



Strategia
2030



Instytut Rozwoju



OPRACOWANIE STRATEGII ROZWOJU OBSZARU METROPOLITALNEGO DO 2030 ROKU

Infrastruktura transportowa Obszaru Metropolitalnego na tle uwarunkowań przestrzennych

Tomasz Komornicki

Piotr Rosik



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU





Pytania badawcze (1)

- Jaki jest zakres **pokrycia planistycznego** w obrębie OM?
- Jaki jest obecny **układ sieci transportowych** na terenie OM?
- Jaki jest poziom **dostępności transportowej** OM w ujęciu międzynarodowym oraz w ujęciu ogólnokrajowym?
- Jaka jest **dostępność portów morskich** oraz **lotniczych** na terenie OM?
- Jaki jest poziom **dostępności transportowej indywidualnej** do jednostek przestrzennych składających się na OM?
- Jaki jest poziom **dostępności transportem publicznym** do jednostek przestrzennych składających się na OM i czy transport ten jest dobrze skoordynowany?





Pytania badawcze (2)

- Jaka jest **mobilność** mieszkańców OM?
- Jaki jest **planowany układ sieci transportowych** na terenie OM (w tym w zakresie rozwiązań multimodalnych)?
- Jaki będzie **wpływ inwestycji** transportowych na dostępność OM?
- Jaki jest i jaki będzie wpływ zmian infrastrukturalnych (np. rozbudowa portów kontenerowych), organizacyjno-prawnych (np. rozbudowa systemu viaTOLL), ekonomicznych (m.in. scenariusze wzrostu PKB) oraz geopolitycznych (sytuacja na wschodzie Europy) na znaczenie logistyczne OM w systemie logistycznym Polski?





Płaszczyzny analizy

- a) transportu **indywidualnego**,
 - b) transportu **zbiorowego**,
 - c) transportu **towarowego**.
-
- W każdej z tych kategorii możliwa jest odrębna analiza diagnostyczna (w tym analiza **SWOT**) oraz próba odpowiedzi na postawione w niniejszym module pytania badawcze.
 - Wykorzystano także odpowiedzi uzyskane w ramach ankiety przeprowadzonej wśród lokalnych ekspertów podczas warsztatów w dniu 26 czerwca 2014 r.
 - **DZIĘKUJEMY ZA UDZIAŁ W CZERWCOWYCH WARSZTATACH ORAZ ZA WYSILEK ZWIĄZANY Z WYPEŁNIENIEM ANKIET (NA MIEJSCU I INTERNETOWO)**





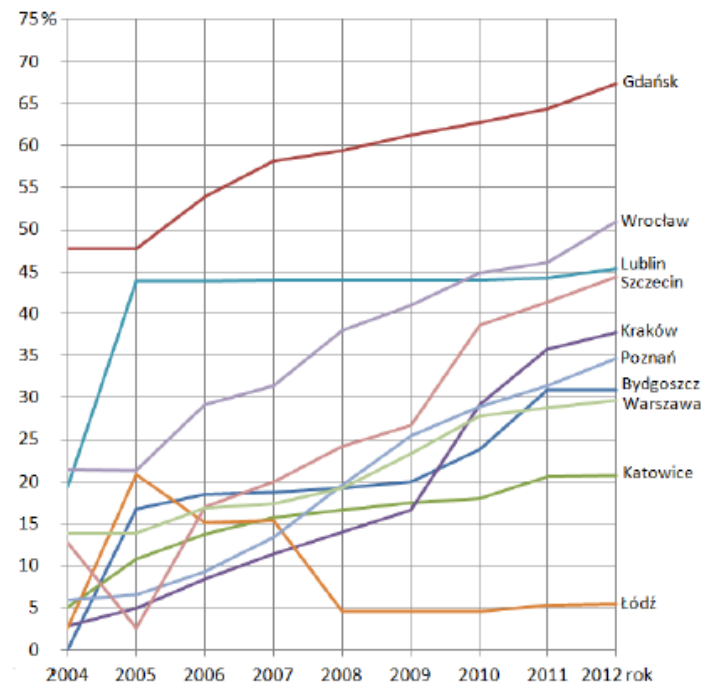
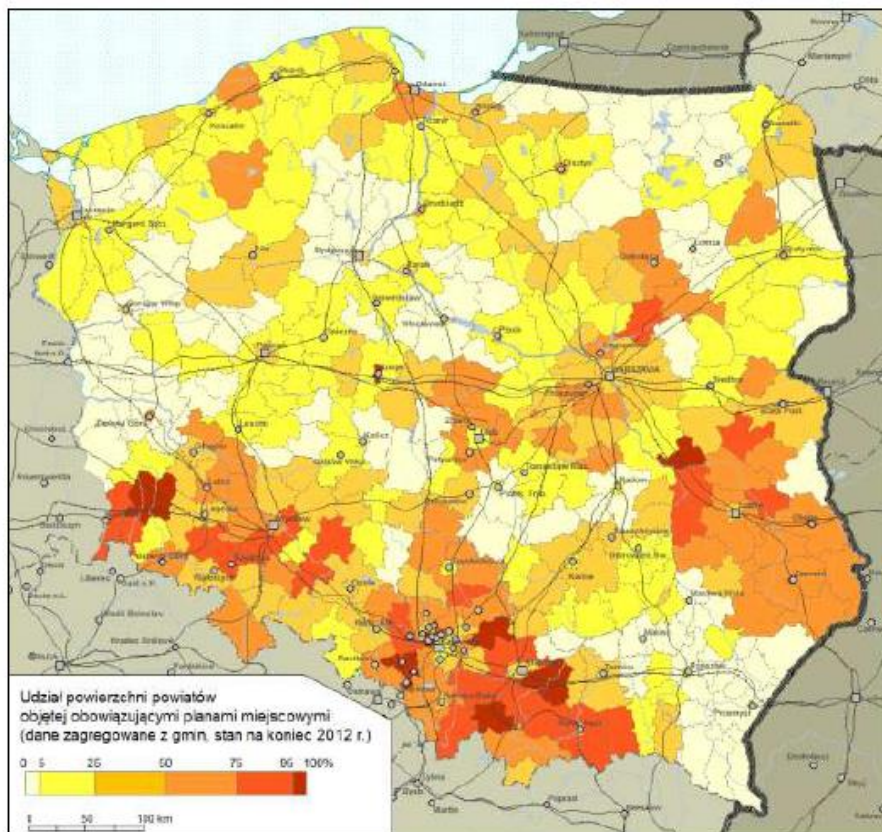
Pokrycie planistyczne

- Miasta stanowiące rdzeń OM charakteryzują się relatywnie **dobrym pokryciem planami miejscowymi** (zwłaszcza Gdańsk; Śleszyński i im. 2012)
- W całym województwie pomorskim **wskaźnik pokrycia planistycznego** jest blisko dwukrotnie niższy od średniej krajowej
- Badania **presji na grunty** (wyrażającej się odsetkiem użytków rolnych przewidzianych do odrolnienia) wskazują na nieustającą **presję suburbanizacyjną** (wskaźniki są wyższe od krajowych)
- Stanowi to przesłankę dla lepszej **koordynacji systemu planowania z rozwojem infrastruktury transportowej**.





