

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI
ODDZIAŁ W GDAŃSKU

WYDZIAŁ KOMUNIKACJI - URZĄD WOJEWÓDZKI

WYDZIAŁ ROZWOJU MIASTA - URZĄD MIEJSKI W GDAŃSKU

PÓŁNOCNA OKRĘGOWA DYREKCJA KOLEI PAŃSTWOWYCH

DYREKCJA OKRĘGOWA DRÓG PUBLICZNYCH

BIURO PROJEKTÓW BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO W GDAŃSKU



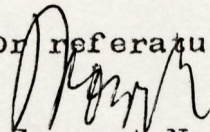
Konferencja naukowo-techniczna "Komunikacja miejska
w aglomeracji gdańskiej w r. 2000 w nowej sytuacji
gospodarczej".

Gdańsk, 20 czerwca 1991.

STOWARZYSZENIE INŻYNIERÓW I TECHNIKÓW KOMUNIKACJI

Przesłanki polityki komunikacyjnej
w wielkich aglomeracjach miejskich w Polsce
/referat na Konferencję problemową/

Autor referatu


dr inż. Zygmunt Nowak

POZNAŃ, maj 1991 r.

Przesłanki polityki komunikacyjnej

w wielkich aglomeracjach miejskich w Polsce.

Spis rzeczy

1. Wprowadzenie
2. Generalna ocena sytuacji komunikacyjnej w wielkich aglomeracjach w Polsce
3. Spodziewane tendencje w przestrzennym rozwoju wielkich aglomeracji miejskich w Polsce
4. Elementy kształtujące politykę komunikacyjną
 - 4.1. Cele nadrzędne polityki komunikacyjnej
 - 4.2. Układ komunikacyjny jako czynnik kształtowania przestrzeni zurbanizowanej
 - 4.3. Strefowanie jako technologiczny element polityki komunikacyjnej
 - 4.4. Ogólne zasady polityki inwestycyjnej w zakresie komunikacji
5. Samorządność terytorialna i gospodarka rynkowa a polityka komunikacyjna.

W roku 1987 Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji zorganizowało Konferencję pt. "Komunikacja w Gdańsku w 2000 roku". Na Konferencji tej przedyskutowano problemy, które wymagały rozwiązania do 2000 roku.

Mineły cztery lata - problemy pozostały, zmieniła się radykalnie sytuacja gospodarcza Kraju. Program przedsięwzięć komunikacyjnych w aglomeracji formułowany dzisiaj musi z konieczności wynikać z konfrontacji dotychczasowych planów z aktualną sytuacją gospodarczą miast Wybrzeża.

Jednocześnie w ostatnich latach coraz mocniej dochodzą do głosu czynniki ekologiczne i wynikająca z nich konieczność ochrony środowiska miejskiego od uciążliwych skutków wzrostu motoryzacji.

Jest sprawą oczywistą że rozbudowa i modernizacja istniejącego układu komunikacyjnego oraz remonty szeregu tras i obiektów komunikacyjnych w niezbędnym zakresie muszą być wykonane gdyż nie można dopuścić do paraliżu miast aglomeracji.

Dyskusja na tym jaka powinna być polityką komunikacyjną w najbliższym 20-leciu jest celem dzisiejszej Konferencji.

Spis referatów

1. Zygmunt Nowak. - "Przesłanki polityki komunikacyjnej w wielkich aglomeracjach w Polsce".
2. Jan Bogusławski. - "Komunikacja w 2000 roku w konurbacji gdańskiej w świetle nowej sytuacji gospodarczej".
3. Bożysław Bogdaniuk. - "Perspektywy rozwoju sieci SKM w Nowej sytuacji gospodarczej".
4. Jerzy L. Stefański. - "Aktualne problemy dróg krajowych i wojewódzkich w aglomeracji gdańskiej".
5. Jerzy Góra. - "Aktualne plany rozwoju systemu transportu miejskiego w aglomeracji gdańskiej".

Przesłanki polityki komunikacyjnej
w wielkich aglomeracjach miejskich w Polsce.

1. Wprowadzenie.

Obecną sytuację gospodarczo-polityczną Polski charakteryzuje krucha stabilność, zmienność celów politycznych i gospodarczych, mało przejrzysta organizacja państwa, nadzwyczaj trudna sytuacja ekonomiczna. Gruntowna przebudowa ustroju powoduje głęboko idące skutki strukturalne we wszystkich dziedzinach życia. Jak zwykle, skutki te najpierw i najbardziej intensywnie uzewnętrzniają się w komunikacji miejskiej wielkich miast jako dziedzinie niezbędnej obsługi mieszkańców.

Funkcjonowanie publicznej komunikacji w wielkich miastach polskich staje się coraz trudniejsze. Głębokie deficyty finansowe przewoźników, mała sprawność administracji, spory kompetencyjne to między innymi przyczyny obniżania się standardu obsługi komunikacyjnej. W efekcie następuje wzrost użytkowania samochodu indywidualnego i postępujące zatłoczenie ulic. Sytuacja finansowa miast nie daje szans na liczące się inwestycje w sieci drogowej tych miast. Trudna sytuacja zmusza do zastanowienia się na tym, co robić. Jak ukształtować politykę komunikacyjną w tych nietypowych, bardzo labilnych warunkach.

2. Generalna ocena sytuacji komunikacyjnej w wielkich aglomeracjach w Polsce.

Proces industrializacji i zmiany w strukturze zatrudnienia zaowocowały w ostatnim 40-leciu wzrostem zaludnienia w miastach, dynamicznym zaś wzrostem w wielkich aglomeracjach. Jednocześnie następowały zmiany w strukturze funkcjonalno-przestrzennej tych aglomeracji: zabudowa wielkich obszarów o jednakowej funkcji /mieszkaniowej, przemysłowej, magazynowej etc./ spowodowała w efekcie bardzo niekorzystne skutki w relacjach transportowych. Narastająca nierównomierność ruchu /kierunkowa, odcinkowa i czasowa/ nakładała na układ komunikacyjny znacznie większe zadania przewozowe niż wynikałyby one z przyrostu zaludnienia.

Istotnym czynnikiem powodującym narastanie trudności komunikacyjnych była selektywna realizacja zamierzeń urbanistycznych. Sporządzane kolejne plany rozwoju aglomeracji urzeczywistniały się w zasadzie w najbardziej minimalnym zakresie dla zapewnienia dachu nad głową. Elementy infrastruktury miejskiej, a w tym szczególnie w zakresie transportu miejskiego nie były realizowane w stopniu choćby dostatecznym. W efekcie występują zakłócenia w funkcjonowaniu systemu transportu we wszystkich wielkich aglomeracjach, tym większe im bardziej ludna aglomeracja. Dotkliwie wpływają one na standard życia, frustracje społeczne i brak akceptacji. Wśród negatywnych

skutków odnotować należy przede wszystkim zmianę w strukturze użycia środków transportu na rzecz indywidualnego samochodu.

Tak więc obecna sytuacja komunikacyjna w wielkich aglomeracjach posiada głębokie przyczyny strukturalne.

Nie wydaje się, aby zmiany w tym zakresie mogły być wprowadzane szybko. Przed transportem miejskim rysuje się długa droga przemian.

3. Spodziewane tendencje w przestrzennym rozwoju wielkich aglomeracji miejskich w Polsce.

Podstawową tendencją to dalszy wzrost ludnościowy i przestrzenny wielkich aglomeracji w Polsce.

Spodziewane zmiany w strukturze ludnościowej, ograniczenie zatrudnienia w rolnictwie, bezrobocie już narastające w małych miastach zaowocują naciskiem na zaludnianie wielkich aglomeracji. Spodziewane zatrudnienie nadwyżki siły roboczej w lokalnych usługach nie przeciwważy oferty pracy w wielkich aglomeracjach. Czynnikiem hamującym będzie brak mieszkań.

Również wprowadzanie szeroko pojętej gospodarki rynkowej w powiązaniu z prawem własności i indywidualnej przedsiębiorczości wydaje się czynnikiem aktywizującym wielkie miasta. Spodziewać się jednak należy skutków w postaci "rozpełzania się" urbanizacji, tworzenia obszarów zurbanizowanych o strukturach nieciągłych, często o małej gęstości zaludnienia. Proces taki prze-

żywałyby aglomeracje krajów wysoko rozwiniętych, kiedy tworzyły się tzw. suburbia. Procesowi temu towarzyszy wyludnianie obszarów centralnych.

Zarysowanym wyżej tendencjom będą niewątpliwie sprzyjały inne czynniki. I tak wydaje się, iż nadchodzi zmierzch zabudowy typu blokowego ze względu na koszty i brak akceptacji społecznej. Wolny obrót ziemią sprzyja budownictwu indywidualnemu. Z kolei pauperyzacja społeczeństwa zwróci uwagę indywidualnych inwestorów na działki tańsze, a więc bardziej odległe od śródmieścia, często na znaczne odległości. Również narastające znaczenie samorządów lokalnych będzie sprzyjało procesom odśrodkowym. I wreszcie nie można pominąć czynnika zdrowotnego: mieszkanie w układzie oddalenia od śródmieścia będzie z reguły zdrowsze. Ale nie tylko w warstwie zabudowy mieszkaniowej wystąpią procesy dekoncentracji. Mieszkalnictwo pociągnie nieuchronnie za sobą usługi /ośrodki usługowe/ oraz miejsca pracy. Generalne tendencje w przestrzennym rozwoju aglomeracji wielkomiejskich w Polsce można określić jako:

- dekoncentracja.
- amorfizm strukturalny ze zjawiskami braku ciągłości przestrzennej.
- przemieszczanie funkcji.
- tworzenie układów spolaryzowanych wzdłuż tras komunikacyjnych.
- zmniejszanie się "ziarna" strukturalnego /małe jednostki urbanistyczne/.

- budownictwo indywidualne jako dominująca forma mieszkalnictwa.
- małe i średnie jednostki gospodarcze jako dominująca forma miejsc pracy.

4. Elementy kształtujące politykę komunikacyjną.

Polityka - to określenie celów działania i sposobu ich realizacji. Jak w każdej polityce tak i w komunikacyjnej uwzględnić należy hierarchię celów, oraz stopnie ich autonomii /samodzielności/.

4.1. Cele nadrzędne polityki komunikacyjnej.

W odniesieniu do miasta /aglomeracji czy innego układu osadniczego/ zagadnienia komunikacyjne nie posiadają odrębnych celów. Celem nadrzędnym jest bowiem zapewnienie możliwie wysokiego standardu życia. Realizacja tych celów w zakresie transportu miejskiego - to zapewnienie możliwości przemieszczeń osób i towarów w warunkach względnie wysokiego standardu przewozów.

Łatwo zauważyć tutaj, iż realizacja tych celów nie mieści się tylko w problematyce komunikacyjnej.

Znaczny wpływ mają tutaj wzajemne relacje zachodzące pomiędzy obszarami ruchotwórczymi /np. rozkład mas komunikacyjnych w przestrzeni/, rozmieszczenie przestrzenne funkcji czy skala koncentracji zabudowy /gęstość/. Czynnikiem tych jest więcej. Wynika stąd ogromna współzależność całej struktury funkcjo-

nalno-przestrzennej miasta w realizacji celu nadrzędnego. Wypływający stąd wniosek to ten, iż przy formułowaniu założeń rozwoju miasta /aglomeracji/ uwzględnić należy spójnie wszystkie czynniki kształtujące to miasto. Innymi słowy w planowaniu miasta jako podstawową metodę uznać należy postępowanie optymalizacyjne, uwzględniające szeroki wachlarz kryteriów. Na tym bowiem nadrzędnym szczeblu ~~poli-~~ polityka komunikacyjna identyfikuje się z ogólną polityką rozwoju miasta /aglomeracji/ i kształtowania standardu życia jego mieszkańców.

4.2. Układ komunikacyjny jako czynnik kształtowania przestrzeni zurbanizowanej.

W realizacji celów nadrzędnych układ komunikacyjny staje się jednym z podstawowych środków realizacji celu. Jeśli założyć, iż cele nadrzędne formułuje plan zagospodarowania obszaru zurbanizowanego /miasta, aglomeracji/, to układ komunikacyjny winien być środkiem dla realizacji celu.

Prawda ta nie została doceniona w praktyce. Od dawna jest znaną prawidłowość, iż układ komunikacyjny stanowi osnowę strukturalną obszaru, stwarzając przesłanki dla wprowadzenia /wdrożenia/ procesu urbanizacyjnego i krystalizacji jego struktury. Dopiero bowiem dostępność komunikacyjna otwiera tereny dla zabudowy. Niepowodzenie w realizacji wielu planów mają swe źródło w niedocenianiu tej prawidłowości.

Realizacja elementów struktury miejskiej /często o dużej skali/ bez równoległej /a nawet wyprzedzającej/ budowy liniowych elementów systemu transportu doprowadzała niejednokrotnie do konieczności dokonywania znacznych korekt planu, a nawet całkowitego jego przewartościowania.

