

ANALIZA I STRATEGIA

REGIONALNY PLAN TRANSPORTOWY DLA WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO 2030

W RAMACH REALIZACJI WARUNKU PODSTAWOWEGO DLA CELU POLITYKI 3

Lepiej połączona Europa

W ZAKRESIE TRANSPORTU W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ 2021-2027

DO FUNDUSZY EUROPEJSKICH DLA POMORZA NA LATA 2021-2027

Przygotowało:	Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego
Data:	01.06.2021 r.
Status:	Projekt rozdziałów 4-6 przekazany do DIF, DRG, DRRP

SPIS TREŚCI

4.	WIZJA I CELE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	4
4.1.	Wyzwania w zakresie systemu transportowego.....	4
4.2.	Wizja rozwoju systemu transportowego	6
4.3.	Cele strategiczne	6
5.	ANALIZA SCENARIUSZOWA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO.....	9
5.1.	Czynniki wpływające na popyt i podaż na transport	9
5.1.1.	Sytuacja społeczno-gospodarcza	9
5.1.2.	Uwarunkowania demograficzne, w tym prognozy demograficzne.....	10
5.1.3.	Europejska i krajowa polityka transportowa	13
5.2.	Scenariusze planistyczne rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim ...	14
5.3.	Modele regionalnego systemu obsługi transportowej	18
5.3.1.	Założenia ogólne	18
5.3.2.	Struktura sieci publicznego transportu zbiorowego (PTZ)	18
5.3.3.	Charakterystyka wariantów.....	21
6.	WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO	25
6.1.	Identyfikacja wariantów	25
6.2.	Wariant porównawczy (W0)	25
6.3.	Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA, WB i WC.....	28
6.4.	Regionalne i lokalne działania organizacyjne w wariantach WA, WB, WC.....	31
6.5.	Założenia kształtowania oferty przewozowej PTZ w wariantach WA, WB, WC.....	34
6.5.1.	Częstości kursowania na regionalnych liniach komunikacyjnych	34
6.5.2.	Częstości kursowania na lokalnych liniach komunikacyjnych	34
6.5.3.	Klasyfikacja sieci linii kolejowych	36
6.5.4.	Klasyfikacja sieci linii autobusowych	39
7.	OCENA WARIANTÓW.....	48
7.1.	Metodyka analizy	48
7.2.	Prognozy ruchu	48
7.3.	Analiza zmian dostępności transportowej	48
7.4.	Analiza zmian bezpieczeństwa ruchu	48
7.5.	Analiza zmian wpływu na klimat	48
7.6.	Analiza kosztów budowy.....	48
7.7.	Analiza kosztów utrzymania	48
8.	ANALIZA RYZYKA REALIZACJI RPT	48
9.	REKOMENDACJE KOŃCOWE.....	48
10.	DZIAŁANIA	48

11. SYSTEM REALIZACJI	48
12. RAMY EWALUACYJNE.....	48
12.1. System monitorowania.....	48
13. PODSUMOWANIE	48
Spis rysunków	49
Spis Tabel.....	49

4. WIZJA I CELE ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

4.1. Wyzwania w zakresie systemu transportowego

Celem polityki transportowej jest takie zarządzanie sektorem, aby zmaksymalizować korzyści przy minimalnych kosztach. Duże możliwości podejmowania działań istnieją w zakresie optymalizacji popytu na transport, zarówno osób, jak i ładunków, w obszarze rozwoju infrastruktury, kreowania i implementowania innowacji transportowych (w tym alternatywnych napędów) oraz pakietu tzw. instrumentów miękkich, dotyczących zarządzania ruchem czy integracji międzygałęziowej transportu.

Możliwości i warunki transportu osób (wykonujących codzienne podróże obligatoryjne do pracy i nauki oraz podróże rekreacyjne, turystyczne itp.) oraz towarów (głównie do i z portów morskich, firm produkcyjnych jak i konsumentów) są istotnym i dynamicznie zmieniającym się uwarunkowaniem rozwojowym województwa pomorskiego. Wynika to zarówno z procesów zachodzących w zagospodarowaniu przestrzennym regionu, ale także uwarunkowań związanych z potrzebą dostosowania organizacji transportu do zmieniających się oczekiwań, preferencji i zachowań podróżnych oraz użytkowników i organizatorów transportu.

Uwzględniając wnioski z uwarunkowań zewnętrznych i diagnozy stanu systemu transportowego województwa pomorskiego oraz zapisy *Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030* do podstawowych wyzwań w zakresie rozwoju systemu transportowego województwa należą:

Dostępny, spójny i sprawny system transportowy

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

- mieszkańcy województwa, bez względu na miejsce zamieszkania oraz podmioty gospodarcze, bez względu na miejsce prowadzenia działalności gospodarczej mają optymalne warunki czasowej dostępności (mierzonej w minutach) do określonych węzłów sieci TEN-T (drogowej, kolejowej, morskiej i lotniczej);
- połączenia pomiędzy ośrodkami osadniczymi tworzą warunki dla wykonywania podróży obligatoryjnych w obu kierunkach w czasie akceptowalnym;
- realizowane są działania inwestycyjne w zakresie budowy węzłów i przystanków przesiadkowych w zakresie różnych rodzajów transportu zbiorowego oraz organizacji przesiadek integrujących mobilność indywidualną (rowerową, pieszą oraz samochodową) z transportem zbiorowym, poprzez budowę parkingów P&R (*Park&Ride*), B&R (*Bike&Ride*), K&R (*Kiss&Ride*);
- podejmowane są spójne działania w zakresie realizacji polityki parkingowej, stosowane ujednolicone zasady tworzenia stref parkowania, ograniczania parkowania i postoju oraz pobierania opłat parkingowych;
- mieszkańcy, niezależnie od miejsca zamieszkania mają dostęp do usług transportu zbiorowego, który przeciwdziała wykluczeniu społecznemu i nie ogranicza szans rozwojowych społeczności lokalnych;
- obszary rozwojowe, w tym porty morskie są sprawnie powiązane (ostatnia mila) z układem drogowym i kolejowym zewnętrznym;
- oferta transportu zbiorowego, dostosowana do pasażerskich potrzeb przewozowych, podnosi jego konkurencyjność w stosunku do transportu indywidualnego;
- podmioty gospodarcze posiadają możliwości realizacji potrzeb transportowych poprzez transport intermodalny;
- wprowadzone i rozbudowane inteligentne systemy zarządzania ruchem i łańcuchami dostaw poprawiają warunki obsługi transportowej regionu;

- pomorskie porty i węzły intermodalne funkcjonują w oparciu o Inteligentne Systemy Transportowe i wysokie parametry funkcjonalne

Bezpieczny i niezawodny system transportowy

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

- użytkownik ma zapewnione bezpieczne i niezawodne warunki odbywania podróży niezależnie od celów i środka transportu;
- infrastruktura transportu zapewnia wysoki poziom bezpieczeństwa;
- infrastruktura transportu jest odporna i przygotowana na sytuacje kryzysowe;
- warunki obsługi transportowej regionu zapewniają możliwość sprawnego działania służb ratowniczych;
- upowszechniane są narzędzia oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego (oceny, audyty, inspekcje);
- kształtowane i upowszechniane są bezpieczne zachowania uczestników ruchu, głównie poprzez informowanie, edukowanie, zarządzanie prędkością i nadzór.

Ekologiczny i zrównoważony system transportowy

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

- podział zadań przewozowych w transporcie pasażerskim i towarowym jest bardziej zrównoważony;
- wdrażane są rozwiązania nisko- i zeroemisyjne w zakresie środków transportu;
- rozwijana jest infrastruktura dla pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, w tym samochodów osobowych;
- ograniczany jest tranzyt przez ośrodki miejskie oraz podejmowane i upowszechniane są działania w zakresie zrównoważonej mobilności w obszarach miejskich i zurbanizowanych;
- rozwijana jest infrastruktura indywidualnej mobilności aktywnej, zwłaszcza rowerowej;
- przygotowywane i wdrażane są plany zrównoważonej mobilności oraz promowana kultura mobilności;
- rozwijany jest wodny transport śródlądowy.

