



Strategia
Transportu i Mobilności

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

LATA 2015-2018

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 Kostecka



SPIS TREŚCI

Część I – Raport z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego

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)	13
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	20
6.1 Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami (B.2_1)	20
6.2 Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym (B.2_2)	21
6.3 Udział podróży transportem zbiorowym (B.2_3)	21
6.4 Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego (B.2_4)	22
6.5 Liczba pasażerów transportu zbiorowego w OM (B.2_5)	22
6.6 Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności (B.2_6).....	22
7. Negatywne skutki funkcjonowania transportu	24



7.1 Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny (B.3_1).....	24
7.2 Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu (B.3_2).....	24
7.3 Zestawienie końcowe	26
8. Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020.	27
8.1 Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM	27
8.2 Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM.....	28
8.3 Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM	28
8.4 Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego (krajowych i wojewódzkich poza drogami klasy A i S) w OM.....	28
8.5 Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D	29
8.6 Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym	30
8.7 Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast).....	30
8.8 Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy	32
8.9 Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 60 minutowego czasu dojazdu do Portu Lotniczego Gdańsk.....	32
8.10 Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych).....	34
8.11 Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii tramwajowych	34
8.12 Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych	35
8.13 Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów)	35
8.14 Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych.....	36
8.15 Liczba wybudowanych obiektów P&R.....	36
8.16 Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM	36
8.17 Zestawienie końcowe	37
9. Wnioski i podsumowanie	38
Spis Tabel.....	40
Spis Rysunków	41



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 uszczegółowiają 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 2015-2018, 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 stanowić mogą 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 pracowaniu, 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 2018 [km]		Wartość progowa 2025 [km]			Wartość docelowa 2030 [km]		
453		720			1000		
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]		Wartość w roku 2017 [km]		Wartość w roku 2018 [km]
OM - ogółem	↑	96,506	236,157	↑	322,241	↑	453,210
Drogi krajowe - ogółem	↑	11,019	18,737	↑	29,647	↑	101,236
Drogi wojewódzkie - ogółem	↑	10,187	22,387	↑	32,047	↑	46,997
m. Gdańsk - krajowe	↑	0	0	—	0	—	0
m. Gdańsk - wojewódzkie	↑	0	8,063	↑	9,728	↑	13,949
m. Gdańsk - powiatowe	↑	9,117	17,929	↑	18,154	↑	20,85
m. Gdynia - krajowe	↑	0	0,133	↑	0,133	—	0,133
m. Gdynia - wojewódzkie	↑	1,756	1,756	—	2,245	↑	2,541
m. Gdynia - powiatowe	↑	0,696	2,726	↑	5,314	↑	8,008
m. Sopot - wojewódzkie	↑	0,39	0,975	↑	1,739	↑	2,227
m. Sopot - powiatowe	↑	1,515	3,024	↑	3,67	↑	6,15
Powiat gdański	↑	10,43	18,834	↑	27,99	↑	29,066
Powiat wejherowski	↑	11,991	54,637	↑	61,170	↑	65,863
Powiat kartuski	↑	12,717	24,041	↑	29,111	↑	32,200
Powiat lęborski	↑	8,11	18,356	↑	25,796	↑	30,177
Powiat malborski	↑	12,4	22,57	↑	24,79	↑	27,922
Powiat nowodworski	↑	0	8,34	↑	32,24	↑	42,24
Powiat pucki	↑	4,441	9,743	↑	13,101	↑	17,736
Powiat tczewski	↑	2,037	3,906	↑	5,366	↑	5,916



Odnutowany rozwój układu drogowego w okresie 2015-2018, 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 został 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 2018 [-]		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 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	0	0 –	1 ↑	1 –
Obwodnica Kartuz	↑	0	0 –	1* ↑	1* –

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

Z otrzymanych danych uzyskano wynik zgodny z oczekiwanym trendem, z uwagi na zakończenie budowy wschodniej obwodnicy Kartuz. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Odnosząc się jednak 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 2018 [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]	Wartość w roku 2018 [km]
OM - ogółem	↑	254,997	486,168 ↑	486,168 –	486,168 –
linia kolejowa nr 9	↑	-	130,900 ↑	130,900 –	130,900 –



Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]	Wartość w roku 2018 [km]
linia kolejowa nr 131	↑	128,032	128,032 ↑	128,032 -	128,032 -
linia kolejowa nr 201	↑	-	73,441 ↑	73,441 -	73,441 -
linia kolejowa nr 202	↑	0,003	26,833 ↑	26,833 -	26,833 -
linia kolejowa nr 203	↑	1,630	1,630 -	1,630 -	1,630 -
linia kolejowa nr 204	↑	0,020	0,020 -	0,020 -	0,020 -
linia kolejowa nr 207	↑	0,011	0,011 -	0,011 -	0,011 -
linia kolejowa nr 213	↑	48,666	48,666 -	48,666 -	48,666 -
linia kolejowa nr 226	↑	14,292	14,292 -	14,292 -	14,292 -
linia kolejowa nr 228	↑	12,006	12,006 -	12,006 -	12,006 -
linia kolejowa nr 229	↑	10,477	10,477 -	10,477 -	10,477 -
linia kolejowa nr 235	↑	0,001	0,001 -	0,001 -	0,001 -
linia kolejowa nr 237	↑	10,996	10,996 -	10,996 -	10,996 -
linia kolejowa nr 248	↑	2,321	2,321 -	2,321 -	2,321 -
linia kolejowa nr 250	↑	0,056	0,056 -	0,056 -	0,056 -
linia kolejowa nr 253	↑	0,065	0,065 -	0,065 -	0,065 -
linia kolejowa nr 256	↑	1,070	1,070 -	1,070 -	1,070 -
linia kolejowa nr 260	↑	14,819	14,819 -	14,819 -	14,819 -
linia kolejowa nr 265	↑	4,804	4,804 -	4,804 -	4,804 -
linia kolejowa nr 721	↑	3,184	3,184 -	3,184 -	3,184 -
linia kolejowa nr 728	↑	0,003	0,003 -	0,003 -	0,003 -
linia kolejowa nr 732	↑	0,008	0,008 -	0,008 -	0,008 -
linia kolejowa nr 960	↑	2,495	2,495 -	2,495 -	2,495 -
linia kolejowa nr 963	↑	0,030	0,030 -	0,030 -	0,030 -
linia kolejowa nr 965	↑	0,008	0,008 -	0,008 -	0,008 -

W analizowanym okresie całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM wzrosła o około 19 km w wyniku inwestycji na linii 226 (dostęp do Portu Północnego) oraz prac modernizacyjnych na linii 250. Ponadto w samym roku 2015 zakończono inwestycję w postaci Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (linie 248, 253, 229 oraz fragmenty 201), a także na liniach: 9, 131, 202. Plany inwestycyjne na kolejne lata wskazują na utrzymanie bieżącego trendu. Oczekiwany kierunek zmian ostał 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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
60		70		75	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	54	56 ↑	58 ↑	60 ↑
Port Lotniczy Gdańsk	↑	54	56 ↑	58 ↑	60 ↑



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

3.5 Liczba pasażerów obsługiwana 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 obsługiwana w portach lotniczych, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2018 [mln. pas.]		Wartość progowa 2025 [mln. pas.]		Wartość docelowa 2030 [mln. pas.]	
5,0		8,0		10,0	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [pas.]	Wartość w roku 2016 [pas.]	Wartość w roku 2017 [pas.]	Wartość w roku 2018 [pas.]
OM - ogółem	↑	3 706 180	4 004 081 ↑	4 611 714 ↑	4 980 647 ↑
Port Lotniczy Gdańsk	↑	3 706 180	4 004 081 ↑	4 611 714 ↑	4 980 647 ↑

Wraz ze wzrostem liczby obsługiwanych przez Port Lotniczy połączeń, następuje wzrost liczby obsługiwanych w nim pasażerów. Wzrost ten jest bardziej dynamiczny i zgodny z ogólnosiwiatowym 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 przyczyniać 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 2018 [km]		Wartość progowa 2025 [km]		Wartość docelowa 2030 [km]	
130		249		249	

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]	Wartość w roku 2018 [km]
OM - ogółem	↑	98,99	98,99 –	98,99 –	130,21 ↑
S6	↑	38,16	38,16 –	38,16 –	38,16 –
S7	↑	17,63	17,63 –	17,63 –	48,85 ↑
A1	↑	43,20	43,20 –	43,20 –	43,20 –

W roku 2018, otwarto nowy odcinek trasy S7 pomiędzy Gdańskiem, a Elblągiem. Tym samym liczba kilometrów sieci dróg ruchu szybkiego w OM powiększyła się o ponad 30. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty. Plany dotyczące budowy tras S6 i S7 wskazują na utrzymanie tego trendu.