Warto tutaj odnotować jednak wniosek, iż poprzez odpowiednie ukształtowanie układu komunikacyjnego tak, aby istniała realna możliwość jego urzeczywistnienia, można świadomie i w sposób kontrolowany kształtować przestrzeń. Wniosek ten jest szczególnie istotny w warunkach gospodarki rynkowej i wolnej gry ekonomicznej. Tereny uzbrojone w obsługę komunikacyjną stają się szczególnie dogodno dla indywidualnie /choć nie tylko/ prowadzonych inwestycji. Wartość terenu rośnie o tyle, o ile uzyskuje on wyższy standard w zakresie dostępności i osiągalności celów ruchu, zlokalizowanych w obrębie istniejącego zainwestowania.

4.3. Strefowanie jako technologiczny element polityki komunikacyjnej.

Znana od wielu lat zasada strefowania obszaru miejskiego z punktu widzenia sposobu organizacji przemyszczeń utrzymuje swą aktualność. Zasada ta kojarzy gęstość komunikacyjną z udziałem komunikacji

zbiorowej w przewozach miejskich: wysokiej gęstości komunikacyjnej towarzyszy odpowiednio wysoki udział komunikacji zbiorowej. I tak na obszarach śródmiejskich komunikacja ta będzie posiadała priorytet, na obszarach intensywnej urbanizacji w strefie zewnętrznej wspiera ją samochód indywidualny, natomiast na obszarach ekstensywnej urbanizacji następuje swobodny wybór środka transportu, ale trzeba liczyć się ze zdecydowaną przewagą samochodu. Dla zapewnienia integracji systemu transportowego niezbędne jest w tym przypadku wykształcenie wysoko sprawnych węzłów przesiadkowych, zwłaszcza w relacjach przesiadkowych samochód indywidualny - transport zbiorowy.

Polityka "trzech stref" stanowi naturalne odzwierciedlenie tendencji użytkowania środków transportu przez mieszkańców wielkich miast, zwłaszcza zaawansowanych stadiach ich rozwoju. Występowanie znacznej powierzchni zabudowy ekstensywnej przy koncentracji ognisk ruchu na obszarach śródmiejskich wywołuje potrzebę transportu łamanego. Ekonomiczną i technologiczną efektywność takiego rozwiązania wymaga zastosowanie tras komunikacji zbiorowej /a szczególnie szynowej/, wyprowadzonych w zewnętrzny obszar zurbanizowany. Powstają w ten sposób układy zurbanizowane wzdłuż tych tras, o podwyższonej gęstości zainwestowania w bezpośrednim sąsiedztwie tych tras.

Zmiana środka transportu następuje w miejscu stacji przesiadkowych, pokrywających się z reguły z ośrodkiem usługowym. Z kolei miejsca glometryczne przecięć tras wysokiej sprawności stanowią ośrodki wyższego rzędu. Powstaje w ten sposób model "płatka śniegu", według którego rozwija się szereg aglomeracji wielkomiej-
skich.

Wydaje się, iż model taki miałby szerokie zastosowanie w obecnych polskich warunkach. Przy występujących niedoborach finansowych, opierając się w zasadzie na istniejącym zainwestowaniu /zwłaszcza typu kolejowego/, wymagałby koncentracji środków w miejscach węzłów przesiadkowych. Polityka taka wymagałaby jednak wspólnych rozwiązań z koleją, które w polskich warunkach tendencji do autonomii są trudne już w sferze negocjacji.

4.4. Ogólne zasady polityki inwestycyjnej w zakresie komunikacji.

Ograniczenia w zakresie nakładów inwestycyjnych będą jak się wydaje występować w dłuższym okresie czasu. Jednocześnie należy liczyć się z rozdrobnieniem tych nakładów w obrębie aglomeracji wielkomiej-
skich na szereg samorządów terytorialnych, wchodzących w obręb tych aglomeracji. Konstrukttywne podejście do wspólnych przedsięwzięć jest raczej u progu działań samorządów, a powszechnie

zastosowanie metod negocjacyjnych nie będzie udziałem najbliższego, chudego okresu.

W tej sytuacji trudno mówić o dużych przedsięwzięciach inwestycyjnych w zakresie infrastruktury komunikacyjnej. Na czoło działań wysuwają się tutaj te, które będzie charakteryzowała niska kapitałochłonność. Będzie tak przede wszystkim działało się w układzie obecnej władzy samorządowej, naciskanej biedą, wiążącej koniec z końcem. A więc będą to działania modernizacyjne, często remontowe zapobiegające dekapitalizacji, ze znacznym udziałem poczynań zmierzających do podniesienia efektywności zarządzania ruchem, zwłaszcza poprzez elektroniczną urzędzeń. W sferze tej należałoby szczególnie popierać przedsięwzięcia stwarzające pierwszeństwo ruchu komunikacji zbiorowej, zwłaszcza miejskiego tramwaju, który eksp^{loa}utowany w układzie tradycyjnym wykazuje zdecydowanie niską efektywność przewozową. Z elementów modernizacyjnych należałoby wymienić trasy dróg miejskich przeznaczonych do prowadzenia komunikacji autobusowej oraz istniejących tras kolei na fragmentach podmiejskich /w tym ostatnim przypadku - szczególnie w odniesieniu do nowoczesnych urzędzeń organizacji ruchu kolejowego/. Pośród kierunków inwestowania na czoło wysuwają się - realizacje sprzyjające integracji systemu transportu dla maksymalizacji efektów przewozowych;

chodzi tutaj głównie o wykształcenie węzłów przedsiębiorstw - problem dotąd nie doceniony i w przypadku braku tych węzłów - obniżający sprawność całego układu;

- uzupełnienie w zakresie zaplecza technicznego komunikacji miejskiej, zwłaszcza w zakresie postojów i elementów remontowo-warsztatowych;
- inwestycje realizacyjnie zaawansowane; w kraju występuje wiele inwestycji rozpoczętych i przerwanych bądź kontynuowanych w ślamazarnym tempie na skutek braku środków; w inwestycjach tych zamrożony jest ogromny kapitał i należałoby jak najszybciej je ukończyć, być może przy weryfikacji zakresu rzeczowego.

Podjęcie wyżej wspomnianych kierunków inwestowania, wyczerpują one z nakładem obecne możliwości finansowe. Wydaje się, iż należy zdecydowanie dawać odpór naciskom grup społecznych inicjujących podjęcie nowych inwestycji w zakresie szczególnie drogownictwa. W dalszym ciągu występują tendencje do "załapania się" do planu inwestycyjnego przy ewidentnych negatywnych skutkach tego zabiegu w postaci nie kończących się budów, wpływających ujemnie na warunki życia w mieście i rujnujących jakąkolwiek racjonalną myśl programową..

5. Samorządność terytorialna i gospodarka rynkowa

a polityka komunikacyjna.

Ustrojowe zmiany w Polsce wyrażające się m. in. w ustanowieniu i rozwijaniu samorządu terytorialnego oraz wprowadzaniu gospodarki rynkowej nie pozostają bez wpływu na politykę komunikacyjną.

O ile w odniesieniu do dużych systemów, zwłaszcza szynowych i niepodzielnych /kolej. tramwaj/, skutki nie posiadają cech strukturalnych, o tyle transport podzielny /autobus/ będzie rozcłonkowany organizacyjnie i fizycznie /w rozumieniu tras i linii eksploatacyjnych/. Sprawa ta ma dla obsługi komunikacyjnej aglomeracji znaczenie szczególne, gdyż cała strefa zewnętrzna opiera się w znacznej mierze na autobusie.

Samorządność terytorialna, oznaczająca przejęcie władzy administracyjnej przez rady i zarządy gmin, stanowi dla spójności aglomeracji istotne zagrożenie.

Zakres kompetencyjny samorządów terytorialnych obejmuje władztwo i odpowiedzialność za sprawy komunikacyjne.

W chwili obecnej obserwuje się wśród gmin wchodzących w skład aglomeracji /w rozumieniu merytorycznym, a nie formalnym/ tendencje do autonomii, rozwiązywania problemów komunikacyjnych we własnym zakresie. Oznacza to odchodzenie od centralnie /w skali aglomeracji/ zarządzanego systemu obsługi komunikacyjnej aglomeracji, z oczywistym zagrożeniem dla spójności tego systemu.

Wydaje się, iż w tej trudnej sytuacji polityka komunika-

cyjna szczególnie winna uznać jako cel nadrzędny utrzymanie spójności tego systemu, gdyż każde inne rozwiązanie będzie nieefektywne pod każdym względem. W tym rozumieniu sprawy należałoby wspierać wszelkie tendencje do porozumień gmin wchodzących w skład aglomeracji - dla skoordynowania poczynań. Ustawa o samorządach terytorialnych stwarza podstawy prawne dla sformalizowania takich porozumień /związki gmin/. Szczególne znaczenie w inicjacji takich porozumień przypada sejmikom i władzom administracji rządowej szczebla wojewódzkiego, a często rejonowego /aglomeracja wchodzi w zasadzie w obszar działania jednego rejonu/. Również ważna rola przypada władzom samorządowym miasta stanowiącego obszar węzłowy aglomeracji. Wreszcie wydaje się, iż w tym zakresie inicjatywę winny wykazać organizacje społeczno-zawodowe /np. SITK/ grupujące fachowców o orientacji "pracy na rzecz społeczności lokalnej" i mające wskazać zasady i kierunki takiej międzygminnej współpracy. Przy wynegocjowanym porozumieniu w obrębie określonego związku gmin możnaby liczyć nie tylko na utrzymanie spójności systemu transportu miejskiego na obszarze aglomeracji, ale na podniesienie jego sprawności. Wszak układ taki mógłby uwzględniać specyfikę poszczególnych składników aglomeracji.

Ze sprawą związku /porozumienia/ gmin łączy się problem gospodarki rynkowej. Autonomizacja gmin oznacza w praktyce rozbitcie monopolu jednego przewoźnika na obszarze aglomeracji. Odejście od monopolu zawiera oczywiste skutki

ujemne, jak choćby w sferze dyspozycyjności organiza-
cyjnej /np. dyspozycja taborem/. Ale są niewątpliwe
efekty dodatnie, jak choćby większa aktywność, dosto-
sowanie do potrzeb przewozowych, a prawdopodobnie i wię-
ksza efektywność ekonomiczna. Rozbicie monopolu stwarza
warunki dla prowadzenia nowych rozwiązań organizacyjnych,
czynnika konkurencji, małych prywatnych firm przewo-
wych dysponujących zróżnicowaną strukturą taboru /mikro-
busy, małe autobusy itd./. Obecnie można zaobserwować
pierwsze poczynania w tym zakresie i należy oczekiwać
w tym aspekcie problemu - nowych rozwiązań i pomysłów.
W polityce komunikacyjnej tendencje te winny zyskać
wszechstronne wsparcie.

Jan B o g u s ł a w s k i

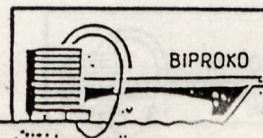
B.P.B.K. Gdańsk

KOMUNIKACJA W 2000 ROKU W KONURBACJI
GDANSKIEJ W SWIETLE NOWEJ SYTUACJI
GOSPODARCZEJ.

Wejście w lata 90-te w bezwzględny sposób konfrontuje urbanistyczne plany rozwoju miast aglomeracji w Polsce z możliwościami gospodarczymi kraju. Dotyczy to w szczególności komunikacji miejskiej. Transport miejski stanowi oczywiście niezbędny element funkcjonowania miast zwłaszcza dużych i aglomeracji. Planiści systemów transportu stają więc teraz przed koniecznością dokonania wyboru, które z planowanych dotychczas elementów systemu transportu realizować przedewszystkim aby nie dopuścić do paraliżu miast.

Będzie truizmem stwierdzenie, że konurbacja gdańska "nie może żyć" bez sprawnego systemu transportu miejskiego w tym zwłaszcza transportu zbiorowego. W sytuacji w której 90% codziennych pieszych podróży miejskich odbywa się komunikacją zbiorową pierwszą przesłanką wyboru będzie popieranie komunikacji zbiorowej, nie dopuszczanie do jej degradacji oraz poprawianie jej funkcjonowania. TRZEBA W PIERWSZEJ KOLEJNOŚCI modernizować i budować te elementy układu komunikacyjnego, które będą służyć komunikacji zbiorowej.

Mimo oczywistej słuszności takiej tezy, trzeba stwierdzić, że polityka priorytetu komunikacji zbiorowej nie jest realizowana w Polsce. Można powiedzieć, co jest swoistym paradoksem, iż więcej wysiłku wkładają w rozbudowę komunikacji zbiorowej



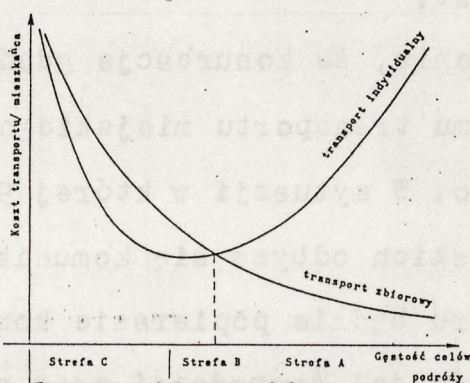
BIPROKO
BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO
Gdańsk - Wrzeszcz, ul. Ułanowska 27

miasta Europy Zachodniej mimo, że udział jej w obsłudze codziennych podróży w najlepszych wypadkach sięga 50%.