Efektywny system transportowy

Realizacja tego wyzwania oznacza, że:

- wdrożone zostały działania w zakresie integracji wewnętrznej transportu zbiorowego (drogowego, kolejowego), przede wszystkim w aspekcie taryfowo-biletowym i funkcjonalnym, poprzez koordynację rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu zbiorowego;
- dostępne środki finansowe są wykorzystywane w celu maksymalizacji efektów transportowych;
- wdrażane są nowoczesne i inteligentne technologie z zakresu infrastruktury, urządzeń i środków transportu, organizacji, zarządzania transportem i sterowania mobilnością;
- wykorzystuje się metody i narzędzia niezbędne do racjonalnego gospodarowania infrastrukturą transportową;
- organizacja transportu zbiorowego opiera się na uwzględnieniu wyników analiz w zakresie rzeczywistych potrzeb wynikających z popytu na usługi mobilności.

4.2. Wizja rozwoju systemu transportowego

Dostępny, spójny i sprawny system transportowy regionu, oferujący bezpieczne i niezawodne warunki mobilności pasażerskiej i towarowej, przyjmujący rozwiązania proekologiczne, w tym w zakresie zrównoważonej mobilności oraz efektywność za podstawę rozwiązań służących zaspokojeniu potrzeb transportowych i mobilności mieszkańców i turystów oraz zwiększeniu krajowej i międzynarodowej konkurencyjności gospodarczej Pomorza.

Podstawowymi cechami systemu transportowego województwa pomorskiego zgodne z powyższą wizją w perspektywie 2030 roku będzie:

- uzyskanie wysokiej dostępności transportowej regionu w układzie krajowym i międzynarodowym w wyniku pełnego ukształtowania układu dróg szybkiego ruchu (A1, S6 i S7) oraz linii kolejowych wpisujących się w sieć TEN-T;
- ukształtowanie w oparciu o porty morskie Gdańska i Gdyni, w tym ich rozbudowaną infrastrukturę głęboko-wodną bałtyckiego węzła transportowo-logistycznego sprawnie powiązanego infrastrukturą tzw. ostatniej mili z ponadregionalnym systemem drogowo-kolejowym;
- wzrost udziału transportu towarowego kolejowego, w tym wzrost strumieni ładunków skonteneryzowanych w portach morskich Gdańska i Gdyni;
- utrzymanie wysokiej pozycji krajowej Portu Lotniczego im. L. Wałęsy w Gdańsku dzięki rozwijającej się siatce połączeń europejskich i krajowych;
- wielogłęziowy system transportowy dopasowany do wielkości i struktury popytu na usługi transportowe oraz kierunków rozwoju społeczno-gospodarczego województwa;
- zmniejszony udział indywidualnego transportu samochodowego w strukturze przewozów pasażerskich (bardziej zrównoważona mobilność) przez atrakcyjną i konkurencyjną ofertę transportu zbiorowego, zachęcającą do zmian zachowań transportowych mieszkańców i turystów;
- zintegrowany transport zbiorowy i usprawnione jego funkcjonowanie przy wykorzystaniu ITS i wprowadzaniu priorytetów dla pojazdów tego transportu;
- osiągnięcie przepustowości infrastruktury transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygłęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową w skali regionalnej i lokalnej;
- sprawnie funkcjonujący system mobilności indywidualnej, zbiorowej i towarowej dzięki wdrażanym inteligentnym systemom sterowania i zarządzania ruchem.

System transportowy będzie tworzony etapowo. W celu stworzenia tego systemu, będzie konieczne wykonanie wielu inwestycji infrastrukturalnych krajowych, wojewódzkich, powiatowych i gminnych. Zakres i skuteczność podejmowania wyzwań systemu transportowego przez zarządców infrastruktury i organizatorów przewozów pasażerskich uwarunkowane są czynnikami zewnętrznymi i wewnętrznymi ujętymi w analizie SWOT, oraz skwantyfikowanymi, strategicznymi celami rozwoju transportu, co prowadzi do analizy scenariuszowej i wariantowej tego rozwoju.

4.3. Cele strategiczne

Celem RPT jest tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze wojewódzkim, przy zapewnieniu pełnej komplementarności działań o charakterze wojewódzkim z działaniami przewidzianymi na poziomie interwencji krajowej, służących głównie:

- poprawie dostępności transportowej województwa,

- poprawie jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność portów morskich w sieci TEN-T.

W ramach RPT wyróżniono cele główne i szczegółowe ujęte w czterech grupach celów (Tabela 1), przy czym założono, że:

- cele RPT uwzględniają cele określone w europejskich, krajowych i regionalnych dokumentach strategicznych,
- cele szczegółowe są celami mierzalnymi,
- cele odnoszą się do całego obszaru województwa (cele ogólne) lub tylko obszarów problemowych (cele miejscowe).

Cele miejscowe dotyczą obszarów problemowych, w których koncentrują się słabe z punktu widzenia celów szczegółowych elementy systemu transportowego województwa.

Tab. 1. Cele główne i szczegółowe Regionalnego Planu Transportowego dla województwa pomorskiego 2030

Numer celu	Cele główne	Cele szczegółowe	
1.	DOSTĘPNY, SPÓJNY I SPRAWNY SYSTEM TRANSPORTOWY Cele transportowe związane z jakością obsługi użytkowników infrastruktury i taboru		
1.1.	Poprawa multimodalnej dostępności czasowej ośrodków osadniczych	1.1.1.	Uzyskanie przez stolice gmin standardowej czasowej dostępności transportem zbiorowym i indywidualnym do ośrodka ponadregionalnego Trójmiasta i regionalnego Słupska
		1.1.2.	Uzyskanie standardowej czasowej dostępności transportem zbiorowym do stolicy powiatu
1.2.	Poprawa multimodalnej dostępności obszarów gospodarczych i rozwojowych	1.2.1.	Osiągnięcie pełnej, bazowej sieci TENT
		1.2.2.	Zwiększenie przepustowości kolejowej sieci TEN-T o 50% w relacjach do i z portów morskich
1.3.	Poprawa dostępności obszarów problemowych	1.3.1.	Uzyskanie standardowej dostępności Trójmiasta i Słupska publicznym transportem zbiorowym z gmin o najniższej dostępności transportowej (Miastko, Główny, Łeba, Hel)
		1.3.2.	Uzyskanie standardowej lokalnej dostępności usług transportu zbiorowego w najbardziej wykluczonych powiatach (bytowski, lęborski, słupski i pucki)
2.	BEZPIECZNY I NIEZAWODNY SYSTEM TRANSPORTOWY Cele transportowe związane z bezpieczeństwem		
2.1.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w skali województwa	2.1.1.	Zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych o 50%
		2.1.2.	Zmniejszenie liczby ofiar wśród niechronionych uczestników ruchu drogowego o 70%
2.2.	Poprawa bezpieczeństwa ruchu w obszarach problemowych	2.2.1.	Zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych w powiatach: lęborskim, słupskim, kościerskim, bytowskim o 70%
		2.2.2.	Zmniejszenie liczby ofiar wypadków z pieszymi w Gdańsku, Gdyni, Sopocie i Słupsku o 70%

