



Infrastruktura transportowa Obszaru Metropolitalnego na tle uwarunkowań przestrzennych

Zespół autorski: Tomasz Komornicki, Piotr Rosik

Diagnoza

- Infrastruktura transportowa odgrywa szczególną rolę w rozwoju analizowanego OM. Wynika to z jego położenia względem elementów środowiska naturalnego, postępującej suburbanizacji i wzrostu mobilności mieszkańców oraz współwystępowania na terenie OM wszystkich gałęzi transportu. W tych warunkach szeroko rozumiane sieci transportowe są podstawową determinantą rozwoju przestrzennego w OM. Potrzeby związane z ochroną środowiska naturalnego oraz bariery wynikające z rosnącej kongestii powodują, że szczególnie ważna staje się struktura modalna przewozów. Biorąc pod uwagę wymienione uwarunkowania, problemy transportowe Obszaru Metropolitalnego należy rozpatrywać na trzech podstawowych płaszczyznach: a) transportu indywidualnego, b) transportu zbiorowego, c) transportu towarowego.
- W każdej z tych kategorii możliwa jest odrębna analiza diagnostyczna (w tym analiza SWOT) oraz próba odpowiedzi na postawione w niniejszym module pytania badawcze. W poniższej syntezie wstępnych wyników wykorzystano także odpowiedzi uzyskane w ramach ankiety przeprowadzonej wśród lokalnych ekspertów podczas warsztatów w dniu 26 czerwca 2014 r. Jednym z podstawowych uwarunkowań rozwoju infrastruktury transportowej jest planowanie przestrzenne, w tym pokrycie planistyczne. Miasta stanowiące rdzeń OM charakteryzują się relatywnie dobrym pokryciem planami miejscowymi (zwłaszcza Gdańsk; Śleszyński i im. 2012), ale już w całym województwie pomorskim wskaźnik pokrycia planistycznego jest blisko dwukrotnie niższy od średniej krajowej. Jednocześnie badania presji na grunty (wyrażającej się odsetkiem użytków rolnych przewidzianych do odrolnienia) wskazują na nieustającą presję suburbanizacyjną (wskaźniki są wyższe od krajowych) i stanowią przesłankę dla lepszej koordynacji systemu planowania z rozwojem infrastruktury transportowej.
- Badania dostępności potencjałowej pokazują, że obszar rdzeniowy OM jest relatywnie dobrze dostępny w ujęciu krajowym i międzynarodowym oraz, że analizowane wskaźniki uległy znacznej poprawie w wyniku ukończenia północnej części autostrady A1. Dzięki istnieniu obwodnicy trójmiejskiej dostępność jest relatywnie dobra także w zachodniej części OM, w sposób skokowy maleje natomiast w jednostkach stanowiących północną część Obszaru.
- W ujęciu krajowym kluczowym problemem pozostaje powiązanie transportowe z innymi metropoliami, w tym przede wszystkim z Warszawą, a w drugiej kolejności z Poznaniem i Szczecinem. Aktualne czasy połączenia Warszawa-Gdańsk nie są wciąż zadawalające. Dla porównania, w 1953 r. pociąg ekspresowy z Warszawy Wschodniej do Gdańska jechał jedyne 4 godz. i 21 minut (Massel 2005), a kilkanaście lat temu 3 godz. i 20 minut (<http://www.rynek-kolejowy.pl/51799/>). Realizowane inwestycje już w 2014 r. powinny skutkować skróceniem czasu podróży koleją do ok. 3 godzin w relacji Warszawa-Gdańsk, co sprawi, że kolej stanie się konkurencyjna czasowo względem samochodu osobowego i transportu lotniczego. Oddanie do użytku całej drogi ekspresowej S7 nie wydaje się jednak realne przed 2020 rokiem. Jej ukończenie, a także ukończenie modernizacji linii kolejowej do Warszawy są wskazywane przez ekspertów za najważniejsze inwestycje zapewniające powiązania zewnętrzne OM.