Popieranie miejskiej komunikacji zbiorowej w państwach zachodnich wynika głównie z dwóch przesłanek:

- ekologicznej - samochód jako alternatywa komunikacji zbiorowej jest głównym dostarczycielem zanieczyszczeń atmosfery
- ekonomicznej - budowa dróg wysokiej klasy celem usprawnienia ruchu samochodowego jest bardzo kosztowna, zwłaszcza w centralnych obszarach aglomeracji. Co więcej, nie rozwiązuje problemów komunikacyjnych, powoduje natomiast coraz większe obciążenie centrów miast ruchem samochodowym.

Usprawnienie transportu zbiorowego w obszarach centralnych także wymaga pieniędzy jednakże nakłady na przewiezienie jednego pasażera komunikacją zbiorową są znacznie mniejsze niż transportem indywidualnym.



Rys. 1 - Uogólnione koszty transportu na mieszkańca jako funkcja gęstości celów podróży /wg 4/

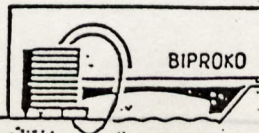
Konsekwencją powyższych przesłanek było sformułowanie na I Seminarium EKG ONZ na temat transportu miejskiego /Monachium czerwiec 1973/ teorii trzech stref. Wmyśl tej teorii w obszarach centralnych /strefa A/ preferuje się wszelkie rodzaje komunikacji zbiorowej. Warto tu zaznaczyć, że w Stanach Zjednoczonych jako formę transportu zbiorowego traktuje się

już wspólne podróżowanie samochodem osobowym /tzw. carpooling/. W obszarach peryferyjnych /strefa C/ nie stwarza się ograniczeń dla ruchu samochodów osobowych a więc nie ogranicza się budowy dróg samochodowych wysokiej klasy. Między tymi strefami istnieje strefa pośrednia / B / gdzie istnieje stan swoistej równowagi między udziałem komunikacji zbiorowej i indywidualnej. Trzeba tu jednak zaznaczyć, że współczesne obserwacje zatłoczenia dróg szybkiego ruchu w strefach podmiejskich w Stanach Zjednoczonych i Europie Zachodniej pokazują, że ten model rozwiązywania transportu pasażerskiego w strefach C staje się też zawodny.

Teoria 3 stref pojawiła się w Polsce w drugiej połowie lat 70-tych /1/ i czas najwyższy zacząć praktycznie wdrażać wypływające z niej wnioski. Zasada 3 stref jako sposób rozwiązywania konfliktu między komunikacją zbiorową i indywidualną jest w konurbacji gdańskiej zasadą jak najbardziej właściwą.

W szeregu obszarach /miastach, dzielnicach/ priorytet komunikacji zbiorowej w strefach A i B można realizować także środkami organizacyjnymi i ekonomicznymi a nie tylko inwestycyjnymi. Samochód osobowy obsługiwać będzie podróże w obszarze konurbacji zgodnie z polityką trzech stref wg której w strefie węzłowej konurbacji obejmującej obszar "Dolnego Tarasu" od Gdańska do Gdyni /strefa centralna A/ zastosowane będą ograniczenia w użytkowaniu samochodu osobowego natomiast w strefie zewnętrznej / C / mieć będzie miejsce pełna swoboda użytkowania

-
1. Planowanie systemów transportu miejskiego
Instytut Kształtowania Środowiska. W-wa 1976



tego pojazdu.

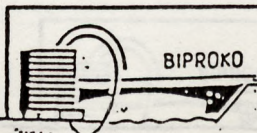
Zasadniczym sposobem ograniczenia ruchu samochodów osobowych w strefie A będzie:

- priorytet dla komunikacji zbiorowej uzyskany przez wydzielanie pasów ruchu dla autobusów,
- stworzenie na skrzyżowaniach preferencji dla pojazdów komunikacji zbiorowej,
- likwidacja miejsc postojowych wszędzie tam gdzie mogłyby one wpłynąć utrudniająco na ruch w szczególności pojazdów komunikacji zbiorowej,
- wprowadzenie obowiązku wybudowania parkingów przez zakłady pracy dla swoich pracowników którzy będą dojeżdżali do pracy samochodem,
- wprowadzenie wysokich opłat za parkowanie na parkingach ogólnodostępnych.

W strefie B ograniczenia powyższe mogą być stosowane sporadycznie w zależności od uzasadnionych potrzeb.

W komunikacji zbiorowej należy:

- maksymalnie wykorzystać posiadaną infrastrukturę komunikacyjną,
- zakończyć rozpoczęte przedsięwzięcie szynowe chyba że analiza ekonomiczna wykaże daleko idącą nieopłacalność ich tak w okresie perspektywicznym jak i w horyzoncie długookresowym,
- doprowadzić do możliwie dobrej koordynacji funkcjonowania wszystkich podsystemów transportu pasażerskiego,



- tworzyć warunki dla włączenia nowych przewoźników do obsługi miejskiego transportu zbiorowego w tym prywatyzowanie przeds.kom.miejskiej,
- tworzyć warunki dla organizowania tzw. transportu para-zbiorowego /para-transit/ w postaci taksówek ^{Kierm} licznikowych zbiorowego podróżowania samochodami osobowymi, komunikacji mikrobusowej.

Aktualna sytuacja gospodarcza - wnioski do koncepcji systemu transportu miejskiego.

Obiektywna ocena możliwości gospodarczych kraju i miasta powinna być punktem wyjścia dla sformułowania koncepcji systemu transportu pasażerskiego w konurbacji gdańskiej.

Pojawia się pytanie w jakim stopniu aktualna kiepska kondycja gospodarcza kraju może wpłynąć na koncepcję kierunkową /perspektywiczną/ zarysowującą kierunki rozwoju systemu transportu na 20 - 25 lat do przodu, kiedy to /trzeba w to wierzyć/ kondycja naszej gospodarki narodowej ulegnie znakomitej poprawie.

Z jakimi trendami należy liczyć się w przyszłości bliskiej i dalekiej ?

W zakresie przekształceń gospodarczych można się spodziewać względnego zmniejszenia znaczenia działów gospodarki narodowej lokowanych w centralnych rejonach przemysłowo-portowych konurbacji. Występować będzie tu także wzrost wydajności i w konsekwencji zmniejszenie strukturalnego zatrudnienia /w odróżnieniu od obecnego spadku zatrudnienia będącego wynikiem recesji/.

Można się spodziewać, że powstanie szereg różnych przemysłów lekkich, nieuciążliwych, które lokowane będą na obrzeżach konurbacji.

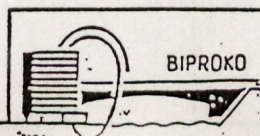
Należy oczekiwać, że zgodnie ze znaną z krajów zachodnich tendencją następować będzie wzrost zatrudnienia w działkach usługowych zlokalizowanych w dzielnicach mieszkaniowych i w ich sąsiedztwie.

Można się zatem spodziewać, że wielkość zatrudnienia w centralnych rejonach konurbacji ulegnie jeśli nie bezwzględ-
nemu to w każdym razie względniemu zmniejszeniu.

Aktualna sytuacja gospodarcza w szczególności w budownictwie mieszkaniowym spowoduje, że dla licznych mieszkańców konurbacji jedyną drogą do uzyskania własnego mieszkania będzie dom jednorodzinny na terenach wyposażonych w lokalne systemy zasilania i odprowadzenia ścieków. Można się spodziewać, że osiedla takie będą powstawać na obrzeżach konurbacji, dalej od jej centralnych obszarów. Będą one miały mniejszą gęstość zabudowy /i zaludnienia/ i wywoływać będą określone problemy komunikacyjne.

Należy się spodziewać wobec zarysowujących się problemów z zatrudnieniem, że spadnie wskaźnik aktywizacji zawodowej kobiet co także będzie mieć wpływ na wielkości potoków ruchu.

Zmiany w polityce mieszkaniowej, koszty budownictwa i w konsekwencji łatwiejszy formalnie /pomijając koszty/ dostęp do mieszkania spowoduje większą swobodę w wyborze miejsca zamieszkania.



Ten mechanizm łącznie z kosztami przejazdów będzie działał w kierunku zbliżenia miejsca pracy do miejsca zamieszkania /i odwrotnie/.

Wymienione wyżej trendy mieć będą zapewne konsekwencje w wielkościach i rozkładzie przestrzennym potoków ruchu.

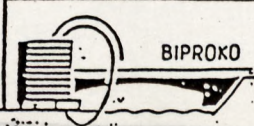
Do powyższych trendów należy dodać spodziewany trend w zakresie podziału zadań przewozowych między komunikacją indywidualną /tu głównie samochód/ a komunikacją zbiorową. Można się liczyć w okresie kierunkowym /20 - 25 lat/ ze spadkiem udziału komunikacji zbiorowej na rzecz samochodu osobowego ze względu na wzrost motoryzacji społeczeństwa /co nie oznacza że komunikacja zbiorowa nie powinna być traktowana priorytetowo w dalszym ciągu/.

Biorąc pod uwagę wszystkie wymienione wyżej przesłanki występuje konieczność weryfikacji dotychczasowej koncepcji kierunkowego rozwoju systemu transportu pasażerskiego w konurbacji gdańskiej, weryfikacji ideowej w kierunku, z jednej strony skromniejszych planów budowy układu dróg ruchu szybkiego w centralnym obszarze konurbacji /w strefie A/.

Z drugiej strony idącej w kierunku mniejszego zakresu rozbudowy podsystemów komunikacji szynowej /SKM i tramwaju/ w strefach B i C.

Pogląd ten jest zgodny z poglądami prezentowanymi przez szereg specjalistów w zakresie planowania komunikacji /2/

2. W. Suchorzewski. Polityka komunikacyjna w miastach w nowych warunkach. Transport Miejski. 7/90.



BIPROKO

BIBRO PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO
Gdańsk - Wrzeszcz, ul. Uprzążowa 27

a także przez banki finansujące rozwój miejskich systemów transportowych. /3/

Wnioski dla etapu roku 2000 z konieczności muszą być bardziej radykalne. Konieczne jest przede wszystkim ustosunkowanie się do dotychczas planowanej rozbudowy układu miejskiego transportu pasażerskiego.

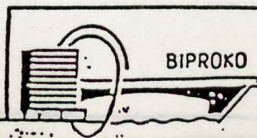
O ile w okresie kierunkowym możliwe jest zakładanie rozwoju nawet ciężkich układów szynowych o tyle do 2000 roku, trzeba sobie otwarcie powiedzieć, można liczyć jedynie na znalezienie środków dla dokończenia już rozpoczętych przedsięwzięć szynowych.

Możliwości obsługi nowych zespołów mieszkaniowych komunikacją zbiorową zostaną ograniczone do trakcji autobusowej prowadzonej po istniejących drogach, po drogach modernizowanych lub nowych, zbudowanych dla obsługi nowych dzielnic.

Konieczne w omawianym okresie będzie: - maksymalne wykorzystanie posiadanej infrastruktury /sieci, taboru, zaplecza, w tym także zaplecza dającego się adaptować dla potrzeb komunikacji zbiorowej/:

- włączenie innych przewoźników zbiorowych w komunikację autobusową tj. przedsiębiorstw które chciałyby się zająć obsługą ruchu miejskiego,
- włączenie przewoźników prywatnych,
- tworzenie warunków do działania tzw. para-transitu.

3. Nicholas M. Ludlow. The future of urban transport lending at the development banks. Mass Transit 9/86.



BIPROKO

BIBRO PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO
Gdańsk - Wrocław, ul. Uprzągni 27

Jest oczywistym, że powyższe działania techniczne i technologiczne wymagać będą równoległego wdrożenia odpowiednich przedsięwzięć z zakresu organizacji i zarządzania oraz systemu ekonomiczno-finansowego umożliwiających funkcjonowanie komunikacji zbiorowej.

Tylko zespół działań: techniczno-technologicznych, organizacyjnych i ekonomicznych może doprowadzić do powstania zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego w konurbacji gdańskiej.

Aktualna koncepcja układu komunikacji miejskiej i proponowane korekty w tym zakresie.

Obowiązująca od 1990 roku w konurbacji gdańskiej koncepcja długookresowa /2010 r./ układu komunikacji miejskiej zaprezentowana w /4, 5/ powstała w wyniku przekształceń koncepcji z lat 70-80 i wcześniejszych.

Przedstawione w poprzednich ustępach wielorakie aspekty wskazują na potrzebę weryfikacji niektórych elementów układu proponowanych w w.w. opracowaniach.