Numer celu	Cele główne	Cele szczegółowe	
3.	EKOLOGICZNY I ZRÓWNOWAŻONY SYSTEM TRANSPORTOWY Cele transportowe związane z ochroną klimatu		
3.1.	Poprawa struktury modalnej przewozów towarów	3.1.1.	Wzrost udziału kolei w przewozach ładunków w transporcie towarowym
		3.1.2.	Zmniejszenie drogowych przewozów towarów na odległość ponad 300 km o 30%
3.2.	Zwiększenie udziału paliw alternatywnych w transporcie	3.2.1.	Zmniejszenie liczby pojazdów transportu zbiorowego o konwencjonalnym napędzie o 50%
		3.2.2.	Zwiększenie dostępności do infrastruktury paliw alternatywnych
3.3.	Poprawa klimatu akustycznego i jakości powietrza w obszarach problemowych	3.3.1.	Zmniejszenie obszarów o przekroczoną emisję hałasu z transportu zgodnie z Programami ochrony środowiska przed hałasem
		3.3.2.	Zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza z transportu
3.4.	Poprawa struktury modalnej przewozów pasażerskich w obszarach problemowych	3.4.1.	Zwiększenie udziału podróży rowerem i UTO
		3.4.2.	Zwiększenie udziału transportu wodnego turystycznego w podróżach turystycznych
		3.4.3.	Zwiększenie udziału podróży transportem zbiorowym
4.	EFEKTYWNY I SKUTECZNY SYSTEM ZARZĄDZANIA ORGANIZACJĄ TRANSPORTU Cele transportowe związane z jakością systemu zarządzania transportem w województwie		
4.1.	Poprawa jakości planowania rozwoju i utrzymania infrastruktury transportowej	4.1.1.	Ujednolicenie w skali województwa metod diagnostycznych stanu sieci drogowej
		4.1.2.	Stworzenie jednolitej platformy informacji transportowej w województwie
4.2.	Poprawa zarządzania systemem publicznego transportu zbiorowego	4.2.1.	Stworzenie zintegrowanego systemu publicznego transportu zbiorowego
		4.2.2.	Wprowadzenie systemu współfinansowania przewozów pasażerskich przez jst
4.3.	Poprawa zarządzania mobilnością transportową	4.3.1.	Sporządzenie dla wszystkich miejskich obszarów funkcjonalnych planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)
		4.3.2.	Stworzenie systemu analiz mobilności w skali regionu

5. ANALIZA SCENARIUSZOWA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

Celem niniejszej analizy scenariuszowej jest identyfikacji możliwych wariantów rozwoju systemu transportowego województwa i powiązanych z tym wariantami niezbędnych przedsięwzięć inwestycyjnych i organizacyjnych. Przyjęto, że głównymi wyznacznikami wariantów są:

- scenariusze planistyczne odzwierciedlające uwarunkowania zewnętrzne (krajowe i europejskie) rozwoju systemu transportowego (Rozdział 1) oraz uwzględniające zidentyfikowane w SWOT szanse i zagrożenia dla rozwoju systemu regionalnego.
- modele regionalnego systemu transportowej odzwierciedlające uwarunkowania wewnętrzne (regionalne i lokalne) uwzględniające wnioski z diagnozy systemu transportowego województwa pomorskiego (Rozdział 3), zidentyfikowane w SWOT silne i słabe strony tego systemu (Rozdział 3.6) i regionalne czynniki wpływające na popyt i podaż na transport do roku 2030.

5.1. Czynniki wpływające na popyt i podaż na transport

Skuteczna realizacja RPT 2030 wymaga stałej weryfikacji zapotrzebowania na transport z uwzględnieniem potencjalnych zmian czynników determinujących warunki rozwoju systemu transportowego województwa. Największe zmiany wpływające na wielkość i strukturę popytu na transport oraz związane z tym plany inwestycyjne dokonują się w sferze czynników społeczno-gospodarczych i demograficznych, a także innowacji technologicznych, w tym związanych z adaptacją transportu do zmian klimatycznych i wdrażaniem paliw alternatywnych w środkach transportu.

5.1.1. Sytuacja społeczno-gospodarcza

Oddziaływanie wielkości makroekonomicznych na popyt na usługi transportowe ma zróżnicowany charakter. Dynamika PKB ma istotny wpływ na wielkość popytu na przewozy wewnątrz krajowe, ale jej wpływ na popyt w przewozach międzynarodowych oraz w zakresie motoryzacji indywidualnej jest zależny także od wielu innych czynników.

Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju zakłada dalszą konwergencję pomiędzy Polską i UE, a poziom PKB na mieszkańca, mierzony według parytetu siły nabywczej do 2030 r., po uruchomieniu nowych czynników konkurencyjności, zbliży się do średniej UE.

Wielkość PKB wynikająca z sytuacji społeczno-gospodarczej oraz struktura dostępnych środków publicznych, pochodzących ze źródeł krajowych i zagranicznych (w tym UE) ma także istotny wpływ na pulę środków kierowanych na rozwój infrastruktury transportowej. Sytuacja społeczno-gospodarcza Polski w perspektywie roku 2030 zakłada długookresowy wzrost PKB w latach 2021–2030 na poziomie około 3,5–4,0% rocznie¹.

Prognozy ruchu dla inwestycji w transporcie wykonywane powinny być na okres 30 lat, to praktycznie dane o PKB powinny dotyczyć okresu do 2050 roku. Dla uspołojnienia podejścia do prognoz dla projektów transportowych w skali perspektywy finansowej, prognoza PKB pochodzić powinna z Załącznika A *Niebieskiej Księgi*². Z uwagi na pandemię założenia te zostały skorygowane w październiku 2020 roku w raporcie *Zaktualizowane warianty rozwoju gospodarczego Polski*.

Tab. 2. Prognozowany wzrost (%) PKB w Polsce w latach 2021-2030.

2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
4,0	3,4	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	3,0	2,8	2,8

¹ *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*, Burniewicz J., (<http://www.siskom.waw.pl/planistyka/polska/Burniewicz.pdf>).

² *Niebieska Księga*. Nowa edycja, sierpień 2015 Sektor Transportu Publicznego w miastach aglomeracjach https://www.pois.gov.pl/media/27493/Public_Transport_JASPERS_revision_PL_corrected_15092015.pdf

Źródło: Zaktualizowane warianty rozwoju gospodarczego Polski, o których mowa w Podrozdziale 7.4 Założenia do analizy finansowej – Wytycznych w zakresie zagadnień związanych z przygotowaniem projektów inwestycyjnych, w tym projektów generujących dochód i projektów hybrydowych na lata 2014-2020, Ministerstwo Finansów, aktualizacja: 27 października 2020 r.

Wg danych NBP³ w horyzoncie projekcji do 2023 roku gospodarka stopniowo powróci do długookresowej ścieżki wzrostu sprzed pandemii COVID-19. Prognozy NBP zakładają wzrost PKB w 2021 roku na poziomie 4,1%, zaś w latach 2022-2023 na poziomie 5,4%. Prognozy te są jednak obciążone kilkoma obszarami niepewności, w tym:

- przebiegiem pandemii połączonym z
 - trwałym obniżeniem aktywności gospodarczej w Polsce
 - zmianami zachowań ekonomicznych ludności – spadek popytu na niektóre usługi;
 - wzrostem liczby bankructw przedsiębiorstw, przede wszystkim w branżach usługowych, w szczególności hotelarstwie, rekreacji i kulturze czy gastronomii;
 - wysoką niepewnością i pesymistycznymi nastrojami podmiotów gospodarczych;
 - nasileniem się międzynarodowych sporów gospodarczych, skutkujące wzrostem barier w handlu światowym, obniżeniem inwestycji zagranicznych oraz spowolnieniem transferu technologii do mniej rozwiniętych gospodarek;
 - ograniczonym wzrostem produktywności w gospodarce światowej;
 - ubytkiem potencjału wytwórczego w Polsce (ograniczenie inwestycji przedsiębiorstw, wzrost stopy bezrobocia równowagi, niższą aktywnością zawodową, wolniejszym wzrostem łącznej produktywności czynników wytwórczych);
 - wpływem pakietów antykryzysowych uruchomionych z powodu pandemii na świecie i w Polsce;
- cenami surowców energetycznych i rolnych uwarunkowanych m. in.:
 - wahaniami cen surowców energetycznych na rynkach światowych w wyniku zmian popytu oraz ze względu na kształt polityki krajów głównych producentów;
 - ryzykiem wyraźnego odchylenia warunków pogodowych względem wieloletniej średniej w krajach będących ważnymi producentami żywności i w Polsce;
 - rozprzestrzenianiem się choroby ASF w Unii Europejskiej.

5.1.2. Uwarunkowania demograficzne, w tym prognozy demograficzne

Podstawowym czynnikiem określającym wielkość ruchu generowanego przez wybrany obszar, jest liczba mieszkańców tego obszaru. Demografia jest jedną z najbardziej istotnych determinant popytu na usługi transportowe. Podstawowymi czynnikami demograficznymi są:

- stan i liczba mieszkańców,
- przyrost naturalny,
- wielkość i kierunki migracji,
- struktura wiekowa mieszkańców,
- prognoza demograficzna dla gmin województwa pomorskiego do 2030 roku.