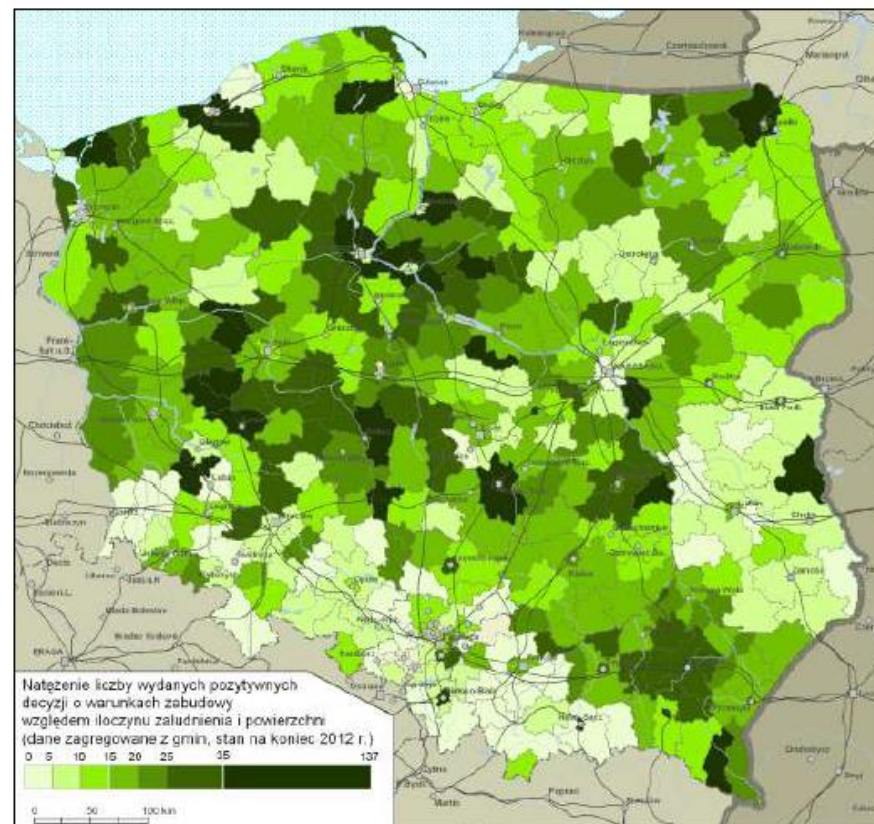
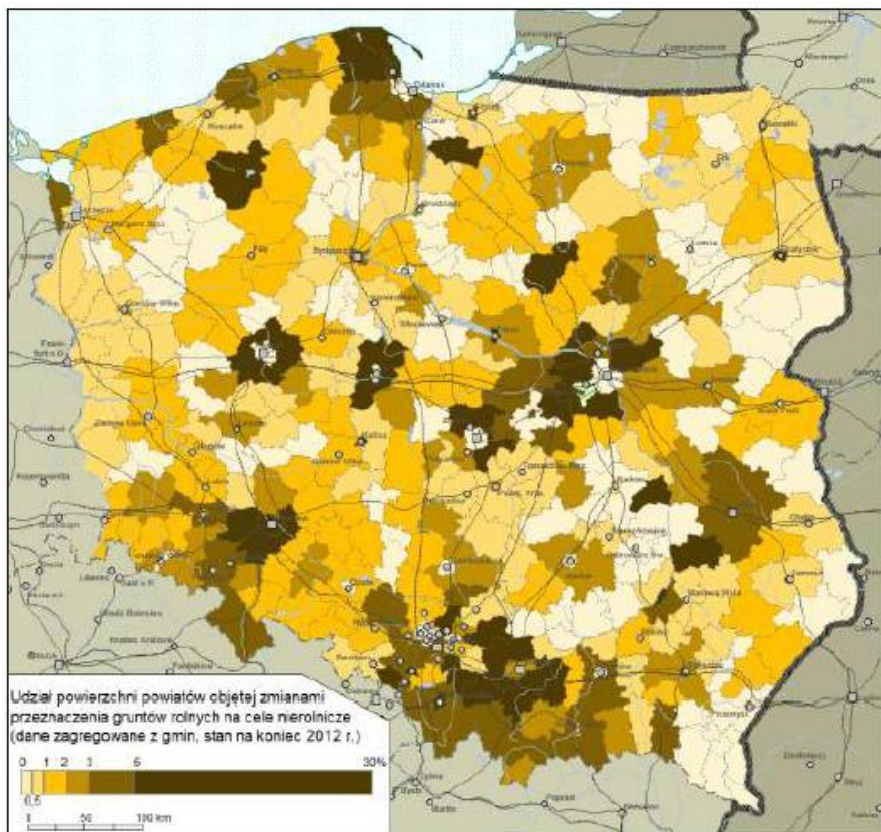
Pokrycie planistyczne i presja na grunty (1)



Źródło: Śleszyński i in., 2014, Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach



Pokrycie planistyczne i presja na grunty (2)



Źródło: Śleszyński i in., 2014, Analiza stanu i uwarunkowań prac planistycznych w gminach



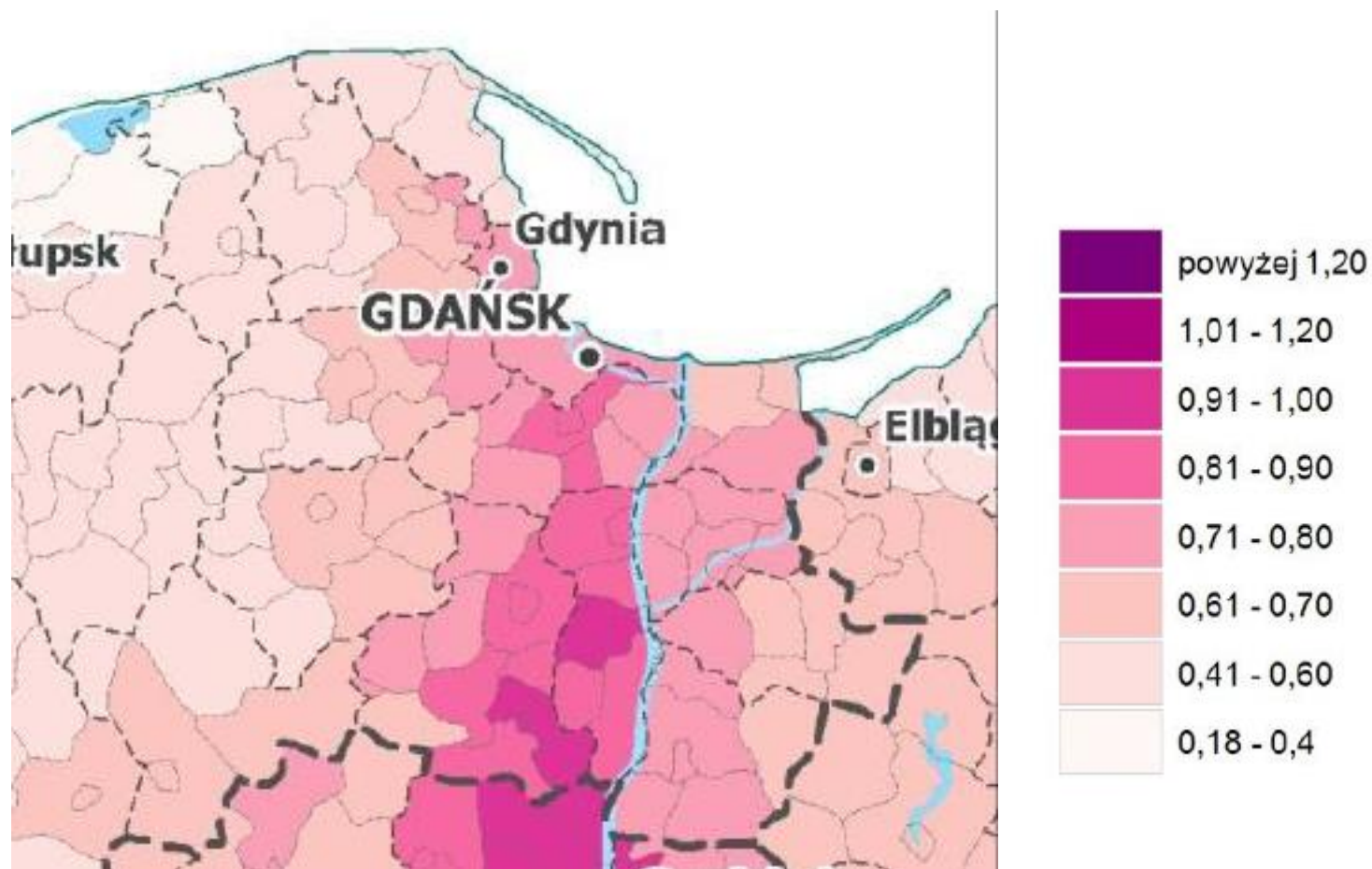
Dostępność transportowa

- Badania **dostępności potencjałowej** pokazują, że obszar rdzeniowy OM jest relatywnie dobrze dostępny w ujęciu krajowym i międzynarodowym
- Analizowane wskaźniki uległy znacznej poprawie w wyniku ukończenia **północnej części autostrady A1** oraz fragmentów **drogi ekspresowej S7**.
- Dzięki istnieniu **obwodnicy trójmiejskiej** dostępność transportem indywidualnym jest relatywnie dobra także w południowej i częściowo, w południowo-zachodniej części OM
- W sposób skokowy maleje w jednostkach stanowiących **północną część OM**.