Zakres tych weryfikacji winien być następujący:

- rezygnuje się b.bogatego rozwoju układu SKM ograniczając rozbudowę kierunkowego układu SKM tylko do zachodniej linii Włączona ona będzie w linie kol. Gdynia - Kościerzyna. Przewiduje się w realizacji zachodniej linii SKM etap

-
4. Studium transportowe - modelowe zasady funkcjonowania systemu transportowego aglomeracji gdańskiej. Biuro St. i Proj. Rozw. Gosp. Kom. w Gdańsku - październik 1989 r.
 5. Projekt planu zagospodarowania przestrzennego województwa gdańskiego w tym aglomeracji gdańskiej. Biuro Planowania Przestrzennego, Gdańsk 1990.

długotrwały /a być może i ostateczny/ na stacji Szadółki która powinna być zaprojektowana jako węzeł integracyjny I st na którym następowałoby przesiadanie pasażerów z autobusów lokalnych, para-transitu, samochodów osobowych i rowerów. W węźle tym przewiduje się także satelitarny dworzec autobusów regionalnych.

- z zakresu ciężkiej komunikacji szynowej przewiduje się modernizację tras kolejowych i stacji w kierunku Wejherowa, Pruszcza /Tczewa/ i w kierunku Gdynia-Kościężyna, tak aby możliwie efektywnie dostosować je do obsługi ruchu pasażerskiego wewnątrz konurbacji. Rezygnuje się trwale z odbudowy linii kolejowej Wrzeszcz-Kokoszki,

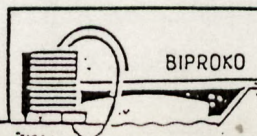
- rezygnuje się z bogatego rozwoju trakcji tramwajowej w Gdańsku ograniczając ten rozwój tylko do zakończenia praktycznie rozpoczętych tras do Moreny i na Chełm. Trasa na Chełm posiada możliwość ewentualnego czasowego funkcjonowania jako premetro - włączenie tramwaju w przyszłą trasę SKM do Szadółek na okres przejściowy.

Koncepcja opracowana przez B.P.B.K. w roku 1984 /6/ została opublikowana w /7/.

Generalnie po osiągnięciu stanu określonego w.w. przedsięwzięciami i oczywiście modernizacjami istniejącej sieci zakłada stabilizację rozwoju trakcji tramwajowej.

6. Koncepcja budowy trasy "premetro" obsługującej Chełm, Ujeścisko, Szadółki, Łostowice w Gdańsku, B.P.B.K. Gdańsk maj 1984 r.

7. Jan Bogusławski. Perspektywy rozwoju szybkiej kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej. Drogi kolejowe 10/89.



Rozwój trakcji trolejbusowej w rejonie Gdyni pozostaje sprawą otwartą ze względu na zmienność szeregu parametrów wpływających na efektywność tej trakcji /biorąc choćby pierwszy z brzegu jak koszty energii/.

Biorąc pod uwagę zalety tej trakcji i wady, każda decyzja o budowie trasy trolejbusowej będzie musiała być poparta rachunkiem efektywności ekonomicznej.

Większy zakres obsługi przez trakcje autobusową obszaru konurbacji gdańskiej będzie oczywistą konsekwencją ograniczeń w trakcjach szynowych.

Autobusy będą działać jak i obecnie jako środki dowozowe do SKM i kolei podmiejskiej, obsługiwać będą krótkie podróże międzydzielnicowe równoległe do SKM i kolei oraz obsługiwać będą relacje /potoki/ nie leżące w sferze obsługi przez środki szynowe.

Przewiduje się jako współpracujący z trakcją autobusową para-trensit w zakresie trudnym narazie do określenia.

Przewiduje się włączenie roweru w szerokim zakresie jako środek komunikacji lokalnej w osiedlach i w dzielnicach mieszkaniowych.

W zakresie powiązań pasażerskich strefy podmiejskiej z konurbacją nieprzewiduje się zasadniczych zmian w zasadach obsługi. Poza w.w. modernizacjami linii kolejowych stan sieci kolejowej nie ulegnie zmianie, a więc zasięg obsługi kolejowej pozostanie bez zmian, poprawić się może /elektryfikacja i modernizacja/ prędkość podróży.

Zasadniczy ciężar obsługi pozostanie na trakcji autobusowej wykonywanej przez różnych przewoźników. Niezbędne będzie

dla integracji tej komunikacji z komunikacją miejską zrealizowanie satelitarnych dworców autobusowych w Gdańsku i Gdyni wobec ograniczonych możliwości rozbudowy /budowy/ istniejących dworców PKS w obszarach centralnych /w śródm. Gdańskie i Gdyni/. Jeżeli idzie o przewoźników należy się spodziewać, że w dalszym ciągu działać będą w branży istniejący przewoźnicy. Rozmiary prywatnej komunikacji autobusowej i mikrobusowej są trudne do określenia w chwili obecnej gdyż zależy to przede wszystkim od reguł ekonomicznych zachęcających do podejmowania takiej działalności gospodarczej oraz reguł określających odpowiedzialność prawną i bezpieczeństwo ruchu.

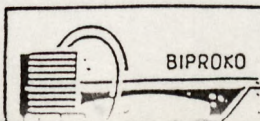
Proponowana koncepcja rozwoju komunikacji miejskiej.

Koncepcję rozwoju komunikacji w konurbacji gdańskiej przedstawiono na rys. 2.3.4. /8/.

Ze względu na zdeterminowany charakter rozwiązań w obszarze "Dolnego Tarasu" pozostawia się bez komentarza rozwiązania dla tego obszaru w zakresie adaptacji istniejącego układu komunikacji zbiorowej /tras, węzłów integracyjnych, przystanków/ oraz zdeterminowanej rozbudowy SKM/ przedłużenie SKM do przystanku Gdańsk-Sródmieście i wydzielonej perytorów w kierunku Wejherowa/.

Pokazano proponowany zasięg strefy A w której zostaną zastosowane ograniczenia w ruchu samochodów osobowych /strefa

8. Źródło: Koncepcja skoordynowanego systemu transportu pasażerskiego oraz na przykładzie konurbacji gdańskiej. Rozdz. 9. Politechniki Gdańskiej, Instytut Inżynierii Komunikacyjnej. Gdańsk marzec 1991 r.



ta będzie mieścić się w obszarze "Dolnego Tarasu"/.

Pokazano na rysunku trasy na których winny zostać wprowadzone urządzenia /rozwiązania/ preferujące komunikację zbiorową /sygnalizacja, pasy autobusowe, jezdnie autobusowe/ a także preferujące w ruchu samochod^{odm}owego o większym napełnieniu/. Poniżej omówiono proponowane rozwiązanie obsługi komunikacyjnej dla najważniejszych obszarów ograniczonego i alternatywnego wyboru rozwiązań.

Morena - Gdańsk:

Zakłada się zakończenie budowy trasy tramwajowej w ulicach: Nowolipie, Rakoczego, Bulońska do pętli przy ul. Myśliwskiej. Trasa ta jest powoli realizowana - w budowie wiadukt w ul. Rakoczego /tzw. ulica Nowopieczewska/.

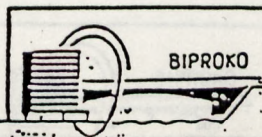
Niwelata tego wiaduktu została dostosowana do wymogów trakcji tramwajowej.

Na całej długości w.w. ciągu ulicznego zarezerwowano miejsce na torowisko w pasie dzielącym jednokierunkowe jezdnie tych ulic. Linie tramwajowe poprowadzono tą trasą obsługując potoki pasażerów w kierunku centralnych obszarów Gdańska /Śródmieście, Stocznie/ i częściowo zwolnią niektóre linie autobusowe.

W kierunkach znajdujących się poza zasięgiem trasy tramwajowej podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej będą linie autobusowe obsługiwane przez przewoźników państwowych i prywatnych.

Osowa, Barniewice

Elektryfikacja linii kolejowej Gdynia - Kościerzyna poprawi połączenie kolejowe Osowy i Barniewic z Gdynią.



BIPROKO

BIURO PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO
Gdańsk - Wrocław, ul. Upiękniona 27

Poprawi ale nie zastąpi istniejących linii autobusowych zwłaszcza w godzinach poza szczytowych.

Dobre wykorzystanie połączenia kolejowego wymagać będzie stworzenia układu wewnętrznych tras autobusowych i mikrobusowych, dowożących pasażerów do stacji kolejowej Osowa.

Wymagać będzie dostosowania także tej stacji.

Powiązania z Sopotem i Gdańskiem oparte będą na liniach autobusowych zwykłych i ekspresowych prowadzonych Obwodową Trójmiasta oraz poprzecznymi trasami łącznikowymi - Trasa W-Z, Słoweckiego i Spacerową. Pierwsza z tych tras wymaga zbudowania i jest w trakcie realizacji.

Dwie pozostałe wymagają modernizacji /przedewszystkim poszerzenia do większej liczby pasów ruchu./ Zrealizowanie tych przedsięwzięć jest warunkiem wprowadzenia ekspresowej komunikacji autobusowej.

Trakcja autobusowa będzie obsługiwana przez przewoźników uspołecznionych i prywatnych.

Południowo-zachodnie pasmo rozwojowe. Gdańsk

Zakłada się zakończenie budowy trasy tramwajowej w ul. ul.

Armii Krajowej /Trasa W-Z/ Sikorskiego. Dla potrzeb tej trasy

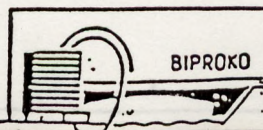
zostało zarezerwowane miejsce na torowisko w pasie dzielącym jednokierunkowe jezdnie tych ulic oraz zrealizowano niezbędne

obiekty inżynierskie dla jej przeprowadzenia tak, że trasa

ta może osiągnąć parametry tramwaju szybkiego, co nie jest *bez*

znaczenia przy ewentualnym wykorzystaniu jej jako trasy

premetra.



BIPROKO

BIURO PROJEKTÓW
BODOWNICTWA KOMUNALNEGO
Gdańsk - Wroblew, ul. J. Uprządnia 27

Jednakże do tego czasu /t.j. do czasu realizacji premetra/
przedmiotowa trasa tramwajowa obsłuży tylko dzielnicę Chełm.

Ewentualnie zasięg jej może być powiększony przez dowozowe
do tramwaju linie autobusowe i mikrobusowe.

Kolejne dzielnice tego pasma obsługiwane będą tylko przez
linie autobusowe przy czym zakłada się możliwość wprowadzenia
w trasie W-Z ekspresowych linii autobusowych korzystających
z wydzielonych pasów autobusowych. Przy wzroście obciążenia
tras autobusowych /wynikającego ze wzrostu zaludnienia
obszaru/ przewiduje się możliwość uruchomienia konwojów
autobusowych na trasie.

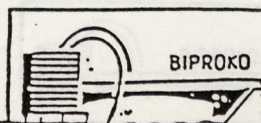
Trekcja autobusowa będzie obsługiwana przez przewoźników
uspołeczniczonych i prywatnych.

Zachodnie pasmo rozwojowe Gdyni

Elektryfikacja linii kolejowej Gdynia - Kościerzyna
stworzy możliwość podniesienia efektywności tej linii
w obsłudze obszaru W.Kacka i innych dzielnic Gdyni-Zachód
w powiązaniach z Gdynią.

Dalsze wykorzystanie połączenia kolejowego wymagać będzie
stworzenia układu wewnętrznych tras autobusowych i mikrobuso-
wych dowożących pasażerów do stacji kolejowej Wielki Kack.
Wymagać to będzie dostosowania także tej stacji do nowych
zadań. Przewiduje się tu realizację węzła integracyjnego I st.
wraz z satelitarnym dworcem autobusowej komunikacji
regionalnej.

Włączenie linii kolejowej Gdynia - Kościerzyna do obsługi



potoków pasażerskich do centralnych obszarów Gdyni nie zastąpi linii autobusowych i trolejbusowych, która obsługiwać będzie kolejne dzielnice tego pasma.

Zakłada się możliwość wprowadzenia w ciągu ulic Wielkopolska Orłowska, Chwaszczyńska ekspresowych linii autobusowych korzystających z wydzielonych pasów autobusowych. Przy wzroście obciążenia tras autobusowych /wynikającego ze wzrostu zaludnienia obszaru/ przewiduje się możliwość uruchomienia konwojów autobusowych w w.w. ciągu.

W nawiązaniu do wymienionego ciągu należałoby zaprojektować w obszarze Gdyni - Zachód układ dróg autobusowych /lub wydzielonych pasów autobusowych/ który przejąłby rolę projektowanej tam pierwotnie linii szybkiej kolei miejskiej. Także dla powiązań z Gdańskiem istnieje możliwość zaprojektowania ekspresowych linii autobusowych prowadzonych obwodnicą zachodnią.

Trasacja autobusowa będzie obsługiwana przez przewoźników uspołeczniczonych i prywatnych.

Program przedsięwzięć w zakresie komunikacji miejskiej w konurbacji gdańskiej przedstawiono w tabeli 1.

Obszary lokalnej komunikacji rowerowej występują w całej konurbacji. Uszczegółowienie podsystemów rowerowych winno nastąpić w planach miejscowych poszczególnych miast, dzielnic i obszarów lub specjalnych opracowaniach.