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 2018 [km]		Wartość progowa 2025 [km]		Wartość docelowa 2030 [km]	
15		20		25	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]	Wartość w roku 2018 [km]
OM - ogółem	↑	8,207	8,760 ↑	11,477 ↑	15,303 ↑
Drogi krajowe	↑	8,207	8,760 ↑	11,477 ↑	15,303 ↑

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 2015 – 2018 wyniosła ponad 15 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. Dane uzyskano od PKP PLK S.A.

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

Tabela 8. Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T, wartości wskaźnika		
Wartość do roku 2018 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]
174	245	245
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość do roku 2018 [km]
Całkowita długość sieci kolejowej TEN-T	-	741,710
Długość sieci kolejowej dostosowanej do wymagań sieci TEN-T	↑	173,539
linia kolejowa nr 9	↑	51,609
linia kolejowa nr 131	↑	36,528
linia kolejowa nr 202	↑	62,701
linia kolejowa nr 226	↑	11,300
linia kolejowa nr 260	↑	11,401

W zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T, inwestycje zostały skoncentrowane przede wszystkim na dopuszczalnej prędkości, długości składu, obciążenia osi i elektryfikacji. Do roku 2018 dostosowano łącznie prawie 174 kilometry linii kolejowych. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.

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. Dane uzyskano od PKP PLK S.A.



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

Wartość w roku 2018 [km]	Wartość progowa 2025 [km]	Wartość docelowa 2030 [km]
174	245	245

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2018 [km]
Całkowita długość sieci kolejowej TEN-T	-	741,710
Długość sieci kolejowej dostosowanej do wymagań sieci TEN-T	↑	173,539
linia kolejowa nr 9	↑	51,609
linia kolejowa nr 131	↑	36,528
linia kolejowa nr 202	↑	62,701
linia kolejowa nr 226	↑	11,300
linia kolejowa nr 260	↑	11,401

W zakresie dostosowania infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T, inwestycje zostały skoncentrowane przede wszystkim na dopuszczalnej prędkości, długości składu, obciążenia osi i elektryfikacji. W okresie 2015-2018 dostosowano łącznie prawie 174 kilometry linii kolejowych. Oczekiwany kierunek zmian został osiągnięty.

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.

Tabela 10. Wielkość przeładunku w portach morskich, wartości wskaźnika

Wartość w roku 2018 [mln. t]	Wartość progowa 2025 [mln. t]	Wartość docelowa 2030 [mln. t]
92	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 2018 [t]
OM - ogółem	↑	64 824 577	70 229 946	78 258 699	92 382 263
Port Morski Gdańsk	↑	46 619 940	50 687 433	57 026 671	68 882 996
Port Morski Gdynia	↑	18 204 637	19 542 513	21 232 028	23 499 267

W analizowanym okresie wielkość przeładunków w portach morskich Gdańska i Gdyni wzrosła o ponad 40%. 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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
156		180		200	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	147	151 ↑	152 ↑	156 ↑
TRISTAR Gdańsk	↑	78	79 ↑	79 ↑	82 ↑
TRISTAR Gdynia	↑	69	72 ↑	73 ↑	74 ↑

System ITS funkcjonuje jedynie w obszarze Trójmiasta. Wraz z budową lub przebudową skrzyżowań system ten jest rozbudowywany o kolejne odcinki i skrzyżowania. W okresie 2015-2018 do systemu włączono 7 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 2018 [km]		Wartość progowa 2025 [km]		Wartość docelowa 2030 [km]	
89		110		120	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [km]	Wartość w roku 2016 [km]	Wartość w roku 2017 [km]	Wartość w roku 2018 [km]
OM - ogółem	↑	86,7	87,9 ↑	88,4 ↑	88,6 ↑
m. Gdańsk	↑	47,2	47,2 -	47,2 -	47,2 -
m. Gdynia	↑	34,2	35,4 ↑	35,9 ↑	36,1 ↑
m. Sopot	↑	5,3	5,3 -	5,3 -	5,3 -



System ITS funkcjonuje jedynie w obszarze Trójmiasta. Wraz z budową lub przebudową skrzyżowań system ten jest rozbudowywany o kolejne odcinki i skrzyżowania. W okresie 2015-2018 do systemu włączono 1,9 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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
705		720		725	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	681	692 ↑	701 ↑	705 ↑
ZTM Gdańsk	↑	336	339 ↑	341 ↑	343 ↑
ZKM Gdynia	↑	345	353 ↑	360 ↑	362 ↑

W okresie 2015-2018 liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS zwiększyła się o 24 pojazdy. 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 2018 [gg:mm]		Wartość progowa 2025 [gg:mm]			Wartość docelowa 2030 [gg:mm]		
2:59		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 w roku 2018 [gg:mm]	Wartość progowa 2025	Wartość docelowa 2030
Sumarycznie:	↓	3:20	3:19 ↓	3:02 ↓	2:59 ↓	2:56	2:51
Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz	↓	0:53	0:55 ↑	0:51 ↓	0:52 ↑	0:51	0:50
Tczew – Gdańsk Główny	↓	0:24	0:24 –	0:23 ↓	0:22 ↓	0:21	0:20
Gdańsk Główny – Gdynia Główna	↓	0:22 (0:34 SKM)	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 ↓	0:55 ↓	0:54	0:55
Żukowo Wschodnie – Gdynia Główna	↓	0:32	0:29 ↓	0:27 ↓	00:28 (00:40 z przesiadką) ↑	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 2015-2018 sumaryczny czas przejazdu uległ skróceniu o 21 minut. Skrócenie czasu przejazdu odnotowano we wszystkich analizowanych relacjach, a szczególnie pomiędzy Lęborkiem, a Gdynią Główną. 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. Dane zestawiono odrębnie dla centrów Gdańska, Gdyni i Sopotu, odrębnie dla różnych godzin w ciągu doby (godziny szczytu, godziny nocne).

Do wyznaczenia obszarów 30-minutowej dostępności wykorzystano serwis here.com, umożliwiający wyznaczanie izochronów dla obszarów w czasie rzeczywistym. Ponieważ raport został opracowany w roku 2019, wyliczone wskaźniki dotyczą roku 2019.

Analizę przeprowadzono dla jednego dnia – 16 kwietnia 2019, dla trzech pór doby: godziny nocne (przyjęto 1:00), poranny szczyt komunikacyjny (8:30) i popołudniowy szczyt komunikacyjny (17:00). Analizie poddano sytuację, w której przemieszczanie jest realizowane samochodem osobowym.

W serwisie here.com ustalono centra miast, dla których wyznaczano obszary dostępności (skrzyżowanie ulic Hucisko i Wały Jagiellońskie w Gdańsku, skrzyżowanie ulic Piłsudskiego i Świętojańskiej w Gdyni oraz dworzec PKP w Sopocie). Następnie dokonano „odpytywania”



serwera o obszary, z których możliwe jest dotarcie do wyznaczonych punktów w czasie 30 minut lub krótszym. W efekcie otrzymano izochrony ograniczające przedmiotowy obszar.

