



Strategia
Transportu i Mobilności

Raport monitoringowy do
Strategii transportu i mobilności
Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk Gdynia Sopot (dawniej
GOM) do roku 2030

LATA 2016-2017

Sopot, lipiec 2019



Opracowanie wykonano na zlecenie

Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

Autorzy opracowania:

dr inż. Krystian Birr

mgr inż. Barbara Birr

mgr Aneta Kostelecka



SPIS TREŚCI

1. Wstęp	5
2. Słownik pojęć.....	6
3. Dostępność transportowa Obszaru Metropolitalnego	7
3.1 Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu OM (A.1_1)	7
3.2 Liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości (A.1_2)	8
3.3 Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM (A.1_3).....	8
3.4 Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym (A.1_4).....	9
3.5 Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych (A.1_5)	10
4. Jakość infrastruktury transportowej warunkującej dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TEN-T	11
4.1 Długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM (A.2_1).....	11
4.2 Dostosowanie infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T (A.2_2).....	11
4.3 Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T (A.2_3)	12
4.4 Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM (A.2_4)	12
4.5 Wielkość przeładunku w portach morskich (A.2_5).....	12
5. Sprawność sieci transportowych Obszaru Metropolitalnego	14
5.1 Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS (B.1_1)	14
5.2 Długość odcinków sieci transportowej objętej systemami ITS (B.1_2).....	14
5.3 Liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS (B.1_3).....	15
5.4 Czas podróży pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w OM (B.1_4).....	15
5.5 Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) (B.1_5)	16
6. Obsługa transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym	17
6.1 Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami (B.2_1).....	17
6.2 Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym (B.2_2).....	17
6.3 Udział podróży transportem zbiorowym (B.2_3)	18
6.4 Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego (B.2_4)	18
6.5 Liczba pasażerów transportu zbiorowego w OM (B.2_5)	19
6.6 Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności (B.2_6).....	19



7.	Negatywne skutki funkcjonowania transportu	21
7.1	Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny (B.3_1).....	21
7.2	Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu (B.3_2).....	22
7.3	Zestawienie końcowe	23
8.	Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020 24	
8.1	Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM	24
8.2	Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM.....	25
8.3	Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM.....	25
8.4	Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego (krajowych i wojewódzkich poza drogami klasy A i S) w OM	25
8.5	Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D	26
8.6	Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym.....	27
8.7	Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast).....	27
8.8	Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy	27
8.9	Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk.....	28
8.10	Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych).....	28
8.11	Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii tramwajowych	28
8.12	Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych	29
8.13	Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów)	29
8.14	Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych.....	30
8.15	Liczba wybudowanych obiektów P&R.....	30
8.16	Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM	31
8.17	Zestawienie końcowe	31
9.	Wnioski i podsumowanie	32
	Spis Tabel.....	33



1. Wstęp

Strategia Transportu i Mobilności (STiM) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS), została opracowana w 2015 roku, oraz przyjęta przez Zarząd OMGGS w dniu 12 października 2015 roku.

Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego jako istotnego wymiaru prowadzenia interwencji w zakresie polityki spójności.

STiM w części zasadniczej przedstawia całościową koncepcję rozwoju transportu miejskiego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Załączniki do STiM dodatkowo uszczegółwiają i uzasadniają przedsięwzięcia transportowe wskazane w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Szczególną rolę uzupełniającą do SZIT pełni także załącznik nr 3, czyli Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego (PRTOM) określający zbiór projektów do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020.

Zgodnie z zapisami STiM oraz PRTOM, podlegają one monitorowaniu i ocenie realizacji poszczególnych celów i zadań. Biuro OM raz do roku zobowiązane jest przedstawić Zarządowi i Radzie OM raport z realizacji kluczowych wskaźników. Ponadto raz na dwa lata Biuro OM, w ramach prowadzonych prac nad badaniem postępów realizacji Strategii zobowiązane jest sporządzać syntetyczny raport zawierający analizę wskaźnikową oraz ocenę realizacji zadań.

W ramach oceny realizacji zadań wynikających z zapisów STiM sporządza się raport z monitoringu i oceny realizacji w odniesieniu do poprzedniego roku kalendarzowego lub do roku bazowego.

Odpowiednio przeprowadzony monitoring w postaci analizy wskaźników ilościowych i jakościowych w odniesieniu do programów i celów strategicznych umożliwia sprawne zarządzanie rozwojem transportu w OM. Dzięki niemu wdrażanie Strategii będzie procesem ciągłym, które pozwoli osiągnąć założone cele bądź je skorygować.

Do pełnej oceny realizowanych działań niezbędne jest jednak określenie wartości progowych przypisanych do poszczególnych lat prognostycznych. Zgodnie z zapisami Strategii wartości progowe powinna wyznaczyć jednostka odpowiedzialna za prowadzenie monitoringu (np. Metropolitalne lub Regionalne Obserwatorium Transportu).

Niniejszy raport monitoringowy został przygotowany dla danych z lat 2016-2017, w odniesieniu do roku bazowego – 2014 lub 2015. Raport ten stanowi zbiór danych, umożliwiający bieżące śledzenie trendów zmian w zakresie realizacji zadań określonych w STiM oraz PRTOM i wynikających z nich wskaźników. Opracowane dane i wynikające z nich trendy zmian stanowią potwierdzenie właściwie realizowanych działań, skutkujących realizacją zapisów Strategii lub być sygnałem ostrzegawczym informującym o niewystarczających działaniach podjętych w kierunku realizacji tych zapisów.

Raport został podzielony na rozdziały względem określonych w Strategii celów strategicznych.



2. Słownik pojęć

OMGGS (OM) – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot; w opracowaniu jako OMGGS traktowany jest obszar 11 powiatów:

1. m. Gdańsk
2. m. Gdynia
3. m. Sopot
4. powiat gdański
5. powiat wejherowski
6. powiat kartuski
7. powiat lęborski
8. powiat malborski
9. powiat nowodworski
10. powiat pucki
11. powiat tczewski

Członkami OMGGS formalnie nie są:

- Gmina Morzeszczyn (powiat tczewski)
- Gminy: Miłoradz, Malbork, Stare Pole (powiat malborski)
- Gmina Choczewo (powiat wejherowski)
- Gminy: Łeba, Wicko, Nowa Wieś Lęborska, Cewice (powiat lęborski)

W niniejszym opracowaniu, analogicznie jak w STiM, zostały one jednak uwzględnione przy wyznaczaniu wskaźników.

TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa obejmująca szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także porty morskie, lotnicze, śródlądowe i terminale drogowo-kolejowe. Integralnym składnikiem sieci TEN-T są również inteligentne systemy transportowe (ITS);

ITS – Inteligentny System Transportowy to system wykorzystujący zaawansowane technologie informacyjne i komunikacyjne do poprawy zarządzania ruchem drogowym;

Wskaźnik progresywny – wskaźnik prezentujący postęp realizacji zadania, uwzględniający w kolejnych latach wartości z lat poprzednich;



3. Dostępność transportowa Obszaru Metropolitalnego

Dostępność transportowa jest zbiorem cech określających warunki korzystania z sieci transportowej objętych określonym układem transportowym z uwzględnieniem obowiązującego prawa, dostępu do informacji, organizacji ruchu i usług transportu zbiorowego, ograniczeń fizycznych i czasowych. Określone w Strategii wskaźniki oceny dostępności odnoszą się zarówno do infrastruktury transportowej, oferty przewozowej oraz popytu na usługi transportowe.