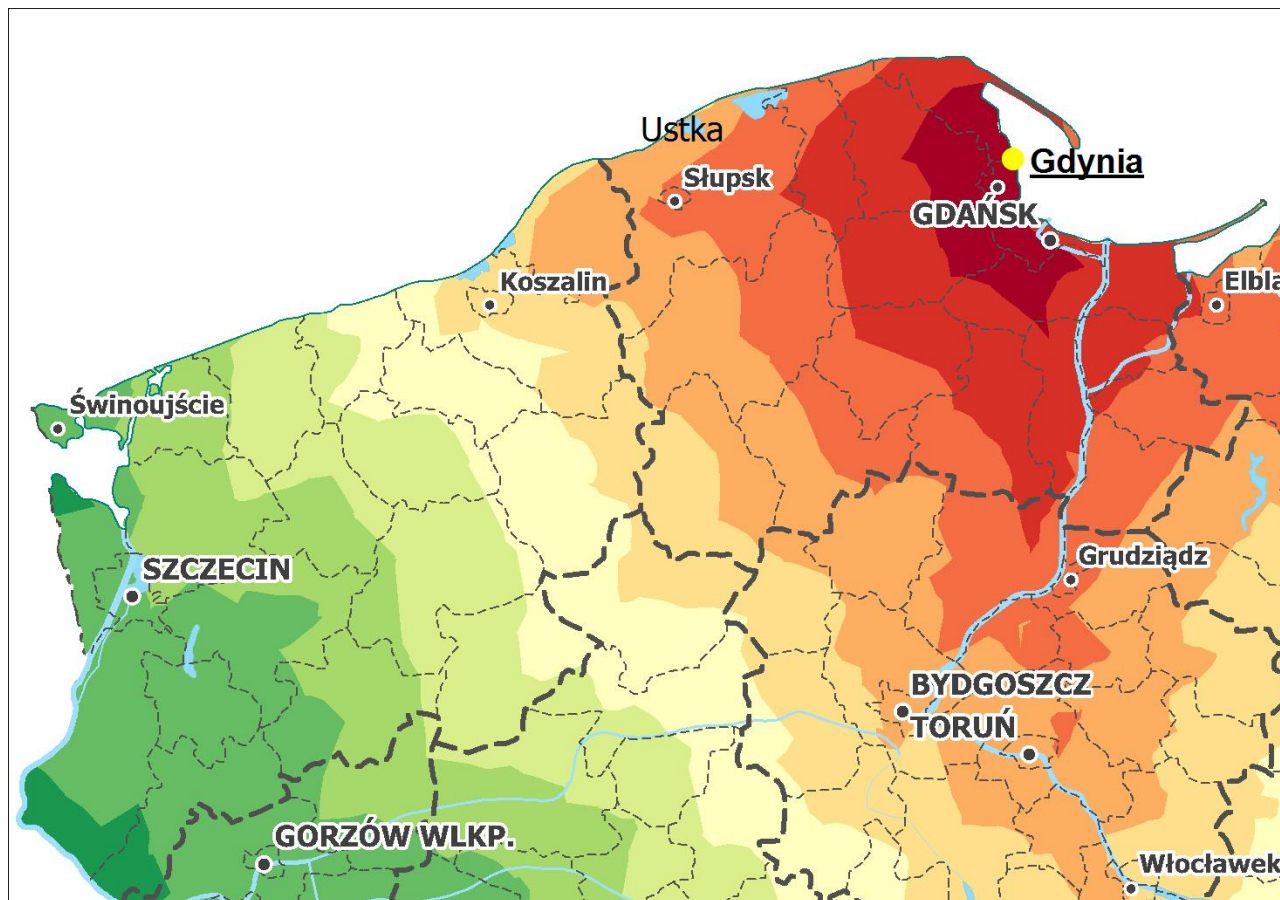


Dostępność potencjałowa drogowa w 2015 r.



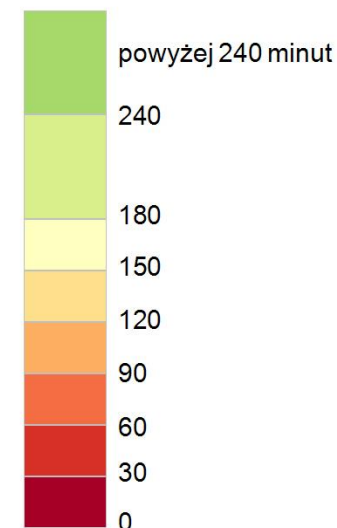


Dostępność czasowa do Gdyni

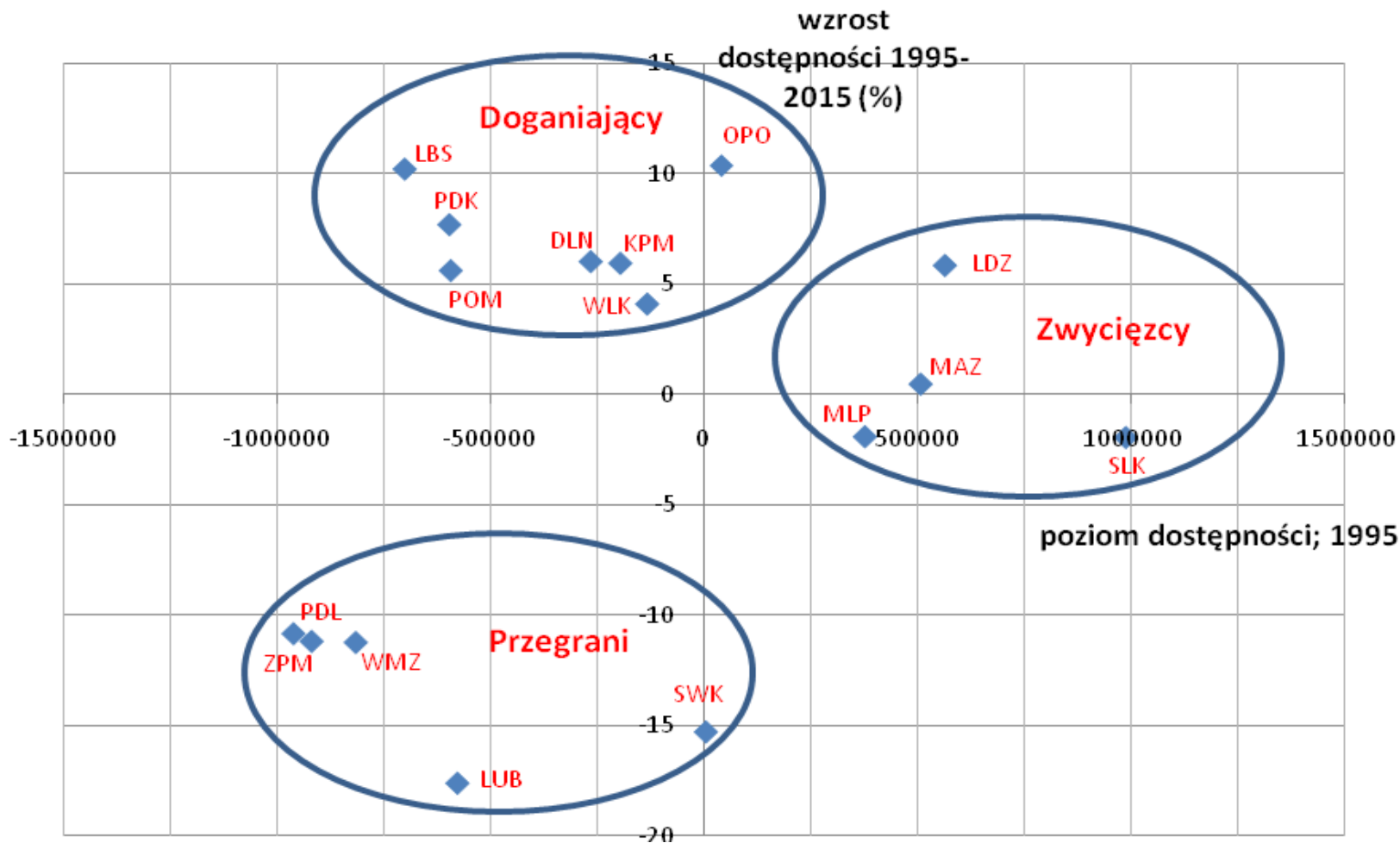


Czas dojazdu do portu
w Gdyni
w 2015 r.