Liczba ludności mieszkającej w wyznaczonym przez izochrony obszarze została wyznaczona dla każdej z gmin znajdujących się w obszarze wyznaczonym izochronami, z wykorzystaniem danych o liczbie osób w lokalach mieszkalnych, pochodzące z operatu GUS TERYT NOBC oraz o dane populacji gmin z Banku Danych Lokalnych.

W celu wyznaczenia liczby ludności dokonano geokodowania danych o szacunkowej liczbie osób w lokalach mieszkalnych, pochodzące z operatu GUS TERYT NOBC i zsumowano liczby mieszkańców w budynkach zlokalizowanych w obszarze wyznaczonym przez izochrony. Tak wyznaczone liczby poddano korekcie współczynnikiem korygującym dla każdej z gmin, wyznaczonym jako iloraz liczby ludności w gminie według Banku Danych Lokalnych i tej samej wartości pochodzącej z GUS TERYT NOBC. Zastosowanie współczynnika podyktowane zostało rozbieżnościami, jakie są obserwowane w liczbie ludności w gminach pochodzących z tych dwóch źródeł (wartości w BDL są zazwyczaj nieco wyższe, niż w TERYT NOBC). Wartości współczynnika korygującego wahały się od 0,7872 do 1,0307 (średnia: 0,9325).

Opisaną procedurę wykonano osobno dla każdej ze zdefiniowanych pór doby (1:00, 8:30, 17:00).

Analogiczna analiza dla podróży środkami transportu zbiorowego nie była możliwa do przeprowadzenia z uwagi na brak dostępnych narzędzi. Przyjęto, że wyznaczone izochrony definiują maksymalny obszaru dostępności 30-minutowej do wyznaczonych centrów miast.

Tabela 15. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast), zmiana dla 2018 roku

Wartość w roku 2018 [%]		Wartość progowa 2025 [%]		Wartość docelowa 2030 [%]	
62%		64%		65%	
Zakres		Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w latach 2015 - 2017 [%]	Wartość w roku 2018 [%]	
Trójmiasto ¹ (pora nocna)		↑	b.d.	62,09%	—
Trójmiasto ¹ (szczyt poranny)		↑	b.d.	60,94%	—
Trójmiasto ¹ (szczyt popołudniowy)		↑	b.d.	59,78%	—
Gdańsk ² (pora nocna)		↑	b.d.	55,45%	—
Gdańsk ² (szczyt poranny)		↑	b.d.	50,69%	—
Gdańsk ² (szczyt popołudniowy)		↑	b.d.	49,29%	—
Gdynia ³ (pora nocna)		↑	b.d.	49,91%	—
Gdynia ³ (szczyt poranny)		↑	b.d.	39,58%	—
Gdynia ³ (szczyt popołudniowy)		↑	b.d.	36,58%	—
Sopot ⁴ (pora nocna)		↑	b.d.	50,61%	—
Sopot ⁴ (szczyt poranny)		↑	b.d.	43,64%	—
Sopot ⁴ (szczyt popołudniowy)		↑	b.d.	38,14%	—

¹ Trójmiasto – dostępność do jednego z centrów miast Gdańska, Gdyni lub Sopotu

² Gdańsk – jako centrum Gdańska przyjęto skrzyżowanie ulic Hucisko i Wały Jagiellońskie.

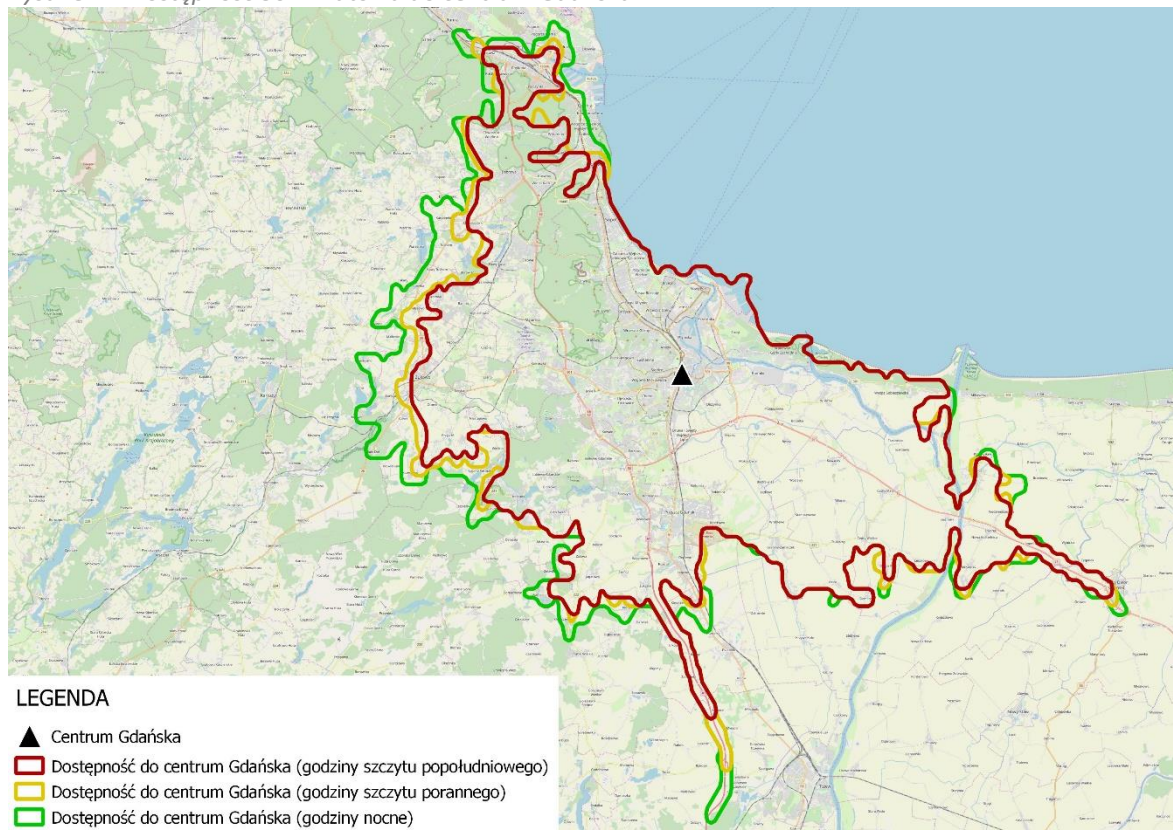
³ Gdynia – jako centrum Gdyni przyjęto skrzyżowanie ulic Piłsudskiego Świętojańska.

⁴ Sopot – jako centrum Sopotu przyjęto Dworzec Główny PKP Sopot.