3.1 Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu OM (A.1_1)

Wskaźnik określa sumaryczną długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu Obszaru Metropolitalnego (OM) z podziałem na drogi krajowe i wojewódzkie w całym OM i drogi powiatowe dla poszczególnych powiatów. Jako budowę drogi przyjęto oddanie do użytku nowego odcinka drogi, zaś jako modernizację - naprawę drogi, jej rozbudowę, przebudowę itp. Nie uwzględniono budowy i modernizacji chodników, ścieżek i dróg rowerowych, inwestycji związanych z oświetleniem, kanalizacją, okablowaniem i innych inwestycji nie wpływających bezpośrednio na poprawę dostępności transportowej OM. Jednostką wskaźnika jest kilometr [km]. Dane otrzymano z Zarządu Dróg Wojewódzkich, GDDKiA w Gdańsku, Starostw Powiatowych i Zarządów Dróg i Zieleni w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Wskaźnik progresywny.

Tabela 1. Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu OM, wartości wskaźnika

	Wartość w roku 2017 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]	
	322	720	1000	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]
OM - ogółem	↑	96,506	236,157	322,241
Drogi krajowe - ogółem	↑	11,019	18,737	29,647
Drogi wojewódzkie - ogółem	↑	10,187	22,387	32,047
m. Gdańsk - krajowe	↑	0	0	0
m. Gdańsk - wojewódzkie	↑	0	8,063	9,728
m. Gdańsk - powiatowe	↑	9,117	17,929	18,154
m. Gdynia - krajowe	↑	0	0,133	0,133
m. Gdynia - wojewódzkie	↑	1,756	1,756	2,245
m. Gdynia - powiatowe	↑	0,696	2,726	5,314
m. Sopot - wojewódzkie	↑	0,39	0,975	1,739
m. Sopot - powiatowe	↑	1,515	3,024	3,67
Powiat gdański	↑	10,43	18,834	27,99
Powiat wejherowski	↑	11,991	54,637	61,170
Powiat kartuski	↑	12,717	24,041	29,111
Powiat lęborski	↑	8,11	18,356	25,796
Powiat malborski	↑	12,4	22,57	24,79
Powiat nowodworski	↑	0	8,34	32,24
Powiat pucki	↑	4,441	9,743	13,101
Powiat tczewski	↑	2,037	3,906	5,366



Odnotowany rozwój układu drogowego w okresie 2016-2017, charakteryzujący się wysoką dynamiką, należy ocenić pozytywnie. Prowadzone liczne prace polegające na budowie i modernizacji dróg układu podstawowego, skutkują poprawą warunków i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Plany inwestycyjne na kolejne lata wskazują na utrzymanie bieżącego trendu. Oczekiwany kierunek zmian ostał osiągnięty.

3.2 Liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości (A.1_2)

Wskaźnik określa liczbę obwodnic oddanych do użytku w danym roku w poszczególnych powiatach. Dane otrzymano z Zarządu Dróg Wojewódzkich, GDDKiA oraz Starostw Powiatowych. Wskaźnik progresywny.

Tabela 2. Liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]	Wartość progowa 2025 [-]	Wartość docelowa 2030 [-]		
1	5	7		
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	0	0 -	1 ↑
Obwodnica Kartuz	↑	0	0 -	1* ↑

* 2016 - I etap – otwarty odcinek długości 2,00 km, 2017 - II etap – otwarty odcinek długości 2,91 km.

W roku 2017 otwarto drugi odcinek obwodnicy Kartuz co skutkowało jej zakończeniem. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty, jednak odnosząc się do kwestii zapotrzebowania na tego rodzaju inwestycje, uzyskane tempo zmian należy określić jako niewystarczające. Na sieci transportowej wciąż występują miejsca, w których wysoce zalecana jest budowa obwodnic. Do takich lokalizacji zaliczają się między innymi: Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, obwodnica Żukowa, północna obwodnica Kartuz, obwodnica Malborka.

3.3 Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM (A.1_3)

Wskaźnik określa sumaryczną długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym, przebiegających na obszarze OM. Dane otrzymano od PKP PLK S.A. Wskaźnik progresywny.

Tabela 3. Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]		
486	500	510		
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]
OM - ogółem	↑	254,997	486,168 ↑	486,168 -
linia kolejowa nr 9	↑	-	130,900 ↑	130,900 -
linia kolejowa nr 131	↑	128,032	128,032 ↑	128,032 -



Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]
linia kolejowa nr 201	↑	-	73,441 ↑	73,441 -
linia kolejowa nr 202	↑	0,003	26,833 ↑	26,833 -
linia kolejowa nr 203	↑	1,630	1,630 -	1,630 -
linia kolejowa nr 204	↑	0,020	0,020 -	0,020 -
linia kolejowa nr 207	↑	0,011	0,011 -	0,011 -
linia kolejowa nr 213	↑	48,666	48,666 -	48,666 -
linia kolejowa nr 226	↑	14,292	14,292 -	14,292 -
linia kolejowa nr 228	↑	12,006	12,006 -	12,006 -
linia kolejowa nr 229	↑	10,477	10,477 -	10,477 -
linia kolejowa nr 235	↑	0,001	0,001 -	0,001 -
linia kolejowa nr 237	↑	10,996	10,996 -	10,996 -
linia kolejowa nr 248	↑	2,321	2,321 -	2,321 -
linia kolejowa nr 250	↑	0,056	0,056 -	0,056 -
linia kolejowa nr 253	↑	0,065	0,065 -	0,065 -
linia kolejowa nr 256	↑	1,070	1,070 -	1,070 -
linia kolejowa nr 260	↑	14,819	14,819 -	14,819 -
linia kolejowa nr 265	↑	4,804	4,804 -	4,804 -
linia kolejowa nr 721	↑	3,184	3,184 -	3,184 -
linia kolejowa nr 728	↑	0,003	0,003 -	0,003 -
linia kolejowa nr 732	↑	0,008	0,008 -	0,008 -
linia kolejowa nr 960	↑	2,495	2,495 -	2,495 -
linia kolejowa nr 963	↑	0,030	0,030 -	0,030 -
linia kolejowa nr 965	↑	0,008	0,008 -	0,008 -

W analizowanym okresie 2016 - 2017 całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM wzrosła o około 232 km. Ponadto w roku 2015 zakończono inwestycję w postaci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (linie 248, 253, 229 oraz fragmenty 201), a także na innych liniach. Plany inwestycyjne na kolejne lata wskazują na utrzymanie bieżącego trendu. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.

3.4 Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym (A.1_4)

Wskaźnik określa sumaryczną liczbę bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym samolotów przylatujących i odlatujących z Portu Lotniczego w Gdańsku. Jednostką wskaźnika jest liczba połączeń z poszczególnymi destynacjami (lotniskami) dostępnymi w ciągu roku. We wskaźniku nie uwzględniono połączeń czarterowych. Dane uzyskano od Portu Lotniczego Gdańsk.

Tabela 4. Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]	Wartość progowa 2025 [-]	Wartość docelowa 2030 [-]
58	70	75

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	54	56 ↑	58 ↑
Port Lotniczy Gdańsk	↑	54	56 ↑	58 ↑



W analizowanym okresie odnotowano stały wzrost liczby połączeń obsługiwanych przez Port Lotniczy w Gdańsku. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.

3.5 Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych (A.1_5)

Wskaźnik określa sumaryczną liczbę osób odlatujących, przylatujących i przesiadających się (transfer) w Porcie Lotniczym w Gdańsku w poszczególnych latach. Dane uzyskano od Portu Lotniczego Gdańsk.