³ Projekcja inflacji i wzrostu gospodarczego Narodowego Banku Polskiego, luty 2021, (https://www.nbp.pl/polityka_pieniezna/dokumenty/raport_o_inflacji/necmod_marzec_2021.pdf).

W 2020 r. województwo pomorskie zamieszkiwało 2.346,7 tys. osób⁴ (6,1% ludności kraju, 7. miejsce). Miasta koncentrowały 63,4% ludności. W ostatnich latach województwo notowało najwyższy w Polsce przyrost liczby mieszkańców będący rezultatem dodatniego przyrostu naturalnego oraz salda migracji. Pomorskie od lat cechuje najwyższy przyrost naturalny w kraju (0,60 na 1.000 os. w 2020 r.⁵). Na wsi przyrost naturalny jest zdecydowanie wyższy niż w mieście⁶. W układzie powiatów najwyższy wskaźnik zanotowano w powiecie kartuskim (9,6 na 1000 os.), najniższy – ujemny – w Sopocie (-6,0 na 1000 os.). Także struktura wiekowa ludności jest relatywnie korzystna w stosunku do całego kraju. Odsetek mieszkańców w wieku przedprodukcyjnym (19,7%) jest najwyższy w kraju, podczas gdy odsetek populacji w wieku poprodukcyjnym jest jednym z najniższych (13. lokata). Jednocześnie odsetek osób w wieku produkcyjnym systematycznie maleje (59,5% wobec 59,8% w 2019 r.), zwiększa się natomiast udział osób w wieku poprodukcyjnym (20,7% wobec 20,5% w 2019r.).

W chwili obecnej oficjalna prognoza liczby ludności GUS jest udostępniona w podziale na gminy do roku 2030. *Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030*, opracowana jest w oparciu o długoterminowe założenia *Prognozy ludności Polski na lata 2014-2050* oraz *Prognozy dla powiatów i miast na prawie powiatu na lata 2014-2050*.

Prognoza demograficzna GUS do 2030 dla województwa przewiduje wzrost liczby ludności do 2030 r. o 2,61%, czyli do poziomu prawie 2.376 tys. osób. Migracje ludności z miast na obszary wiejskie spowodują obniżenie poziomu urbanizacji z 63,7% w 2019 r. do 61,3% w 2030.

Do 2030 r. w województwie występować będą różnokierunkowe zmiany w liczebności poszczególnych grup wiekowych ludności i ich rozmieszczeniu, kreujące popyt na dobra i usługi, jak też warunkujące procesy na rynku pracy. Procesy te będą w istotny sposób warunkowały potrzeby rozwoju infrastruktury transportu i usług mobilności. Istotnym czynnikiem demograficznym będzie zjawisko starzenia się społeczeństwa. Przyjmuje się, że osoby starsze są osobami mniej mobilnymi. Wynika to z mniejszych potrzeb podróżowania tej grupy, jak i predyspozycji zdrowotnych. Można więc przyjąć, że jest to dodatkowy czynnik zmniejszający popyt na podróże i przewozy pasażerskie. Są co prawda podejmowane próby aktywizacji osób starszych, jednak zwiększenie aktywności tej grupy nie spowoduje wzrostu ich mobilności ponad mobilność osób w wieku produkcyjnym czy przedprodukcyjnym. Zjawisko to szczególnie niekorzystnie może wpływać na funkcjonowanie transportu zbiorowego.

Do 2030 r. w województwie występować będą różnokierunkowe zmiany w liczebności poszczególnych grup wiekowych ludności, kreujące popyt na dobra i usługi jak też warunkujące procesy na rynku pracy, w tym szacuje się, że:

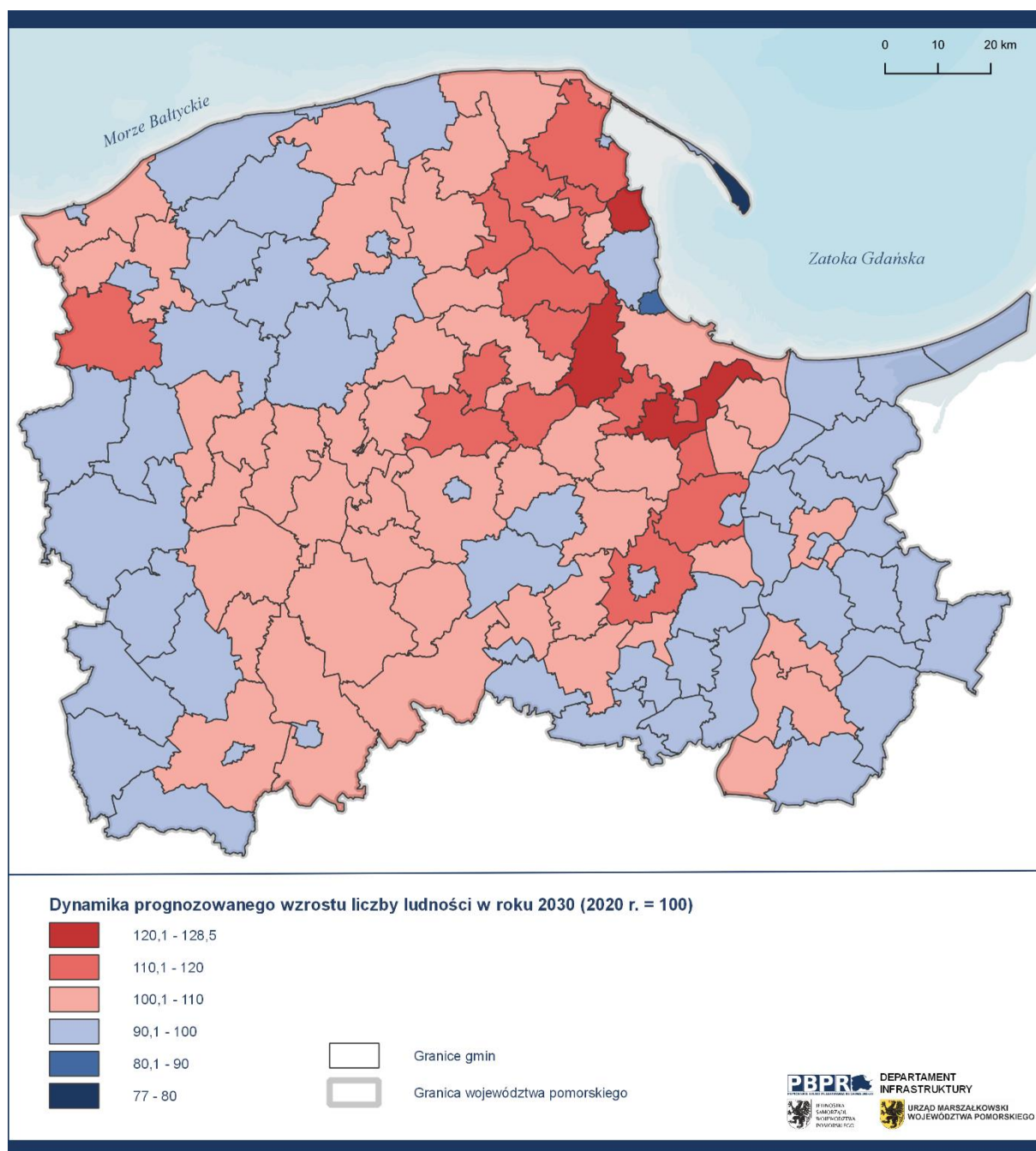
- liczba dzieci w wieku przedszkolnym (3-6 lat) będzie obniżać się sukcesywnie do 88,0 tys. w 2030r.;
- liczba dzieci w wieku szkolnym (szkoły podstawowe 7-15 lat) do roku 2025 będzie rosła osiągając 233,7 tys. w 2025 r., po czym zacznie gwałtownie spadać, osiągając w 2030 r. około 211,6 tys.;
- liczba młodzieży w wieku szkolnym ponadpodstawowym (16–18 lat) do 2025 r. będzie rosła osiągając 83,6 tys., a następnie spadnie o prawie 10 tys. osiągając w roku 2030 poziom 73,5 tys.;
- liczba młodzieży w wieku akademickim (19–24 lat) do 2025 r. będzie spadać osiągając poziom 140,0 tys., po czym będzie ponownie wzrastać osiągając ok 150 tys. w 2030 r.;
- liczba osób w wieku produkcyjnym (potencjalne zasoby pracy - kobiety w wieku 15-59 lat i mężczyźni w wieku 15-64 lata) będzie spadać osiągając w 2030 r. ok. 1.426,4 tys. osób;

⁴ Dane dotyczące demografii podane są wg stanu na 30 czerwca 2020 r.