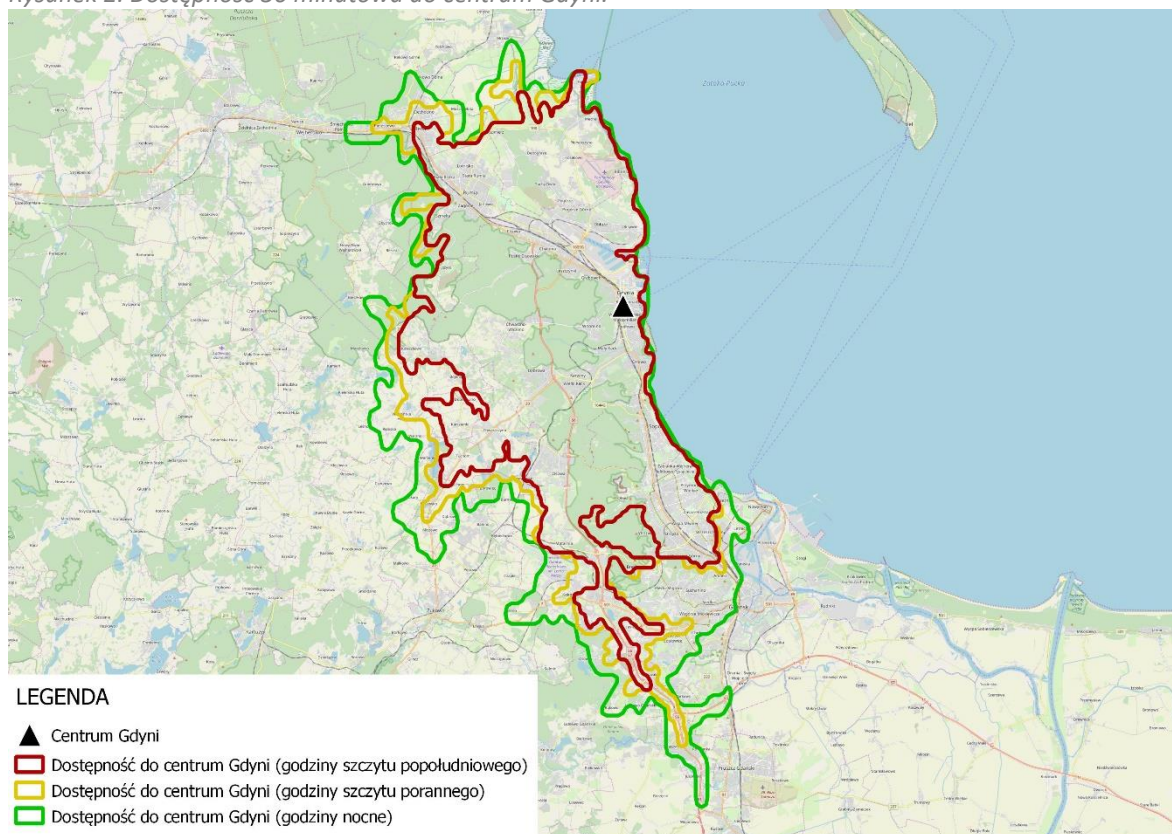
Z uwagi na brak danych dla roku 2014 lub 2015 niemożliwe było określenie i ocena kierunku zmian. Dostępność transportowa miast jest istotnym elementem rozwoju gospodarczego regionu i związanej z nim jakości życia mieszkańców. Obecnie kierunki migracji w Polsce wskazują przemieszczanie się ludności z obszarów pozamiejskich do dużych miast. Jednocześnie duże miasta muszą mierzyć się ze zjawiskiem suburbanizacji. Efekt wynikający z tych dwóch zjawisk, wraz z rozwojem system transportowego oraz kształtowaniem mobilności mieszkańców, wyrażony jest niniejszym wskaźnikiem. W celu oszacowania zmian w tym zakresie konieczne jest prowadzenie regularnych analiz.

Rysunek 1. Dostępność 30 minutowa do centrum Gdańska.

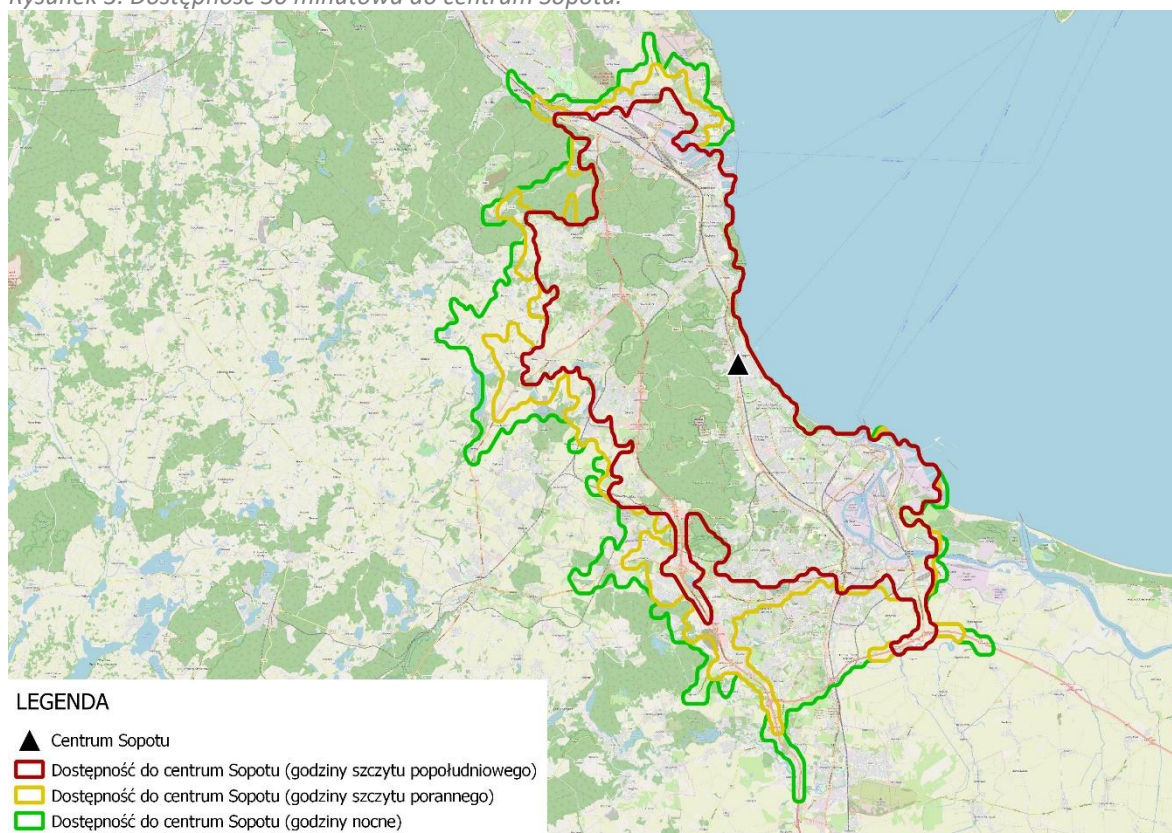




Rysunek 2. Dostępność 30 minutowa do centrum Gdyni.



Rysunek 3. Dostępność 30 minutowa do centrum Sopotu.





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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
15		35		48	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	8	8 —	8 —	15 ↑
m. Gdańsk	↑	8	8 —	8 —	8 —
m. Gdynia	↑	0	0 —	0 —	0 —
m. Sopot	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat gdański	↑	0	0 —	0 —	2 ↑
Powiat wejherowski	↑	0	0 —	0 —	1 ↑
Powiat kartuski	↑	0	0 —	0 —	1 ↑
Powiat lęborski	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat malborski	↑	0	0 —	0 —	2 ↑
Powiat nowodworski	↑	0	0 —	0 —	1 ↑
Powiat pucki	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat tczewski	↑	0	0 —	0 —	0 —

W okresie 2015-2018 wybudowano lub zmodernizowano łącznie 15 węzłów integracyjnych. Znaczący udział w tej puli mają węzły integracyjne związane z linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Pozostałe węzły integracyjne w większości integrują system kolejowy z autobusowym z wyjątkiem m.in. węzła w Nowym Dworze Gdańskim, zlokalizowanym przy dworcu PKS. 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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
328		500		700	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	87	194 ↑	247 ↑	328 ↑
PKP SKM	↑	15	26 ↑	31 ↑	45 ↑
Przewozy Regionalne	↑	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
m. Gdańsk	↑	0A + 12TJ	21A + 54TJ ↑	23A + 59TJ ↑	58A + 63TJ ↑
m. Gdynia	↑	54A + 2TS	77A + 6TS ↑	113A + 6TS ↑	131A + 10TS ↑
Powiat gdański	↑	0	0 -	0 -	0 -
Powiat wejherowski	↑	1	3 ↑	5 ↑	7 ↑
Powiat kartuski	↑	1	2 ↑	3 ↑	5 ↑
Powiat lęborski	↑	0	0 -	0 -	0 -
Powiat malborski	↑	0	1 -	1 -	1 -
Powiat nowodworski	↑	0	0 -	0 -	0 -
Powiat pucki	↑	0	0 -	0 -	0 -
Powiat tczewski	↑	2	4 ↑	6 ↑	8 ↑