samochodem osobowym
w minutach



Konwergencja dostępnościowa beta (1995-2015)



- Proces konwergencji dostępnościowej *beta* w latach 1995-2015 (dostępność krajowa; podróże krótkie)



Relacje krajowe

- W ujęciu krajowym kluczowym problemem pozostaje **powiązanie transportowe z innymi metropoliami**, w tym przede wszystkim z Warszawą, a w drugiej kolejności z Poznaniem i Szczecinem.
- W 1953 r. pociąg ekspresowy z Warszawy Wschodniej do Gdańska jechał jedyne 4 godz. i 21 minut (Massel 2005), a kilkanaście lat temu 3 godz. i 20 minut (<http://www.rynek-kolejowy.pl/51799/>).
- Realizowane inwestycje już w **2015** r. powinny skutkować skróceniem czasu podróży koleją do ok. 3 godzin w relacji Warszawa-Gdańsk, co sprawi, że **kolej stanie się konkurencyjna czasowo** względem samochodu osobowego i transportu lotniczego.
- Oddanie do użytku całej drogi ekspresowej S7 nie wydaje się jednak realne przed 2020 rokiem.
- Jej ukończenie, a także ukończenie modernizacji linii kolejowej do Warszawy są wskazywane przez ekspertów za najważniejsze inwestycje zapewniające **powiązania zewnętrzne OM**.





Dostępność wewnętrzna

- **Inwestycje infrastrukturalne** podejmowane w ostatnich latach na terenie OM w większym stopniu koncentrują się **w jego części południowej**.
- **NIE FUNKCJONUJE ŻADNA DROGA STANOWIĄCA UKŁAD OBWODOWY DLA WEJHEROWA, REDY I RUMII**. Istniejąca droga krajowa nr 6 stanowi jedno z **krytycznych wąskich gardeł** układu drogowego w skali całej Polski (Komornicki i in. 2013).
- Średniobowe natężenie ruchu pojazdów na odcinku między Redą a Gdynią wyniosło w 2010 r. około **36** tys. pojazdów na dobę, ale w sezonie letnim, natężenie rośnie do **44** tys. pojazdów na dobę (Generalny Pomiar Ruchu 2010).
- Tak duże obciążenie ruchem jest charakterystyczne dla odcinków autostradowych w krajach lub regionach o wysokiej gęstości zaludnienia.



Średni dobowy ruch 2010, GDDKiA





Dostępność wewnętrzna

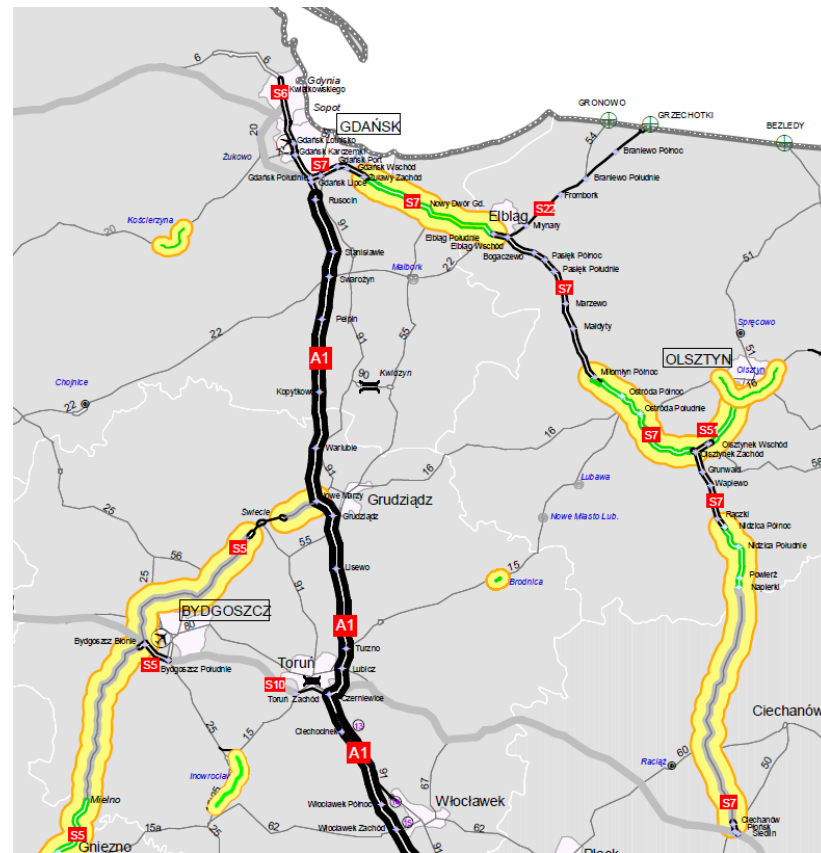
- OM jest terenem bardzo **silnych procesów suburbanizacyjnych**. Ma miejsce szybki wzrost liczby ludności, głównie ludzi młodych, dojeżdżających do pracy do Trójmiasta.
- Układ rzeźby oraz względy ochrony przyrody spowodowały, że obok głównego korytarza północ-południe, strefą suburbanizacji stał się **obszar położony na zachód od Obwodnicy Trójmiasta**. Problemem jest odpowiedni dostęp z tych terenów do obszaru rdzeniowego zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym.
- Szczególnie **słabą dostępnością**, w sensie czasu dojazdu **transportem publicznym** do ośrodków wyższego rzędu cechuje się gmina Przdkowo (powiat kartuski), która jednocześnie cechuje się wyjątkowo wysokim odsetkiem mieszkańców, którzy dojeżdżają do pracy w innej gminie (przede wszystkim do Trójmiasta (Guzik 2013)).





Planowane inwestycje

- W wyniku realizacji kolejnych inwestycji w okresie programowania 2014-2020 należy spodziewać się **poprawy dostępności drogowej** wzdłuż planowanej **Trasy Kaszubskiej, Obwodnicy Metropolitalnej** oraz dostępności kolejowej mieszkańców Żukowa, Kartuz, dzielnicy Gdańska-Osowa i pasażerów portu lotniczego Gdańsk-Rębiechowo (w wyniku oddania w 2015 r. **Pomorskiej Kolei Metropolitalnej**).
- Poprawa dostępności tych terenów będzie jednak zapewne skutkowałą dalszym procesem **suburbanizacji w kierunku zachodnim**.
- Realizacja nowych inwestycji (Obwodnica Metropolitalna, Trasa Kaszubska oraz Pomorska Kolej Metropolitalna) wyraźnie poprawią dostępność niektórych jednostek części zachodniej, nie mając praktycznie wpływu na **poziom dostępności na północy**.
- Powstające inwestycje nie rozwiążą też problemu wąskich gardel po **wschodniej stronie obwodnicy Trójmiasta**, przede wszystkim na **wjazdach do Sopotu i Gdyni**.



Planowane inwestycje drogowe, GDDKiA





Planowane inwestycje





Efekty budowy drogi ekspresowej S6 (wraz z Trasą Kaszubską)





Efekty budowy Obwodnicy Metropolitalnej





Zróżnicowanie gałęziowe i transport publiczny

- Na obszarze OM istnieje **duże zróżnicowanie gałęziowe w transporcie:**
 - transport autobusowy miejski i regionalny,
 - kolej miejska i regionalna,
 - transport trolejbusowy i tramwajowy,
 - tramwaj wodny.
- Stanowi to **barierę** z uwagi nieadekwatny do nasilających się procesów suburbanizacji **system prawny integracji transportu publicznego.**
- **Brak jest integracji** organizacji systemów transportu publicznego **na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym**, w tym instytucji zarządzającej i koordynującej transport zbiorowy na poziomie obszaru metropolitalnego.
- Niekorzystna i **skomplikowana struktura właścicielska** PKP SKM.
- **Brak jednolitych rozwiązań taryfowych** dla kolei i transportu autobusowego.



