zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce, wskazuje na powiązanie portów morskich oraz portów wodnych śródlądowych z lądową siecią transportową (drogową i kolejową). Obecnie trwają prace nad nową średniookresową strategią rozwoju kraju z perspektywą do 2035 r.¹⁰

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku¹¹ jako jedno z działań służących promocji transportu morskiego wymienia budowę nowej i modernizację dotychczasowej infrastruktury zapewniającej dostęp do polskich portów morskich od strony lądu.

Krajowa Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 *Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony*¹² jako istotną w kontekście dostępności terytorialnej wskazuje poprawę dostępności do portów morskich i stworzenie im korzystnych warunków rozwoju, zwłaszcza dla 4 portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście). Strategia stwierdza, że: *W celu zminimalizowania i ograniczenia przeszkód utrudniających rozwój portów morskich, a tym samym podniesienia konkurencyjności i atrakcyjności inwestycyjnej regionów, nie tylko nadmorskich, ale i w głębi kraju – z uwagi na wpływ transportu morskiego na wszystkie gałęzie przemysłu w kraju – konieczne jest powiązanie rozwoju portów morskich z rozwojem infrastruktury drogowej i kolejowej.*

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030¹³ w rozdziale dotyczącym inwestycji na szczeblu krajowym, mającym kluczowe znaczenie dla województwa pomorskiego, stwierdza: *„Porty morskie Trójmiasta, mimo naturalnej między nimi konkurencji, tworzą podstawę kształtowania w województwie największego węzła*

⁸ Dz. U. z 2025 r. poz. 198, z późn. zm.

⁹ Uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M.P. poz. 260).

¹⁰ Projekt *Strategii Rozwoju Polski do 2035 r.* (przekazany do konsultacji publicznych 10 września 2025 r.) przewiduje kontynuowanie inwestycji obejmujących infrastrukturę sieci TEN-T wraz ze wspieraniem węzłów miejskich. Kluczowe elementy sieci TEN-T powinny spełniać wymogi odpornej infrastruktury, w tym dostosowanie jej do podwójnego wykorzystania cywilno-wojskowego. Dokument wskazuje jednocześnie na kontynuację inwestycji drogowych, w tym na drogach krajowych i dalsze działania inwestycyjne w obszarze transportu morskiego i żeglugi śródlądowej w celu zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portowej oraz dostępowej do polskich portów morskich.

¹¹ Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. poz. 1054).

¹² Uchwała nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.

¹³ Uchwała nr 376/XXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.



transportowo-logistycznego w regionie Morza Bałtyckiego, wymagającego sprawnego powiązania infrastrukturą tzw. ostatniej mili z ponadregionalnym systemem drogowo-kolejowym (np. budowa tzw. Drogi Czerwonej w Gdyni)."

Rozporządzenie TEN-T określa zarówno liniowe jak i punktowe elementy infrastruktury transportowej w Unii Europejskiej, w podziale na sieć bazową, rozszerzoną bazową i kompleksową. W rozporządzeniu stwierdzono: *„Infrastruktura transportowa funkcjonuje jako sieć, w związku z czym brak zgodności lub niefunkcjonalność małego segmentu może ograniczać wydajność i konkurencyjność całego systemu i uniemożliwiać czerpanie korzyści, jakie daje cała sieć.”* Jednym z priorytetów rozwijania sieci TEN-T jest *„zapewnienie optymalnej integracji poszczególnych rodzajów transportu i interoperacyjności między rodzajami transportu ...”*. Połączenia portów z transeuropejską siecią transportową są wprost wymienione w rozporządzeniu TEN-T jako jeden z kluczowych elementów infrastruktury transportu morskiego. Poprawa infrastruktury łączącej różne rodzaje transportu jest wymieniona jako jedno z priorytetowych działań w obszarze transportu morskiego.