Inwestycje infrastrukturalne podejmowane w ostatnich latach na terenie OM w większym stopniu koncentrują się w jego części południowej. W 2014 r. nie funkcjonuje żadna droga stanowiąca układ obwodowy dla Wejherowa, Redy i Rumii. Istniejąca droga krajowa nr 6 na odcinku ul. Morskiej w Gdyni oraz przecinająca Rumie, Redę i Wejherowo stanowi jedno z krytycznych wąskich gardeł układu drogowego w skali całej Polski (Komornicki i in. 2013). Średniodobowe natężenie ruchu pojazdów na odcinku między Redą a Gdynią wyniosło w 2010 r. około 36 tys. pojazdów na dobę, ale w sezonie letnim, natężenie rosło do 44 tys. pojazdów na dobę (Generalny Pomiar Ruchu 2010). Tak duże obciążenie ruchem jest charakterystyczne dla odcinków autostradowych w krajach o wysokiej gęstości zaludnienia. OM jest terenem bardzo silnych procesów suburbanizacyjnych. Ma miejsce szybki wzrost liczby ludności, głównie ludzi młodych, dojeżdżających do pracy do Trójmiasta. Układ rzeźby oraz względy ochrony przyrody spowodowały, że obok głównego korytarza północ-południe, strefą suburbanizacji stał się obszar położony na zachód od Obwodnicy Trójmiasta. Problemem jest odpowiedni dostęp z tych terenów do obszaru rdzeniowego zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym. Szczególnie słabą dostępnością, w sensie czasu dojazdu transportem publicznym do ośrodków wyższego rzędu cechuje się gmina Przdkowo (powiat kartuski), która jednocześnie cechuje się wyjątkowo wysokim odsetkiem mieszkańców, którzy dojeżdżają do pracy w innej gminie (przede wszystkim do Trójmiasta (Guzik 2013).

- W wyniku realizacji kolejnych inwestycji w okresie programowania 2014-2020 należy spodziewać się poprawy dostępności drogowej (szczególnie na obszarach wokół węzłów) wzdłuż planowanej Trasy Kaszubskiej, Obwodnicy Metropolitalnej oraz dostępności kolejowej mieszkańców Żukowa, Kartuz, dzielnicy Gdańska-Osowa i pasażerów portu lotniczego Gdańsk-Rębiechowo (w wyniku oddania w 2015 r. Pomorskiej Kolei Metropolitalnej). Poprawa dostępności tych terenów będzie jednak zapewne skutkowałą dalszym procesem suburbanizacji w kierunku zachodnim. Realizacja nowych inwestycji (nowa obwodnica, droga S6 oraz Kolej Metropolitalna) wyraźnie poprawią dostępność niektórych jednostek części zachodniej, nie mając praktycznie wpływu na poziom dostępności na północy. Powstające inwestycje nie rozwiążą też problemu wąskich gardeł po wschodniej stronie obwodnicy Trójmiasta, przede wszystkim na wjazdach do Sopotu i Gdyni.
- Na obszarze OM istnieje duże zróżnicowanie gałęziowe w transporcie (transport autobusowy miejski i regionalny, kolej miejska i regionalna, trolejbusowy, tramwajowy, tramwaj wodny). Ta zaleta stanowi jednocześnie barierę z uwagi nieadekwatny do nasilających się procesów suburbanizacji system prawny integracji transportu publicznego. Brak jest integracji organizacji systemów transportu publicznego na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym, w tym instytucji zarządzającej i koordynującej transport zbiorowy na poziomie obszaru metropolitalnego. Na to nakłada się niekorzystna i skomplikowana struktura właścicielska PKP SKM, a konsekwencją jest brak jednolitych rozwiązań taryfowych dla kolei i transportu autobusowego. W efekcie mamy do czynienia z niekorzystnym trendem spadku udziału transportu publicznego w przewozach ogółem. Tylko w Trójmieście spadek ten wyniósł w latach 2000-2012 aż piętnaście punktów procentowych (z 55% do 40%). Przyczyny spadku są złożone i, obok braków organizacyjnych, obejmują m.in. wzrost poziomu motoryzacji, wzrost dostępności transportem indywidualnym, zmniejszenie kongestii w Gdańsku, przestarzały tabor kolejowy wykorzystywany w przewozach wojewódzkich lub brak uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego w ruchu. Jednym z kluczowych problemów OM jest niewystarczająca ilość węzłów intermodalnych. Tego typu rozwiązania są koniecznością i pozwalają na utrzymanie atrakcyjności transportu publicznego względem motoryzacji indywidualnej. Są również konieczne z punktu widzenia potrzeb osób o ograniczonej mobilności
- Na sytuację transportową OM ogromny wpływ ma intensywny, bezprecedensowy rozwój portów morskich, w tym przede wszystkim rozbudowa terminali kontenerowych. W okresie programowania