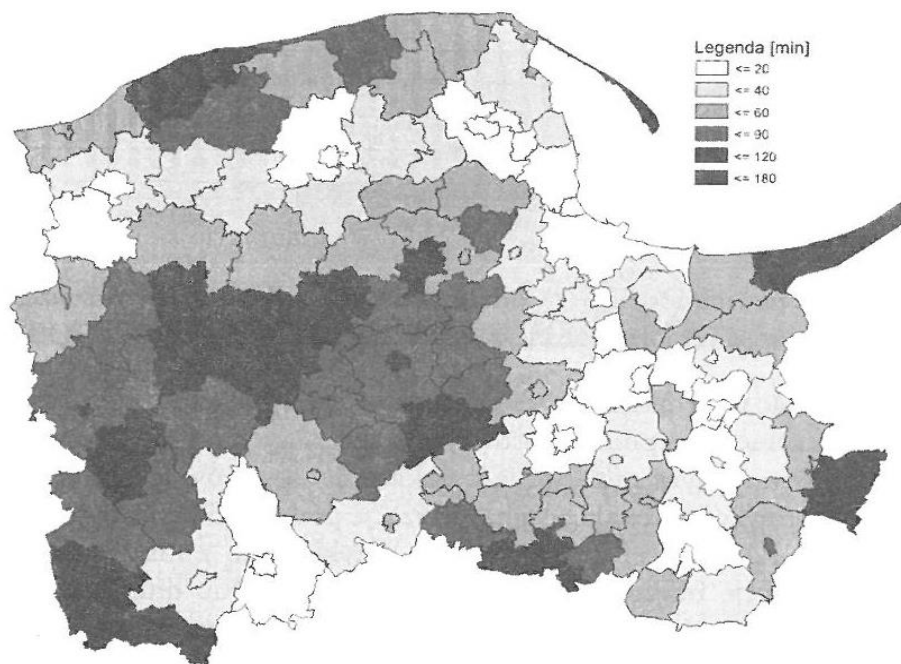


Zróżnicowanie gałęziowe i transport publiczny

- **Spadek udziału transportu publicznego** w przewozach ogółem. Tylko w Trójmieście spadek ten wyniósł w latach 2000-2012 aż piętnaście punktów procentowych (z 55% do 40%).
- Przyczyny spadku są złożone i, obok **braków organizacyjnych**, obejmują m.in.:
 - wzrost poziomu motoryzacji,
 - wzrost dostępności transportem indywidualnym,
 - zmniejszenie kongestii w Gdańsku,
 - przestarzały tabor kolejowy wykorzystywany w przewozach wojewódzkich,
 - brak uprzywilejowania pojazdów transportu zbiorowego w ruchu.
- Jednym z kluczowych problemów OM jest niewystarczająca ilość **węzłów intermodalnych**. Tego typu rozwiązania są koniecznością i pozwalają na utrzymanie atrakcyjności transportu publicznego względem motoryzacji indywidualnej. Są również konieczne z punktu widzenia potrzeb osób o ograniczonej mobilności



Dostępność transportem zbiorowym



Źródło: Śleszyński 2011

Czas dojazdu transportem zbiorowym z gmin do najważniejszych ośrodków wyższego rzędu w województwie pomorskim

Źródło: Birr K., Jamroz K., 2014, Identyfikacja obszarów o najniższym poziomie oferty publicznego transportu zbiorowego na przykładzie województwa pomorskiego, w: Modelowanie Podróży i Prognozowanie Ruchu, Zeszyty Naukowo-Techniczne SITK RP, Oddział w Krakowie, 1 (103), s. 31-40.



Opinie z Warsztatu 26.06.2014

Pytanie 6. Jakie części OM są najłatwiej dostępne w transporcie drogowym

Pytanie 7. Jakie części OM są najłatwiej dostępne w transporcie publicznym

Pytanie 6

Północne obszary	6
Kartuzy	3
Zlokalizowane poza obwodnicą OM	2
Zachodnia część OM	2
Wyspa Sobieszewska, Sienkiewicza	2
Miejscowości poza aglomeracją	1
Starogard Gdański	1
Kaszuby	1
Stegny	1
Hel	1
Droga nr 7 i okolice	1
Powiat Kościerzyński	1
Powiat Wejherowski	1
Położenie z dala od rdzenia	1
S7 do Elbląga	1

Pytanie 7

Poza główną arterią (obwodnicą Trójmiejską)	2
Kartuzy	2
Zachodnia część OM	2
Puck	2
Poza węzłami przesiadkowymi	1
Starogard Gdański	1
Kościerzyna	1
Kaszuby	1
Stegny	1
Hel	1
Brak biletu	1
Brak wspólnego zarządzania	1
Południe	1
Północne obszary	1
Nowe osiedla zlokalizowane z dala głównej sieci	1
Wszystkie poza trójmiastem	1
Położenie z dala od rdzenia	1
Lębork	1
Nowy Dwór Gdański	1





Rozwój portów morskich i transport towarowy

- Na sytuacji transportową OM ogromny wpływ ma intensywny, **bezprecedensowy rozwój portów morskich**, w tym przede wszystkim **rozbudowa terminali kontenerowych**.
- W okresie programowania 2007-2013 dokonano **znaczących inwestycji poprawiających dostępność portów morskich** od strony morza oraz od strony lądu, jednak poprawa dotyczyła głównie **transportu drogowego**.
- Dalszy rozwój portów morskich zwiększy **przewozy towarowe**.
- Jednocześnie ukończone remonty na liniach kolejowych do Warszawy, Bydgoszczy i Kościerzyny będą skutkowały wzrostem ruchu pasażerskiego. Przewiduje się ponadto rozwój przewozów aglomeracyjnych.
- Tym samym wysoce prawdopodobny jest **KONFLIKT W DOSTĘPIE DO OGRANICZONEJ PODAŻY TORÓW MIĘDZY PRZEWOŹNIKAMI TOWAROWYMI A PASAŻERSKIMI**.





Uwarunkowania rozwoju hubu globalnego - szanse

- **Uspokojenie sytuacji geopolitycznej** oraz powrót do handlu z Rosją na warunkach przed kryzysem ukraińskim
- **Intensywny rozwój terminali** drogowo-kolejowych i transportu intermodalnego
- **Spadek opłat za korzystanie z infrastruktury** kolejowej w transporcie intermodalnym
- **Szybki wzrost PKB** w Polsce oraz innych krajach Europy środkowo-wschodniej
- **Niższy koszt transportu towarów** z wykorzystaniem portów morskich w Trójmieście do Krajów Bałtyckich oraz Grupy Wyszehradzkiej, a może nawet do Niemiec dzięki niższym kosztom przeładunku oraz rozwiniętej infrastrukturze drogowej i kolejowej (konieczność przyspieszonych prac inwestycyjnych w latach 2014-2020 w celu dokończenia sieci dróg wyższych klas oraz znaczącej poprawy prędkości oraz przepustowości linii kolejowych towarowych)