⁵ Dane za I półrocze 2020 r.

⁶ W 2019 r. po raz pierwszy zanotowano ujemny przyrost naturalny w miastach. W 2020 r. sytuacja była podobna.

- liczba osób w wieku emerytalnym (kobiety 60 lat i więcej, mężczyźni 65 lat i więcej) będzie wzrastać z poziomu 423 tys. w 2015 r. do poziomu 570 tys. w 2030 r. – w związku z powyższymi danymi, w wyniku procesów demograficznych i wydłużania się przeciętnego dalszego trwania życia, ludność tej grupy wiekowej będzie zdecydowanie wyższa w stosunku do 2015 r. - o prawie 150 tys. osób.



Rys. 1. Dynamika prognozowanego wzrostu liczby ludności w gminach województwa pomorskiego do roku 2030

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego, na podstawie Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030, GUS.

W układzie gmin przewiduje się, że do 2030 r:

- w 6 gminach przewidywany jest spadek liczby ludności powyżej 10,01%, który wystąpi w miastach Helu, Sopocie, Ustce, Człuchowie i Słupsku oraz w gminie wiejskiej Koczała;

- w 26 gminach przewidywany jest spadek liczby ludności w przedziale między 10,00-5,01%, który wystąpi m.in. w miastach Chojnice, Jastarnia, Kościerzyna, Krynica Morska Lębork, Łeba, Malbork, Puck, Starogard Gdański i Tczew oraz 16 gminach wiejskich;
- w 25 gminach przewidywany jest spadek liczby ludności w przedziale między 5,00-0,00%, który wystąpi m.in. w miastach Gdynia, Kwidzyn i Skórcz oraz 22 gminach wiejskich;
- w 20 gminach przewidywany jest wzrost liczby ludności w przedziale między 0,01-5,00%, który wystąpi m.in. w miastach Gdańsk, Rumia i Wejherowo oraz 17 gminach wiejskich;
- w 18 gminach przewidywany jest wzrost liczby ludności w przedziale między 5,01-10,00%, który wystąpi m.in. w gminie miejsko-wiejskiej Kartusy oraz 17 gminach wiejskich;
- w 28 gminach przewidywany jest wzrost liczby ludności powyżej 10,01%, który wystąpi m.in. w miastach Pruszcz Gdański i Reda, gminie miejsko-wiejskiej Żukowo oraz 25 gminach wiejskich.

5.1.3. Europejska i krajowa polityka transportowa

Jednym z istotnych narzędzi wpływających na rozwój systemu transportu, a co za tym idzie na dostępność i spójność transportową województwa, wzrost wielkości i poprawę jakości przewozów pasażerskich i towarowych są działania inwestycyjne.

Podstawowe przesłanki dla rozwoju regionalnego systemu transportowego w województwie pomorskim stanowią europejskie i krajowe dokumenty strategiczne określające kluczowe cele i oczekiwania względem systemu transportowego do roku 2030. Cele wspólnotowej polityki transportowej rozpatrywane są w relacji z polityką ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatu, zwłaszcza w kontekście realizacji podstawowego celu Wspólnoty, jakim jest zapewnienie trwałego i zrównoważonego rozwoju. Obejmują one następujące obszary działań:

- strategiczne powiązania regionu z siecią TEN-T przyczyniające się do wzrostu konkurencyjności regionu,
- inwestycje w pozostałe połączenia transportowe w celu zapewnienia wykorzystania przez regiony możliwości, jakie oferuje sieć TEN-T,
- poprawa konkurencyjności kolei, publicznego transportu autobusowego i żeglugi śródlądowej w stosunku do transportu drogowego,
- rozwój transportu intermodalnego zwłaszcza towarowego jako alternatywy dla transportu drogowego oraz zapewnienie sprawnej dostępności do portów morskich z ich zaplecza transportem kolejowym i wodnym śródlądowym,
- rozwiązanie problemu przeciążenia transportu na terenach zurbanizowanych oraz wspieranie zrównoważonych sieci transportowych, szczególnie w obszarach miejskich przez rozwój środków transportu publicznego, infrastruktury „park and ride”, wdrażanie planów zrównoważonej mobilności, budowę obwodnic, podnoszenie poziomu bezpieczeństwa, rozwój ruchu niezmotoryzowanego oraz zapewnienie dostępności usług transportu publicznego dla różnych grup społecznych, w tym osób starszych i niepełnosprawnych;
- wzmocnienie jakości i bezpieczeństwa transportu.

Cele wspólnotowe mają swoje rozwinięcie także w celach rozwoju transportu w Polsce, w tym w zakresie:

- rozwoju sieci dróg ekspresowych wpisujących się układ sieci TEN-T i najbardziej obciążonych kierunkach i powiązaniach krajowych,
- wyprowadzenia ruchu drogowego tranzytowego poza miasta poprzez budowę obwodnic,

- poprawy stanu dróg wszystkich kategorii (rehabilitacja i wzmocnienie nawierzchni),
- zwiększenia udziału kolei w przewozach pasażerskich i towarowych poprzez poprawę stanu technicznego układu w sieci kolejowej TEN-T i podnoszenie parametrów eksploatacyjnych tras przewozowych pasażerskich i towarowych,
- likwidacji „wąskich gardeł” na liniach kolejowych o dużym natężeniu przewozów pasażerskich i towarowych, a w szczególności w rdzeniu obszaru metropolitalnego, którego elementem funkcjonalnym są porty morskie,
- odtworzenie i modernizacja regionalnej sieci kolejowej,
- poprawy standardu taboru i wzrost jakości usług kolejowych,
- zwiększenia roli transportu publicznego, jako alternatywy dla transportu indywidualnego, zwłaszcza w rdzeniu metropolii i miejskich obszarach funkcjonalnych, poprzez wprowadzanie zintegrowanych systemów zarządzania ruchem preferujących transport publiczny, tworzenie zintegrowanych węzłów transportowych i zintegrowanych planów rozwoju transportu miejskiego, jak również budowę i rozbudowę publicznego transportu szynowego (szybkiej kolei miejskiej, tramwajów,
- poprawy warunków funkcjonowania transportu wodnego, śródlądowego, zmierzająca do podniesienia udziału tej gałęzi transportu w przewozach turystycznych,
- poprawy infrastruktury dojazdowej do portu lotniczego, a zwłaszcza w zakresie jego obsługi transportem zbiorowym,
- wzrostu bezpieczeństwa w transporcie, w tym radykalne obniżenie liczby śmiertelnych ofiar w wypadkach drogowych.

Działania inwestycyjne do roku 2030 wynikające z dokumentów europejskich i krajowych (Rozdział 1) stanowią podstawową przesłankę formułowaniu scenariuszy. Większość z tych inwestycji uzasadnia się ich pozytywnym oddziaływaniem na obsługę transportową kraju i regionu, natomiast część z nich wymaga szczegółowej oceny tych oddziaływań np. na podstawie studiów wykonalności.