Tabela 5. Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych, wartości wskaźnika

	Wartość w roku 2018 [mln. pas.]	Wartość progowa 2025 [mln. pas.]	Wartość docelowa 2030 [mln. pas.]
	4,6	8,0	10,0

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [pas.]	Wartość w roku 2016 [pas.]	Wartość w roku 2017 [pas.]
OM - ogółem	↑	3 706 180	4 004 081 ↑	4 611 714 ↑
Port Lotniczy Gdańsk	↑	3 706 180	4 004 081 ↑	4 611 714 ↑

Wraz ze wzrostem liczby obsługiwanych przez Port Lotniczy połączeń, następuje wzrost liczby obsłużonych w nim pasażerów. Wzrost ten jest bardziej dynamiczny i zgodny z ogólnoswiatowym trendem. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.



4. Jakość infrastruktury transportowej warunkującej dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TEN-T

Dostępność do portów lotniczych i morskich uzależniona jest od jakości infrastruktury transportu drogowego i kolejowego. Sieć TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa) jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej UE i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz towarów. Efektywnie funkcjonujący w ramach Unii system transportowy ma przyczynić się do poprawy działania jednolitego rynku wewnętrznego, stymulować wzrost gospodarczy regionu, a także podnosić konkurencyjność poszczególnych państw członkowskich i całej UE w skali globalnej.

4.1 Długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM (A.2_1)

Wskaźnik określa sumaryczną długość dróg ruchu szybkiego w OM. Są to drogi A1, S6, S7. Dane uzyskano z Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, oddział w Gdańsku. Wskaźnik progresywny.

Tabela 6. Długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM, wartości wskaźnika

	Wartość w roku 2017 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]
	99	249	249

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]
OM - ogółem	↑	98,99	98,99 -	98,99 -
S6	↑	38,16	38,16 -	38,16 -
S7	↑	17,63	17,63 -	17,63 -
A1	↑	43,20	43,20 -	43,20 -

W okresie 2016 - 2017 nie wybudowano nowych dróg ruchu szybkiego w OM przy oczekiwanej wartości dodatniej tego wskaźnika. Brak działań w tym zakresie w kolejnych latach może skutkować nieosiągnięciem tego celu strategicznego dla kilkuletniego okresu analizy.

4.2 Dostosowanie infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T (A.2_2)

Wskaźnik określa długość odcinków sieci drogowej, jaka została dostosowana do wytycznych TEN-T (klasa drogi, parkingi, dostęp do stacji tankowania paliw alternatywnych, dopuszczalne obciążenie na oś 11,5t) w poszczególnych latach. Do drogowej sieci TEN-T w obszarze OM należą tylko drogi krajowe A1, S6, S7, DK6. Dane uzyskano z GDDKiA w Gdańsku. Wskaźnik progresywny.



Tabela 7. Dostosowanie infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]
11	20	25

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]
OM - ogółem	↑	8,207	8,760 ↑	11,477 ↑
Drogi krajowe	↑	8,207	8,760 ↑	11,477 ↑

W zakresie dostosowania infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T inwestycje zostały skoncentrowane przede wszystkim na dostosowaniu klasy drogi, dopuszczalnego obciążenia oraz parkingach. Łączna długość zmodernizowanych pod tym względem odcinków w okresie 2016 – 2017 wyniosła ponad 3 km. Zalecane jest prowadzenie dalszych prac w tym zakresie. Niemniej oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.

4.3 Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T (A.2_3)

Wskaźnik określa długość odcinków sieci kolejowej jaka została dostosowana do wytycznych TEN-T (elektryfikacja, dopuszczalne obciążenie osi 22,5t, dopuszczalna prędkość 100km/h, dopuszczalna długość składu pociągu, zastosowanie systemu ERTMS) do końca roku 2018. Do sieci TEN-T w obszarze OM zalicza się linie kolejowe dla ruchu towarowego i pasażerskiego. Wskaźnik dla lat 2016 - 2017 nie został określony ze względu na brak dostępnych danych.

Tabela 8. Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T, wartości wskaźnika

Wartość do roku 2017 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]
b. d.	245	245

4.4 Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM (A.2_4)

Wskaźnik określa długość odcinków sieci kolejowej, która na koniec danego roku była dostosowana do wytycznych TEN-T. Wskaźnik dla lat 2016 - 2017 nie został określony ze względu na brak dostępnych danych.

Tabela 9. Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]
b. d.	245	245

4.5 Wielkość przeładunku w portach morskich (A.2_5)

Wskaźnik określa tonaż ładunków importowanych, eksportowanych lub przeładowanych w portach morskich w Gdańsku i w Gdyni. Do obsługiwanych ładunków należą: ładunki masowe (paliwa płynne, węgiel, ruda, inne), drewno, zboże i ładunki drobnicowe oraz kontenery. Dane uzyskano od Zarządu Morskiego Portu Gdańsk i Zarządu Portu Morskiego Gdynia.



Raport monitoringowy do Strategii transportu i mobilności OMGGG do 2030
Lata 2016-2017

Tabela 10. Wielkość przeładunku w portach morskich, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [mln. t]		Wartość progowa 2025 [mln. t]		Wartość docelowa 2030 [mln. t]		
78		140		170		
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [t]	Wartość w roku 2016 [t]	Wartość w roku 2017 [t]	Wartość w roku 2017 [t]	
OM - ogółem	↑	64 824 577	70 229 946	↑	78 258 699	↑
Port Morski Gdańsk	↑	46 619 940	50 687 433	↑	57 026 671	↑
Port Morski Gdynia	↑	18 204 637	19 542 513	↑	21 232 028	↑

W analizowanym okresie wielkość przeładunków w portach morskich Gdańska i Gdyni wzrosła o niemalże 21%. Dynamikę wzrostu należy określić jako bardzo dużą, w szczególności dla Portu w Gdańsku. Wraz ze wzrostem przeładunku należy monitorować dostępność lądową portów transportem kolejowym i drogowym, pomimo zrealizowanych już w tym zakresie inwestycji. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.



5. Sprawność sieci transportowych Obszaru Metropolitalnego

Zaawansowanie i efektywność Inteligentnych Systemów Transportowych (ITS) oraz wszelkie prace infrastrukturalne i organizacyjne wpływają na sprawność sieci transportowej Obszaru Metropolitalnego. Sprawność sieci wpływa między innymi na średnie czasy podróży transportem indywidualnym i zbiorowym.

5.1 Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS (B.1_1)

Wskaźnik określa liczbę skrzyżowań sterowanych za pomocą Inteligentnych Systemów Transportowych. ITS funkcjonują jedynie na obszarze Trójmiasta, jako system TRISTAR. Dane pozyskano od Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni oraz Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni. Wskaźnik progresywny.

Tabela 11. Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]	Wartość progowa 2025 [-]	Wartość docelowa 2030 [-]
152	180	200

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	147	151 ↑	152 ↑
TRISTAR Gdańsk	↑	78	79 ↑	79 ↑
TRISTAR Gdynia	↑	69	72 ↑	73 ↑

Wraz z budową lub przebudową skrzyżowań system ten jest rozbudowywany o kolejne odcinki i skrzyżowania. W okresie 2016-2017 do systemu włączono 5 skrzyżowań. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Zalecany dalszy rozwój ITS, nie tylko w Trójmieście, ale także w pozostałych miastach oraz odcinkach sieci regionalnej w miejscach o nasilonym ruchu codziennym oraz turystycznym.

5.2 Długość odcinków sieci transportowej objętej systemami ITS (B.1_2)

Wskaźnik określa długość odcinków dróg objętych Inteligentnymi Systemami Transportowymi. Do takich odcinków zalicza się odcinki pomiędzy skrzyżowaniami pomiędzy którymi zachodzi koordynacja programów sygnalizacji świetlnej. Wskaźnik obliczono na podstawie listy skrzyżowań należących do systemu TRISTAR. Wskaźnik progresywny.

