

VII. STAN SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

1. GDYŃSKI WĘZŁ TRANSPORTOWY

1.1. Układ powiązań zewnętrznych

Infrastruktura transportowa Gdyni pełni ważną funkcję powiązań i integracji transportu lądowego i morskiego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Do ważniejszych elementów tej infrastruktury na obszarze Gdyni należą:

- droga krajowa nr 6 (E28) Goleniów-Koszalin-Słupsk-Gdańsk przechodząca na obszarze Gdyni Obwodnicą Trójmiasta i ul. Morską (od obwodnicy do granicy miasta z Rumią),
- droga krajowa nr 20 Stargard Szczeciński-Szczecinek-Kościerzyna-Gdynia przechodząca ul. Chwaszczyńską,
- ciąg linii kolejowych E65 (linie kolejowe o znaczeniu państwowym nr 009 Warszawa-Gdańsk i nr 202 odcinek Gdańsk-Gdynia) objętych umowami AGC i AGCT,
- linia kolejowa nr 202 Gdańsk-Gdynia-Stargard Szczeciński,
- Port Handlowy Gdynia jako port morski o znaczeniu podstawowym z licznymi terminalami przeładunkowymi (m.in. masowym, kontenerowym, zbożowym, drobnicowym) i terminalem dla obsługi linii promowej Gdynia-Karlskrona,

Transportową infrastrukturę techniczną o znaczeniu regionalnym tworzą:

- droga wojewódzka nr 468 Gdynia-Gdańsk łącząca Gdynię z drogą krajową nr 1 (E75) (Gdańsk-Lódź-Cieszyn) i drogą krajową nr 7 (E77) Gdańsk-Warszawa-Chyżne w Gdańsku, przechodząca na obszarze Gdyni ciągiem ulic: al. Zwycięstwa, ul. Śląska i ul. Morska; droga ta łączy Gdynię z nadmorską strefą rekreacyjną,
- droga wojewódzka nr 474 (ulica Chwaszczyńska, ul. Wielkopolska) łącząca Gdynię z drogą krajową nr 22 prowadzącą do gmin i powiatów położonych w zachodniej części województwa i Pojezierzem Kaszubskim,
- linia kolejowa nr 213 Gdynia-Hel,
- linia kolejowa nr 201 Gdynia-Kościerzyna.

Z punktem węzłowym przy dworcu Gdynia Główna Osobowa powiązane są linie autobusowe zamiejskie w relacjach krajowych i międzynarodowych. Lotnicze krajowe i międzynarodowe powiązania Gdyni odbywają się poprzez Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

1.2. Układ uliczny miasta

Podstawowy układ drogowo-uliczny miasta tworzą ulice:

- Obwodnica Trójmiasta S 2/2 - droga ekspresowa o dwóch jezdniach dwupasowych prowadząca ruch tranzytowy przez aglomerację gdańską i ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracji,
- Trasa Główna składająca się z ulic: Morskiej G 2/2, Śląskiej G 2/2, fragmentów Piłsudskiego i Władysława IV G 2/2 i al. Zwycięstwa G 2/2; trasa prowadzi głównie ruch tranzytowy wewnątrz aglomeracji i ruch pomiędzy dzielnicami Gdyni,
- ciąg ulic: Wielkopolskiej G 2/2, G 1/4 i Chwaszczyńskiej G 2/2, G 1/2; trasa obciążona jest ruchem międzydzielnicowym i wylotowym w kierunku Obwodnicy i Chwaszczyzna,
- ciąg ulic: Władysława IV Z 2/3, Z 1/2, Jana z Kolna Z 1/3; Wiśniewskiego G 2/2, G 1/4, ciąg stanowi powiązanie z terenami portowo-przemysłowymi i dzielnicami mieszkaniowymi Obłuże-Pogórze,
- Trasa Kwiatkowskiego G 2/2, G 1/2 stanowi połączenie z terenami portowymi (Terminale Kontenerowy i Promowy w Porcie Handlowym Gdynia) i dzielnicami mieszkaniowymi Obłuże-Pogórze.