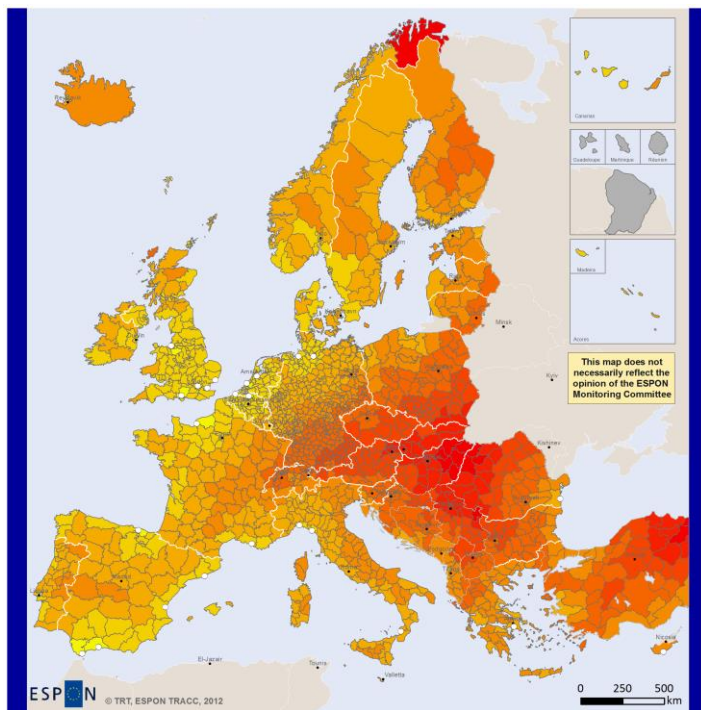
Uwarunkowania rozwoju hubu globalnego - zagrożenia

- **Niekorzystna sytuacja geopolityczna**, przede wszystkim w relacjach z Rosją – wpływ na wielkość towarów w przeładunku między dużymi kontenerowcami zawijającymi do portów Trójmiasta (szczególnie z portów azjatyckich) a mniejszymi statkami (*feederami*) pływającymi do portów w Rosji
- **Znaczenie Polski**, oraz w szerszym kontekście krajów Europy środkowo-wschodniej (niewystarczający **wzrost PKB** w relacji do pozostałych obszarów świata)
- **Rozwój alternatywnych lądowych szlaków transportowych**:
 - w korytarzu **TEN-T Bałtyk-Adriatyk** (segment zachodni od portów Szczecin-Świnoujście) – konkurencja wewnątrz krajowa,
 - w innych **korytarzach relacji północ-południe**, np. przez Niemcy – konkurencja międzynarodowa,
 - w innych **korytarzach wschód – zachód**, np. łatwiejsza obsługa krajów bałtyckich i Rosji transportem lądowym i kolejowym po oddaniu inwestycji w północno-wschodniej Polsce





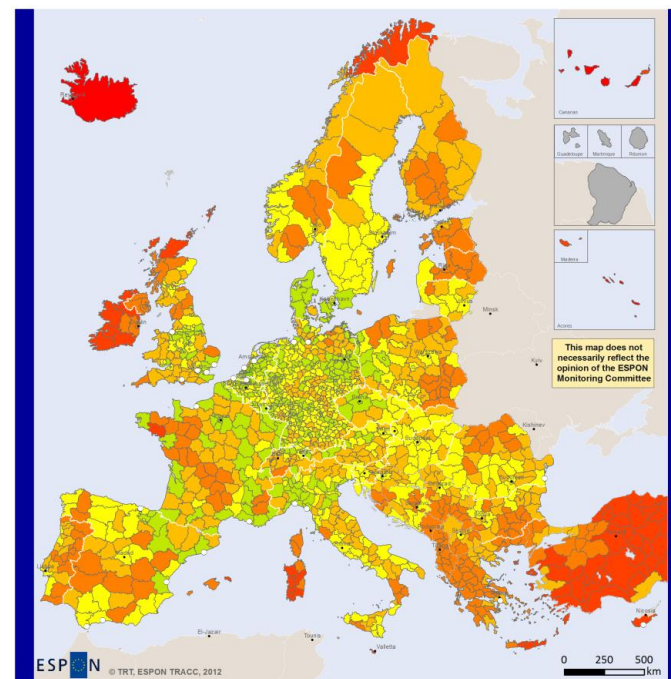
Pozycja globalna



Source: TRUST Accessibility Model (TRT 2012), Maritime Network: TRUST Model, Road/Rail Network: TransTools (2005), IWW network: RRC GIS Database, intercontinental container throughput of ports (Eurostat data 2007-2009)
 © EuroGeographics Association for administrative boundaries

Access to global freight hubs (2011):
Sea Maritime generalized cost (€/ton) to major intercontinental terminals (New York)

- 1 - 300
 - 301 - 350
 - 351 - 400
 - 401 - 450
 - 451 - 500
 - 501 - 550
 - 551 - 600
 - 601 < ...
 - n.a.
- Capital cities
 - Intercontinental Container Seaport (>250000 TEU/year)



Source: TRUST Accessibility Model (TRT 2012), Road/Rail Network: TransTools (2005), Intercontinental container throughput of ports (Eurostat data 2007-2009)
 © EuroGeographics Association for administrative boundaries

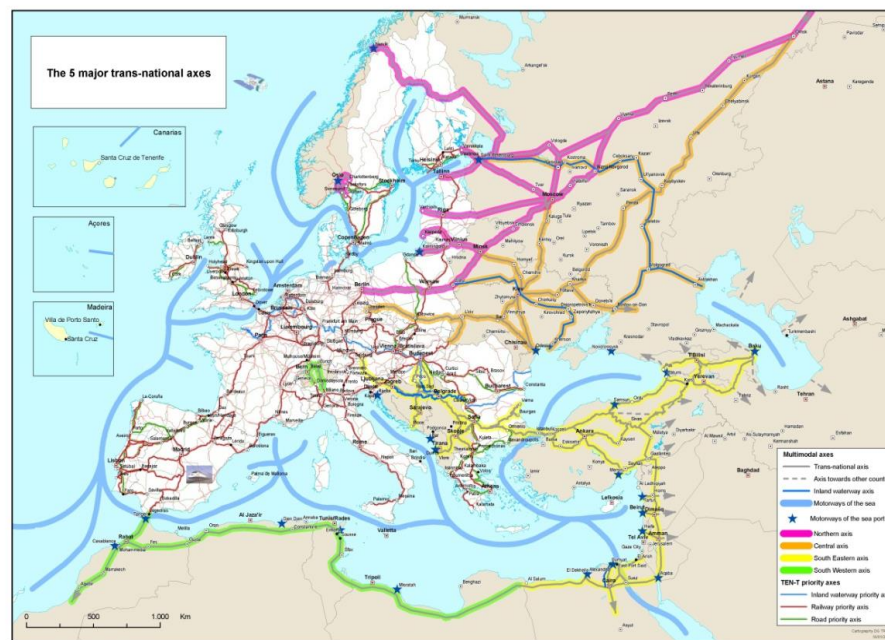
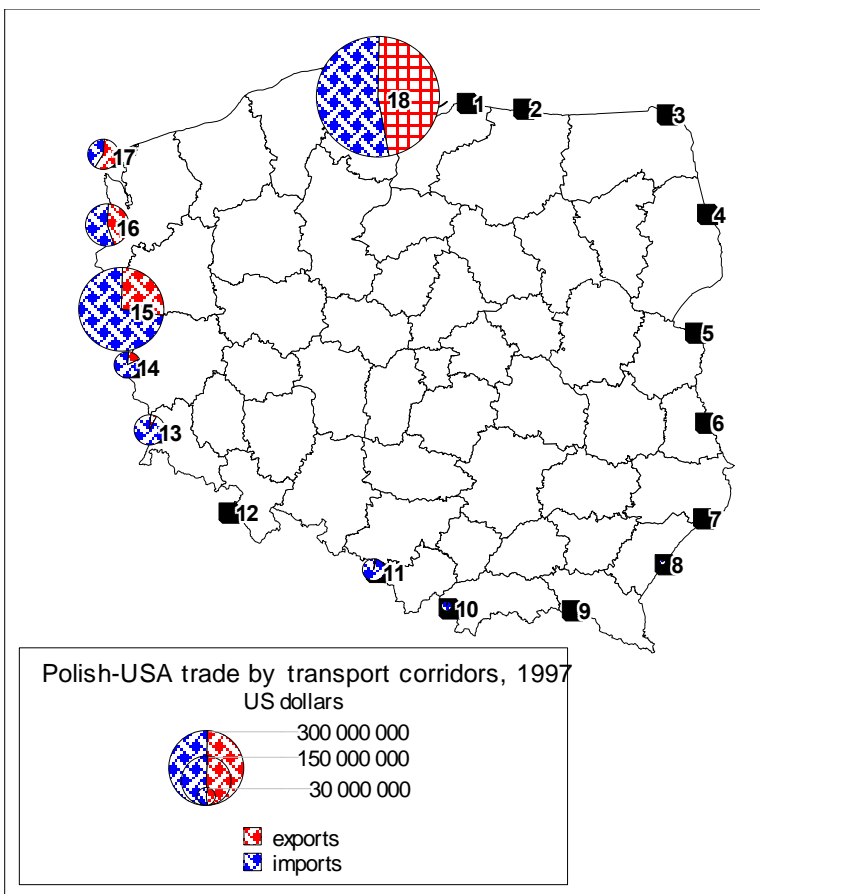
Global potential accessibility freight (2011):
by rail to intercontinental container throughput of European sea ports
(percentage of average accessibility by rail of all areas)