Tabela 12. Długość odcinków sieci transportowej objętej systemami ITS

Wartość w roku 2017 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]
88	110	120

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]
OM - ogółem	↑	86,7	87,9 ↑	88,4 ↑
m. Gdańsk	↑	47,2	47,2 -	47,2 -
m. Gdynia	↑	34,2	35,4 ↑	35,9 ↑
m. Sopot	↑	5,3	5,3 -	5,3 -



Wraz z budową lub przebudową skrzyżowań system ten jest poszerzany o kolejne odcinki i skrzyżowania. W okresie 2016-2017 do systemu włączono 1,7 km dróg. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Zalecany dalszy rozwój ITS, nie tylko w Trójmieście, ale także w pozostałych miastach oraz odcinkach sieci regionalnej w miejscach o nasilonym ruchu codziennym oraz turystycznym.

5.3 Liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS (B.1_3)

Wskaźnik określa liczbę pojazdów transportu zbiorowego (autobusów, trolejbusów, tramwajów), które objęte są systemem ITS. Systemem objęte są wszystkie pojazdy miejskiego transportu zbiorowego obsługujące linie Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Dane pozyskano od powyższych jednostek. Wskaźnik progresywny.

Tabela 13. Liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS, wartości wskaźnika

	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość progowa 2025 [-]	Wartość docelowa 2030 [-]
	701	720	725
Wskaźnik rezultatu			
OM - ogółem		681	692 ↑
ZTM Gdańsk		336	339 ↑
ZKM Gdynia		345	353 ↑

W okresie 2015-2018 liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS zwiększyła się o 20 pojazdów. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Zaleca się dalszy rozwój ITS usprawniający funkcjonowanie transportu zbiorowego, nie tylko w Trójmieście, ale także w pozostałych miastach.

5.4 Czas podróży pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w OM (B.1_4)

Wskaźnik określa czas przejazdu pociągiem (regionalnym, SKM lub PKM) pomiędzy głównymi przystankami w najważniejszych ośrodkach w OM. Uwzględniono połączenia bezpośrednie i z przesiadką (Żukowo Wschodnie – Gdynia Główna) oraz odrębnie linie SKM.

Dane zostały obliczone na podstawie archiwalnych rozkładów jazdy i stanowią średni rozkładowy czas przejazdu między głównymi ośrodkami OM. Dla odcinka Gdańsk Główny – Gdynia Główna wyznaczono dwa czasy dla dwóch tras, przez Sopot i przez Osowę. Dane pozyskano z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.



Tabela 14. Czas przejazdu pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w OM, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [gg:mm]	Wartość progowa 2025 [gg:mm]		Wartość docelowa 2030 [gg:mm]			
3:02	2:56		2:51			
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [gg:mm]	Wartość w roku 2016 [gg:mm]	Wartość w roku 2017 [gg:mm]	Wartość progowa 2025	Wartość docelowa 2030
Sumarycznie:	↓	3:20	3:19 ↓	3:02 ↓	2:56	2:51
Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz	↓	0:53	0:55 ↑	0:51 ↓	0:51	0:50
Tczew – Gdańsk Główny	↓	0:24	0:24 –	0:23 ↓	0:21	0:20
Gdańsk Główny – Gdynia Główna	↓	0:22 (0:34 SKM)	0:22 – (0:34 SKM)	0:22 – (0:34 SKM)	0:21	0:20
Lębork – Gdynia Główna	↓	1:09	1:09 –	0:59 ↓	0:54	0:55
Żukowo Wschodnie – Gdynia Główna	↓	0:32	0:29 ↓	0:27 ↓	0:27	0:26

Z uwagi na brak danych o czasie podróży, do oceny wskaźnika wykorzystano czas przejazdu w poszczególnych relacjach. Pominięto tym samym kwestię dostępności przystanków oraz czasu oczekiwania na pojazd, wynikający z częstotliwości obsługi połączeń oraz koordynacji rozkładowej. Dla analizowanych relacji w latach 2016-2017 sumaryczny czas przejazdu uległ skróceniu o 18 minut. Skrócenie czasu przejazdu odnotowano we wszystkich analizowanych relacjach poza relacją Gdańsk Główny – Gdynia Główna na której czas przejazdu nie uległ zmianie. Szczególnie skrócił się czas przejazdu pomiędzy Lęborkiem, a Gdynią Główną (o 10 minut). Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Plany związane z modernizacją infrastruktury, elektryfikacją linii oraz zakupem nowego taboru wskazują na kontynuację tego trendu.

5.5 Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) (B.1_5)

Wskaźnik określa udział mieszkańców OM którzy są w stanie dotrzeć do centrów miast w czasie do 30 minut. Wskaźnik dla lat 2016 - 2017 nie został określony ze względu na brak dostępnych danych.

Tabela 15. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast), wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [%]	Wartość progowa 2025 [%]	Wartość docelowa 2030 [%]
b. d.	64%	65%



6. Obsługa transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

Istotnym wskaźnikiem określającym poziom rozwoju systemu transportowego jest poziom oferty usług transportu zbiorowego, wraz z towarzyszącą infrastrukturą oraz warunki podróżowania transportem zmotoryzowanym i integracją pomiędzy nimi.

6.1 Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami (B.2_1)

Wskaźnik określa liczbę węzłów integracyjnych, jakie zostały wybudowane w danym roku na obszarze OM. Ponieważ budowa węzła może objąć okres więcej niż jednego roku, jako wybudowanie węzła rozumie się rok oddania węzła do użytku pasażerów. Dane pozyskano od samorządów terytorialnych na obszarze OM. Wskaźnik progresywny.

Tabela 16. Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]	Wartość progowa 2025 [-]	Wartość docelowa 2030 [-]
8	35	48

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	8	8	8
m. Gdańsk	↑	8	8	8
m. Gdynia	↑	0	0	0
m. Sopot	↑	0	0	0
Powiat gdański	↑	0	0	0
Powiat wejherowski	↑	0	0	0
Powiat kartuski	↑	0	0	0
Powiat lęborski	↑	0	0	0
Powiat malborski	↑	0	0	0
Powiat nowodworski	↑	0	0	0
Powiat pucki	↑	0	0	0
Powiat tczewski	↑	0	0	0

W okresie 2016-2017 wybudowano lub zmodernizowano łącznie 8 węzłów integracyjnych. Są to węzły integracyjne związane z linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.

6.2 Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym (B.2_2)

Wskaźnik określa sumę zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w tym autobusów (A), trolejbusów (TS), tramwajów (TJ) i pociągów obsługujących linie transportu zbiorowego w OM. Uwzględniono środki miejskiego transportu zbiorowego (bez PKS) oraz pociągi obsługujące linie regionalne, SKM i PKM. Dane pozyskano od ZTM Gdańsk,



ZKM Gdynia, PKP SKM, Urzędu Marszałkowskiego i przewoźników lokalnych. Wskaźnik progresywny.

Tabela 17. Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]	Wartość progowa 2025 [-]	Wartość docelowa 2030 [-]
247	500	700

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	87	194 ↑	247 ↑
PKP SKM	↑	15	26 ↑	31 ↑
Przewozy Regionalne	↑	b.d.	b.d.	b.d.
m. Gdańsk	↑	0A + 12TJ	21A + 54TJ ↑	23A + 59TJ ↑
m. Gdynia	↑	54A + 2TJ	77A + 6TJ ↑	113A + 6TJ ↑
Powiat gdański	↑	0	0 -	0 -
Powiat wejherowski	↑	1	3 ↑	5 ↑
Powiat kartuski	↑	1	2 ↑	3 ↑
Powiat lęborski	↑	0	0 -	0 -
Powiat malborski	↑	0	1 -	1 -
Powiat nowodworski	↑	0	0 -	0 -
Powiat pucki	↑	0	0 -	0 -
Powiat tczewski	↑	2	4 ↑	6 ↑

W okresie 2016-2017 odnotowano dużą liczbę nowych lub zmodernizowanych pojazdów transportu zbiorowego. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Inwestycje te zostały jednak skoncentrowane w Gdańsku i w Gdyni, a także w transporcie kolejowym (SKM). W pozostałych częściach OM liczba ta nie przekracza 8 w 4-letnim okresie. Zalecane jest podjęcie działań w postaci dofinansowania inwestycji w tabor lub zastosowanie rozwiązań związanych z zarządzaniem transportem publicznym, których efektem będzie odnowienie floty.