Kluczowe dla funkcjonowania UE połączenia transportowe zostały wyróżnione jako korytarze sieci bazowej. Port w Gdyni jest portem w sieci bazowej TEN-T i jest również jednym z początkowych węzłów dwóch korytarzy: Bałtyk – Adriatyk, prowadzącego z Polski przez Czechy, Słowację, Austrię i Węgry do Włoch, Słowenii i Chorwacji oraz Bałtyk – Morze Czarne – Morze Egejskie, prowadzącego z Polski, Finlandii i krajów bałtyckich przez Słowację, Węgry, Rumunię i Bułgarię na Ukrainę i do Grecji oraz na Cypr. Przebiegające w rejonie Trójmiasta drogi ekspresowe S6/S7 oraz autostrada A1 to szlaki drogowe sieci bazowej TEN-T. Gdynia jest częścią węzła miejskiego sieci TEN-T Trójmiasto. Jednym z priorytetowych działań w węzłach miejskich, wymienionych w rozporządzeniu TEN-T jest wsparcie niezakłóconych, wzajemnych połączeń między infrastrukturą transeuropejskiej sieci transportowej a infrastrukturą zrównoważonego transportu regionalnego i lokalnego. Równocześnie węzły miejskie stanowią punkt wyjścia lub ostateczny cel podróży („ostatnia mila”) dla osób i towarów oraz punkty transferu w obrębie poszczególnych rodzajów transportu lub pomiędzy nimi.

Każde państwo członkowskie odpowiedzialne jest m.in. za rozwój infrastruktury transportowej TEN-T w standardach odpowiadających parametrom technicznym tej sieci i zapewniających interoperacyjność systemów transportowych z innymi państwami członkowskimi UE, likwidację tzw. „wąskich gardeł”, uzupełnianie brakujących połączeń na sieci TEN-T bądź włączanie nowych odcinków do tej sieci oraz zapewnienie funkcjonalnych powiązań sieci TEN-T z infrastrukturą lokalną i regionalną.



4. Cele i priorytety Programu

Celem głównym Programu jest rozwój strategicznej pozycji Portu Gdynia poprzez realizację **priorytetu** jakim jest zapewnienie wysokoprzepustowego połączenia transportowego Portu Gdynia z resztą kraju i powiązanie z drogową siecią TEN-T.

Budowa drogi łączącej Port Gdynia z siecią autostrad i dróg ekspresowych, w powiązaniu z planowaną budową Portu Zewnętrznego w Gdyni przyczyni się do realizacji celu głównego, czyli rozwoju strategicznej pozycji Portu Gdynia, polegającego na:

1. wzroście możliwości przeładunkowych Portu i usprawnienia transportu towarów na terenie kraju, w tym do i z centr logistycznych. Zlokalizowany na Porcie Zewnętrznym uniwersalny terminal głębokowodny, spowoduje zwiększenie przeładunku kontenerów a także umożliwi przeładunek innych rodzajów ładunków, tj. project cargo, ładunki ponadgabarytowe w tym komponenty farm wiatrowych, sprzęt wojskowy, drobnica konwencjonalna;
2. skróceniu czasu podróży i związanym z tym obniżeniem kosztów przewozów transportem samochodowym. Równocześnie, poprzez budowę nowej drogi, zapewniony zostanie dostęp dla pojazdów o dopuszczalnym nacisku pojedynczej osi pojazdu do 11,5 t;
3. realizacji przedsięwzięcia zwiększającego odporności infrastruktury dostępowej do Portu Gdynia na sytuacje o charakterze krytycznym, zmiany klimatu i nagle, ekstremalne zjawiska pogodowe.

Jednocześnie budowa Drogi Czerwonej realizować będzie inne cele priorytetowe, zapisane w rozporządzeniu TEN-T:

1. jako inwestycja podwójnego zastosowania cywilno-wojskowego umożliwi ona efektywny transport pojazdów i sprzętu wojskowego, poprawiając mobilność sił wojskowych i sprawność operacji wykonywanych przez Wojsko Polskie i wojska sojusznicze.
2. zwiększy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego wszystkich użytkowników dróg oraz zmniejszy negatywne oddziaływanie transportu na otoczenie, co poprawi warunki życia mieszkańców (obniżenie poziomu hałasu, drgań oraz ilości zanieczyszczeń emitowanych przez transport).
3. poprawi funkcjonowanie węzła miejskiego Gdynia poprzez rozdzielenie ruchu tranzytowego i lokalnego.



Wskaźnik realizacji celu głównego: długość nowego drogowego połączenia dostępowego do Portu w Gdyni – 8,8 km.