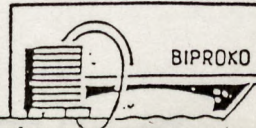
Reasumując omówioną powyżej koncepcję komunikacji miejskiej w konurbacji gdańskiej trzeba jeszcze raz podkreślić, że warunkiem funkcjonowania zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego będzie wykonanie oprócz przedsięwzięć o charakterze układowym i modernizacyjnym, przedsięwzięć w zakresie organizacji, zarządzania, ekonomiki oraz techniki i technologii, a mianowicie:

- regulacji prawnych organizacji, zarządzania, ekonomiki i finansowania przewoźników,
- ujednoczenia taryf i systemów biletowych,
- wyposażenia technicznego dla priorytetowego prowadzenia pojazdów komunikacji ~~ubiorowej~~ na trasach/np. specjalna sygnalizacja regulujący ruch na skrzyżowaniach wraz z odpowiednim wyposażeniem pojazdów/,
- łączności,
- informacji.

Tab. 1

Konurbacja gdańska - program przedsięwzięć w zakresie komunikacji miejskiej

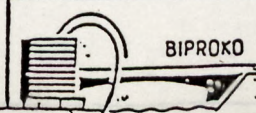
| Lp | Tytuł i zakres | Okres realizacji | U w a g i |
|-----|---|------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| 1. | Budowa tras SKM | | wraz z węzłami integracyjnymi w tym węzeł I stopnia/1/ |
| 1.1 | Gdańsk Gł.-Gd.Sródm. | do 1995 r. | |
| 1.2 | Gd.Sródmieście-Szadółki | ok.2010 r. | Szadółki z dworcem satelit.PKS |
| 1.3 | Szadółki-Kokoszki-Osowa | po r.2010 | |
| 2. | Budowa tras tramwajowych | | |
| 2.1 | Podwale Przedmiejskie | do r.2000 | odc.Łąkowa-Siennicka |
| 2.2 | Sródmieście-Chełm | ok.r.2000 | |
| 2.3 | Siedlce-Morena | po r.2000 | |
| 3. | Premetro Chełm - Szadółki | ok.r.2000 | |
| 4. | Modernizacja tras kolejowych | ok.r.2000 | |
| 4.1 | Rumia-Wejherowo | | |
| 4.2 | Gdańsk-Pruszcz | | |
| 4.3 | Gdynia-Osowa /Kościężyna/ | | wraz z węzłami integracyjnymi I st. w Kosck/ z satel.dworcem PKS /oraz Osowe |
| 5. | Rozbudowa podstawowego układu drogowego | | z uwzględnieniem priorytetów dla kom. zbior. |
| 5.1 | Trasa W-Z | | |
| | - ul.Elbląska | do r.2000 | przebudowa |
| | - Podwale Przedmiejskie | do r.2000 | budowa odcinka Łąkowa - Siennicka |
| | - Sikorskiego-Łostowicka | do r.2000 | budowa nowej trasy |
| | - Łostowicka-Jabłoniowa | ok.r.2000 | budowa nowej trasy |
| | - Jabłoniowa-Obwodowa | ok.r.2000 | budowa nowej trasy |
| 5.2 | ul.Słowackiego | ok.r.2000 | przebudowa |
| 5.3 | ul.Sapcerowa | po r.2000 | przebudowa istniejącej ulicy + nowe przebiecie w rejon Żabianki |



| 1 | 2 | 3 | 4 |
|-----|---|----------------------------|---|
| 5.4 | Mała obwodnica pld. Sródm. Gdańska | po r.2010 | budowa nowej trasy |
| 5.5 | Trasy zbiorcze w obszarze Gdańsk-Południe | realizacja sukcesywna | |
| 5.6 | Ul, Wielkopolska, Orłowska, Chwaszczyńska | do r.2000 | ^{cranie} dokonanie przebudowy |
| 5.7 | Trasa Kwiatkowskiego / ^{Deszczynki/} ^{Zbiorcze} | ok.r.2000 | budowa nowej trasy |
| 5.8 | Trasy w obszarze Gdynia - Zachód | realizacja sukcesywna | |
| 6. | Modernizacja podst. układu ulicznego w obszarze "Dolnego Tarasu" - wprowadzenie priorytetu komunikacji zbiorowej | realizacja sukcesywna | |
| 6.1 | - Sródmieście Gdańska | ok.r.2000 | W tym wprowadzenie tramwaju/premetro/ Chełm-Sródmieście |
| 6.2 | - trasa Sródmieście - Wrzeszcz | | |
| 6.3 | - Centralny obszar Oliwy | | |
| 6.4 | - Gdynia w obszarze Orłowo-Grabówek | | |
| 7. | Budowa i modernizacja węzłów integracyjnych w obszarze "Dolnego Tarasu: Gdańsk <u>Wrzeszcz</u> Zaspa Oliwa Żabianka Sopot - Kamienny Potok | realizacja sukcesywna | |

| 1 | 2 | 3 | 4 |
|----|---|--------------------------|--|
| | Gdynia Orłowo | | |
| | Redkowo | | |
| | Wzgórze Nowotki | | |
| | Główna | | węzeł integr. I stopnia |
| | Grabówek | | |
| | Cisowa | | |
| | Rumia Janowo | | |
| | Rumia | | |
| | Reda | | |
| | Wejherowo | | węzeł integr. I stopnia z satelitarnym dworcem PKS |
| 8. | Lokalne układy uliczne w obszarach | realizacja sukcesywna | |
| | Gdańsk Południe | | |
| | Kokoszki | | |
| | Osowa | | |
| | Gdynia Zachód | | |
| 9. | Lokalne układy rowerowe w całym obszarze konurbacji | realizacja sukcesywna | |

1/ Węzły integracyjne I stopnia łączą w sobie podsystemy komunikacji regionalnej, konurbacyjnej i lokalnej a także w wypadku Gdańska Gł. i Gdyni - Krajowej.

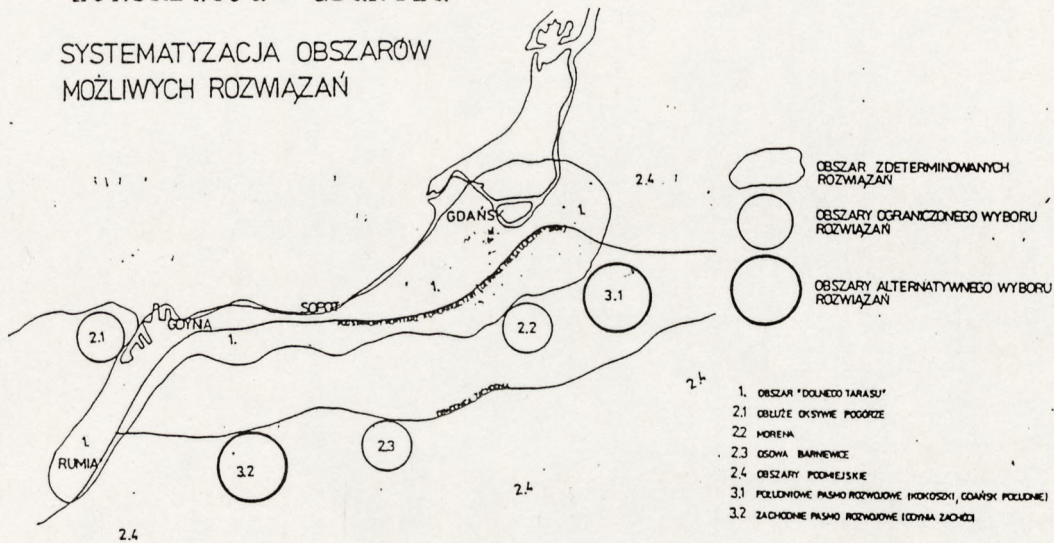


BIPROKO

BIBRO PROJEKTÓW
BUDOWNICTWA KOMUNALNEGO
Gdańsk - Wrocław, ul. J. Upmanna 27

KONURBACJA GDANSKA

SYSTEMATYZACJA OBSZARÓW MOŻLIWYCH ROZWIĄZAŃ



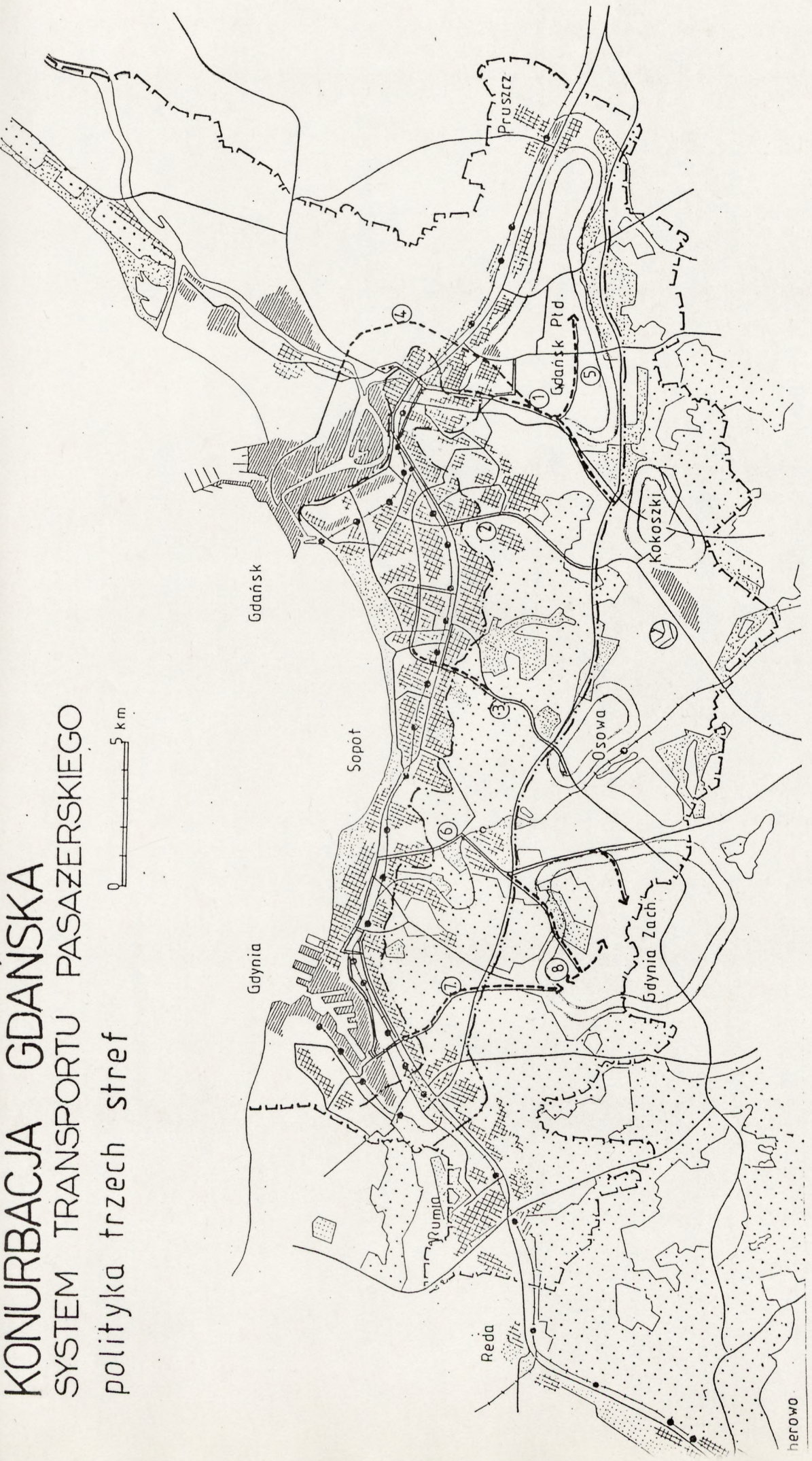
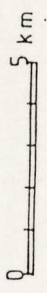
Rozmieszczenia podstawowe obsługi

| Obszary możliwych rozwiązań | Podsystemy transportu pasażerskiego | | | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|---|---|----------------------|
| | Kolej | Tramwaj | Trolejbus | Autobus | Autobus ekspresowy | Mikrobus | Samochód osobowy | Rower |
| 1. Dolny Taras | znaczenie podstawowe | w Gdańsku wspomagające na kierunkach równoległych do kolei Podstawowe na kierunkach poprzecznych | w Gdyni wspomagające na kierunkach równoległych do kolei Podstawowe na kierunkach poprzecznych | znaczenie wspomagające podstawowe na kierunkach poprzecznych | w zespole nie występuje | na wybranych obszarach i kierunkach | ograniczenie swobody użytkowania w obszarze Gdańsk, Sopot Gdynia | znaczenie lokalne |
| 2.1. Obluze Okryte Podgrze | - | - | znaczenie podstawowe | znaczenie podstawowe | - | na wybranych obszarach i kierunkach | bez ograniczeń | znaczenie lokalne |
| 2.2. Morena | - | znaczenie podstawowe | - | znaczenie podstawowe | - | na wybranych kierunkach | bez ograniczeń | znaczenie lokalne |
| 2.3. Osowa Barniewice | znaczenie podstawowe w powiązaniach z Gdynią | - | - | znaczenie podstawowe w powiązaniach z Gdańskiem | występuje na uszeregowanych kierunkach i przy istnieniu możliwości technicznych | na wybranych obszarach i kierunkach | bez ograniczeń | znaczenie lokalne |
| 2.4. Obszary podmiejskie | znaczenie podstawowe w zasięgach tras istniejących | - | - | znaczenie podstawowe | występuje na uszeregowanych kierunkach i przy istnieniu możliwości technicznych | na wybranych obszarach i kierunkach | bez ograniczeń | znaczenie lokalne |
| 3.1. Gdańsk południowe pasmo rozwojowe | - | znaczenie podstawowe dla stacji Chela | - | znaczenie podstawowe | znaczenie podstawowe w powiązaniach z Gdańskiem | na wybranych kierunkach | bez ograniczeń | znaczenie lokalne |
| 3.2. Gdynia zachodnie pasmo rozwojowe | znaczenie podstawowe w powiązaniach z Gdynią | - | znaczenie podstawowe w powiązaniach z Gdynią | znaczenie podstawowe | znaczenie podstawowe w powiązaniach z Gdynią | na wybranych obszarach i kierunkach | bez ograniczeń | znaczenie lokalne |