6.3 Udział podróży transportem zbiorowym (B.2_3)

Wskaźnik określa stopień w jakim zmienił się udział podróży transportem zbiorowym we wszystkich podróżach dla podróży metropolitalnych, na obszarze rdzenia OM i ogółem dla OM. Wskaźnik nie został określony ze względu na brak badań zrealizowanych dla tego zagadnienia.

6.4 Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego (B.2_4)

Metropolitalny Zarząd Transportu Publicznego jest planowaną do powołania jednostką organizacyjną, która w jednej z opcji mogłaby zostać utworzona na bazie funkcjonującego obecnie MZKZG (Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej), celem wprowadzenia pełnej integracji taryfowo-biletowej oraz organizacyjnej, która umożliwi w największym stopniu realizację celów strategii rozwoju OMGGG.



MZTP nie został utworzony, a jako wartości wskaźnika podano liczbę członków MZKZG. Dane pozyskano na podstawie oficjalnych danych podanych na stronie internetowej MZKZG.

Tabela 18. Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
-		-		-	

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	14	14 -	14 -
MZKZG	↑	14	14 -	14 -

W okresie 2016-2017 liczba gmin funkcjonujących w MZKZG nie uległa zmianie. Oczekiwany kierunek zmian nie został osiągnięty.

W przypadku powołania Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego wartość docelowa dla roku 2030 wynosi: 31 gmin, zaś wartość progowa dla 2025 wynosi 25 gmin.

6.5 Liczba pasażerów transportu zbiorowego w OM (B.2_5)

Wskaźnik określa liczbę pasażerów transportu zbiorowego w OM. Wskaźnik nie został określony z uwagi na brak przeprowadzonych w tym zakresie badań.

6.6 Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności (B.2_6)

Wskaźnik określa liczbę opracowanych i wdrożonych planów mobilności w OM w poszczególnych latach. Dane pozyskano od samorządów terytorialnych w OM.

Tabela 19. Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
4		13		20	

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	2	3 ↑	4 ↑
m. Gdańsk	↑	0	0 -	0 -
m. Gdynia	↑	0	1 ↑	1 -
m. Sopot	↑	0	0 -	1 ↑
Powiat gdański	↑	0	0 -	0 -
Powiat wejherowski	↑	0	0 -	0 -
Powiat kartuski	↑	1	1 -	1 -
Powiat lęborski	↑	0	0 -	0 -
Powiat malborski	↑	1	1 -	1 -
Powiat nowodworski	↑	0	0 -	0 -
Powiat pucki	↑	0	0 -	0 -
Powiat tczewski	↑	0	0 -	0 -

W okresie 2016-2017 w OM opracowano i wdrożono 2 plany mobilności dając wartość wskaźnika 4 na rok 2017. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Zalecane jest podjęcie



działań zachęcających jednostki budżetowe i prywatne, będące większymi generatorami ruchu, do opracowania planów mobilności, skutkujących wykształceniem zachowań transportowych spełniających zarówno założenie zrównoważonego rozwoju, jak i potrzeby użytkowników.



7. Negatywne skutki funkcjonowania transportu

Funkcjonowanie transportu niesie za sobą negatywne skutki w postaci zdarzeń drogowych oraz wynikających z nich ofiar i strat materialnych. Celem minimalizowania negatywnych skutków funkcjonowania transportu niezbędne jest podejmowanie działań zapobiegawczych.

7.1 Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny (B.3_1)

Prognoza liczby ofiar śmiertelnych (LOŚ) i ciężko rannych (LOCR) opracowana na rzecz Strategii zakłada spadek liczby ofiar w kolejnych latach. Wskaźnik określa zgodność liczby ofiar ciężko rannych i śmiertelnych z prognozą na kolejne lata. Dane dotyczące wypadków pozyskano z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku. Dane obejmują ścisły obszar OM, nie zostały więc uwzględnione gminy nie wchodzące w OM, ale wchodzące w skład powiatów znajdujących się w OMGGS.

Tabela 20. Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny, wartości wskaźnika

	Wartość w roku 2017 [-] - wartość	Wartość progowa 2025 [-] - prognoza	Wartość docelowa 2030 [-] - prognoza
LOŚ	79	50	20
LOCR	446	150	110

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM – ogółem	↑	1,55	2,01	1,76
LOŚ – statystyki	↓	95	82	79
LOŚ – prognoza	↓	91	84	78
LOŚ – zgodność	↑	1,04	0,98	1,01
LOCR – statystyki	↓	421	550	446
LOCR – prognoza	↓	242	230	220
LOCR – zgodność	↑	1,73	2,39	2,027

W okresie 2016-2017 odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych o 17% w stosunku do roku 2015, zgodnie z oczekiwanym kierunkiem zmian, osiągając wysoką (1,01) zgodność z danymi prognostycznymi. W przypadku ofiar ciężko rannych odnotowano wzrost liczby ofiar w roku 2016 i spadek w roku 2017. Mimo zaobserwowanego spadku liczba ofiar była większa niż w roku bazowym 2015. Dynamika zmian nie jest wystarczająca do osiągnięcia zakładanego efektu. W 2017 roku rzeczywista liczba ofiar ciężko rannych, dwukrotnie przekracza wartość prognozowaną. Z uwagi na znaczenie analizowanego wskaźnika, niezbędne jest natychmiastowe podjęcie działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oczekiwany kierunek zmian nie został osiągnięty.



7.2 Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu (B.3_2)

Wskaźnik określa liczbę działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa transportu w poszczególnych latach. Do działań zalicza się przede wszystkim akcje edukacyjne, nadzorcze, prewencyjne, informacyjne, mające na celu zwiększenie świadomości podróżujących na temat bezpieczeństwa i zagrożeń płynących z funkcjonowania transportu.

Tabela 21. Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2017 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
8		13		18	

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]
OM - ogółem	↑	3	5 ↑	8 ↑
Programy	↑	3	5 ↑	8 ↑

Lista działań w zakresie bezpieczeństwa uwzględnionych w opracowaniu:

- 2015 – „Wypadki na drogach – porozmawiajmy”
- od 2015 - „Bezpieczna droga do szkoły”
- od 2015 - „Szlaban na ryzyko”
- 2016 - „Daj się zobaczyć”
- 2016 - „Nie odchodź, żyj”
- 2017 - „Niebezpieczeństwo w zasięgu ręki”
- od 2017 - „Kolejowe ABC”
- od 2017 - „Kręci mnie bezpieczeństwo”

W okresie 2016-2017 roku podjęto łącznie 5 działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa transportu uzyskując wartość wskaźnika na poziomie 8. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Należy jednak poddać weryfikacji efektywność tych działań z uwagi na zbyt wolne w stosunku do oczekiwanego tempo zmian liczby ofiar wypadków.



