Maciej Berendt
(Rada SUiKZP)

ROZWÓJ UKŁADU TRANSPORTOWEGO GDAŃSKA

Seminarium 04.09.2015

Można się spierać i różnić w rozumieniu pojęcia i istoty rozwoju,
jednak warunkiem ***jakiegokolwiek*** *rozwoju jest* ***postęp ekonomiczny***

Jednym z "kluczy" ***do budowy konkurencyjności miasta,*** *jest budowa dobrej infrastruktury*
i sprawnej komunikacji w ***powiązaniach zewnętrznych i wewnętrznych***

Zaproponowane "***zagadnienia do dyskusji panelowej***" to tematy/pytania wiążące się z różnymi fazami prac (*diagnoza - prognoza - synteza - plan)* nad SUiKZP i w związku z tym koniecznym było "ułożenie" odpowiedzi w inny sposób, odbiegający od zadanej kolejności pytań, starając się zachować zasadę "od ogółu do szczegółu".
Poniższy tekst jest skrótowym/syntetycznym omówieniem wypowiedzi wygłoszonej na seminarium.

1. *kwestia "stanu docelowego"*

Kwestia, która w pierwszej kolejności wymaga wyjaśnienia, doprecyzowania pojęcia - jest sprawa tzw. ***stanu docelowego,*** w tym przypadku w odniesieniu do układu transportowego.
Słowo "**docelowy**" (wg. Słownika Języka Polskiego) - znaczy: *osiągający zamierzoną,* ***ostateczną*** *ilość, jakość , planowany poziom*

- czy w rozwoju miasta można mówić o "**stanie docelowym**" ???
- czy *"**stan docelowy"*** w rozwoju miasta może być analogią do "*produkcji* ***docelowej*** *zakładu" ??*
- a może raczej należałoby użyć określenia "***horyzont planistyczny***"??, gdzie "**horyzont**" (wg. Słownika Języka Polskiego) - **to zakres, zasięg wiedzy** (*tu planistycznej*)

2. *kwestia "uwarunkowań zewnętrznych" prac nad aktualizacją SUiKZP*

Prace nad aktualizacją SUiKZP będą toczyć się w określonym otoczeniu zmieniających się przesłanek/czynników/zagrożeń, które w **długim okresie czasu** będą miały wpływ na rozwiązania transportowe także w pracach nad SUiKZP a na liście tych zależności można wymienić m.in:

- **ropę naftową,** która jest zasobem nieodnawialnym a jej zasoby stają się coraz bardziej ograniczone. Wzrasta ryzyko wystąpienia licznych negatywnych konsekwencji wysokiego poziomu uzależnienia transportu i gospodarki od ropy naftowej. Kluczowym wyzwaniem staje się kształtowanie popytu i podaży transportu tak, by zmniejszać zużycie ropy naftowej i zwiększać efektywność energetyczną

- **zmiany demograficzno-przestrzenne,** z uwagi na przewidywaną zmniejszającą się liczbę pracujących i uczących co w połączeniu ze zwiększającą się proporcją osób na emeryturze na tle ogółu społeczeństwa, a także problemy związane z suburbanizacją - stanowić będą także istotny problem dla transportu miejskiego
- **zmiany społeczne** wynikające z "*rozwarstwienia/alternatywnych stylów/sposobów życia*" skutkujące zróżnicowaniem zachowań komunikacyjnych
- **rozwój technologii informatycznych** tworzących infrastrukturę komunikacji między źródłem podróży - środkiem transportu - celem podróży poprzez dynamicznie rozwijające się różnego rodzaju aplikacje na urządzenia mobilne, zarówno w transporcie osób jak i towarów, także mogących silnie oddziaływać na zachowania komunikacyjne, oraz
- zmiany w polityce spójności UE dot. **podziału środków z budżetu na fundusze strukturalne na lata 2014-2020, tj**. zmniejszenia puli/kwoty dotychczas przyznanej Polsce, a które to środki stanowić mają "bazę rozwojową" na najbliższe lata

3. *kwestia "przepisów i opracowań związanych z opracowaniem SUiKZP"*

Prace nad aktualizacją toczyć się będą także w "otoczenia" formalno-studialnym, w którym wskazać należy na następujące (wybrane) dokumenty mogące mieć istotny wpływ:

- nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym
- Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do r.2030
- Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego (oprac.PBS/FRIL - 2015)

W kontekście ww dokumentów b.ważne jest ustalenie relacji, między Strategią Transportu Mobilności..... a SUiKZP, tj. czy to ma być podrzędność, autonomiczność, czy równorzędność tych opracowań??