W okresie 2015-2018 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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
-		-		-	

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	14	14 -	14 -	14 -
MZKZG	↑	14	14 -	14 -	14 -

W okresie 2015-2018 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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
5		13		20	

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	2	3 ↑	4 ↑	5 ↑
m. Gdańsk	↑	0	0 -	0 -	1 ↑
m. Gdynia	↑	0	1 ↑	1 -	1 -
m. Sopot	↑	0	0 -	1 ↑	1 -



*Raport monitoringowy do Strategii transportu i mobilności OMGGG do 2030
Lata 2015-2018*

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
Powiat gdański	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat wejherowski	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat kartuski	↑	1	1 —	1 —	1 —
Powiat lęborski	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat malborski	↑	1	1 —	1 —	1 —
Powiat nowodworski	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat pucki	↑	0	0 —	0 —	0 —
Powiat tczewski	↑	0	0 —	0 —	0 —

W okresie 2015-2018 w OM opracowano i wdrożono 5 planów mobilności. 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 (wartość). Dane dotyczące wypadków pozyskano z Komendy Wojewódzkiej Policji w Gdańsku.

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

	Wartość w roku 2018 [-] - wartość	Wartość progowa 2025 [-] - prognoza	Wartość docelowa 2030 [-] - prognoza
LOŚ	82	50	20
LOCR	416	150	110

Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM – ogółem	↑	1,55	2,01 ↓	1,76 ↑	1,80 ↓
LOŚ – statystyki	↓	95	82 ↓	79 ↓	82 ↑
LOŚ – prognoza	↓	91	84 ↓	78 ↓	72 ↓
LOŚ – zgodność	↑	1,04	0,98 ↑	1,01 ↑	1,13 ↑
LOCR – statystyki	↓	421	550 ↑	446 ↓	416 ↓
LOCR – prognoza	↓	242	230 ↓	220 ↓	205 ↓
LOCR – zgodność	↑	1,73	2,39 ↓	2,027 ↑	2,029 ↓

W okresie 2015-2018 odnotowano spadek liczby ofiar śmiertelnych o 15%, zgodnie z oczekiwanym kierunkiem zmian, zachowując wysoką (1,01) zgodność z danymi prognostycznymi. W przypadku ofiar ciężko rannych odnotowano wartości na tym samym poziomie, po znacznym wzroście w latach 2016-2017. Od 2016 zmiany są zgodne z oczekiwanym trendem, jednak dynamika zmian nie jest wystarczająca do osiągnięcia zakładanego efektu. W 2018 roku rzeczywista liczba ofiar ciężko rannych, niemal 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 2018 [-]		Wartość progowa 2025 [-]		Wartość docelowa 2030 [-]	
10		13		18	
Wskaźnik rezultatu	Oczekiwany kierunek zmian	Wartość w roku 2015 [-]	Wartość w roku 2016 [-]	Wartość w roku 2017 [-]	Wartość w roku 2018 [-]
OM - ogółem	↑	3	5 ↑	8 ↑	10 ↑
Programy	↑	3	5 ↑	8 ↑	10 ↑

Lista działań w zakresie bezpieczeństwa uwzględnionych w opracowaniu:

- 2015 – „Wypadki na drogach – porozmawiajmy”
- 2015 - 2018 - „Bezpieczna droga do szkoły”
- 2015 - 2018 - „Szlaban na ryzyko”
- 2016 - „Daj się zobaczyć”
- 2016 - „Nie odchodź, żyj”
- 2017 - „Niebezpieczeństwo w zasięgu ręki”
- 2017 - 2018 - „Kolejowe ABC”
- 2017 - 2018 - „Kręci mnie bezpieczeństwo”
- 2018 - „Dla każdego jest miejsce na drodze”
- 2018 - „Patrz i słuchaj”

W okresie 2015-2018 roku podjęto łącznie 10 działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa transportu. 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 w roku 2018	Wartość progowa 2025	Wartość docelowa 2030
Długość zbudowanych / zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu OM [km]	↑	97	236 ↑	322 ↑	453 ↑	720	1000
Liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości [-]	↑	0	0 -	1 ↑	1 -	5	7
Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM [km]	↑	255	486 ↑	486 -	486 -	500	510
Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym [-]	↑	54	56 ↑	58 ↑	60 ↑	70	75
Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych [mln. pas.]	↑	3,7	4,0 ↑	4,6 ↑	5,0 ↑	8,0	10,0
Długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM [km]	↑	99	99 -	99 -	130 ↑	249	249
Dostosowanie infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T [km]	↑	8	9 ↑	11 ↑	15 ↑	20	25
Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T [km]	↑	-	-	-	174	245	245
Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM [km]	↑	-	-	-	174	245	245
Wielkość przeładunku w portach morskich [mln. t]	↑	65	70 ↑	78 ↑	92 ↑	140	170
Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS [-]	↑	147	151 ↑	152 ↑	156 ↑	180	200
Długość odcinków sieci transportowej objętej systemami ITS [km]	↑	86,7	87,9 ↑	88,4 ↑	88,6 ↑	110	120
Liczba pojazdów transportu zbiorowego objętych systemem ITS [-]	↑	681	692 ↑	701 ↑	705 ↑	720	725
Czas przejazdu pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w OM [gg:mm]	↓	3:20	3:19 ↓	3:02 ↓	2:59 ↓	2:56	2:51
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) [%]	↑	-	-	-	60%	64%	65%
Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami [-]	↑	8	8 -	8 -	15 ↑	35	48
Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym [-]	↑	87	194 ↑	247 ↑	328 ↑	500	700
Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego [-]	↑	14 ¹	14 ¹ -	14 ¹ -	14 ¹ -	25	31
Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności [-]	↑	2	3 ↑	4 ↑	5 ↑	13	20
Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognoząmi przypadającymi na kolejne lata oceny [-]	↑	516	632 ↑	525 ↓	498 ↓	200	130
Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu [-]	↑	3	5 ↑	8 ↑	10 ↑	13	18

¹ Dane dla MZKG



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 pieszny 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.

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]	Stan na rok 2018 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość sieci dróg ruchu szybkiego	99	99	99	99	130	249

Z uwagi na zakończenie budowy drogi S7 pomiędzy Elblągiem i Gdańskiem, dla analizowanego okresu otrzymano wzrost długości dróg ruchu szybkiego do 130 km. Etapy przygotowania inwestycji kolejnych planowanych dróg ruchu szybkiego (m.in. Trasa Kaszubska, Obwodnica Metropolitalna) wskazuje na brak możliwości osiągnięcia wartości docelowej w 2020 roku.

W niniejszym opracowaniu dokonano korekty długości sieci dróg ruchu szybkiego dla stanu z 2014 roku z uwagi na błąd w liczeniu tej długości dla autostrady A1. O tę samą różnicę skorygowano oczekiwaną wartość docelową dla 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.

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]	Stan na rok 2018 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	174	245

W latach 2015-2018 w OMGGs przeprowadzono liczbę prace modernizacyjne na liniach kolejowych, skutkujących osiągnięciem oczekiwanego trendu zmian wskaźnika. Realizacja kolejnych inwestycji, m.in. modernizacji linii kolejowej nr 201, skutkować będzie kolejnym wzrostem wartości tego wskaźnika, jednak po roku 2020.