7.3 Zestawienie końcowe

Tabela 22. Zestawienie wskaźników dla Strategii transportu i mobilności OMGGs do 2030

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015	Wartość w roku 2016	Wartość w roku 2017	Wartość progowa 2025	Wartość docelowa 2030
Długość zbudowanych / zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu OM [km]	↑	97	236	↑ 322	720	1000
Liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości [-]	↑	0	0	- 1	5	7
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM [km]	↑	255	486	↑ 486	500	510
Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym [-]	↑	54	56	↑ 58	70	75
Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych [mln. pas.]	↑	3,7	4,0	↑ 4,6	8,0	10,0
Długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM [km]	↑	99	99	- 99	249	249
Dostosowanie infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T [km]	↑	8	9	↑ 11	20	25
Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T [km]	↑	-	-	-	245	245
Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM [km]	↑	-	-	-	245	245
Wielkość przeładunku w portach morskich [mln. t]	↑	65	70	↑ 78	140	170
Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS [-]	↑	147	151	↑ 152	180	200
Długość odcinków sieci transportowej objętej systemami ITS [km]	↑	86,7	87,9	↑ 88,4	110	120
Liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS [-]	↑	681	692	↑ 701	720	725
Czas przejazdu pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w OM [gg:mm]	↓	3:20	3:19	↓ 3:02	2:56	2:51
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) [%]	↑	-	-	-	64%	65%
Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami [-]	↑	8	8	- 8	35	48
Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym [-]	↑	87	194	↑ 247	500	700
Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego [-]	↑	14 ¹	14 ¹	- 14 ¹	25	31
Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności [-]	↑	2	3	↑ 4	13	20
Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny [-]	↑	516	632	↑ 525	200	130
Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu [-]	↑	3	5	↑ 8	13	18

¹ Dane dla MZKZG



8. Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020

Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego dla lat 2014-2020 został opracowany w celu uporządkowania zaplanowanych przez samorządy inwestycji do roku 2020 i oceny wyzwań jakie stoją przed planowaniem transportu w dłuższej perspektywie do roku 2030. Koncentracja poszczególnych zadań w jednym dokumencie stworzyła warunki dla zbilansowania środków organizacyjnych i finansowych w OM, a także dla podjęcia przez zarządy transportu i gminy OM prac nad koordynacją zadań, tak aby rozwój infrastruktury transportowej nie stwarzał problemów w jej funkcjonowaniu. Program obejmuje zadania:

- organizacyjne i inwestycyjne w transporcie w OM,
- odnoszące się do ruchu (mobilności) środkami transportu indywidualnego i zbiorowego, drogowego, kolejowego, wodnego i powietrznego, zmotoryzowanego i niezmotoryzowanego (ruch pieszy i rowerowy stanowiący formy mobilności aktywnej) w zakresie adekwatnym do znaczenia tego ruchu dla funkcjonowania OM,
- służące poprawie obsługi transportowej poprzez realizację inwestycji ponadlokalnych i usprawnienia zarządzania transportem w całym OM i w jego poszczególnych strefach (centrum obszaru metropolitalnego - Trójmiasto, pozostałe gminy OM),
- które zostaną zrealizowane do roku 2020, a także zadania stanowiące przygotowanie do rozwoju transportu w OM po roku 2020; w szczególności dotyczą one prac organizacyjnych i planistyczno-projektowych.

W niniejszym raporcie dokonano zestawienia danych dla przeprowadzenia monitoringu realizacji określonych w Programie zadań. Z uwagi na charakter strategiczny monitorowanego dokumentu, określający działania na poziomie makroskopowym i programach wieloletnich, nie ma zasadności poddawanie corocznej ocenie tych działań. Ocena działania zostanie wykonana w raporcie ewaluacji działań strategicznych dla lat 2015-2018.

8.1 Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM

Wskaźnik określa długość dróg ruchu szybkiego (autostrady i drogi ekspresowe). Wartość określa długość drogi w obu kierunkach, bez podziału na jezdnie. Dane pozyskano od GDDKiA i GTC. Wskaźnik progresywny.

Tabela 23. Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [km]	Stan na rok 2015 [km]	Stan na rok 2016 [km]	Stan na rok 2017 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość sieci dróg ruchu szybkiego	99	99	99	99	249

W latach 2016-2017 długość dróg ruchu szybkiego w OM nie uległa zmianie względem poprzednich lat. Brak działań w tym zakresie w kolejnych latach może skutkować nieosiągnięciem tego celu strategicznego dla przewidzianym okresie realizacji zadania do roku 2020.



8.2 Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM

Wskaźnik określa długość sieci kolejowej która dostosowana jest do wytycznych sieci TEN-T dla wszystkich wymaganych parametrów (elektryfikacja, dopuszczalne obciążenie osi 22,5t, dopuszczalna prędkość 100km/h, dopuszczalna długość składu pociągu, zastosowanie systemu ERTMS). Dane pozyskano od PKP PLK S.A. Wskaźnik progresywny. Z uwagi na zmianę źródła pozyskania danych dokonano korekty w zakresie wartości bazowej i docelowej, zachowując zgodność z wskaźnikami STiM odnoszących się do infrastruktury kolejowej. Wskaźnik nie został określony z uwagi na brak przeprowadzonych w tym zakresie badań.

Tabela 24. Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [km]	Stan na rok 2015 [km]	Stan na rok 2016 [km]	Stan na rok 2017 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	245

8.3 Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM

Wskaźnik określa długość dróg, które zostały zmodernizowane lub zrewitalizowane w danym roku. Dane pozyskano od PKP PLK S.A. Wskaźnik progresywny. Z uwagi na zmianę źródła pozyskania danych dokonano korekty w zakresie wartości docelowej, zachowując zgodność z wskaźnikami STiM odnoszących się do infrastruktury kolejowej.

Tabela 25. Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [km]	Stan na rok 2015 [km]	Stan na rok 2016 [km]	Stan na rok 2017 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zmodernizowanych linii kolejowych	b.d.	255	486	486	486

W latach 2016 roku w OMGGG przeprowadzono prace modernizacyjne na liniach kolejowych, skutkujących osiągnięciem oczekiwanego trendu zmian wskaźnika. W 2017 roku nie przeprowadzono dodatkowych modernizacji czy rewitalizacji.

8.4 Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego (krajowych i wojewódzkich poza drogami klasy A i S) w OM

Wskaźnik określa długość dróg krajowych i wojewódzkich, które zostały zbudowane lub zmodernizowane, bez uwzględnienia autostrady i dróg ekspresowych. Jako budowę drogi przyjęto oddanie do użytku nowego odcinka drogi, zaś jako modernizację - naprawę drogi, jej rozbudowę, przebudowę itp. Nie uwzględniono budowy i modernizacji chodników, ścieżek i dróg rowerowych, inwestycji związanych z oświetleniem, kanalizacją, okablowaniem i innych inwestycji nie wpływających bezpośrednio na poprawę dostępności transportowej OM. Dane



pozyskano od Zarządu Dróg Wojewódzkich, GDDKiA w Gdańsku, Starostw Powiatowych i Zarządów Dróg i Zieleni w Gdańsku, Gdyni i Sopocie. Wskaźnik progresywny.

Tabela 26. Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego (krajowych i wojewódzkich poza drogami klasy A i S) w OM

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [km]	Stan na rok 2015 [km]	Stan na rok 2016 [km]	Stan na rok 2017 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego	-	19,652	39,570	60,140	30

Zakończone w latach do końca 2016 roku inwestycje w zakresie budowy i modernizacji dróg układu lokalnego pozwoliły na osiągnięcie wartości docelowej analizowanego wskaźnika. Prowadzone są dalsze prace zwiększające wartość wskaźnika.

8.5 Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D

Wskaźnik określa udział dróg krajowych i wojewódzkich w stanie technicznym D, rozumianym jako zły stan drogi. Dane pozyskano z Zarządu Dróg Wojewódzkich oraz na podstawie raportów dotyczących stanu dróg, dostępnych na stronie GDDKiA.