2007-2013 dokonano znaczących inwestycji poprawiających dostępność portów morskich od strony morza oraz od strony lądu, jednak w tym drugim przypadku poprawa dotyczyła głównie transportu drogowego. Dalszy rozwój portów morskich zwiększy przewozy towarowe. Jednocześnie ukończone remonty na liniach kolejowych do Warszawy, Bydgoszczy i Kościerzyny będą skutkowały wzrostem ruchu pasażerskiego. Przewiduje się ponadto rozwój przewozów aglomeracyjnych. Tym samym wysoce prawdopodobny jest konflikt w dostępie do ograniczonej podaży torów między przewoźnikami towarowymi a pasażerskimi (<http://www.fracht2014.pl>).

▪ Reasumując na obecnym etapie badań diagnostycznych na postawione na wstępie pytania badawcze można udzielić jedynie wstępnych odpowiedzi syntetycznych. Postęp prac planistycznych na terenie OM jest zróżnicowany, ale nie stanowi on głównej bariery dla rozwoju infrastruktury. Jednocześnie obserwowana presja na grunty rolnicze jest wymiernym wskaźnikiem niekontrolowanej suburbanizacji oraz stanowi zagrożenie dla przyszłych możliwości systemów transportowych (zwłaszcza transportu publicznego). Obecny układ sieci transportowych ma nadal przede wszystkim układ południkowy. Orientacja ta została po części przełamana w południowej części OM (południowa obwodnica i inne inwestycje drogowe na terenie Gdańska), ale pozostała determinantą systemu infrastruktury w części północnej. Poziom dostępności OM w ujęciu międzynarodowym i krajowym poprawił się w wyniku realizacji autostrady A1. OM nadal położony jest jednak na granicach obszaru lepszej dostępności a poziom odpowiednich wskaźników bardzo szybko maleje na północ i na zachód od rdzenia OM. Ma to wpływ na dostępność portów morskich i portu lotniczego (ograniczone zwłaszcza w transporcie kolejowym). W ujęciu wewnętrznym ma miejsce silne zróżnicowanie poziomu dostępności jednostek, zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym. Wskaźniki dostępności ulegają pogorszeniu w miarę przemieszczania się na północ oraz na zachód (w obrębie OM). W przypadku transportu zbiorowego szczególnie upośledzona pozostaje zachodnia część OM. Jednocześnie utrzymuje się bardzo niski poziom koordynacji transportu zbiorowego w ujęciu metropolitalnym i regionalnym, co staje się barierą dla zmian w strukturze modalnej. Jest to tym ważniejsze, że wyraźnie wzrasta mobilność mieszkańców OM, zarówno w sensie migracyjnym (suburbanizacja), dojazdów do pracy oraz w przemieszczeniach fakultatywnych. Podejmowane oraz planowane duże (centralne) inwestycje transportowe (nowa perspektywa finansowa OM) mają mieć szeroki zakres. Ich wpływ na dostępność w ujęciu zewnętrznym i wewnętrznym OM będzie jednak selektywny przestrzennie (poprawa w części zachodniej OM, przy braku zmian w części północnej), co oznacza konieczność dodatkowego wysiłku inwestycyjnego na poziomie samorządowym, wspartego działaniami organizacyjnymi (transport publiczny). Efekt dalszego rozwoju ruchu towarowego (porty kontenerowe) musi być rozpatrywany w ujęciu scenariuszowym w szerszym kontekście makroekonomicznym i geopolitycznym (relacje z Rosją).