KONURBACJA GDAŃSKA

SYSTEM TRANSPORTU PASAZERSKIEGO

polityka trzech stref



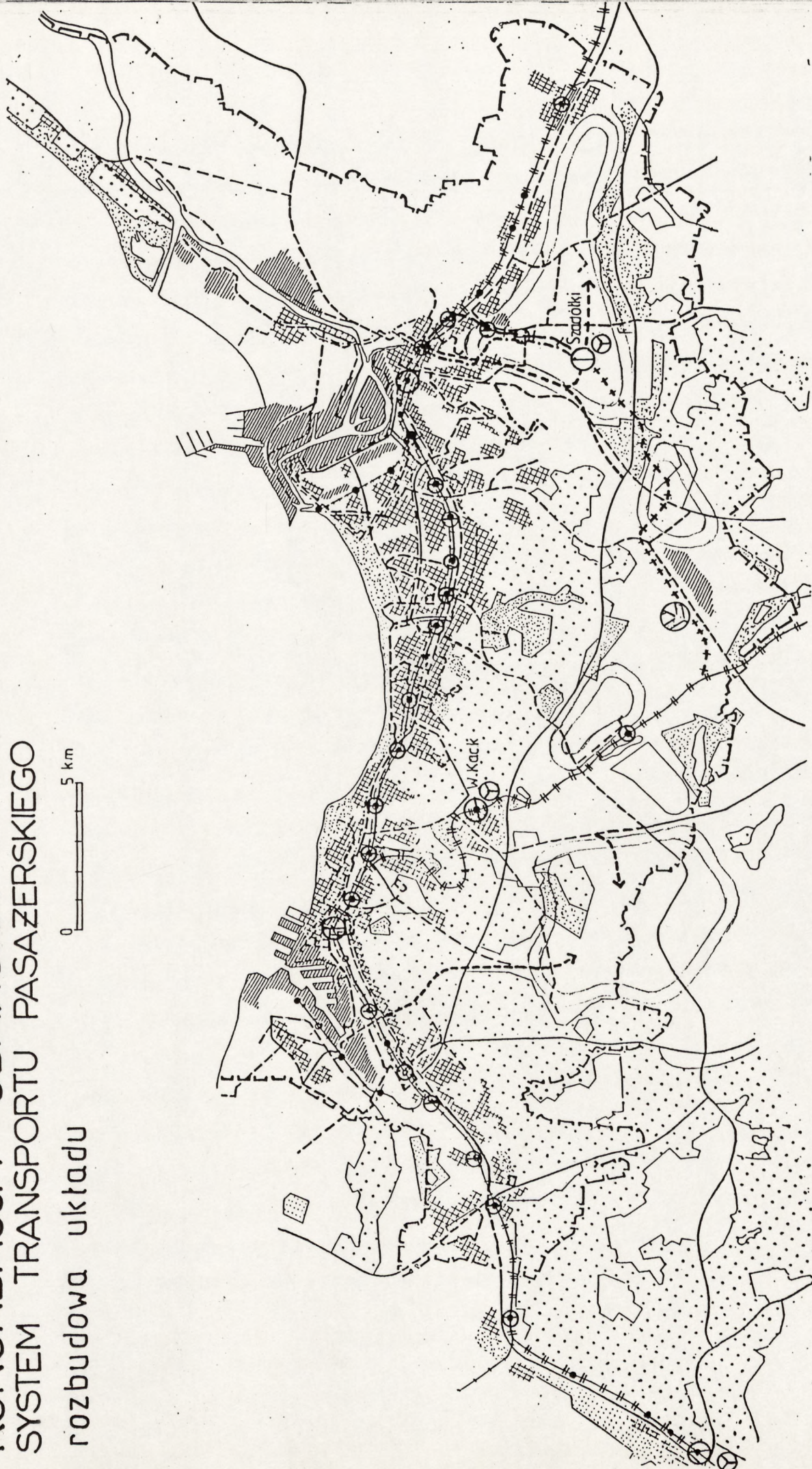
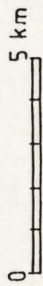
- ważniejsze uliczne trasy projektowane
- istniejące trasy kolejowe SKM i regionalne
- istniejący podstawowy układ uliczny
- +++++ obszary nowej zabudowy
- trasy z priorytetem komunikacji zbiorowej
- Granice Strefy A
- Granice Strefy B

- 1 - Trasa W-2
- 2 - Słowackiego
- 3 - Spyczerowa
- 4 - Mała Obwodnica Południowa
- 5 - Trasy zbiorcze w obszarze Gdańsk-Południe
- 6 - Wielkopolska, Orłowska, Chwaszczyńska
- 7 - Trasa Iwistkowskiego
- 8 - Trasy zbiorcze w obszarze Gdynia-Zachód

KONURBACJA GDAŃSKA

SYSTEM TRANSPORTU PASAZERSKIEGO

rozbudowa układu



- trasy tramwajowe/istniejące i projektowane/
- trasy trolejbusowe
- - - - - trasy autobusowe /istniejące i proj./
- kolejowe/istniejące i modernizowane/
- premetro
- +++++ SSM /I etap Sądółki/
- +++++ SSM /II etap/
- węzły integr.I°st. ○ II stopnia
- istniejące ○ modernizowane i nowe
- ⊗ dworce satelit. autobusów regionalnych

Prof dr hab inż Bożysław Bogdaniuk

Politechnika Gdańska

PERSPEKTYWY ROZWOJU SIECI SKM W NOWEJ SYTUACJI GOSPODARCZEJ

(materiał na konferencję SITK)

Na wstępie chciałbym wyjaśnić, że niniejsze wystąpienie przedstawia mój osobisty, subiektywny pogląd na perspektywy rozwoju SKM w gdańskiej aglomeracji. Obecne czasy nie sprzyjają nauce i pracownikom uczelni. Plany i decyzje podejmowane są bez głosu naszych naukowców, wystarczają opinie zagranicznych doradców. Stąd dla dobra sprawy na tę konferencję należało zaprosić kogoś z Niemiec, Francji a najlepiej z USA aby zaprezentował nam nasze perspektywy w tym zakresie. Ja nie znam oficjalnych planów i zamierzeń. Proszę więc traktować moje wystąpienie jako głos człowieka z poza gremiów decyzyjnych.

Propozycje i zmiany koncepcji rozwoju sieci SKM w aglomeracji trójmiejskiej stanowić będą niewątpliwie jeden z ciekawszych rozdziałów historii komunikacji na Wybrzeżu. Wybudowanie w latach 50-tych drugiej pary torów pomiędzy Gdańskiem a Gdynią i puszczanie po nich zdobycznego taboru z berlińskiego S-bahn'u, miało bardzo istotny wpływ na społeczną i gospodarczą integrację trzech nadmorskich miast: Gdańska, Sopotu i Gdyni. Można powiedzieć, że to dzięki warunkom jakie stworzyła ta nowa linia zaczęto używać terminu Trójmiasto. Duża częstotliwość, dostępność i niezawodność tej kolei sprawiły, że stała się ona podstawową osnową układu komunikacyjnego. Wraz z rozbudową Gdńska,

powstawaniem nowych dzielnic przemysłowych czy mieszkalnych podejmowano próby rozwiązywania problemów komunikacyjnych poprzez rozbudowę układu SKM. Pojawiały się więc na planach zagospodarowania przestrzennego czerwone linie sieci SKM, które z czasem wydrapywano i rysowano w nowych miejscach w zależności od zmian w koncepcji kierunków rozwoju. Cały paradoks polegał na tym, że dzielnice powstawały a trasy SKM pozostawały nadal na planach. Dla zaspokojenia potrzeb np Przymorza wprowadzono autobusy i wybudowano nową trasę tramwajową a pojęcie kolei przymorskiej zniknęło ze słownika planów regionalnych. Przypomianam o tym celowo ponieważ mamy mówić o perspektywach rozwoju SKM. Dziś jest perspektywa dla tamtych czasów gdy kreśliło się trasę przymorskiej SKM i odgałęzień do portu północnego. Dla wielu uczestników dzisiejszej konferencji budowa pierwszych bloków Przymorza to zamierzchła historia, ale są jeszcze na sali osoby pamiętające przewlekłe negocjacje władz miasta i województwa z decydentami kolejowymi na temat rozbudowy SKM. W owym czasie nie widziano innej perspektywy dla obsługi komunikacyjnej tej dzielnicy jak tylko przez SKM. I okazało się, że nie podejmując budowy SKM musiano znaleźć inne środki komunikacyjne na miarę możliwości miasta. Czy sprawne oceniają codziennie mieszkańcy Przymorza, Zaspasy czy Zabianki

Dziś mamy znowu mówić o perspektywach rozwoju sieci SKM i dlatego warto przypomnieć dwa wnioski, które płyną z dotychczasowych doświadczeń wykorzystania SKM w obsłudze komunikacyjnej Trójmiasta:

1 - to że SKM jest koleją, wprawdzie miejską ale koleją a tym samym jest związana technicznie z przedsiębiorstwem PKP i możliwości jej rozbudowy zależne są od kondycji, możliwości i sprawności tego przedsiębiorstwa

2 - to, że na władzach miasta zawsze będzie ciążył bezwzględny obowiązek zapewnienia możliwie sprawnych usług komunikacyjnych

Ten pierwszy wniosek może się wydać dyskusyjnym w okresie gdy PKP jest w stadium reformy. Jednak bez względu na efekty tej reformy jak i na przyszłe formy zarządzania koleją, zarówno droga, tabor, sterowanie ruchem, system napraw będą na SKM takie same jak i na kolei. A więc budowa nowej linii SKM będzie wymagała takich samych przedsięwzięć jak i innych linii kolejowych. Będzie więc należała do tej samej grupy kolejowych przedsięwzięć inwestycyjnych. Z tym jednak, że SKM zawsze będzie uważana za inwestycję, której celem jest zaspokojenie lokalnych potrzeb komunikacyjnych. Oznacza to, że jej realizacja musi ustąpić miejsca działaniom na rzecz przewozów o znaczeniu ogólnokrajowym, ponad regionalnym.

Jeżeli jednak w ostatnim okresie czasu wielkość przewozów kolejowych ulega gwałtownemu spadkowi to może będą sprzyjające przesłanki do rozwiązywania właśnie takich lokalnych problemów komunikacyjnych jak SKM w Gdańsku czy KRR na Śląsku. Inaczej mówiąc czy najbliższa perspektywa kolei będzie stwarzała warunki dla podejmowania działań w rozwoju SKM.

Otóż jednym z podstawowych warunków ustawienia znaków granicznych Europy na wschodniej zamiast na zachodniej granicy jest - obok telekomunikacji, bankowości i tp - przystosowanie kolei do wymogów europejskich. Warunki te określone zostały w tzw porozumieniu AGC i precyzują jaki standard techniczny posiadać muszą linie kolejowe zaliczane do podstawowego układu europejskiego. Jednym z nich jest przykładowo wymóg prędkości 160 km/h. Co oznacza dla naszych

kolei choćby ten jeden warunek, w sytuacji gdy tylko Centralna Magistrala Kolejowa go spełnia, jest chyba oczywiste. Główny wysiłek inwestycyjny kolei i przemysłu pracującego na rzecz kolei będzie musiał być skierowany na modernizację linii tranzytowych Wschód - Zachód oraz Północ - Południe. Modernizacji połączonej z budową nowych odcinków wymagać będzie blisko 3 - 4 tys km linii. Konieczna będzie także przebudowa kilkuset stacji, budowa dziesiątków wiaduktów i setek kilometrów dróg kierujących na te wiadukty ruch kołowy z likwidowanych przejazdów w poziomie szyn. To przedsięwzięcie na dziesięciolecie. Już w chwili obecnej gdy jeszcze prowadzone są tylko prace studialne - oczywiście przez zagraniczne konsorcja - konieczne jest wsparcie banku światowego. Czym wobec tych zadań jest problem zaspakajania potrzeb przewozowych w trójmieście, problem rozbudowy sieci SKM. Ten nadrzędny pilny problem uniemożliwi - moim zadaniem - włączenie SKM do planów rozbudowy kolei.