Tabela 27. Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [%]	Stan na rok 2015 [%]	Stan na rok 2016 [%]	Stan na rok 2017 [%]	Wartość docelowa (rok 2020)
Procent długości dróg krajowych o stanie technicznym D	-	b.d.	13,4%	12,0%	<5% (0%)
Procent długości dróg wojewódzkich o stanie technicznym D	-	b.d.	19,0%	16,5%*	
Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D	2%	b.d.	17,3%	15,74%*	

* Wskaźnik dla dróg wojewódzkich oszacowany na podstawie danych dotyczących inwestycji drogowych oraz danych dla pozostałych lat

W 2015 roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad opublikowała nowe wytyczne dotyczące diagnostyki stanu nawierzchni dróg i jej elementów – zarządzenie nr 34 z dnia 30 kwietnia 2015 roku. Z uwagi na zmienioną metodykę wprowadzono:

- przyjęcie za punkt bazowy, stanu z roku 2016,
- zmianę oczekiwanej wartości docelowej z 0% na <5%.

Od roku 2017 udział długości dróg krajowych i wojewódzkich w stanie technicznym D uległa zmniejszeniu. Kontynuacja obecnego trendu i dynamiki zmian w kolejnych latach umożliwi osiągnięcie wartości docelowej w roku 2020 w górnej granicy dopuszczalnej wartości (około 5%).



8.6 Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym

Wskaźnik określa udział procentowy długości linii kolejowych które mają niezadowalający stan techniczny. Przy wyznaczaniu wskaźnika uwzględniono tylko eksploatowane linie kolejowe. Dane pozyskano od PKP PLK S.A.

Tabela 28. Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [%]	Stan na rok 2015 [%]	Stan na rok 2016 [%]	Stan na rok 2017 [%]	Wartość docelowa (rok 2020)
Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym	15%	8,3%	7,3%	8,2%	5%

Mimo działań inwestycyjnych polegających na modernizacji i bieżącym utrzymaniu infrastruktury transportu szynowego, udział długości linii kolejowych o złym stanie technicznym zwiększył się do 8,2% w 2017 roku. Należy zaznaczyć, że wartość ta jest większa o 0,9% względem roku 2016 co może wynikać ze zmian w długości eksploatowanej sieci kolejowej. Niezbędne są dalsze działania skutkujące przywróceniem oczekiwanego kierunku zmian.

8.7 Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast)

Wskaźnik określa udział liczby ludności, która jest w stanie dojechać do jednego z centrów miast Gdańska, Gdyni lub Sopotu w czasie do 30 minut. Wskaźnik nie został określony ze względu na brak danych z okresu, którego dotyczy analiza.

Tabela 29. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast)

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [%]	Stan na rok 2015 [%]	Stan na rok 2016 [%]	Stan na rok 2017 [%]	Wartość docelowa (rok 2020)
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta	32%	b. d.	b. d.	b. d.	62%

8.8 Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy

Wskaźnik określa liczbę miast obsługiwanych przez transport kolejowy, bez uwzględnienia liczby połączeń.

Tabela 30. Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [-]	Stan na rok 2015 [-]	Stan na rok 2016 [-]	Stan na rok 2017 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba miast obsługiwanych transportem kolejowym	16	17	17	17	17



Uruchomienie w 2015 roku połączeń kolejowych do Kartuz spowodowało osiągnięcie wartości docelowej tego wskaźnika.

W raporcie dokonano korekty liczby miast obsługiwanych transportem kolejowym w 2014 roku i tym samym wartości docelowej dla roku 2020 (zachowując tę samą różnicę).

8.9 Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk

Wskaźnik określa udział liczby ludności, która jest w stanie dojechać do Portu Lotniczego Gdańsk w czasie do 60 minut. Wskaźnik został wyznaczony analogicznie, jak w punkcie 8.7. Wyznaczony obszar dostępności do lotniska przedstawiono na rysunku 5.

Tabela 31. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [%]	Stan na rok 2015 [%]	Stan na rok 2016 [%]	Stan na rok 2017 [%]	Wartość docelowa (rok 2020)
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk	88%	b. d.	b. d.	b. d.	93%

8.10 Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych)

Wskaźnik określa sumę ofiar zabitych, ciężko rannych i lekko rannych w wypadkach drogowych w danym roku. Dane pozyskano z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku.

Tabela 32. Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych)

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [-]	Stan na rok 2015 [-]	Stan na rok 2016 [-]	Stan na rok 2017 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba zabitych	101	95	82	79	50
Liczba ciężko rannych	302	421	550	446	180
Liczba lekko rannych	-	1744	1623	1690	-

W okresie 2016-2017 liczba ofiar śmiertelnych na skutek wypadków drogowych zmalała o 17%, zaś liczba ofiar ciężko rannych wzrosła o 48%. Od roku 2016 odnotowuje się spadek wartości dotyczącej liczby ofiar ciężko rannych (po wzroście w latach 2014-2016). Obecna dynamika zmian skutkować będzie nieosiągnięciem wartości docelowej wskaźnika w roku 2020. Z uwagi na znaczenie analizowanego wskaźnika, niezbędne jest natychmiastowe podjęcie działań związanych z poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego.

8.11 Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii tramwajowych

Wskaźnik określa długość linii tramwajowych, które zostały zbudowane lub zmodernizowane w poszczególnych latach względem roku bazowego – 2014 z podziałem na postęp w poszczególnych latach. Dane pozyskano z Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska. Wskaźnik progresywny.



Tabela 33. Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii tramwajowych

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [km tb]	Stan na rok 2015 [km tb]	Stan na rok 2016 [km tb]	Stan na rok 2017 [km tb]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zbudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	-	8,5	8,5	8,5	53

Budowa linii tramwajowej do Brętowa oraz Migowa w Gdańsku w 2015 roku spowodowała przyjęcie wartości dodatniej analizowanego wskaźnika. W latach 2016-2017 roku nie zbudowano ani nie zmodernizowano żadnych odcinków w sieci tramwajowej w Gdańsku. Brak działań w tym zakresie w kolejnych latach może skutkować nieosiągnięciem tego celu strategicznego w przewidzianym okresie realizacji zadania do roku 2020.

8.12 Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych

Wskaźnik określa sumaryczną długość zbudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych w okresie od 2014 roku. Inwestycje rozbudowy infrastruktury nie są prowadzone, uwzględniono jednak zwiększenie obszarów funkcjonowania trolejbusów o trasy pokonywane przez trolejbusy na zasilaniu bateryjnym. Dane pozyskano od ZKM Gdynia. Wskaźnik progresywny.

Tabela 34. Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [km]	Stan na rok 2015 [km]	Stan na rok 2016 [km]	Stan na rok 2017 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zbudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych	0	1	2,5	2,5	20

W okresie 2014 – 2017 zasięg regularnie funkcjonującej sieci połączeń trolejbusowych został zwiększony o łącznie 2,5 km, co stanowi ponad 10% wartości docelowej dla roku 2020. Niezbędne są dalsze działania w kierunku rozwoju sieci do osiągnięcia założonego w Programie celu powiększenia sieci o 20 km.

8.13 Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów)

Wskaźnik określa sumaryczną liczbę zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego, w tym tramwajów, autobusów i trolejbusów z podziałem na poszczególne lata. Dane pozyskano od ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, Urzędu Marszałkowskiego i przewoźników lokalnych. Wskaźnik progresywny.