- ulice zbiorcze: Sopocka, Wiczlińska, Chwarznieńska, Stryjska, Małokacka, Kielecka, Legionów, Powstania Styczniowego, Świętojańska, Wendy, Polska, Kartuska, Chylońska, Hutnicza, Pucka, Unruga, Bosmańska, Śmidowicza, Dąbka, Dworcowa, Plac Kaszubski.

Ogółem sieć uliczna Gdyni ma długość ponad 387 km, w tym

- drogi krajowe - 5,8 km,
- drogi wojewódzkie - 17,8 km,
- drogi powiatowe - 109,9 km,
- drogi gminne - 253,7 km.

1.3. Układ miejskiego transportu zbiorowego

Na obszarze Gdyni układ miejskiego transportu zbiorowego tworzą:

- linia szybkiej kolei miejskiej SKM (jako spółka PKP),
- sieć linii ulicznego transportu zbiorowego (linie autobusowe i trolejbusowe organizowane przez ZKM w Gdyni).

SKM obejmuje na terenie Gdyni 11 km zelektryfikowanej, dwutorowej linii z 9 przystankami: Orłowo, Redłowo, Wzgórze Św. Maksymiliana, Główna, Stocznia, Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa. Zdolność przewozowa SKM jest wystarczająca dla obecnych potrzeb przewozowych, a stan torowisk jest dobry. Istnieje jednak konieczność podniesienia standardu usług poprzez modernizację stacji, przystanków i urządzeń sterowania oraz sukcesywną wymianę taboru.

Sieć autobusowa obejmuje 84 linii o łącznej długości prawie 177 km. Większość linii przechodzi przez Śródmieście. Sieć trolejbusowa obejmuje 12 linii o łącznej długości prawie 37 km i łączy dzielnice południowe i południowo-zachodnie (Dąbrowa, Wielki i Mały Kack, Karwiny, Orłowo, Redłowo) z dzielnicami północnymi (Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie-Demptowo).