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]	Stan na rok 2018 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zmodernizowanych linii kolejowych	b.d.	255	486	486	486	486

W latach 2015-2018 w OMGGs przeprowadzono prace modernizacyjne na liniach kolejowych, skutkujących osiągnięciem oczekiwanego trendu zmian wskaźnika.

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]	Stan na rok 2018 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg układu ponadlokalnego	-	19,652	39,570	60,140	83,945	30

Zakończone w latach 2014-2018 inwestycje w zakresie budowy i modernizacji dróg układu lokalnego pozwoliły na osiągnięcie wartości docelowej analizowanego wskaźnika już w roku 2016.

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 [%]	Stan na rok 2018 [%]	Wartość docelowa (rok 2020)
Procent długości dróg krajowych o stanie technicznym D	-	b.d.	13,4%	12,0%	9,0%	<5% (0%)
Procent długości dróg wojewódzkich o stanie technicznym D	-	b.d.	19,0%	16,5%*	12,5%	
Procent długości dróg krajowych i wojewódzkich o stanie technicznym D	2%	b.d.	17,3%	15,74%*	11,5%	

* 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 zaleca się:

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



Od roku 2016 udział długości dróg krajowych i wojewódzkich w stanie technicznym D ulega 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 [%]	Stan na rok 2018 [%]	Wartość docelowa (rok 2020)
Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym	15%	8,3%	7,3%	8,2%	8,0%	5%

Zakończone w 2015 roku inwestycje i modernizacje infrastruktury kolejowej spowodowały prawie dwukrotne zmniejszenie udziału linii kolejowych o złym stanie technicznym. Udział ten stopniowo maleje od roku 2017, jednak kontynuacja trendu z ostatnich 3 lat skutkować będzie nieosiągnięciem wartości docelowej w 2020 roku. Niemniej obecny postęp prac w zakresie inwestycji w infrastrukturę kolejową (np. modernizacja linii 207, oraz planowe prace na liniach 201, 229 i 234 skutkować będzie osiągnięciem w kolejnych latach wartości bliskiej oczekiwanej.

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. Metodyka wyznaczania wskaźnika została opisana w Rozdziale 5.5

Wyznaczony obszar dostępności do centrów Gdańska, Gdyni i Sopotu przedstawiono na rysunku 4.

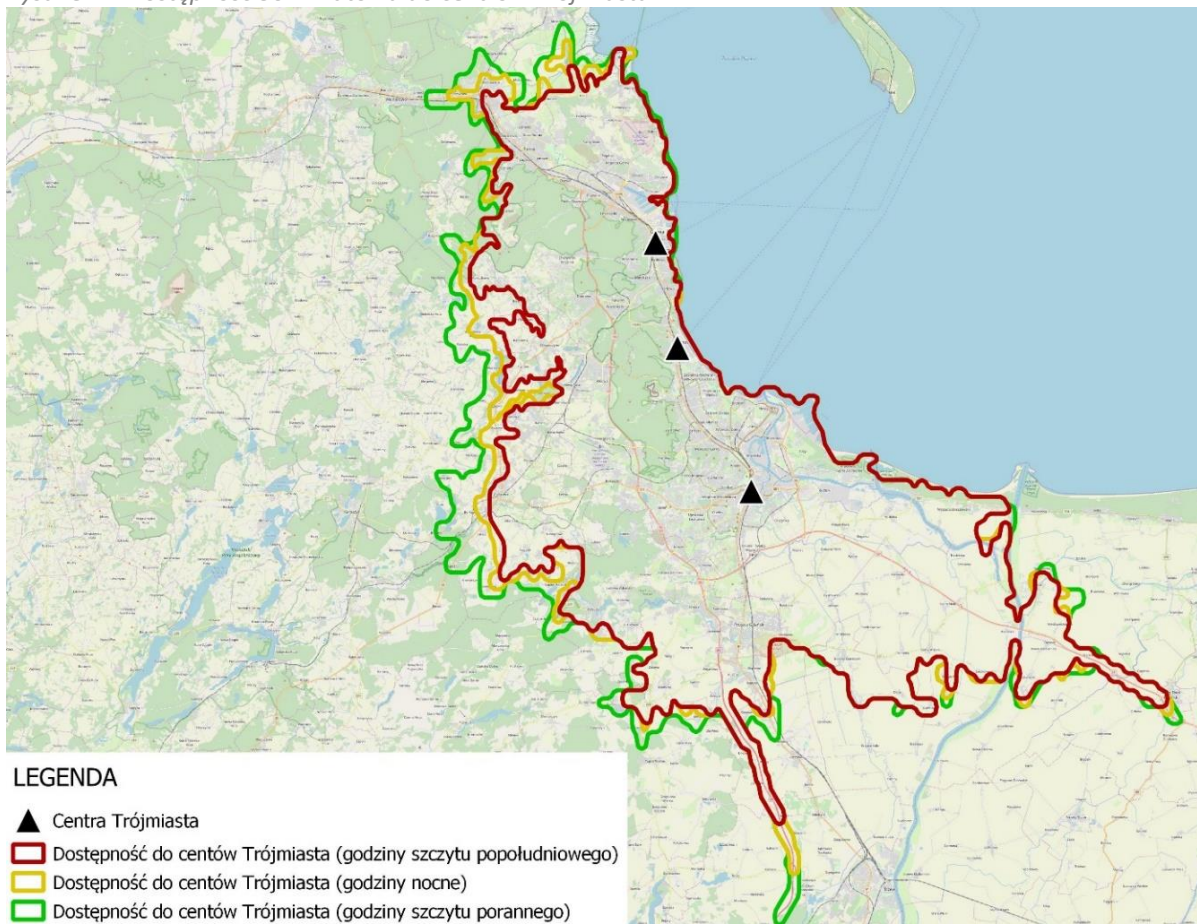
Tabela 29. Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast)

Wskaźnik rezultatu	Stan na rok 2014 [%]	Stan na rok 2015 [%]	Stan na rok 2016 [%]	Stan na rok 2017 [%]	Stan na rok 2018 [%]	Wartość docelowa (rok 2020)
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta	32%	b. d.	b. d.	b. d.	59,78%	62%



Wskaźnik ten nie został poddany ocenie z uwagi na błędne założenia metodologiczne przyjęte w opracowaniu z roku 2014. W analizowanej izochronie dostępności centrów miast znajduje się cały obszar Trójmiasta, liczący 750 tys. mieszkańców, co stanowi 50% ludności OMGGS (potwierdzają to rysunki 5.7 i 5.8 załącznika nr 2 STiM). Wykonane na potrzeby opracowania monitoringu analizy, wykazały, że pełna izochrona dostępności do centrów miast (uwzględniająca cały OM) w roku 2018 wynosi 59,78%.

Rysunek 4. Dostępność 30 minutowa do centrów Trójmiasta.