Zróżnicowanie w ramach obszaru metropolitalnego

- Obszar OM cechuje duże zróżnicowanie dostępności transportowej w układzie przestrzennym. Zdecydowanie gorszą dostępnością charakteryzują się tereny położone na zachód od obwodnicy Trójmiasta. Szczególnie słabą dostępnością, w sensie czasu dojazdu transportem publicznym do ośrodków wyższego rzędu cechuje się gmina Przdkowo (powiat kartuski). Słaba jest także dostępność północnej części OM. Nowe inwestycje tylko częściowo będą wyrównywać te dysproporcje.
- W transporcie publicznym występują duże różnice w ofercie przewozowej między rdzeniem, a pozostałym obszarem OM oraz między układem południkowym, a równoleżnikowym w ramach OM
- Istnieje zagrożenie prawidłowej obsługi mieszkańców gmin i dzielnic miast rdzeniowych (np. południowych dzielnic Gdańska) o intensywnie wzrastającej liczbie ludności.



- Z punktu widzenia zróżnicowania obecnej i oczekiwanej sytuacji transportowej możliwe jest wydzielenie podobszarów w ramach OM: a) rdzeń część południowa (Gdańsk); b) rdzeń część północna (Gdynia, Sopot); c) strefa zewnętrzna południowa; d) strefa zewnętrzna zachodnia; e) strefa zewnętrzna północno-wschodnia

Benchmarking – Obszar metropolitalny na tle innych

- Wskaźnik motoryzacji jest w obszarze rdzeniowym OM zbliżony (choć w Gdańsku i Gdyni nieco niższy) niż w innych dużych miastach Polski oraz w podobnych miastach zagranicznych. Jednocześnie problemy wynikające z niekorzystnych zmian modalnych i suburbanizacji są w OM relatywnie większe niż w innych ośrodkach z uwagi na specyfika położenia geograficznego.
- Układ drogowy OM charakteryzuje się wypadkowością wyższą niż w podobnych ośrodkach krajowych i znacząco wyższą niż w podobnych miastach zagranicznych.
- Skala podjętych oraz planowanych inwestycji infrastrukturalnych jest w OM podobna do innych ośrodków krajowych. Jednocześnie poziom dowiązania do sieci drogowej i kolejowej Europy i kraju pozostaje gorszy niż w ośrodkach Polski zachodniej i centralnej. Nie odstaje on natomiast negatywnie od poziomu dostępności lądowej większości innych dużych bałtyckich ośrodków portowych
- Względem innych polskich OM, problemy związane z integracją i zarządzaniem transportem publicznym są większe, z uwagi na większą liczbę podmiotów, konurbacyjny charakter rdzenia oraz rolę portów morskich.

Silne strony

- Relatywnie wysoki standard dróg w układzie północ-południe oraz w części południowej OM
- Liczne zrealizowane w ostatnich latach inwestycje wewnętrzne w rdzeniu OM
- Duże zróżnicowanie gałęziowe w transporcie osób i towarów i zróżnicowanie usługi przewozowej
- Relatywnie gęsta i dobrze rozwinięta sieć linii kolejowych, w tym jedyna w Polsce kolej aglomeracyjna w postaci SKM z relatywnie dużym udziałem w obsłudze
- Nowoczesny i modernizowany terminal lotniczy o rosnącym
- Relatywnie duża liczba terminali drogowo-kontenerowych oraz centrów logistycznych
- Dogodne uwarunkowania dla rozwoju portów morskich oraz poprawa ich dostępności od strony morza i lądu dokonana w ostatnich latach