2. PRZESŁANKI ROZWOJU I KSZTAŁTOWANIA SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

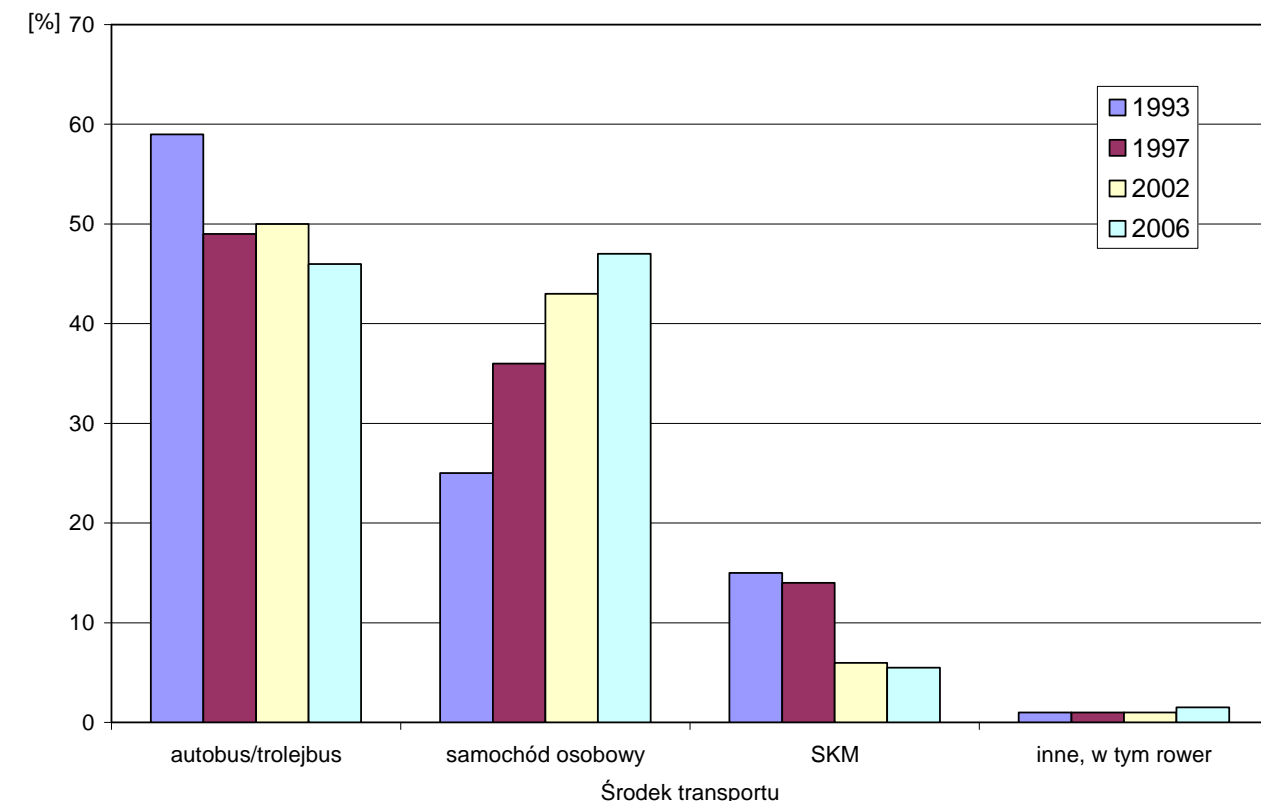
2.1. Zmiany w zachowaniach transportowych ludności

W Gdyni według stanu w dniu 31.12.2007¹ r. liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w mieście wynosiła 125 559 pojazdów, co oznacza, że na 1000 mieszkańców przypadało 497 samochodów (w 2006 r. wskaźnik ten wyniósł w woj. pomorskim 354, a w Polsce 351). Ponadto w ewidencji pojazdów figurowało 26 366 samochodów ciężarowych, 643 autobusów, 115 trolejbusów, 5 122 motorowerów i 3 916 motocykli. Udział samochodów osobowych w ogólnej liczbie pojazdów wynosił 75,7%, a udział samochodów ciężarowych 15,9%. Od wielu lat utrzymuje się podobne, wysokie tempo przyrostu liczby samochodów osobowych.

Porównując zmiany zachowań transportowych w latach 1991-2006 w zakresie przewozów pasażerskich należy stwierdzić, że nadal utrzymuje się tendencja zmniejszania się udziału przewozów transportem zbiorowym na rzecz transportu samochodem osobowym, tempo tych zmian jest znacznie mniejsze w porównaniu z latami dziewięćdziesiątymi. Obecnie w dni robocze łączny udział przewozów autobusem i trolejbusem wynosi około 46%, a samochodem osobowym 47%. Przewozy linią Szybkiej Kolei Miejskiej po dużym spadku ustabilizowały się na poziomie 5,5-6,0%². Poza tym badania wskazują, że:

- nastąpiło przesunięcie części podróży z godzin 6-7 na godziny 7-8 spowodowane zmniejszeniem się liczby zatrudnionych w dużych przedsiębiorstwach,
- w dojazdach do pracy Gdynia jest celem dla 71% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 17% i 5% mieszkańców,
- w dojazdach do miejsc edukacji Gdynia jest celem dla 49% mieszkańców, a Gdańsk i Sopot odpowiednio dla 36% i 12% mieszkańców,

- nastąpiły niewielkie zmiany rozkładu podróży według motywacji, natomiast istotnie wzrosła średnia liczba podróży wykonywanych przez mieszkańców w ciągu dnia,
- ponad 60% mieszkańców korzysta z wyjazdów weekendowych poza Gdynię, w tym 30% w kierunku południowym,
- największe zagrożenie ze strony ruchu drogowego odczuwane jest w Śródmieściu.