Nie oznacza to jednak, aby wykreślać wogóle SKM z planów nawet tej bliskiej perspektywy. Gdańsk zajmuje bowiem ważne miejsce na komunikacyjnej mapie kraju - tu rozpoczyna się lądowy odcinek jednej z linii TER-u. To sprawia, że kolejowy węzeł gdański musi ulec przebudowie. Będą więc możliwości aby w ramach tej przebudowy wydłużyć SKM na południe i południowy-zachód w stronę Chełma. To jest jedyny kierunek, który może doczekać się realizacji w miarę realnym terminie.

Brak możliwości realizacyjnych kolei zwiększa konieczność zaangażowania się władz miejskich w rozwój sieci komunikacyjnej głównie poprzez stwarzanie warunków dla jej rozbudowy. W praktyce oznacza to nie tylko realizm w planowaniu ale także inicjatywę i przedsiębiorczość w

gromadzeniu własnych środków jak i w pozyskiwaniu współdziałalców, śledzenie zmian w koniunkturze i wykorzystywanie ich dla dobra miasta. Przykładowo, jeżeli możemy z dużym prawdopodobieństwem założyć wykonanie przedłużenia SKM na południe, to wykonując wcześniej roboty przygotowawcze przez Chełm do Szadulek możnaby przedłużyć SKM aż do tej stacji zwrotnej. Te wyprzedzające roboty przygotowawcze to wykonanie robót ziemnych i torowiska dla parametrów SKM, na którym okresowo zostałby poprowadzony tramwaj połączony - po przez wykonane już w ciągu Armii Krajowej obiekty inżynierskie - z gdańską siecią tramwajową. Tylko takie wcześniejsze przygotowanie może pozwolić na wykorzystanie przebudowy węzła kolejowego do rozbudowy sieci SKM w takim zakresie, aby przyniosło to odczuwalną poprawę obsługi komunikacyjnej jednej z większych dzielnic. Gdy ta szansa nie zostanie wykorzystana to trzeba będzie dalej stosować "wariant przymorski" w obsłudze komunikacyjnej Chełma.

Po za jednak stroną południową Trójmiasta pozostają również do rozwiązania problemy Gdyni i powstających tam osiedli satelitarnych. Moim zdaniem w okresie gdy nie ma szans na budowę nowych linii SKM trzeba do tego celu adoptować istniejące linie kolejowe. Praktycznie ciąg Gdynia - Osowa - Zukowo - Kościerzyna z 13 parami pociągów pasażerskich na dobę jest wogóle nie wykorzystywany dla celów obsługi komunikacją zbiorową. Oczywiście nie można tego wykonać wprowadzić komunikacji typu SKM na tą linię bez jej wcześniejszej przebudowy i modernizacji. Tu również może być szansą na realizację elektryfikacja tej linii. Wprawdzie Bank Światowy krytykuje nasz program elektryfikacji co z pewnością wpłynie na jego ograniczenie, ale ta linia

wcześniej czy później będzie zelektryfikowana. Lepiej żeby później bo będzie czas na odpowiednie przygotowanie się studialnie, technicznie i technologicznie do wykorzystania tej linii jako ciąg SKM. Ale już teraz należałoby tworzyć odpowiedni klimat psychologiczny dla wykorzystania linii kolejowych dla potrzeb SKM (może to dotyczyć nie tylko linii Gdynia - Kościerzyna) po przez:

- wprowadzenie nowego pojęcia np: GKR (gdańska kolej regionalna) dla określenia kolei poruszającej się po nie wydzielonych torach kolejowych ale wg zasad organizacji ruchu SKM (stała częstotliwość)

- wyznaczenie odcinków linii GKR np Gdynia - Zukowo ew. Kartuzy oraz wydzielenia taboru i specjalne jego oznaczenie (pomalowanie) dla ruchu po tych odcinkach

- wprowadzenie stałych częstotliwości kursowania nawet co 1 lub 2 godz.

- utworzenie węzłów integracyjnych podwiązując linie inne środków komunikacji zbiorowej do przystanków kolejowych i koordynując ich rozkłady jazdy.

(Podobna kampania psychologiczna jest prowadzona na Śląsku wokół KRR).

Przy takim przygotowaniu będzie łatwiej dokonać rozbudowy sieci SKM polegającej wówczas głównie na przeniesienie ruchu GKR na wydzielone torowisko.

Dotychczas mówiłem o bliższej perspektywie rzędu 10 - lat. W tym czasie - mimo aktualnie trudnej sytuacji gospodarczej - powinno powstać przedłużenie SKM do Szadulek oraz ruch SKM na odcinku Gdynia - Osowa. I to moje założenie jest wyjściem do określenia dalszej perspektywy. W tym okresie powinno nastąpić zamknięcie obwodnicy zachodniej SKM przez połączenie st. Szadulki z ewentualnie wydzieloną parą

(?) torów SKM na linii Gdynia - Kościerzyna. I to wszystko.

Uznaję za nie możliwą do zrealizowania nawet w perspektywie 50-letniej nowej linii SKM z Szadulek (wg Studium Planu Regionalnego) krzyżującej się z linią Gdynia - Kościerzyna, przecinającej środek planowanej zabudowy Gdynia Zachodnia i łączącej się z istniejącą SKM w okolicy Rumii. Komunikacyjną obsługę Gdyni Zachodniej można też zapewnić poprzez SKM poprowadzony w ciągu linii Gdynia - Kościerzyna wykorzystując do połączenia z terenami zabudowy np autobus. Tymbardziej - co jest chyba oczywiste, że na tej linii będą musiały powstać nowe przystanki.

Bardzo wysokie koszty budowy kolei - nawet w okresie boomu gospodarczego jaki nastąpi w dalszej perspektywie - będą przemawiały przeciwko budowie nowej linii.

Kończąc swoje wystąpienie chciałbym zwrócić uwagę na końcowe wyrazy tytułu " w nowej sytuacji gospodarczej ". Byłoby znacznie prościej formułować plany perspektywiczne gdybyśmy wiedzieli do jakiej formy ustrojowej zmierzamy: do dzikiego kapitalizmu XIX-wiecznego, gospodarki rynkowej z dużym interwencjonalizmem państwowym czy do jakiejś nowej formy gospodarki rynkowej. Jednak można założyć, że ustrój ten kierować się będzie pełnym rachunkiem ekonomicznym w którym potrzeby człowieka czy zaspakajanie jego potrzeb, stracony czas, zmęczenie itd jest w pełni przeliczalne na złotówki. Oznacza to, że tylko plany realne będą miały szansę realizacji. Plany, które wykorzystują to co już istnieje i które stosunkowo szybko mogą przynieść zdecydowane efekty. W odniesieniu do SKM oznacza to ograniczenie jej rozwoju do niezbędnego minimum. Skierowanie bowiem głównego wysiłku kolei na modernizację głównych ciągów tranzytowych sprawi że zmiany w układzie SKM mogą mieć ewentualnie jedynie

charakter korygujący, porządkowy. Tym samym na władzach terenowych ciążyć będzie obowiązek stworzenia warunków do rozwoju SKM. Pozostaje natomiast kwestią otwartą jakie formy czy metody zastosują władze terenowe wykorzystując różne okoliczności trudne w chwili obecnej do przewidzenia. Bez względu jak kształtować się będzie dalej sytuacja gospodarcza potrzeba już dziś podejmować działania techniczne planistyczne i organizacyjne zmierzające do przybliżenia tej nawet najbardziej pesymistycznej perspektywy.

Gdańsk 1991.05.25

AKTUALNE PROBLEMY DRÓG KRAJOWYCH I WOJEWÓDZKICH

W AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ.

Stan podstawowego układu drogowego Aglomeracji jest pod każdym względem katastrofalny. Dotyczy to : bardzo ubogiej sieci dróg przelotowych w Obszarze Węzłowym Aglomeracji Gdańskiej , braku odpowiednio przystosowanych łącznic między Obwodnicą a zabudowanymi terenami Trójmiasta oraz przede wszystkim braku zmodernizowanych tras wylotowych z Gdańska , Gdyni i Sopotu.

Istniejąca jedyna , w zasadzie , trasa główna , o wielu równoczesnych funkcjach ruchowych , spinająca Gdańsk , Sopot i Gdynię posiada na niektórych odcinkach rozsypującą się , dosłownie , nawierzchnię jezdni oraz liczne , przeciążone i zatykające się ruchowo skrzyżowania. Dodatkowym , bardzo istotnym , elementem "katastrofizmu" drogowego jest wysoce niebezpieczny stan zdecydowanej większości najważniejszych obiektów inżynierskich (mostów , wiaduktów , tuneli) , wymagających natychmiastowego remontu lub wyłączenia z ruchu.

Ujmując powyższe problemy w punktach , stwierdza się , że do podstawowych braków istniejącego stanu drogownictwa w Aglomeracji należy zaliczyć :

- zacofanie , niedorozwój podstawowego układu komunikacyjnego , obejmującego brak wewnętrznych tras przelotowych oraz brak odpowiednio rozbudowanych do właściwych przekrojów arterii wylotowych z miast.
- brak zmodernizowanych , o odpowiedniej do ruchu przepustowości , powiązań układu podstawowego z nie- wykorzystywaną aktualnie , Zachodnią Obwodnicą Trójmiasta.
- niedostatecznie rozbudowane węzłowe skrzyżowania głównych ulic.
- bardzo zły stan techniczny nawierzchni najważniejszych tras drogowych.

- katastrofalny stan techniczny obiektów inżynierskich w ciągach ulic krajowych i wojewódzkich
- przekroczenie zdolności przepustowych skrzyżowań i ulic układu podstawowego , powodujące wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i wydłużenie czasów jazdy.

Województwo gdańskie , szczególnie "Trójmiasto" było w zakresie inwestycji drogowych , i nie tylko , w wyraźny sposób przez co najmniej ostatnich 20 lat permanentnie karane i dyskryminowane. Miało to bezpośredni związek z politycznymi wydarzeniami w naszym regionie. Jest to powszechna opinia nie tylko szerokich rzesz mieszkańców , ale profesjonalnych środowisk inwestorskich , projektowych i wykonawczych. To świadome i celowe w przeszłości zaniedbywanie przez władze zagadnień , między innymi , komunikacyjnych , znalazło odbicie w zacofaniu i głębokim niedorozwoju podstawowego układu drogowego.

Niedorozwój i zacofanie występują nie tylko w stosunku do już od dawna niezaspokojonych potrzeb ruchowych , ale także w porównaniu z uporządkowanymi , bogatszymi układami ulicznymi innych większych miast kraju np. w Warszawie , Katowicach , Poznaniu , Krakowie , Białymstoku , Szczecinie. Nawet miasta średniej wielkości mają dużo bogatszą (w stosunku do swoich rozmiarów) wystarczającą na bieżące potrzeby, główną sieć uliczną. Przykładem choćby Koszalin , Piła , Toruń , Słupsk , Rzeszów.

Z powyższych tylko względów , tj. z racji wieloletniego zacofania w stosunku do wielu miast , obszar węzłowy Aglomeracji Gdańskiej powinien być przez władze centralne traktowany nie w sposób uprzywilejowany , lecz jednak w proporcjonalnych wielkościach pozwalających nie zrównać (bo to niemożliwe, zacofania są kilkadziesiąt lat) ale wyraźnie odczuwalnie zmniejszyć różnice niedorozwoju naszego układu w stosunku do innych aglomeracji.

POTRZEBY NA INWESTYCJE I UTRZYMANIE DROG

Wymienianie merytoryczne i szczegółowe potrzeb inwestycyjnych jest zbędne. Są one środowisku profesjonalnemu doskonale znane i od lat niezmiennie. Natomiast wartym analizowania są możliwości ich realizacji.

Obecnie w ramach przyznawanych funduszy z budżetu centralnego (budżet wojwódzki od 01 stycznia 1990 roku nie istnieje) realizowane są trzy przedsięwzięcia :

- ciąg komunikacyjny Wschód - Zachód w Gdańsku od południowo-wschodniej granicy miasta do Obwodnicy Trójmiejskiej. Będzie on spełniał trzy funkcje -
 - 1/ usprawni wylot elbląsko-warszawski z miasta ,
 - 2/ zapewni połączenie śródmieścia z obwodnicą /wylot południowy Toruń-Lódź-Katowice i wylot zachodni na Kaszubszczyznę /
 - 3/ po zrealizowaniu całego ciągu stworzy warunki płynnego i sprawnego tranzytu na osi Elbląg - Słupsk-Szczecin.

Najbardziej palące jest zapewnienie funkcji pierwszej.

- trasa Kwiatkowskiego w Gdyni od Portu Kontenerowego do Obwodnicy o kapitalnym znaczeniu dla wyeliminowania tranzytu towarowego z wewnątrzmijskiego układu drogowego Aglomeracji.
 - trasa Wielkopolska w Gdyni zapewniająca wylot zachodni z miasta oraz obsługę powstałej dzielnicy Karwiny.
- Pod koniec 1990 roku dokonano obliczeń nakładów na dokończenie tych tras

| | |
|----------------------|---------------|
| ciąg W-Z | 883,1 mld zł. |
| trasa Kwiatkowskiego | 318,3 mld zł. |
| trasa Wielkopolska | 3,6 mld zł. |

Razem 1.205,0 mld zł.