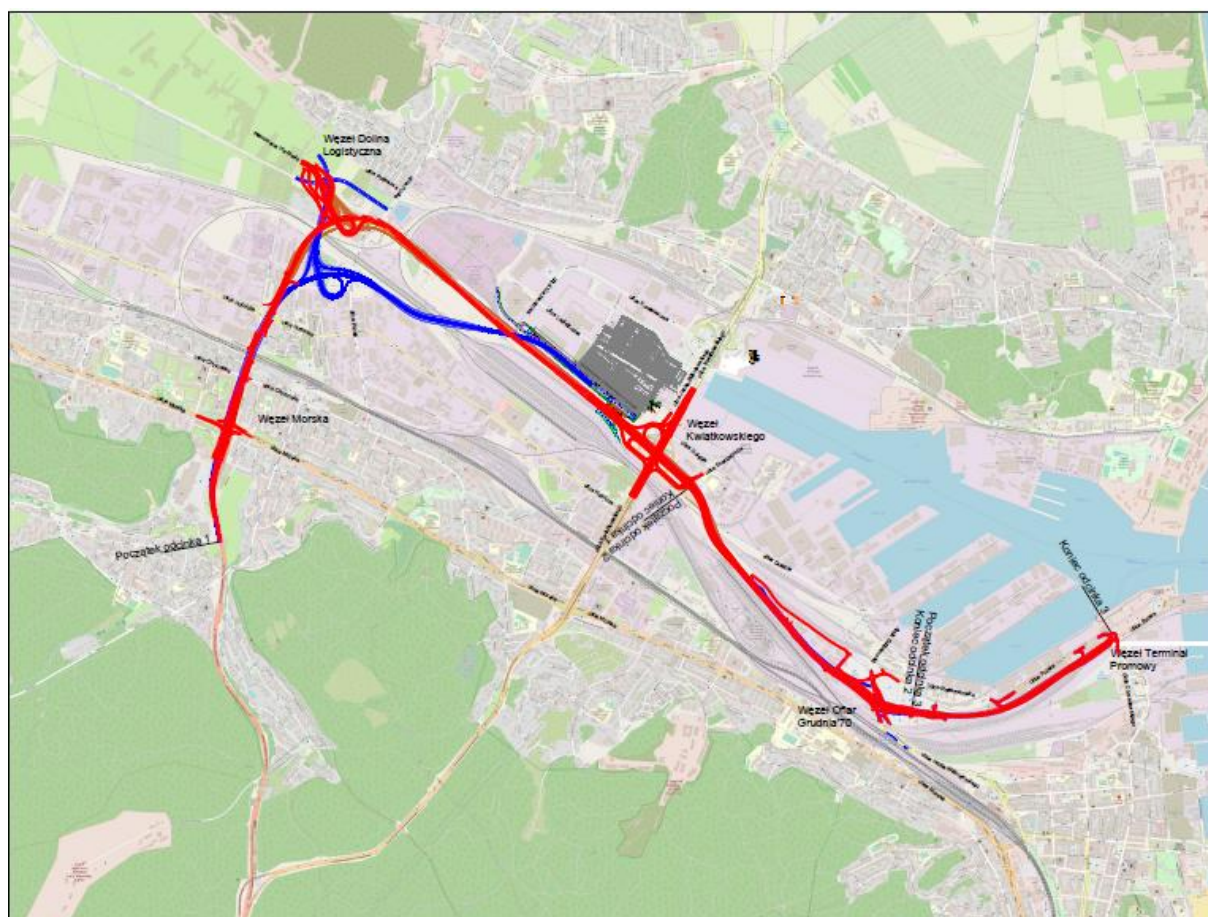


5. Realizacja Programu

Program „Budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni” obejmuje budowę odcinka drogi krajowej klasy GP od ul. Morskiej w Gdyni do Terminala Promowego w Porcie Gdynia o długości ok. 8,8 km.

Planowana inwestycja została podzielona na trzy odcinki realizacyjne:

- odcinek 1: węzeł Gdynia Chylonia – węzeł Kwiatkowskiego o długości ok. 5,3 km,
- odcinek 2: Trasa Kwiatkowskiego – węzeł Ofiar Grudnia 70 o długości ok. 2,4 km,
- odcinek 3: Węzeł Ofiar Grudnia 70 – Terminal Promowy o długości ok. 1,1 km.