Rys. 1 Udział środków transportu w podróżach w Gdyni w latach 1993-2006 (Źródło: Politechnika Gdańska, ZKM w Gdyni)

2.2. Uwarunkowania rozwoju wynikające ze sfery transportu

Obecny stan infrastruktury transportowej Gdyni i nadal wzrastający popyt na podróżowanie samochodem osobowym powoduje liczne problemy i zagrożenia w prawidłowym funkcjonowaniu systemu transportowego. Większość skrzyżowań podstawowego układu ulicznego miasta, zwłaszcza na ciągu głównym, funkcjonuje w szczytach ruchu na granicy przepustowości, a wzrost poziomu motoryzacji jest podstawowym czynnikiem zmniejszającym udział transportu zbiorowego w przewozach. Na tym tle pojawiają się wyraźne progi rozwojowe obszarów leżących poza trzonem głównym, wynikające z braku możliwości obsługi tych obszarów, na co najmniej obecnym poziomie. Newralgiczny wpływ na jakość powiązań komunikacyjnych z nowymi terenami rozwojowymi, będzie miał rozwój sieci ulicznej i transportu publicznego na obszarze tzw. Gdyni-Zachód oraz udział nowych form transportu szynowego w obsłudze przewozów pasażerskich.

Biorąc pod uwagę potrzebę utrzymania sprawnych powiązań transportowych Wielkiego Kacka, Dąbrowy, Chwarzna-Wiczlina, Pogórza, Obłuża i Oksywia ze Śródmieściem, przy obecnym układzie drogowym możliwy jest przyrost liczby mieszkańców w tych obszarach łącznie o kilka tysięcy, natomiast przy budowie nowych ciągów ulicznych (Droga Różowa, ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego (Średnicowa), Trasa Kwiatkowskiego, Nowa Wiśniewskiego) lub ich radykalnej przebudowie możliwy jest wzrost liczby mieszkańców w tych obszarach o około 25 - 30 tysięcy - w zależności od przyjętych rozwiązań skrzyżowań.

¹ Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, wg Referatu Praw Jazdy i Rejestracji Pojazdów.

² Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2006 r., Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, luty 2006.



3. ANALIZA SWOT SYSTEMU TRANSPORTOWEGO GDYNI

Silne strony

- Rozwój sieci ulicznej prowadzony w sposób konsekwentny i dające istotne, pozytywne efekty transportowe
- Transport publiczny organizowany w sposób nowoczesny i podnoszący jego konkurencyjność w stosunku do samochodu osobowego
- Dobrze rozwinięta istniejąca sieć kolejowa oraz wysoka zdolność przewozowa SKM
- Aktywny udział miasta w programach i projektach europejskich i bałtyckich promujących zrównoważony rozwój transportu

Szanse

- Rozwój integracji transportu w obszarze metropolitalnym i utworzenie związku transportowego
- Wprowadzenie polityki transportowej zmniejszającej z jednej strony atrakcyjność wykorzystywania samochodu osobowego (opłaty parkingowe, opłaty za wjazd do centrum, strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego), a z drugiej strony sprzyjającej rozwojowi transportu zbiorowego (wydzielone pasy ruchu, pierwszeństwo przejazdu)
- Wykorzystanie potencjalnie dużych środków finansowych z udziałem funduszy UE dla poprawy jakości transportu miejskiego i SKM
- Dalsze zmiany organizacyjne i własnościowe SKM

Słabe strony

- Duża wrażliwość transportu autobusowego i trolejbusowego na zatłoczenie układu ulicznego w obszarach śródmiejskich
- Niewykorzystane możliwości przewozowe SKM, niska jakość przewozów (zdekapitalizowany tabor, wymagające modernizacji przystanki, stacje i dworce, niski poziom bezpieczeństwa osobistego podczas podróży)
- Zbyt mała integracja działań skutkujących wzrostem potrzeb transportowych i procesów inwestycyjnych dotyczących rozwoju infrastruktury transportowej aglomeracji trójmiejskiej