Przyznane przez resort na początku br.nakłady wynosiły 20 mld. Prosty rachunek wskazuje , że przy takich rocznych dawkach nakładów , wymienione trzy trasy realizowanoby 60 lat , nie uwzględniając kosztów inflancji.

Na skutek zdecydowanych i licznych interwencji Wydziału Komunikacji , uzyskiwano etapami dalsze nakłady.

Aktualnie dysponujemy w br. na inwestycje kwotą 58,0 mld zł. co daje cykl realizacyjny 20 lat - również nie do przyjęcia. Należy przypomnieć , że omawiane jest wyłącznie dokończenie budowy trzech tras , bez uwzględnienia niezbędnej budowy nowych i pilnej potrzeby modernizacji istniejących.

Z powyższych rozważań i wniosków wynika jednoznacznie , że musi nastąpić radykalna zmiana finansowania , z funduszków centralnych , inwestycji drogowych w Trójmieście , która nie będzie adekwatna do stanu sieci w poszczególnych województwach , lecz do rzeczywistych, udokumentowanych potrzeb w Aglomeracji Gdańskiej. W tym kierunku będą zmierzać nieustanne wysiłki Wydziału Komunikacji.

W zakresie utrzymania dróg krajowych i wojewódzkich sytuacja jest analogiczna. Otrzymywane nakłady z funduszu centralnego przydzielane są z podziałem na inwestycje i utrzymanie. Środki na utrzymanie obejmują rzeczywiste utrzymanie dróg , a także ich remonty i modernizacje.

Na czyste tylko utrzymanie dróg w br. otrzymają :

| | | | |
|--------|---|------|---------|
| Gdańsk | - | 22,3 | mld zł. |
| Gdynia | - | 11,0 | mld zł. |
| Sopot | - | 4,0 | mld zł. |

Łącznie 37,3 mld zł.

Nie starcza to na łatanie dziur , utrzymywanie sygnalizacji świetlnej , utrzymywanie oznakowania poziomego i pionowego , eksploatację przepraw promowych , odśnieżanie i czyszczenie. W kwotach tych nie zmieściły się nakłady na zielenie uliczną i kanalizację deszczową. W roku bieżącym , z powodu braku środków nie będzie remontowana ani jedna ulica , ani jeden obiekt inżynierski. A potrzeby w tym zakresie (wg cen roku 1990) są olbrzymie :

a/ na remonty fragmentów głównej trasy przelotowej Trójmiasta wraz z remontem obiektów inżynierskich

| | |
|---|--------------|
| - odcinek śródmiejski w Gdańsku | 55,0 mld zł. |
| - odcinek we Wrzeszczu | 20,0 mld zł. |
| - odcinek w Sopocie (rejon Malczewskiego-Wejherowska) | 5,0 mld zł. |

Razem 80,0 mld zł.

b/ na modernizację skrzyżowań trasy głównej , celem koniecznego zwiększenia ich przepustowości :

| | |
|--|---------------|
| - w Gdańsku 5 skrzyżowań (Słowackiego , Jaškowa Dolina , Miszewskiego , Wały Piastowskie , Hucisko , Toruńska) | 74,0 mld zł. |
| - w Sopocie skrzyżowanie Malczewskiego | 3,5 mld zł. |
| - w Gdyni połączenie Al.Zwycięstwa z ulicą Śląską | 60,0 mld zł. |
| <hr/> | |
| Razem | 137,5 mld zł. |

c/ na remonty mostów i wiaduktów :

| | |
|---|--------------|
| w Gdańsku - 6 obiektów | 33,0 mld zł. |
| - wymiana mostu pontonowego w Sobieszewie | 34,0 mld zł. |
| w Gdyni - jeden obiekt (węzeł pokoju) | 4,0 mld zł. |
| w Sopocie - 1 obiekt (węzeł ul.Wejherowskiej) | 3,0 mld zł. |
| wiadukty nad Obwodnicą (2 biekiy) | 8,0 mld zł. |
| <hr/> | |
| Razem | 82,0 mld zł. |

d/ na modernizację najważniejszych odcinków dróg krajowych :

| | |
|---|---------------|
| - przebudowę ul.Słowackiego we Wrzeszczu | 450,0 mld zł. |
| - przebudowę ulicy Spacerowej w Oliwie | 50,0 mld zł. |
| - dobudowę dwóch pasów ruchu w ul.J.z Kolna w Gdańsku (odcinek Brama nr 3 Stoczni do ul.Wały Piastowskie) | 50,0 mld zł. |
| - modernizację ul.Marynarki Polskiej i ciągu ulic do bazy promowej w Nowym Porcie | 80,0 mld zł. |
| <hr/> | |
| Razem | 630,0 mld zł. |

Ogólne zestawienie bieżących i pilnych potrzeb remontowych i modernizacyjnych może budzić jedynie przerażenie z powodu wielkości niezbędnych nakładów.

Wynoszą one :

| | |
|--|-----------------------|
| - remont fragmentów trasy głównej | 80,0 mld zł. |
| - modernizacja skrzyżowań trasy głównej | 137,5 mld zł. |
| - remont obiektów inżynierskich | 82,0 mld zł. |
| - modernizacja fragmentów dróg krajowych | 630,0 mld zł. |
| <hr/> | |
| / Poziom cen 1990 roku / | Łącznie 929,5 mld zł. |

Zwraca się uwagę na olbrzymią rozbieżność między tegorocznymi środkami na utrzymanie dróg krajowych i wojewódzkich / w tym na remonty i modernizacje / , wynoszącymi 37,5 mld zł. , a samymi tylko potrzebami na remonty i modernizację / bez utrzymania / rządu około 1,0 bln zł. Ma się to jak 1:26.

Dlatego koniecznym jest raz jeszcze podkreślić , że jedynie radykalne , **UDERZENIOWE** zwiększenie nakładów na potrzeby drogownictwa wojewódzkiego , może zahamować gwałtowną recesję w stanie sprawności układu komunikacyjnego Aglomeracji Gdańskiej.

KIERUNKI POLITYKI KOMUNIKACYJNEJ NA NAJBLIŻSZE LATA

Punktem wyjściowym do wytyczenia kierunków tej polityki powinna być analiza trzech podstawowych czynników , których uwzględnienie jest bezwzględnie konieczne :

- planowany , docelowy układ komunikacyjny jest bardzo rozbudowany w liczną sieć tras drogowych , przeważnie o bardzo wysokich standardach i parametrach technicznych. Znajduje to odbicie w przewidzianych licznych węzłach wielopoziomowych , przejściach bezkolizyjnych. Są to rozwiązania poprawne , zapewniające zaspokojenie przyszłych potrzeb transportowych i pożądaną komfort ruchowy.
- istniejący układ drogowy jest niedorozwinięty , zdekaptalizowany , nie posiadający żadnych rezerw ruchowych , a wręcz przeciążony i w godzinach intensywnego ruchu niesprawny. Wymaga natychmiastowej rozbudowy i modernizacji z uwagi na wysoce niezaspokojone potrzeby komunikacyjne.

- aktualne , i na długie lata , możliwości finansowe są szcążtkowe, można powiedzieć prawie żadne, w stosunku do wykazanych uprzednio potrzeb.

Czynnik ostatni jest w wyraźnej sprzeczności z pierwszym - tj. planowanym programem układu i drugim - pilnymi potrzebami. Z tego też względu trzeba wybrać OPTYMALNĄ politykę utrzymania i rozwoju układu drogowego , adekwatną do możliwości finansowych , mającą równocześnie na uwadze maksymalne , możliwe zaspkojenie, nie mogących czekać, olbrzymich potrzeb ruchowych.

Należy więc zadać sobie pytanie , od którego się najchętniej ucieka , na ile wolno zarządcy dróg , odpowiedzialnego przecież za całokształt funkcjonowania ruchu , (w tym za możliwy jego rychły paraliż) odsuwać w czasie zaspokojenie jego najpilniejszych potrzeb, kosztem realizacji inwestycji o wysokich standardach , przekraczających aktualne możliwości finansowe. Realizowanie inwestycji w założonych parametrach , odwleka automatycznie na długie lata ich ukończenie.

Problem ten wymaga pilnych analiz , przedyskutowania i podjęcia w najbliższym czasie stosownych decyzji.

Kierunki polityki Wydziału Komunikacji Urzędu Wojewódzkiego będą następujące :

- Wydział będzie wytrwale i usilnie zabiegał o zdecydowane zwiększenie , w następnych latach , nakładów zarówno na inwestycje komunikacyjne jak i utrzymanie oraz remonty dróg.
- Do czasu ukończenia trzech realizowanych obecnie inwestycji nie będą rozpoczynane nowe , jeżeli nie zostaną dla nich zapewnione dodatkowe środki z innych źródeł (sponsorów). Równoczesne , przez to dłuższe , prowadzenie wielu inwestycji podraża oczywiście koszty , nie dając szybkich efektów w poprawie warunków ruchowych.
- Szczególny nacisk zostanie położony na stanowcze i konsekwentne "oczyszczanie" inwestycji z dolepianych tzw. robót towarzyszących , w ramach których użytkownicy infrastruktury inżynierskiej realizują cudzym kosztem własne , często poważne , inwestycje.

- Wszędzie gdzie jest to możliwe , ograniczać się będzie - niestety - standard inwestycji drogą ich etapowania.
- Wyboru wykonawców , tak projektowych jak i budowlanych dokonywać się będzie wyłącznie drogą przetargów. Poczynione w br.po raz pierwszy działania w tym kierunku , przyniosły bardzo dobre wyniki. Przetargi przyczyniają się do gospodarskiego i racjonalnego wydatkowania społecznych - naszych pieniędzy.

Na szczęście mamy już za sobą okres totalitarnego dyktatu wykonawców , rozrzutnego i zainteresowanego jak najdroższym budowaniem.

- Wydział podejmie działania w kierunku weryfikacji obecnego sklasyfikowania sieci dróg wojewódzkich. Jest ona aktualnie wypaczona.

Przyczyną takiej klasyfikacji była wówczas chęć uzyskania przez miasta dodatkowych nakładów z budżetu wojewódzkiego na drogi miejskie. Z tego powodu dochodzi do paradoksów , że np. w Sopocie więcej niż 50% wszystkich ulic w mieście, stanowią drogi krajowe i wojewódzkie. O ile gęstość sieci dróg krajowych w miastach jest prawidłowa , o tyle sieć dróg wojewódzkich w miastach należy ograniczyć do ilości odpowiadających randze , wynikającej z nazwy. Prawidłowym wyznacznikiem kwalifikacji dróg wojewódzkich w miastach będzie przyjęcie zasady , że tylko przedłużenia pozamiejskich dróg wojewódzkich na obszarze miejskim , mogą być drogami wojewódzkimi.

Istotnym zadaniem działania Wydziału Komunikacji będzie szukanie dodatkowych , poza limitami resortowymi, środków na realizację inwestycji i modernizacji drogowych. Należy powrócić do form partycypowania w rozwoju infrastruktury technicznej , w tym dróg i ulic , przez inwestorów realizujących nowe lub rozbudowujących zakłady , jak np. porty , stocznie , rafinerie , centra handlowe i administracyjne , zakłady produkcyjne.

Jednakże na podstawie ustawy kompetencyjnej o samorządzie terytorialnym , właścicielem gruntów miejskich jest Zarząd Miasta , który zawiera umowy z przyszłymi inwestorami.

W sytuacji olbrzymich niedoborów finansowych i Administracji Rządowej i Administracji Samorządowej , zachodzi obawa , że ta ostatnia , jako kontrahent umowy , będzie się starała wyzyskać całe udziały partycypacyjne wyłącznie na swoje miejskie cele. A przecież każdy nowy obiekt wytwórczy , administracyjny , każde nowe stanowisko pracy powodują wzrost obciążenia ruchowego przede wszystkim właśnie dróg układu podstawowego , tj. krajowych i wojewódzkich. Zatem partycypowanie przez inwestorów w inwestycjach drogowych winno być skierowane także , jeżeli nie przede wszystkim , na drogi , zarządzane przez Terenowy Organ Administracji Rządowej. Stąd konieczność współpracy i wzajemnego zrozumienia między Organami Administracji Rządowej i Samorządowej , odnośnie potrzeb całego układu drogowego w miastach tak podstawowego jak i uzupełniającego. Konieczność tej ścisłej współpracy jest najważniejszym warunkiem optymalnego i , w miarę realnych możliwości , efektywnego działania na rzecz poprawy sieci drogowej w Aglomeracji Gdańskiej. Dotyczy to gospodarki wszystkimi środkami , a więc na inwestycje , modernizacje , remonty i utrzymanie.

planowania przestrzenne - procesem ciągłym, jednak - w pojęciu autora - konieczna jest analiza "warunków wyjściowych" wykazujących elementy nowej polityki społeczno-gospodarczej, które mogą mieć znaczenie dla kształtowania systemu transportowego.