Rys. 1 planowana Droga Czerwona w Gdyni

— wariant 1
— wariant 2

Odcinek 1 zlokalizowany będzie częściowo w mieście na prawach powiatu Gdynia oraz częściowo na obszarze gminy Kosakowo. Będzie się rozpoczynał na projektowanym węźle Gdynia Chylonia (skrzyżowanie się zachodniej obwodnicy Trójmiasta i ul. Morskiej w Gdyni). Jego koniec przewidziano na węźle Kwiatkowskiego (skrzyżowanie ul. E. Kwiatkowskiego i ul. Janka Wiśniewskiego). W ramach odcinka wybudowane zostaną trzy węzły drogowe – węzeł Gdynia Chylonia, węzeł Dolina Logistyczna oraz węzeł Kwiatkowskiego. Węzeł Gdynia Chylonia będzie uwzględniał rozwiązania miasta Gdynia w zakresie rozbudowy sieci pasów przeznaczonych dla komunikacji zbiorowej (buspasy) oraz plany przekształcenia terenów po Centrum Handlowym Tesco na tereny mieszkaniowe. Węzeł Dolina Logistyczna będzie zapewniał możliwość podłączenia planowanych przez JST inwestycji drogowych oraz rozwiązania Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Węzeł Kwiatkowskiego będzie uwzględniał warunki rozbudowy Terminalu Intermodalnego oraz plany związane z ograniczeniem dostępności transportowej w rejonie ul. Janka Wiśniewskiego.

Odcinek 2 od węzła Kwiatkowskiego do węzła Ofiar Grudnia 70, w całości zlokalizowany będzie w mieście na prawach powiatu Gdynia. Również odcinek 3, który stanowi kontynuację trasy, zlokalizowany będzie w całości na terenie miasta Gdynia.

W ramach budowy nowej drogi powstaną również drogowe obiekty inżynierskie – wiadukty, estakady, mosty, tunele, system odwodnienia, oświetlenia, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przebudowane zostaną drogi innych kategorii powiązane z inwestycją jak również inne rodzaje infrastruktury kolidującej z planowaną drogą.

Docelowo nowy odcinek drogi krajowej od węzła Gdynia Chylonia do Terminala Promowego w Porcie Gdynia zostanie włączony w ciąg drogi krajowej nr 7.

Inwestycja znajduje się obecnie na etapie prac przygotowawczych. Dla odcinka 1 wykonywana jest koncepcja programowa z wariantowaniem trasy oraz przygotowana jest dokumentacja umożliwiająca złożenie wniosku o wydanie DŚU dla tego odcinka.

Dla odcinka 2 i 3 opracowane zostało Studium komunikacyjne, w którym określono zakres rzeczowy i finansowy przedsięwzięcia. Studium umożliwia przyjęcie w przyszłości szczegółowych rozwiązań geometrycznych elementów drogi, konstrukcji drogowych obiektów inżynierskich oraz granic terenowych.

W wyniku zmian dokonanych w ustawie o drogach publicznych, szerzej opisanych w rozdziale 3 realizatorem zadania jest Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad



– centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach dróg krajowych, który wykonuje swoje zadania przy GDDKiA. Docelowo Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad będzie zarządcą nowej drogi.

GDDKiA przeprowadziła postępowanie przetargowe na wykonanie dokumentacji drogi – Koncepcji programowej i Studium komunikacyjnego, dokonała wyboru wykonawcy dokumentacji, odebrała Studium komunikacyjne i nadzoruje prace związane z opracowaniem Koncepcji programowej. GDDKiA będzie odpowiedzialna za prowadzenie dalszych prac przygotowawczych dla odcinka 2 i 3 oraz budowę wszystkich trzech odcinków.

Program będzie realizowany w latach 2025–2035.



6. Finansowanie Programu

Wydatki związane z szeroko pojętym procesem budowy drogowego dostępu do Portu Gdynia finansowane będą z KFD, który ulokowany jest w Banku Gospodarstwa Krajowego. Wydatki w poszczególnych latach realizowane będą na podstawie corocznego planu finansowego KFD.

Podstawowym źródłem finansowania wydatków KFD jest opłata paliwowa wpływająca do KFD w odpowiedniej proporcji ustalonej na podstawie art. 37i ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym¹⁴. Planowane w planach finansowych KFD wpływy do KFD, m.in. z tytułu opłaty paliwowej, są podstawą do zaciągania kredytów i pożyczek (głównie od międzynarodowych instytucji finansowych) oraz emitowania obligacji, a także spłaty tego długu. Stałym źródłem zasilającym KFD są również wpływy z opłaty elektronicznej, pobieranej zgodnie z ustawą o drogach publicznych zarówno z sieci autostrad, dróg ekspresowych, jak i części dróg krajowych. Przewiduje się, że do KFD wpływać będą również środki UE, w formie refundacji z tytułu wydatków poniesionych na realizację zadań określonych w programach operacyjnych w ramach perspektywy 2021–2027 oraz 2028–2034 oraz Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększenia Odporności.