4. *kwestia "warunków wyjściowych i formuły ustaleń SUiKZP"*

Biorąc pod uwagę ww. kwestie, można następująco scharakteryzować sytuacje "wyjściową" oraz propozycje formuły ustaleń do prac nad SUiKZP,:

- wysoki (narastający) stopień niepewności co do zmian w zakresie kierunków, charakterystyki i dynamiki rozwoju miasta/metropolii uzasadnia elastyczność tzn. otwartość i podatność na przyjęcie nieprzewidywalnych wcześniej zmian uwarunkowań lokalnych oraz zmian poglądów
- **sposobem na zapewnienie planowaniu rozwoju systemu transportowego pożądanej cechy elastyczności jest**
  uchwalanie wariantowych/alternatywnych rozwiązań w SUiKZP
- w odniesieniu do układu ulicznego można byłoby przykładowo ustalić/przyjąć wykorzystanie rezerw terenowych **dotychczas przeznaczonych** na budowę ulicy :
  - ✓ **na budowę trasy tramwajowej**, która we wcześniejszych i obecnie sporządzanych planach nie była (nie jest) uwzględniona
  - ✓ **na budowę trasy autobusowej** na wydzielonych jezdniach (BRT???)
  - ✓ **na budowę trasy tramwajowej** poprzez zmniejszenie obecnie planowanego przekroju ulicy

5. *kwestia "związku między dostępnością drogową terenów inwestycyjnych a rozwojem gospodarki miasta"*

Kwestia związku między rozwojem transportu a rozwojem gospodarczym jest bardzo złożona, wieloaspektowa i wymagająca **odrębnych specjalistycznych, profesjonalnych** badań oraz analiz i w związku z tym nie próbując wchodzić w dziedzinę "ekonomii rozwoju miasta", można przytoczyć jedno ze stwierdzeń ale odnoszące się do regionów, iż nie ma jednoznacznych dowodów na to, że regiony z silnym wzrostem gospodarczym zawdzięczają to rozwojowi

transportu a polityka UE wyraźnie akcentuje dążenie do "rozerwania" tej zależności ("decoupling"). Należy mieć na uwadze, że rozwój transportu jest elementem **wysoce kosztotwórczym** (budowa, eksploatacja infrastruktury transportowej) i obciążającym rozwój mierzony dochodem (netto).

Analizując w sposób (z założenia) przyczynkowy, rozwój wybranych zdarzeń inwestycyjnych w Gdańsku, można wskazać na następujące przykłady, które ilustrują (wybiórczo) złożoność zagadnienia relacji między rozwojem transportu a rozwojem gospodarczym:

- w jaki sposób sformułować relacje między budową Galerii Bałtyckiej, Galerii Metropolia, kompleksów biurowych OLIVIA GATE,TORUS ,kompleksu mieszkaniowego GARNIZON oraz innych mniejszych obiektów (które powstały **dopiero teraz** przy istniejącej "**od zawsze**" infrastrukturze transportowej - Al.Grunwaldzka, SKM) a rozwojem transportu???, czy to jest "odłożony w czasie" efekt wcześniejszego rozwoju transportu???, czy warunki dla tych inwestycji powstały **tylko** w konsekwencji rozwoju gospodarczego w ostatnich latach?? (teraz na pewno nisko-kosztowo wykorzystujących "rentę położenia")
- dlaczego brak istotnych zamierzeń inwestycyjnych wzdłuż przebudowanej ul.Marynarki Polskiej (pomijając PGE ARENA) istniejącej "**od zawsze**" jako **2*2** (a teraz wręcz działaniami organizacyjnymi zawężonej miejscowo do przekroju 2*1+pasy skrętów)???