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 [-]	Stan na rok 2018 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba miast obsługiwanych transportem kolejowym	16	17	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 [%]	Stan na rok 2018 [%]	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.	86,01%	93%

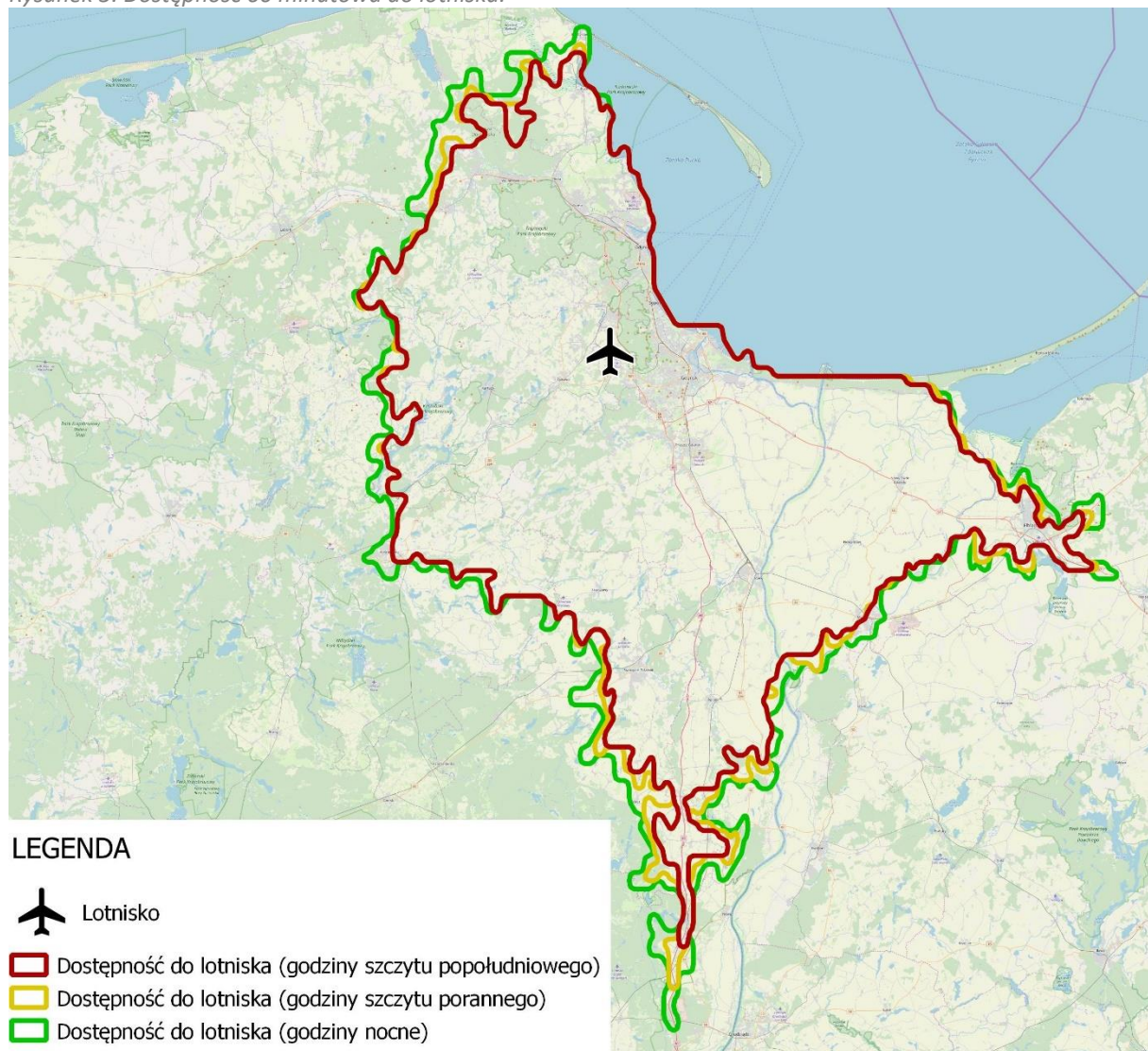
Na udział procentowy ludności zamieszkałej w izochronie 60 min do Portu Lotniczego w Gdańsku wpływają przede wszystkim:

- zjawisko suburbanizacji – zaludnianie się obszarów przy granicy miast Trójmiasta, jak np. Banino, Pępowo. Postęp tego zjawiska w większości przypadków skutkuje wzrostem wartości analizowanego wskaźnika,
- przyrost demograficzny Trójmiasta – wzrost liczby ludności zamieszkałej w izochronie 60 min dostępności (całe Trójmiasto znajduje się w tej izochronie),
- rozbudowa układu transportowego – skutkująca skróceniem czasu podróży oraz wzrostem dostępności do poszczególnych części OM,
- wzrost natężenia ruchu, oraz związane z nimi zatory drogowe – powodujące zmniejszenie dostępności do Portu Lotniczego w Gdańsku.



Uzyskany dla roku 2018 wynik wskazujący na spadek wartości analizowanego wskaźnika wynika z bilansu powyższych czynników. Potencjalny wzrost wartości wskaźnika wynikający z większej liczby ludności zamieszkałej w pobliżu Portu Lotniczego został ograniczony z uwagi na wzrost zatłoczenia okolicznej sieci drogowej (np. Zachodnia Obwodnica Trójmiasta, ul. Słowackiego, ul. Budowlanych i inne). W celu odwrócenia tendencji zmian i osiągnięcia docelowej wartości wskaźnika zalecane jest: usprawnienie połączeń transportu zbiorowego (miejskiego i regionalnego), związanego bezpośrednio z Portem Lotniczym; zwiększenie dostępności drogowej od strony zachodniej Portu.

Rysunek 5. Dostępność 60 minutowa do lotniska.





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 [-]	Stan na rok 2018 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba zabitych	101	95	82	79	82	50
Liczba ciężko rannych	302	421	550	446	416	180
Liczba lekko rannych	-	1744	1623	1690	1532	-

W okresie 2014-2018 liczba ofiar śmiertelnych na skutek wypadków drogowych zmalała o 19%, zaś liczba ofiar ciężko rannych wzrosła o 38%. 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]	Stan na rok 2018 [km tb]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zbudowanych lub zmodernizowanych linii tramwajowych	-	8,5	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. Zakończenie prowadzonych obecnie prac modernizacyjnych oraz inwestycyjnych na gdańskiej sieci tramwajowej spowodują wzrost wartości wskaźnika. Pomimo prowadzonych obecnie prac, w roku 2020 nie zostanie osiągnięta wartość docelowa, dla której założono szerszy zakres inwestycyjny i modernizacyjny (m.in. Nowa Warszawska, Nowa Świętokrzyska, Nowa Politechniczna (Gdańsk Południe - Wrzeszcz) i inne wskazane w PRTOM)).



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]	Stan na rok 2018 [km]	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość zbudowanych lub zmodernizowanych linii trolejbusowych	0	1	2,5	2,5	4,9	20

W okresie 2014-2018 długość linii trolejbusowych zwiększyła się o 4,9 km. Uruchomienie kolejnych nowych połączeń z wykorzystaniem pojazdów o zasilaniu bateryjnym przyczyni się do wzrostu wartości tego wskaźnika. Obecna dynamika zmian jest niewystarczająca do osiągnięcia wartości docelowej.

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 [-]	Stan na rok 2018 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego	21 ¹	93	189	237	304	216
Liczba zakupionych tramwajów w danym roku	19	12	42	5	4	0
Liczba zakupionych trolejbusów w danym roku	2	2	4	0	4	0
Liczba zakupionych autobusów w danym roku	b.d.	58	50	43	59	0

¹ liczba zakupionych tramwajów i trolejbusów, bez autobusów

W okresie 2014-2018 odnotowano dużą liczbę nowych lub zmodernizowanych pojazdów transportu zbiorowego. Docelową wartość wskaźnika osiągnięto już w 2017 roku. Trend ten jest kontynuowany z podobną dynamiką również w roku 2019, co należy ocenić pozytywnie.