- 0 - 25.0
 - 25.1 - 50.0
 - 50.1 - 75.0
 - 75.1 - 100.0
 - 100.1 - 125.0
 - 125.1 - 150.0
 - 150.1 - 175.0
 - 175.1 - 200.0
 - 200.1 < ...
 - n.a.
- Capital cities
 - Intercontinental Container Seaport (>250000 TEU/year)





Pozycja globalna zagrożenia



Wydłużenie głównych transeuropejskich osi transportowych do krajów sąsiednich. Wytyczne w zakresie transportu w Europie oraz regionach sąsiadujących, 2007, Komunikat Komisji do rady i parlamentu Europejskiego, Komisja wspólnot Europejskich, Bruksela





Zróżnicowanie w ramach OM

- Obszar OM cechuje **duże zróżnicowanie dostępności transportowej** w układzie przestrzennym.
- Zdecydowanie gorszą dostępnością charakteryzują się tereny położone **na zachód od obwodnicy Trójmiasta**. Szczególnie słabą dostępnością, w sensie czasu dojazdu transportem publicznym do ośrodków wyższego rzędu cechuje się np. gmina Przdkowo (powiat kartuski).
- Słaba jest **dostępność północnej części OM**. Nowe inwestycje tylko częściowo będą wyrównywać te dysproporcje.
- W transporcie publicznym występują **duże różnice** w ofercie przewozowej **między rdzeniem, a pozostałym obszarem OM** oraz **między układem południkowym, a równoleżnikowym** w ramach OM
- Z punktu widzenia zróżnicowania obecnej i oczekiwanej sytuacji transportowej możliwe jest **wydzielenie podobszarów** w ramach OM:
 - a. rdzeń część południowa (Gdańsk);
 - b. rdzeń część północna (Gdynia, Sopot);
 - c. strefa zewnętrzna południowa;
 - d. strefa zewnętrzna zachodnia;
 - e. strefa zewnętrzna północno-wschodnia





Benchmarking (1)



- **Wskaźnik motoryzacji** jest w obszarze rdzeniowym OM zbliżony (choć w Gdańsku i Gdyni nieco niższy) niż w innych dużych miastach Polski oraz w analizowanych miastach zagranicznych.
- **Problemy wynikające z niekorzystnych zmian modalnych i suburbanizacji** są w OM relatywnie większe niż w innych ośrodkach z uwagi na specyfikę położenia geograficznego.
- **Układ drogowy OM** charakteryzuje się wypadkowością wyższą niż w podobnych ośrodkach krajowych i znacząco wyższą niż w podobnych miastach zagranicznych.





Benchmarking (2)



- **Skala podjętych oraz planowanych inwestycji infrastrukturalnych** jest w OM podobna do innych ośrodków krajowych.
- **Poziom dowiązania do sieci drogowej i kolejowej Europy i kraju** pozostaje gorszy niż w ośrodkach Polski zachodniej i centralnej. Nie odstaje on natomiast negatywnie od poziomu dostępności lądowej większości innych dużych bałtyckich ośrodków portowych.
- Względem innych polskich OM, **problemy związane z integracją i zarządzaniem transportem publicznym** są większe, z uwagi na:
 - większą liczbę podmiotów (przewoźników),
 - konurbacyjny charakter rdzenia,
 - rolę portów morskich.





Benchmarking (3)



	Wskaźnik motoryzacji (liczba zarejestrowanych samochodów na 1000 mieszk.) (2011) (Eurostat i GUS)	Liczba zabitych w wypadkach drogowych na 1000 mieszk. (2011) (Eurostat i GUS)
Powiat m. Gdańsk	496,5	5,43
Powiat m. Gdynia	470,6	5,22
Powiat m. Sopot	656,7	2,59
Powiat m. Wrocław	524,8	5,07
Powiat m. Poznań	538,2	4,69
SE002C Göteborg	407,4	2,75
FI003C Turku	533,2	3,23





Wstępne wnioski (1)

- **Postęp prac planistycznych** na terenie OM jest zróżnicowany, ale nie stanowi on głównej bariery dla rozwoju infrastruktury.
- Obserwowana **presja na grunty rolnicze** jest wymiernym wskaźnikiem **niekontrolowanej suburbanizacji** oraz stanowi zagrożenie dla przyszłych możliwości systemów transportowych (zwłaszcza transportu publicznego).
- Obecny **układ sieci transportowych** ma nadal przede wszystkim **układ południkowy**.
- Orientacja ta została po części przełamana w południowej części OM, ale pozostała **determinantą systemu infrastruktury w części północnej**.





Wstępne wnioski (2)

- **Poziom dostępności OM w ujęciu międzynarodowym i krajowym poprawił się w wyniku realizacji autostrady A1 oraz fragmentów S7.**
- OM nadal położony jest jednak na granicach obszaru lepszej dostępności a **poziom odpowiednich wskaźników bardzo szybko maleje na północ i na zachód od rdzenia OM.**
- Ma to wpływ na **dostępność portów morskich i portu lotniczego** (ograniczone zwłaszcza w transporcie kolejowym).
- W ujęciu wewnętrznym ma miejsce **silne zróżnicowanie poziomu dostępności jednostek**, zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym.





Wstępne wnioski (3)

- **Wskaźniki dostępności ulegają pogorszeniu w miarę przemieszczania się na północ oraz na zachód (w obrębie OM).**
- W przypadku **transportu zbiorowego** pod kątem dostępności szczególnie **upośledzona pozostaje zachodnia część OM.**
- Jednocześnie utrzymuje się **bardzo niski poziom koordynacji transportu zbiorowego** w ujęciu metropolitalnym i regionalnym, co staje się barierą dla zmian w strukturze modalnej.
- Jest to tym ważniejsze, że **wyraźnie wzrasta mobilność mieszkańców OM, szczególnie w transporcie indywidualnym (udział transportu publicznego maleje).**