6. *Kwestia "problemów/zagadnień do rozwiązania w SUiKZP"*

W pracach nad aktualizacją SUiKZP w części dot. zagadnień transportowych proponuje się następującą listę problemów, na które **odpowiedź winna znaleźć się w SUiKZP,** i na które to pytania nie można udzielić odpowiedzi bez sporządzenia **szczegółowego studium transportowego:**

- *jak skutecznie wprowadzić priorytet dla transportu nie-samochodowego , co winno skutkować sukcesywnym zwiększaniem udziału podróży transportem zbiorowym , rowerem i pieszo w stosunku do podróży samochodowych?*
- *jaki winien być oczekiwany podział podróży między transportem zbiorowym i samochodem osobowym oraz jakie środki/narzędzia/instrumenty należałoby zastosować w poszczególnych "podobszarach" Gdańska dla osiągnięcia zamierzonego celu ?*
- *czy istniejąca i projektowana sieć transportu zbiorowego (szczególnie szynowego) w obszarze Gdańska wymaga rozbudowy poprzez zwiększenie gęstości tej sieci a jeżeli TAK – to gdzie (tj.w której części) i w jakim zakresie?*
- *jak wprowadzić rozwiązania o zróżnicowanym stopniu (wręcz restrykcji) wobec samochodów osobowych, przykładowo: od wyznaczania stref ruchu pieszego na terenie śródmieścia i ośrodków dzielnicowych , poprzez wyznaczanie obszarów, w których korzystanie z samochodów osobowych jest **płatne progresywnie do długości jazdy i aktualnego natężenia ruchu** - do wpływania na **ograniczanie liczby posiadanych** samochodów w gospodarstwie domowym?*
- *jaką zastosować politykę parkingową, jak wyznaczyć strefy polityki parkingowej i jakie zastosować mierniki zaspokojenia (ograniczenia) potrzeb parkingowych?*
- *czy układ uliczno-drogowy Gdańska jest w stanie niedorozwoju z silną nierównomiernością w obciążeniu ulic ruchem a tym samym zaniechanie rozbudowy ulic nie byłoby właściwe, czy jest już wystarczającą rozbudowany?*
- *czy budowa nowych tras ulicznych (w tym Drogi Zielonej, Nowej Spacerowej, Nowej Politechnicznej i innych dotychczas planowanych) oznaczać będzie zarówno "przeinwestowanie" tej rozbudowy jak i będzie ograniczać/uniemożliwiać wprowadzenie/realizacje priorytetu dla transportu nie-samochodowego?*

7. *<u>kwestia "rozwiązań szczegółowych"</u>*

7.1) czy jest możliwość realizacji połączeń drogowych międzydzielnicowych przez sieć ulic niskich klas o przekroju jedno-jezdniowym (1x2) czyli ewentualna rezygnacja z segregacji ruchu kołowego?. Wszystkie podróże tranzytowe, międzydzielnicowe i osiedlowe odbywałyby się po jednolitej sieci ulic lokalnych

*Oczywiście przyjęcie takiego rozwiązania **jest/byłoby błędem**- jedną z kluczowych zasad konstruowania układu ulicznego jest jego hierarchizacja czyli dostosowanie klasy ulic do rodzaju ruchu jaki obsługuje – czyli im długości podróży w potoku ruchu są większe , tym wyższa winna być klasa.*

7.2) czy jest dopuszczalna realizacja linii tramwajowych wbudowanych w jezdnie na długich odcinkach (gdzie ruch kołowy i tramwajowy odbywa się po wspólnym pasie)

Pytanie nieprecyzyjne, nie określające miejsca (rodzaj obszaru, klasy ulicy), w którym miałoby rozwiązanie być zastosowane oraz co oznacza „długi odcinek”???

Rozwiązanie możliwe byłoby do zastosowania na ulicach lokalnych/dojazdowych z ruchem uspokojonym np. w obszarach śródmiejskich oraz prowadzonych środkiem osiedli/pasm zabudowy mieszkaniowej

Rozwiązanie możliwe na ulicach wyższej kategorii (zbiorcze) ale w wersji wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych

7.3) Nadanie priorytetowego znaczenia transportowi publicznemu/zbiorowemu w kształtowaniu układu komunikacyjnego oraz konsekwencje tegoż dla standardów dostępu transportowego, w tym drogowego.

Priorytet transportu zbiorowego może być realizowany poprzez całkowite lub częściowe oddzielenie ruchu od innych użytkowników ulicy (b.bogata lista rozwiązań). Priorytet powinien zależeć od znaczenia ciągu komunikacyjnego i skali występujących utrudnień w ruchu.

Maciej Berendt