5.2. Scenariusze planistyczne rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim

Uwarunkowaniem wyjściowym tworzenia regionalnych scenariuszy rozwoju transportu są zapisy dokumentów krajowych, które swoim zakresem obejmują system transportowy województwa pomorskiego. W wyniku analizy tych dokumentów przeprowadzonej z udziałem ekspertów, planistów i decydentów wskazano trzy scenariusze rozwoju systemu transportowego do roku 2030, różniące się prawdopodobieństwem realizacji przedsięwzięć transportowych o charakterze strategicznym (Tabela 3), a mianowicie:

- scenariusz **S+** zakładający pojawienie się przychylnych uwarunkowań dla realizacji większości zaplanowanych przedsięwzięć, przy czym nie uwzględniono tylko tych przedsięwzięć, których realizacja jest bardzo mało prawdopodobna, bądź obiektywnie niemożliwa do ukończenia do 2030 roku.
- scenariusz **S0** zakładający pojawienie się uwarunkowań dla realizacji przedsięwzięć o wysokim prawdopodobieństwie, tzn. takich, których realizacja została przesądzona i możliwe jest ich zakończenie do 2030 roku; scenariusz ten stanowi podstawę dalszych analiz nad wariantami rozwoju systemu transportowego województwa,
- scenariusz **S-** zakładający pojawienie się nieprzychylnych uwarunkowań mogących przyczynić się do niezrealizowania większości zaplanowanych inwestycji, bądź ich opóźnienia, przez co nie zostaną ukończone do 2030 roku; w tym scenariuszu występują tylko te przedsięwzięcia, które zostały już zakończone, rozpoczęte lub mają się rozpocząć w najbliższym okresie.

Tab. 3. Prawdopodobieństwo realizacji poszczególnych projektów krajowych przewidzianych do realizacji w województwie pomorskim oraz przyporządkowanie projektów do poszczególnych scenariuszy rozwoju.

L.p.	Nazwa działania	Prawdopodobieństwo oddania do eksploatacji do 2030 roku	Scenariusze rozwoju systemu transportowego		
			S+	S0	S-
Infrastruktura transportu drogowego					
(Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.); Program Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030)					
1	Budowa drogi ekspresowej S6 Gdynia „Wielki Kack” – Strzebielino	w realizacji	tak	tak	tak
2	Budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta	wysokie	tak	tak	tak
3	Budowa drogi ekspresowej S6 Koszalin – Słupsk	wysokie	tak	tak	tak
4	Budowa drogi ekspresowej S6 Słupsk – Łębork	wysokie	tak	tak	tak
5	Budowa drogi ekspresowej S6 odc. Łębork – Strzebielino	wysokie	tak	tak	tak
6	Budowa południowej obwodnicy Starogardu Gdańskiego	wysokie	tak	tak	nie
7	Budowa obwodnicy Brzezia	wysokie	tak	tak	nie
8	Budowa obwodnicy Człuchowa	niskie	tak	nie	nie
9	Budowa obwodnicy Słupska i Kobylnicy	średnie	tak	tak	nie
10	Budowa obwodnicy Sztumu	niskie	tak	nie	nie
11	Budowa obwodnicy Kwidzyna	niskie	tak	nie	nie
12	Budowa obwodnicy Gardei	niskie	tak	nie	nie
13	Budowa obwodnicy Czerska	niskie	tak	nie	nie
14	Wsparcie działań poprawiających dostęp do terminali intermodalnych od strony sieci dróg krajowych.	działanie ogólne	tak	tak	tak
Infrastruktura paliw alternatywnych*					
Krajowe Ramy Polityki Rozwoju Infrastruktury Paliw Alternatywnych					
15	6.000 punktów ładowania o normalnej mocy w Trójmieście	wysokie	tak	tak	tak
16	400 punktów ładowania o dużej mocy w Trójmieście	wysokie	tak	tak	tak
17	70 punktów tankowania gazu ziemnego CNG w Trójmieście	wysokie	tak	tak	tak
18	14 publicznie dostępnych punktów tankowania LNG wzdłuż sieci TEN-T w Polsce	wysokie	tak	tak	tak
19	32 publicznie dostępnych punktów tankowania CNG wzdłuż sieci TEN-T w Polsce	wysokie	tak	tak	tak
Infrastruktura transportu kolejowego					
Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku; Zamierzenia inwestycyjne PKP PLK S.A. na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku; Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej (CPK)					
20	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	w realizacji	tak	tak	tak
21	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk	w realizacji	tak	tak	tak
22	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk	wysokie	tak	tak	tak
23	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – budowa przedłużenia linii kolejowej nr 250 na odcinku Rumia - Wejherowo	wysokie	tak	tak	tak
24	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (na odcinku linii kolejowej nr 234 Kokoszyki – Stara Piła oraz na odcinku linii kolejowej nr 229 Stara Piła – Gliniec jako trasy objazdowej na czas modernizacji linii 201)	wysokie	tak	tak	tak
25	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (odcinki linii kolejowej nr 201 Kościerzyna – Somonino, nr 201 Somonino – Gdańsk Osowa (budowa drugiego toru) oraz Gdańsk Osowa – Gdynia Główna (budowa trzeciego toru) oraz linii kolejowej nr 214 Somonino – Kartuzy)	wysokie	tak	tak	tak

L.p.	Nazwa działania	Prawdopodobieństwo oddania do eksploatacji do 2030 roku	Scenariusze rozwoju systemu transportowego		
			S+	S0	S-
26	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (odcinek linii kolejowej nr 229 Glinicz – Kartuzy)	wysokie	tak	tak	tak
27	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II (na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna linia kolejowa nr 201)	wysokie	tak	tak	tak
28	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa – Słupsk – Ustka	w realizacji	tak	tak	tak
29	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa – Malbork	w realizacji	tak	tak	tak
30	Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego	w realizacji	tak	tak	tak
31	Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów	średnie	tak	tak	nie
32	Rewitalizacja odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy – Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją	średnie	tak	tak	nie
33	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk	wysokie	tak	tak	tak
34	Prace na linii kolejowej nr 204 na odcinku Malbork - Braniewo - (granica państwa)	niskie	tak	nie	nie
35	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Czersk - Wierzchowo Człuchowskie	niskie	tak	nie	nie
36	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap I: linia kolejowa nr 202 na odcinku Słupsk - Koszalin	średnie	tak	tak	nie
37	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap I: Tczew - Pruszcz Gdański	niskie	tak	nie	nie
38	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap II: Pruszcz Gdański - Gdynia	niskie	tak	nie	nie
39	Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III: pozostałe prace	niskie	tak	nie	nie
40	Budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 9 i 204	niskie	tak	nie	nie
41	Stworzenie nowego szybkiego ciągu pomiędzy Olsztyn - Elbląg – Nowy Dwór Gdański - Gdańsk,	bardzo niskie	nie	nie	nie
42	Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda – Hel	średnie	tak	tak	nie
43	Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska	niskie	tak	nie	nie
44	Włączenie północnych dzielnic Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej	średnie	tak	tak	nie
45	Prace na linii kolejowej nr 229 Nowa Wieś Lęborska – Łeba	niskie	tak	nie	nie
46	Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 (Człuchów) - Chojnice	niskie	tak	nie	nie
47	Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 Kartuzy - Sierakowice - Lębork wraz z elektryfikacją - Etap II - odcinek Sierakowice - Lębork	bardzo niskie	nie	nie	nie
48	Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze woj. pom.	wysokie	tak	tak	nie
49	Rozwój linii aglomeracyjnych na obszarze Trójmiasta - budowa linii Wejherowo - Góra Pomorska	niskie	tak	nie	nie
50	Rozwój linii aglomeracyjnych na obszarze Trójmiasta - budowa linii Gdynia - Wiczlino - Bojano	bardzo niskie	nie	nie	nie
51	Odbudowa linii kolejowej nr 256 Szymankowo - Nowy Dwór Gdański	bardzo niskie	nie	nie	nie