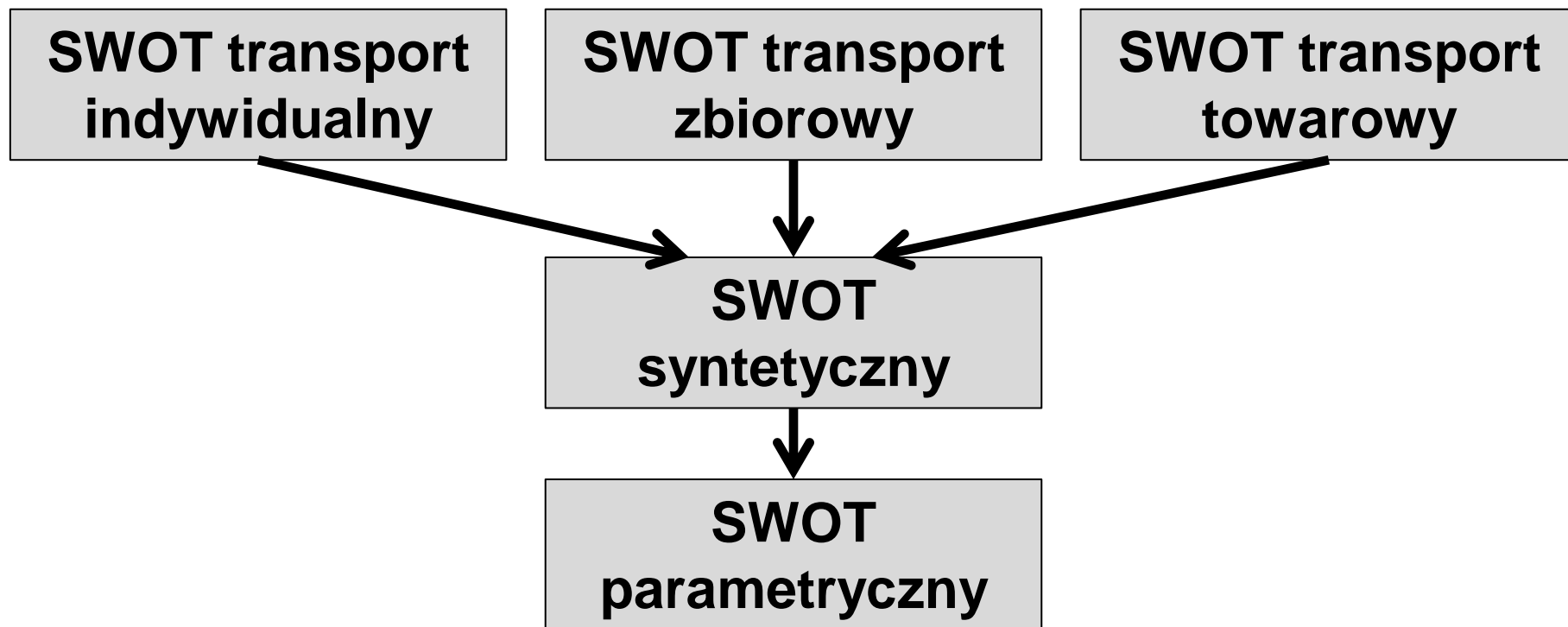
Wstępne wnioski (4)

- Podejmowane oraz planowane duże (centralne) inwestycje transportowe (nowa perspektywa finansowa 2014-2020) mają mieć szeroki zakres.
- **Wpływ inwestycji** na dostępność w ujęciu zewnętrznym i wewnętrznym OM będzie jednak **selektywny przestrzennie** (poprawa w części zachodniej, przede wszystkim południowo-zachodniej OM, przy braku zmian w części północnej), co oznacza:
- **Konieczność dodatkowego wysiłku inwestycyjnego na poziomie samorządowym (poprawa infrastruktury w części północnej OM), wspartego działaniami organizacyjnymi w transporcie publicznym** na poziomie metropolitalnym oraz regionalnym
- Efekt **dalszego rozwoju ruchu towarowego** (porty kontenerowe) musi być rozpatrywany **w ujęciu scenariuszowym** w szerszym kontekście makroekonomicznym i geopolitycznym (relacje z Rosją).





SWOT





Silne strony

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





Słabe strony

- **Występowanie wąskich gardeł**, przede wszystkim między Wejherowem a Gdynią oraz na dojazdach z Obwodnicy Trójmiasta
- **Brak bezpośredniego, szybkiego połączenia drogowego ze stolicą kraju**
- **Stan techniczny sieci kolejowej**. Duży udział linii niezelektryfikowanych, jednotorowych oraz niewykorzystywanych w ruchu pasażerskich, duża liczba niestrzeżonych przejazdów kolejowych
- **Wielofunkcyjność dróg miejskich**, w tym dopuszczenie do ruchu w mieście pojazdów ciężarowych
- Znaczne **zróżnicowanie dostępności** między układem pasmowym południkowym a równoleżnikowym
- **Niedostosowanie oferty transportu zbiorowego** do intensywnej urbanizacji południowych dzielnic Gdańska
- **Duże różnice w ofercie przewozowej między rdzeniem, a pozostałym obszarem OM**, niewielka liczba regularnych połączeń autobusowych na niektórych kierunkach
- **Przestarzały tabor kolejowy** wykorzystywany w przewozach wojewódzkich
- **Brak integracji organizacji systemów transportu publicznego** na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym oraz brak instytucji zarządzającej i koordynującej transport zbiorowy na poziomie obszaru metropolitalnego





Szanse

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





Zagrożenia

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





Działania wg warsztatów 26.06.2014

Powiązania zewnętrzne

Ukończenie drogi ekspresowej S7 do Warszawy	37
Ukończenie modernizacji linii kolejowej do Warszawy	53
Budowa drogi ekspresowej S5 do Poznania (jako odgałęzienie do A1)	63
Budowa drogi ekspresowej S6 do Szczecina	72
Dalszy rozwój terminali kontenerowych	106
Modernizacja linii kolejowej do Szczecina	112
Dalszy rozwój lotniska Rębiechowo	112
Modernizacja linii kolejowej do Poznania	124
Uruchomienie drugiego lotniska dla OM	147
Inna	164

Przekazanie kompetencji
w transporcie publicznym
na poziom OM
TAK 19:4 NIE

Kolej

PKM, powiększenie, przebudowa, rozbudowa	15
Obwodnica kolejowa Pruszcza - Glincza	5
Kolej, poprawa bezpieczeństwa i punktualności	4
Poprawa dostępności kolejowej portu w Gdyni	3
Linia do Tczewa	3
Pruszcz-Gdańsk Port Północny	3
Kolejka elektryczna Wejherowo-Gdańsk	2
Dokończenie Gdynia-Warszawa	2
Elektryfikacja PKM	1
Połączenie Kartuzy-Trójmiasto	1
Połączenie Kartuzy-Somanino	1
Połączenie Koscierzyna-Trójmiasto	1
Dostęp do Gdyni	1
Budowa tunelu	1
Tor dla SKM do Wejherowa	1
Obwodnica kolejowa dla towarów niebezpiecznych	1
Przebieg obwodnicy kolejowej Gdańska	1
Linia Gdynia - Reda - Hel	1
Modernizacja Gdynia -Szczecin	1
Powiązanie z innym transportem	1
Poprawa dostępności gmin oddalonych od razenia OM	1
Tabor SKM	1



Podstawowe wyzwania dla rozwoju OM (1)

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





Podstawowe wyzwania dla rozwoju OM (2)

Lp.	Istota problemu	Kryterium dyskrepancji (odstawiania, niedosytu, potrzeby) 1- drastyczne odbieganie od normy; 2 – bardzo wysokie odbieganie do normy; 3 – wysokie odbieganie od normy; 4 – niewielkie odbieganie od normy; 5 - norma		
		2007	2013; 2014	2020 (2023)
1	Krytyczne wąskie gardło drogowe w części północnej Trójmiasta, na obszarze miast Gdyni, Rumii, Redy i Wejherowa	2	1	2
2	Brak szybkiego połączenia drogowego i kolejowego Trójmiasta ze stolicą kraju Warszawą	2	3	4
3	Słaba dostępność komunikacyjna obszarów położonych na zachód od obwodnicy Trójmiasta	2	3	4
4	Brak integracji planowania i organizacji transportu publicznego w Obszarze Metropolitalnym	1	2	3
5	Zagrożenie obsługi portów morskich w wyniku ograniczonej przepustowości sieci kolejowej	4	3	2





Proponowane kierunki działań

- **Uzupełnienie dużych inwestycji centralnych inwestycjami szczebla samorządowego**, w tym metropolitalnymi, takimi jak budowa bezkolizyjnej drogi ekspresowej łączącej Wejherowo z Gdynią oraz trasy poprawiające dostęp z Gdyni i Sopotu do obwodnicy trójmiejskiej.
- **Priorytet dla inwestycji centralnych** łączących OM z Warszawą, a w drugiej kolejności z Poznaniem i Szczecinem.
- Działania na rzecz wzrostu konkurencyjności transportu publicznego, w tym przede wszystkim jego koordynacja na terenie OM (powołanie **Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego**), preferencje w ruchu drogowym, wymiana taboru autobusowego i SKM, a także budowa węzłów multimodalnych, w tym węzłów dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.
- **Przeniesienie kompetencji gmin** co do organizacji transportu publicznego (układ sieci, taryfy, bilet) na poziom OM.





Rekomendacje dla dalszych prac analitycznych

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





Strategia
2030



Instytut Rozwoju



DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

t.komorn@twarda.pan.pl

rosik@twarda.pan.pl



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