Zagrożenia

- Brak wspólnych w skali aglomeracji działań na rzecz rozwoju transportu zbiorowego zdolnego do konkurencji z transportem samochodem osobowym
- Zbyt wolne tempo planowanych przedsięwzięć integracyjnych i unowocześniania taboru transportu pasażerskiego
- Niepełna realizacja zapisów i zobowiązań miasta w zakresie rozwoju zrównoważonego rozwoju, głównie prowadzenie nieracjonalnej z punktu widzenia transportu polityki zagospodarowania przestrzennego (zwiększanie pracy przewozowej układu przy tej samej liczbie mieszkańców).

3.1. Podsumowanie i wnioski

Zauważalne są istotne, dla organizacji transportu tendencje, często niekorzystne dla utrzymania akceptowanej sprawności transportu zbiorowego, układu ulicznego, bezpieczeństwa ruchu. Do tych zagrożeń zaliczyć należy:

- wzrastający poziom motoryzacji i udział transportu indywidualnego,
- zwiększający się zasięg i czas zatłoczeń, wydłużanie się okresu natężeń szczytowych,
- brak istotnych przemian w infrastrukturze ulicznej, stosownie do strefy miasta,
- zmniejszanie się roli SKM w systemie obsługi miasta,
- brak efektywnych działań integrujących transport miejski,
- spadek bezpieczeństwa ruchu,
- brak spójnego systemu parkingowego.

Analizy diagnostyczne wskazują, że najkorzystniejszymi dla rozwoju systemu transportowego Gdyni jest scenariusz, w którym **w pierwszej kolejności przewidziano duże uderzenie inwestycyjne na rozwój i promowanie:**

- transportu zbiorowego,
- usprawnień istniejącego układu ulicznego poprzez:
 - dokończenie rozpoczętych inwestycji drogowych
 - wykonanie modernizacji ulic poprawiających bezpieczeństwo i warunki ruchu
 - budowę nowoczesnego systemu sterowania ruchem z priorytetami dla transportu zbiorowego,
 - organizację systemu parkowania,
- ruchu rowerowego.

Efektom tych działań będzie poprawa warunków i bezpieczeństwa ruchu na istniejącym układzie ulic oraz przyjęcie przyrostu podróży (wynikającego ze wzrostu liczby i ruchliwości mieszkańców) przez środki transportu zbiorowego i rowerowego. Ponadto celem tych działań będzie przekonanie młodego pokolenia (uczniowie, studenci) do korzystania z innych środków transportu niż samochód osobowy. W drugiej kolejności przewiduje się stopniowy wzrost inwestycji strukturalnych związanych z rozwojem podstawowego układu ulicznego.

Ponadto wszystkie działania w zakresie rozwoju transportu powinny być podejmowane zgodnie z zasadami zrównoważonego transportu miejskiego, ujętego w Planie Zrównoważonego Transportu Miejskiego, obejmującymi:

1. Redukcję potrzeb transportowych m.in. poprzez:
 - wprowadzenie wyboru dostępności drzwi-drzwi,
 - efektywne zagospodarowanie (compact city), funkcje mieszane zorientowane na transport publiczny, pieszy i rowerowy.
2. Zarządzanie transportem m. in. poprzez:
 - redukcję zatłoczeń,
 - selektywne ograniczenia dla transportu indywidualnego,
 - optymalizację prędkości jazdy,
 - zarządzanie parkingami.
3. Rozwój czystych i przyjaznych systemów transportu m. in. poprzez:
 - działania promocyjne,
 - poprawę jakości środowiska miejskiego,
 - poprawę bezpieczeństwa ruchu.