Słabe strony

- Występowanie wąskich gardeł, przede wszystkim między Wejherowem a Gdynią oraz na dojazdach z Obwodnicy Trójmiasta
- Brak bezpośredniego, szybkiego połączenia drogowego ze stolicą kraju
- Stan techniczny sieci kolejowej. Duży udział linii niezelektryfikowanych, jednotorowych oraz niewykorzystywanych w ruchu pasażerskich, duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych
- Wielofunkcyjność dróg miejskich, w tym dopuszczenie do ruchu w mieście pojazdów ciężarowych
- Znaczne zróżnicowanie dostępności między układem pasmowym południkowym a równoleżnikowym
- Niedostosowanie oferty transportu zbiorowego do intensywnej urbanizacji południowych dzielnic Gdańska
- Duże różnice w ofercie przewozowej między rdzeniem, a pozostałym obszarem OM, niewielka liczba regularnych połączeń autobusowych na niektórych kierunkach



- Przystarzały tabor kolejowy wykorzystywany w przewozach wojewódzkich
- Brak integracji organizacji systemów transportu publicznego na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym oraz brak instytucji zarządzającej i koordynującej transport zbiorowy na poziomie obszaru metropolitalnego

Szanse

- Zewnętrzne środki na rozwój - dofinansowanie ze środków unijnych w kolejnych perspektywach finansowych i relatywnie duża liczba dużych projektów inwestycyjnych planowanych do realizacji (m.in. OPAT, Trasa Kaszubska, OMT, PKM)
- Znaczna poprawa dostępności drogowej OM w skali kraju i Europy, w wyniku inwestycji realizowanych i przewidzianych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 (w tym połączenia ze stolicą)
- Planowana modernizacja wielu dróg wojewódzkich w perspektywie 2014-2020
- Poprawa kolejowej dostępności zachodniej części OM w wyniku budowy Pomorskiej Kolei Metropolitalnej
- ZPT i ZIT jako formy integracji planowania i organizacji transportu publicznego na różnych szczeblach przestrzennych
- Planowane powołanie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego (RZPTZ)
- Budowa suchego portu (terminalu) w Zajączkowie Tczewskim Nowe inwestycje w terminale kontenerowe (np. nowy terminal DCT II)

Zagrożenia

- Wyczerpująca się przepustowość obwodnicy Trójmiasta na niektórych odcinkach
- Dalszy wzrost poziomu motoryzacji oraz ruchu sezonowego w okresie wakacyjnym
- Ograniczenia środowiskowe przy budowie połączeń Trójmiasta z obwodnicą
- Nasilenie się procesu suburbanizacji oraz dezintegracja przestrzenna układów urbanistycznych
- Nieadekwatny do nasilających się procesów suburbanizacji system prawny w kontekście integracji transportu publicznego
- Niewystarczająca przepustowość sieci kolejowej dla transportu multimodalnego i rosnących przewozów kontenerowych oraz związany z tym brak dużych możliwości zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów na najbardziej obciążonych liniach
- Geopolityczne zagrożenia i obostrzenia w handlu z Rosją oraz ewentualna reorientacja światowego i europejskiego obrotu kontenerowego

Podstawowe wyzwania dla rozwoju obszaru metropolitalnego

- Krytyczne wąskie gardło drogowe w części północnej Trójmiasta, na obszarze miast Gdyni, Rumii, Redy i Wejherowa, a w efekcie słaba dostępność transportowa całej północnej części OM.
- Brak szybkiego połączenia drogowego i kolejowego Trójmiasta ze stolicą kraju Warszawą.
- Słaba dostępność komunikacyjna obszarów położonych na zachód od obwodnicy Trójmiasta.
- Brak integracji planowania i organizacji transportu publicznego w Obszarze Metropolitalnym.
- Zagrożenie obsługi portów morskich w wyniku ograniczonej przepustowości sieci kolejowej.



Rekomendacje dla dalszych prac analitycznych

- Kompleksowe Badania Ruchu na poziomie regionalnym (a nie miasta) jako odpowiedź na rzeczywiste potrzeby popytowe mieszkańców (powinny być wykonywane w systemie cyklicznym, nie rzadziej niż raz na 5 lat).
- Wewnątrzmetropolitalne badanie dostępności transportem indywidualnym i publicznym z uwzględnieniem podziałów miast rdzenia na mniejsze jednostki przestrzenne