W wyniku decyzji Rady Ministrów, dokonano modyfikacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (Addendum), polegająca na obniżeniu kwoty środków alokowanych na część pożyczkową KPO o kwotę 5,1 mld euro. Część z tych środków, w łącznej wysokości 5 mld zł, zostanie alokowana odpowiednio do KFD oraz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Środki KFD w wysokości 4,5 mld zł przeznaczone będą na realizację drogowego dostępu do Portu Gdynia, tzw. Drogi Czerwonej w Gdyni. Na ten cel przewiduje się zaciągnięcie długu we wskazanej wysokości.

Na obecnie prowadzone prace dokumentacyjne przeznaczone są środki z Programu Społeczno-Gospodarczego CPK, na mocy zawartego w dniu 11 kwietnia 2022 r. Porozumienia pomiędzy Pełnomocnikiem Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, spółką Centralny Port Komunikacyjny i Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad. Prace dokumentacyjne dotyczyć będą stosownych etapów prowadzenia prac dokumentacyjnych, niezbędnych do uzyskania decyzji administracyjnych, w tym także w zakresie strategicznej oceny oddziaływania na

¹⁴Dz. U. z 2025 r. poz. 561 i 1014.



środowisko¹⁵. Pozostałe niezbędne środki na rozpoczęcie realizacji Drogi Czerwonej zostaną zapewnione ze środków KFD. Pomocniczą rolę w finansowaniu Programu może pełnić budżet państwa.

Poniżej, w formie tabelarycznej, przedstawiono źródła finansowania Programu.

Szacowane wydatki na realizację Programu budowy drogowego dostępu do Portu w Gdyni na lata 2024 – 2035 (w tys. zł.)					
	2024	2025	2026	2027-2035	Razem w latach 2024-2035
Środki KFD	0	0	300,0	4 542 303,50	4 542 603,5
Inne	2 003,5	9 964,0	362,9	7 669,60	20 000,0
Razem	2 003,5	9 964,0	662,9	4 549 973,10	4 562 603,5

Tabela 2. Źródła finansowania Programu.

Ww. szacowana kwota wydatków na realizację w wysokości 4 562 603,5 tys. zł stanowi nieprzekraczalny limit wydatków na realizację Programu. Zwiększenie tego limitu wymagać będzie zgody Rady Ministrów przyjętej w drodze zmiany uchwały ustanawiającej Program. W sytuacji konieczności przeniesienia wydatków poza rok 2035, o ile nie zostanie przekroczony łączny limit Programu, harmonogram wydatków od 2036 r. realizowany będzie w oparciu o Program Inwestycji, o którym mowa w §6 ust. 1 pkt. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 grudnia 2010 r. w sprawie *szczegółowego sposobu i trybu finansowania inwestycji z budżetu państwa* (Dz.U. 2010 nr 238 poz. 1579), obejmującym wszystkie wydatki (niezależnie od źródła finansowania) uzgodnionym przez ministra właściwego do spraw transportu.

¹⁵ Zgodnie z art. 46 ustawy z dnia 3 października 2008 r o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2024 r. poz. 1112, z późn. zm.)



7. Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko projektu Programu

Rozdział zostanie uzupełniony po wykonaniu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu Programu.



8. Monitorowanie wykonania Programu

Monitorowanie realizacji Programu będzie prowadzone przez ministra właściwego do spraw transportu.

Minister właściwy do spraw transportu będzie prowadził bieżący nadzór nad realizacją Programu poprzez przekazywane w cyklu miesięcznym przez GDDKiA – Wykonawcy Programu, informacje o postępach realizacji inwestycji objętych Programem. Po zakończeniu danego roku kalendarzowego, nie później niż do końca I kwartału roku następnego, GDDKiA jako Wykonawca Programu będzie przekazywał roczne podsumowanie realizacji Programu ze szczególnym uwzględnieniem stanu osiągnięcia założonego celu głównego, w tym jego wskaźnika, opisu wykonanych zadań, pojawiających się trudności i zagadnień problematycznych.

Proponowany system umożliwi bieżące monitorowanie postępów realizacji Programu i aktywne reagowanie na pojawiające się ewentualne problemy związane z jego realizacją.

Co roku minister właściwy do spraw transportu przygotowywać będzie informację na temat stanu realizacji Programu. Informacja będzie przedkładana do wiadomości Radzie Ministrów, do końca kwietnia roku następującego po roku sprawozdawczym. Przedmiotowa informacja będzie przedstawiała stan realizacji rzeczowo-finansowej Programu. Na koniec obowiązywania Programu zostanie wykonana jego ewaluacja.

Przeprowadzona zostanie również ocena wpływu na środowisko skutków realizacji Programu zgodnie z rozdziałem 7.