L.p.	Nazwa działania	Prawdopodobieństwo oddania do eksploatacji do 2030 roku	Scenariusze rozwoju systemu transportowego		
			S+	S0	S-
52	Rozwój linii aglomeracyjnych na obszarze Trójmiasta - rewitalizacja linii Pruszcz Gdański - Stara Piła	niskie	tak	nie	nie
53	Modernizacja linii kolejowych nr 215, 743, 744 na odcinku Lipowa Tucholska - Szlachta - Czersk - Bąk	niskie	tak	nie	nie
54	Modernizacja linii kolejowej nr 208 na odcinku gr. województwa - Chojnice	niskie	tak	nie	nie
55	Rewitalizacja i elektryfikacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Chojnice - Piła na odc. granica województwa - Chojnice	niskie	tak	nie	nie
56	Nowa linia kolejowa nr 5 (Ciąg nr 1 CPK – Kołobrzeg/Koszalin/Słupsk/Gdańsk), odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz – Gdańsk (od Grudziądza do Gdańska odcinkiem przebiegającym prawym brzegiem Wisły),	niskie	tak	nie	nie
Infrastruktura transportu wodnego morskiego Program rozwoju polskich portów morskich do 2030 roku					
57	Budowa Portu Centralnego w Gdańsku etap I	średnie	tak	tak	nie
58	Budowa Zewnętrznego Portu w Gdyni	średnie	tak	tak	nie
59	Budowa dodatkowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą i dodatkowych torów na liniach kolejowych nr 226 oraz nr 9 (odcinek Zajęczkowo Tczewskie – Pruszcz Gdański)	niskie	tak	nie	nie
60	Budowa Drogi Czerwonej od węzła Morska do portu w Gdyni	wysokie	tak	tak	nie
61	Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną	wysokie	tak	tak	tak
Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030					
62	Modernizacja drogi wodnej dolnej Wisły od Warszawy do Gdańska	bardzo niskie	nie	nie	nie
63	Wdrożenie systemu informacji rzecznej <i>River Information Services</i> (RIS), dla podniesienia bezpieczeństwa ruchu żeglugowego i zwiększenia wydajności transportu	bardzo niskie	nie	nie	nie
64	Kaskadyzacja środkowego i dolnego odcinka Wisły od Warszawy do Gdańska	bardzo niskie	nie	nie	nie
65	Modernizacja pozostałych odcinków szlaków żeglugowych E-40 i E-70	bardzo niskie	nie	nie	nie
Infrastruktura transportu intermodalnego Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do roku 2040					
66	Wsparcie rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb transportu intermodalnego - Terminal w Zajęczkowie Tczewskim	wysokie	tak	tak	nie
67	Wsparcie rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb transportu intermodalnego - Terminal w Kościerzynie	wysokie	tak	nie	nie
Inteligentne Systemy Transportowe Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku					
68	budowa Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR) obejmującego zarządzanie ruchem drogowych na autostradach i drogach ekspresowych	wysokie	tak	tak	tak

* zakłada się realizację tego typu inwestycji, bez wskazania stopnia realizacji założonych wartości

Zgodnie z podstawowym założeniem RPT w zakresie kompleksowego planowania systemu transportowego krajowe działania inwestycyjne będą się koncentrowały na realizacji krajowych założeń funkcjonowania i organizacji systemu transportowego. W zakresie interwencji krajowej scenariusz S0 obejmować będzie głównie działania zapewniające obsługę transportową regionu w

powiązaniach zewnętrznych, w tym wspomagających rozwój bałtyckiego węzła transportowo-logistycznego.

5.3. Modele regionalnego systemu obsługi transportowej

5.3.1. Założenia ogólne

Wyróżniono trzy modele regionalnego systemu obsługi transportowej:

- model optymistyczny MA,
- model realistyczny MB,
- model pesymistyczny MC.

Modele te zróżnicowane są pod względem:

- zasad przewozów na liniach publicznego transportu zbiorowego (PTZ),
- zasad organizacji transportu towarowego,
- priorytetów rozwoju infrastruktury drogowej i wodnej,
- zasad miejskiej polityki transportowej,
- uwarunkowań demograficznych, finansowych i organizacyjnych funkcjonowania systemu transportowego.

W sytuacji kompleksowego podejścia do planowania rozwoju transportu warianty systemu mogą podlegać zróżnicowaniu pod względem:

- podziału modalnego podróży w transporcie zbiorowym, określającego udział poszczególnych środków transportu w podróżach osób;
- podziału modalnego przewozu ładunków w transporcie towarowym, określającego udział poszczególnych środków transportu towarowego w przewozach ładunków do i z portów morskich;
- skuteczności polityki transportowej w miastach, oznaczające charakter i skuteczność zastosowanych przez władze miast narzędzi zarządzania mobilnością miejską, obejmujących m.in. stymulację racjonalnych zachowań transportowych mieszkańców, racjonalizację wykorzystywania środków transportu w podróżach, skuteczność i efektywność zarządzania ruchem i przewozami;
- integracji, oznaczające stopień integracji działań w zakresie planowania rozwoju transportu, organizowania publicznego transportu zbiorowego i zarządzania publicznym transportem zbiorowym.

5.3.2. Struktura sieci publicznego transportu zbiorowego (PTZ)

Układ linii kolejowych i autobusowych służących przewozom o charakterze użyteczności publicznej bazuje na skorygowanym układzie przyjętym w obecnie obowiązującym *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego*⁷ według wariantu „1” oraz przy uwzględnieniu hierarchii sieci osadniczej i klasyfikacji zintegrowanych węzłów przesiadkowych wynikającej z *Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030*.

W transporcie kolejowym przyjęto następujące kategorie linii użyteczności publicznej:

⁷ *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego*, Załącznik nr 1 do Uchwały nr 788/XXXVII/14 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 24 lutego 2014 roku, Dz.U.Woj.Pom. z 2014, poz. 1122.

- **linie szkieletowe KSz** – obejmują strategiczne dla gospodarki i rynku pracy połączenia kolejowe, na których wykonywane są przewozy międzywojewódzkie lub wojewódzkie, obsługujące powiązania ośrodka ponadregionalnego (Trójmiasta) z siecią ośrodków:
 - regionalnym (Słupsk),
 - potencjalnie regionalnym (Chojnice),
 - subregionalnych (Człuchów, Kościerzyna, Lębork, Malbork, Starogard Gdański, Tczew, Wejherowo);
- **linie komplementarne KK** – obejmują międzypowiatowe, ważne dla gospodarki i rynku pracy połączenia kolejowe, na których wykonywane są przewozy wojewódzkie, obsługujące powiązania między:
 - innymi ośrodkami subregionalnymi (Bytów, Kartusy, Kwidzyn, Sztum) oraz potencjalnym subregionalnym (Miastko), a ośrodkami powiatowymi na sieci szkieletowej,
 - innymi ośrodkami lokalnymi o oddziaływaniu ponadlokalnym (Brusy, Sierakowice, Ustka, Władysławowo), a ośrodkami powiatowymi na sieci szkieletowej,
 - inne niż powyższe połączenia kolejowe, na których organizuje się przewozy kolejowe na podstawie porozumień z sąsiednimi województwami;
- **linie sezonowe KS** – obejmują połączenia kolejowe z liniami szkieletowymi oraz komplementarnymi wykonywane sezonowe między ośrodkami i obszarami o dużym znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym w sezonie letnim (Łeba, Hel).

W transporcie autobusowym przyjęto następujące kategorie linii użyteczności publicznej:

- **linie podstawowe AP** – wykonujące przewozy wojewódzkie pomiędzy Trójmiastem, ośrodkami regionalnym (Słupsk), potencjalnym regionalnym (Chojnice), subregionalnymi oraz lokalnymi (pozostałymi miastami powiatowymi) tam, gdzie nie ma linii kolejowej łączącej te ośrodki;
- **linie uzupełniające AU** – wykonujące przewozy wojewódzkie pomiędzy miastami powiatowymi i mniejszymi miejscowościami oraz na relacjach pomiędzy miastami powiatowymi, ale o innym przebiegu niż linie podstawowe lub kolejowe, stanowiąc ich uzupełnienie;
- **linie alternatywne AA** (interwencyjne) – wykonujące przewozy wojewódzkie, alternatywne do linii kolejowych, tam, gdzie występuje uboga oferta przewozów kolejowych lub występuje znaczący popyt na przewozy poza obszarem bezpośredniego oddziaływania linii kolejowej nie obsługiwany przez linie dowozowe;
- **linie sezonowe AS** – wykonujące przewozy wojewódzkie lub powiatowe, obsługujące w sezonie turystycznym wewnętrzne powiązania powiatowe o dużym znaczeniu turystyczno-rekreacyjnym nie obsługiwanych przez linie kolejowe;
- **linie zastępcze AZ** – wykonujące przewozy wojewódzkie lub powiatowe, zastępujące poza sezonem turystycznym kolejowe linie sezonowe;
- **linie dowozowe AD** – wykonujące przewozy powiatowe lub gminne, obsługujące powiązania do ośrodka miejskiego i węzła przesiadkowego krajowego, regionalnego, metropolitalnego lub lokalnego.