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 [-]	Stan na rok 2018 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych	0	8	8	8	15	31

W okresie 2014-2018 wybudowano lub zmodernizowano łącznie 15 węzłów integracyjnych. Znaczący udział w tej puli mają węzły integracyjne związane z linią Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Pozostałe węzły integracyjne w większości integrują system kolejowy z autobusowym z wyjątkiem m.in. węzła w Nowym Dworze Gdańskim, zlokalizowanym przy dworcu PKS. Konieczne jest kontynuowanie tego trendu w celu osiągnięcia wartości docelowej w 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 [-]	Stan na rok 2018 [-]	Wartość docelowa (rok 2020)
Liczba wybudowanych obiektów P&R	0	4	4	6	12	28

W okresie 2014-2018 wybudowano łącznie 12 parkingów Parkuj i Jedź. Znaczący udział w tej puli mają parkingi zlokalizowane przy przystankach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Pozostałe parkingi w większości integrują system kolejowy z autobusowym z wyjątkiem m.in. węzła w Nowym Dworze Gdańskim, zlokalizowanym przy dworcu PKS. Konieczne jest kontynuowanie tego trendu w celu osiągnięcia wartości docelowej w 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 -2018 [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	Stan na rok 2018	Wartość docelowa (rok 2020)
Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM [km]	99	99	99	99	130	249
Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM [km]	185	b.d.	b.d.	b.d.	174	245
Długość zmodernizowanych/zrewitalizowanych linii kolejowych w OM [km]	82	255	486	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	83,945	30
Procent długości dróg krajowych o stanie technicznym D [%]	-	b.d.	17,3%	15,7% ¹	11,5%	<5%
Procent długości linii kolejowych w złym stanie technicznym [%]	15%	8,3%	7,3%	8,2%	8,0%	5%
Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) [%]	32%	b. d.	b. d.	b. d.	59,78%	40%
Liczba miast OM obsługiwanych przez transport kolejowy [sztuk]	16	17	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.	86,01%	93%
Liczba ofiar wypadków drogowych (zabitych i rannych) [ofiar]	101 302	95 421	82 550	79 446	82 416	50 180
Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii tramwajowych [km tb]	0	8,5	8,5	8,5	8,5	53
Długość zbudowanych/zmodernizowanych linii trolejbusowych [km]	0	1	2,5	2,5	4,9	20
Liczba zakupionych jednostek taboru transportu miejskiego (tramwajów, autobusów, trolejbusów) [sztuk]	21 ²	93	189	237	304	216
Liczba wybudowanych węzłów przesiadkowych [sztuk]	0	8	8	8	15	31
Liczba wybudowanych obiektów P&R [sztuk]	0	4	4	6	12	28
Wskaźnik przewozów publicznym transportem zbiorowym w OM [przewozów na mieszkańca/rok]	304	b. d.	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 2015-2018 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. Niniejszy raport monitoringowy jest podstawą do wskazania obszarów systemu transportowego OMGGS, które są rozwijane zgodnie z oczekiwaniami, wynikającymi z przyjętej strategii, oraz tych obszarów, w których podjęte działania są niewystarczające, przez co konieczne jest podjęcie interwencji i działań naprawczych.

Oprócz kontynuacji bieżącego trendu rozwoju systemu transportowego, działania naprawcze w szczególności powinny zostać skoncentrowane na:

- a) podjęciu działań związanych z bezpieczeństwem ruchu drogowego. Nie tylko poprzez 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).
- b) utrzymaniu infrastruktury kolejowej (8% linii kolejowych w złym stanie technicznym) i dróg, zarówno krajowych i wojewódzkich (ponad 11% w złym stanie technicznym), jak i pozostałych, wpływające także na bezpieczeństwo ruchu.
- c) rozwoju systemów elektrycznego transportu zbiorowego – obecna dynamika rozwoju sieci transportu tramwajowego oraz trolejbusowego jest niewystarczająca w stosunku do oczekiwań. Na istotność tego zagadnienia wskazuje uchwalona ustawa o elektromobilności i paliwach alternatywnych, a także uruchomienie Programu Rozwoju Elektromobilności.
- d) rozbudowie sieci transportowej o węzły integracyjne oraz parkuj i jedź, w tym kontynuacji prac związanych z budową tzw. autobusowych dworców regionalnych.
- e) dążeniu do rozbudowy sieci dróg ruchu szybkiego oraz modernizacji infrastruktury kolejowej, w szczególności związanych z dostępnością do portów morskich oraz obsługujących ruch tranzytowy.
- f) wykorzystaniu potencjału technologii w zakresie Inteligentnych Systemów Transportowych – rozbudowa systemu ITS (w transporcie drogowym, jak i zbiorowym) o inne miasta oraz ośrodki regionalne może przyczynić się do usprawnienia ruchu zarówno mieszkańców, jak i turystów.

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 oraz przede wszystkim pozyskania informacji o obecnych zachowaniach transportowych mieszkańców OMGGS, zalecane jest przeprowadzenie kompleksowych badań podróży. Jest to szczególnie uzasadnione z uwagi na fakt przeprowadzenia ostatnich tego rodzaju badań w 2014 roku, przed uruchomieniem pomorskiej kolei metropolitalnej.

Również z uwagi na trudności pozyskanych danych zalecane jest bieżące, regularne pozyskiwanie danych dla poszczególnych wskaźników (dla okresów 2-letnich, zgodnie z zapisami STiM). Brak tej praktyki spowodował trudności w pozyskaniu danych m.in. w zakresie czasu podróży, poziomowi dostępności transportowej wybranych obszarów.

Ponadto z uwagi na trudności w pozyskaniu i opracowaniu danych dla niektórych wskaźników zalecane jest opracowanie metodyki obliczania każdego ze wskaźników oceny oraz precyzyjny opis ich znaczenia. Opracowanie powyższej metodyki pozwoli na uniknięcie rozbieżności w wartościach pozyskiwanych danych w kolejnej ewaluacji, a tym samym umożliwi dokonanie rzetelnej oceny rozwoju systemu transportowego OMGGS.

Zalecane jest również rozważenie modyfikacji niektórych wskaźników. Przykładowo:

- wskaźniki opisujące infrastrukturę kolejową w sieci TEN-T, z uwagi na formę pozyskanych danych od PLK, przyjęły to samo znaczenie. Należy usunąć jeden ze wskaźników lub dokonać modyfikacji z uwzględnieniem danych, które PLK jest w stanie przekazać dla wybranych okresów.
- wskaźnik opisujący liczbę zakupionego taboru transportu zbiorowego – podział na tabor miejski, regionalny i osobno kolejowy aglomeracyjny i regionalny, umożliwiłby bardziej szczegółową diagnozę i ocenę systemu transportowego w tym zakresie. Ponadto odniesienie do wielkości floty oraz informacje o średnim wieku taboru wydaje się również wartościowe dla oceny.

Ponadto wskutek ogólnokrajowej tendencji w zakresie rozbieżności danych rzeczywistych i progностycznych, zaleca się zaktualizować prognozę liczby ofiar śmiertelnych i liczby ofiar ciężko rannych, stanowiące punkt odniesienia do oceny wskaźnika, gdyż obecne wartości progowe są trudne do osiągnięcia.



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	13
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), zmiana dla 2018 roku.....	17
Tabela 16. Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami, wartości wskaźnika.....	20
Tabela 17. Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym, wartości wskaźnika.....	21
Tabela 18. Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego, wartości wskaźnika.....	22
Tabela 19. Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności, wartości wskaźnika	22
Tabela 20. Zgodność liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny, wartości wskaźnika	24
Tabela 21. Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu, wartości wskaźnika.....	25
Tabela 22. Zestawienie wskaźników dla Strategii transportu i mobilności OMGGs do 2030	26
Tabela 23. Długość sieci dróg ruchu szybkiego (A1, S6, S7) w OM	27
Tabela 24. Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM	28



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

Spis Rysunków

Rysunek 1. Dostępność 30 minutowa do centrum Gdańska.....	18
Rysunek 2. Dostępność 30 minutowa do centrum Gdyni.	19
Rysunek 3. Dostępność 30 minutowa do centrum Sopotu.	19
Rysunek 4. Dostępność 30 minutowa do centrów Trójmiasta.....	31
Rysunek 5. Dostępność 60 minutowa do lotniska.....	33