Tabela 35. Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów)

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [-]	Stan na rok 2015 [-]	Stan na rok 2016 [-]	Stan na rok 2017 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego	21 ¹	93	189	237	216
Liczba zakupionych tramwajów w danym roku	19	12	42	5	0
Liczba zakupionych trolejbusów w danym roku	2	2	4	0	0
Liczba zakupionych autobusów w danym roku	b.d.	58	50	43	0

¹ liczba zakupionych tramwajów i trolejbusów, bez autobusów

W okresie 2016-2017 odnotowano dużą liczbę nowych lub zmodernizowanych pojazdów transportu zbiorowego. Osiągnięto docelową wartość wskaźnika.

8.14 Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych

Wskaźnik określa sumaryczną liczbę wybudowanych węzłów przesiadkowych w OM względem roku 2014 z podziałem na postęp w poszczególnych latach. Dane pozyskano od samorządów terytorialnych na obszarze OM. Wskaźnik progresywny.

Tabela 36. Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [-]	Stan na rok 2015 [-]	Stan na rok 2016 [-]	Stan na rok 2017 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych	0	8	8	8	31

W okresie 2016-2017 nie wybudowano nowych węzłów integracyjnych. Wartość wskaźnika wynika z otwarcia węzłów integracyjnych związanych z linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Brak działań w tym zakresie w kolejnych latach może skutkować nieosiągnięciem tego celu strategicznego w przewidzianym okresie realizacji zadania do roku 2020.

8.15 Liczba wybudowanych obiektów P&R

Wskaźnik określa liczbę wybudowanych parkingów P&R na obszarze OM. Dane pozyskano od samorządów terytorialnych na obszarze OM. Wskaźnik progresywny.

Tabela 37. Liczba wybudowanych obiektów P&R

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [-]	Stan na rok 2015 [-]	Stan na rok 2016 [-]	Stan na rok 2017 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba wybudowanych obiektów P&R	0	4	4	6	28

W okresie 2016-2017 wybudowano łącznie 2 parkingi Parkuj i Jedź. Kontynuowany jest tym samym oczekiwany kierunek zmian. Konieczne jest zwiększenie dynamiki działań w tym zakresie w celu osiągnięcia celu strategicznego w przewidzianym okresie realizacji zadania do roku 2020.



8.16 Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM

Wskaźnik określa liczbę przejazdów wykonanych publicznym transportem zbiorowym na 1000 przejazdów wykonywanych przez mieszkańców. Wskaźnik nie został określony ze względu na brak dostępnych wyników badań.

Tabela 38. Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [przewozów na mieszkańca / rok]	Stan na lata 2015 -2017 [przewozów na mieszkańca / rok]	Wartość docelowa (rok 2020)
Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym	304	b. d.	350

8.17 Zestawienie końcowe

Tabela 39. Zestawienie wskaźników dla Programu Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014	Stan na rok 2015	Stan na rok 2016	Stan na rok 2017	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM [km]	99	99	99	99	249
Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM [km]	185	b.d.	b.d.	b.d.	245
Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM [km]	82	255	486	486	486
Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego (krajowych i wojewódzkich poza drogami klasy A i S) w OM [km]	-	19,65	39,57	60,14	30
Procent długości dróg krajowych o stanie technicznym D [%]	-	b.d.	17,3%	15,7% ¹	<5%
Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym [%]	15%	8,3%	7,3%	8,2%	5%
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) [%]	32%	b. d.	b. d.	b. d.	40%
Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy [sztuk]	16	17	17	17	17
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk [%]	88%	b. d.	b. d.	b. d.	93%
Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych) [ofiar]	101 302	95 421	82 550	79 446	50 180
Długość zbudowanych /zmodernizowanych linii tramwajowych [km tb]	0	8,5	8,5	8,5	53
Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych [km]	0	1	2,5	2,5	20
Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów) [sztuk]	21 ²	93	189	237	216
Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych [sztuk]	0	8	8	8	31
Liczba wybudowanych obiektów P&R [sztuk]	0	4	4	6	28
Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM [przewozów na mieszkańca/rok]	304	b. d.	b. d.	b. d.	350

¹ oszacowana wartość stanu dróg dla dróg wojewódzkich

² wartość nie uwzględnia zakupu autobusów



9. Wnioski i podsumowanie

Analiza pozyskanych danych ukazujących postęp w rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot w latach 2015-2017 wskazuje na ocenę pozytywną z uwagi na realizację właściwych trendów i dynamiki zmian w większości wskaźników. Nie we wszystkich obszarach jednak dynamika rozwoju jest wystarczająca.

Brak zmian, wbrew oczekiwanemu trendowi, zaobserwowano w następujących obszarach:

- liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości
- długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM
- liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami

Brak działań w tym zakresie w kolejnych latach może skutkować nieosiągnięciem tego celu strategicznego dla kilkuletniego okresu analizy.

Negatywny trend zanotowano natomiast we wzroście liczby ofiar wypadków, dlatego też niezwykle istotne jest podjęcie działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Działania te powinny obejmować nie tylko działania edukacyjne, ale także infrastrukturalne, legislacyjne, zarządcze, związane z organizacją ruchu, egzekwowaniem przestrzegania przepisów ruchu przez użytkowników, przeprowadzanie audytów bezpieczeństwa ruchu (np. ocena bezpieczeństwa przejść dla pieszych, przejazdów rowerowych, audyty projektowanych elementów infrastruktury drogowej i inne).

Opracowując niniejszy raport niemożliwe było dokonanie oceny niektórych ze wskaźników z uwagi na brak dostępności danych. Do takich wskaźników zaliczają się: udział podróży transportem zbiorowym, liczba pasażerów transportu zbiorowego, wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM na mieszkańca. W celu pozyskania danych dla tych wskaźników zalecane jest przeprowadzenie kompleksowych badań podróży.



Spis Tabel

Tabela 1. Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu OM, wartości wskaźnika	7
Tabela 2. Liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości, wartości wskaźnika	8
Tabela 3. Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM, wartości wskaźnika	8
Tabela 4. Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym, wartości wskaźnika	9
Tabela 5. Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych, wartości wskaźnika	10
Tabela 6. Długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM, wartości wskaźnika.....	11
Tabela 7. Dostosowanie infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T, wartości wskaźnika.....	12
Tabela 8. Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T, wartości wskaźnika	12
Tabela 9. Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM, wartości wskaźnika	12
Tabela 10. Wielkość przeładunku w portach morskich, wartości wskaźnika	13
Tabela 11. Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS, wartości wskaźnika	14
Tabela 12. Długość odcinków sieci transportowej objętej systemami ITS.....	14
Tabela 13. Liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS, wartości wskaźnika.....	15
Tabela 14. Czas przejazdu pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w OM, wartości wskaźnika.....	16
Tabela 15. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast), wartości wskaźnika	16
Tabela 16. Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami, wartości wskaźnika.....	17
Tabela 17. Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym, wartości wskaźnika.....	18
Tabela 18. Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego, wartości wskaźnika.....	19
Tabela 19. Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności, wartości wskaźnika	19
Tabela 20. Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny, wartości wskaźnika	21
Tabela 21. Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu, wartości wskaźnika.....	22
Tabela 22. Zestawienie wskaźników dla Strategii transportu i mobilności OMGGG do 2030	23



Tabela 23. Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM	24
Tabela 24. Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM	25
Tabela 25. Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM	25
Tabela 26. Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego (krajowych i wojewódzkich poza drogami klasy A i S) w OM	26
Tabela 27. Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D	26
Tabela 28. Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym	27
Tabela 29. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast)	27
Tabela 30. Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy.....	27
Tabela 31. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk.....	28
Tabela 32. Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych)	28
Tabela 33. Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii tramwajowych.....	29
Tabela 34. Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych.....	29
Tabela 35. Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów)	30
Tabela 36. Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych	30
Tabela 37. Liczba wybudowanych obiektów P&R	30
Tabela 38. Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM	31
Tabela 39. Zestawienie wskaźników dla Programu Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020.....	31