Dla powyższych kategorii sieci kolejowej i autobusowej, przyjęto zgodnie z zasadą zagospodarowania przestrzennego województwa następującą hierarchizację węzłowej infrastruktury służącej integracji transportu pasażerskiego w rejonie stacji i przystanków kolejowych, dworców autobusowych i portów lotniczych wyróżniając:

- **krajowy węzeł integracyjny (K)**: węzeł przesiadkowy obsługujący znaczny obszar województwa i przyległe obszary województw sąsiednich w powiązaniach krajowych i międzynarodowych oraz

integrujący transport regionalny autobusowy, transport regionalny kolejowy, transport ponadregionalny kolejowy, transport miejski, transport pasażerski międzynarodowy; infrastrukturę węzła tworzą: dworzec kolejowy, dworzec autobusowy w bezpośredniej bliskości dworca kolejowego, parkingi P+R, B+R (w tym wiaty rowerowe), K+R, przystanki transportu miejskiego, poczekalnia;

- **regionalny węzeł integracyjny (R):** węzeł przesiadkowy obsługuje kilka powiatów i integruje transport kolejowy, autobusowy regionalny i miejski oraz transport indywidualny; infrastrukturę tego węzła stanowią: dworzec kolejowy, regionalny dworzec autobusowy w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego, przystanki transportu miejskiego, odpowiedniej wielkości parkingi P+R, B+R (w tym wiaty rowerowe) i K+R, poczekalnia;
- **metropolitalny węzeł integracyjny (M):** węzeł przesiadkowy obsługuje co najmniej dwie linie dowożące pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 2.000 pasażerów w dobie lub jedną linię dowożącą pasażerów z innych gmin w ilości co najmniej 1.000 pasażerów dojeżdżających transportem indywidualnym z innych gmin; infrastrukturę tego węzła stanowią: dworzec lub przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy w bezpośrednim sąsiedztwie dworca lub przystanku kolejowego, przystanki transportu miejskiego, odpowiedniej wielkości parkingi P+R, B+R (w tym wiaty rowerowe) i K+R, poczekalnia;
- **lokalny węzeł integracyjny (L):** węzeł przesiadkowy obejmuje swoim zasięgiem co najwyżej okoliczne gminy, umożliwiając integrację transportu kolejowego z transportem autobusowym oraz transportem indywidualnym lub regionalnego transportu autobusowego z transportem indywidualnym; infrastrukturę węzła stanowią: dworzec lub przystanek kolejowy, dworzec lub przystanek autobusowy, parkingi samochodowe P+R, K+R i rowerowe B+R (w tym wiaty rowerowe);
- **przystanek zintegrowany (PZ):** wyróżniony przystanek transportu zbiorowego, który pełni funkcje integracyjne; infrastrukturę przystanku zintegrowanego stanowi: przystanek kolejowy lub autobusowy, parkingi samochodowe P+R oraz rowerowe B+R (w tym wiaty rowerowe).

Lokalizacje i nazwy węzłów integracyjnych przedstawiono w tabeli 4

Tab. 4. Węzły integracyjne w województwie pomorskim

Kategoria węzłów	Lokalizacje i nazwy węzłów integracyjnych
krajowy węzeł integracyjny (K)	Gdańsk Główny, Gdynia Główna, Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo, Słupsk i Tczew,
regionalny węzeł integracyjny (R)	Chojnice, Gdańsk-Wrzeszcz, Kościerzyna, Lębork, Malbork, Wejherowo, Starogard Gdański,
metropolitalny węzeł integracyjny (M):	Gdańsk-Oliwa, Gdańsk-Osowa, Gdańsk-Rębiechowo, Gdańsk-Śródmieście, Gdynia Chylonia, Gdynia Karwiny, Gdynia-Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Luzino, Nowy Dwór Gdański, Pruszcz Gdański, Reda, Rumia i Sopot,
lokalny węzeł integracyjny (L):	Brusy, Bytów, Czarne, Czersk, Człuchów, Gdańsk-Brętowo, Gdańsk-Czerwony Most, Gdańsk-Jasień, Gdańsk-Kielnieńska, Gdańsk-Orunia, Gdańsk-Politechnika, Gdańsk-Przymorze-Uniwersytet, Gdańsk-Strzyża, Gdańsk-Zaspa, Gdańsk-Żabianka-AWFIS, Gdynia-Cisowa, Gdynia-Grabówek, Gdynia-Orłowo, Gdynia-Redłowo, Gdynia-Stocznia, Gdynia-Obłuże, Kępice, Kosakowo, Kwidzyn, Łeba, Miastko, Pelplin, Prabuty, Pszczółki, Puck, Rumia Janowo, Sierakowice, Somonino, Sopot-Kamienny Potok, Sopot-Wyścigi, Sztum, Ustka, Wejherowo-Śmiechowo, Władysławowo i Żukowo Wschodnie
przystanek zintegrowany (PZ):	Bożepole Wielkie, Cieplewo, Czarna Woda, Damnica, Dzierzgoń, Godętowo, Gołubie Kaszubskie, Gościcino Wejherowskie, Gutowiec, Hel, Jastarnia, Jezierzycze Słupskie, Kaliska, Kiełpino Kartuskie, Korzybie, Lisewo, Łąg, Malbork Kaldowo, Mikołajki Pomorskie, Morzeszczyn, Mrzezino, Piesienice, Pinczyn, Potęgowo, Ryteł Wieś, Smętowo, Stare Pole, Strzebielino Morskie, Strzyżyno Słupskie, Swaróżyn, Szymankowo, Zblewo, Żelistrzewo,

Przyporządkowanie linii kolejowych i autobusowych w województwie pomorskich poszczególnym kategoriom przedstawiono w tabelach 20 i 11.

5.3.3.Charakterystyka wariantów

W modelu **MA (model optymistyczny)** zakłada się:

- umiarkowany średniorocznym wzrost liczby mieszkańców województwa na poziomie ok. 0,25%, a więc większym niż wynikający z *Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030*;
- wzrost gospodarczy tworzący korzystniejsze niż to jest obecnie warunki rozwoju infrastruktury transportowej i zmian organizacji transportu zbiorowego dla poprawy standardów usług transportowych w województwie;
- systemowe współfinansowanie organizacji regionalnych przewozów kolejowych przez wszystkie jst stosownie do udziału linii w obsłudze transportu lokalnego;
- współorganizacja przewozów kolejowych o charakterze metropolitalnym przez związek metropolitalny;
- wzmocniony priorytet równoważenia rozwoju w strategii zarządzania systemem transportowym.

W modelu **MB (model realistyczny)** zakłada się:

- niewielki wzrost liczby mieszkańców województwa w roku 2030, przy czym dynamika wzrostu będzie miała tendencje spadkową (spadek z 0,24% w 2021 do 0,065% w 2030), a więc zgodnie z założeniami *Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030*;
- wzrost gospodarczy pozwalający na utrzymanie obecnej dynamiki rozwoju infrastruktury transportowej z wykorzystaniem metod optymalizacji obecnych form organizacji transportu zbiorowego w województwie;
- współfinansowanie organizacji regionalnych przewozów kolejowych na określonych liniach kolejowych przez jst obszaru metropolitalnego stosownie do udziału linii w obsłudze transportu lokalnego;
- petryfikacja istniejących zasad rozwoju w strategiach zarządzania systemem transportowym.

W modelu **MC (model pesymistyczny)** zakłada się:

- niewielki stopniowy, średniorocznym spadek liczby mieszkańców województwa na poziomie ok. 0,05%, a więc zakładany trend spadkowy jest gwałtowniejszy niż *Prognoza ludności gmin na lata 2017-2030*;
- pogorszenie się sytuacji społeczno-ekonomicznej wymuszające znaczne ograniczenia rozwoju infrastruktury transportowej i wprowadzania usprawnień organizacji transportu zbiorowego;
- brak zaangażowania finansowego jst w zakresie współfinansowania organizacji przewozów kolejowych;
- koncentrację rozwoju tylko na priorytetach krajowych.

Szczegółowe charakterystyki modeli MA, MB i MC przedstawiono w tabeli 5.

Tab. 5. Modele regionalnego systemu obsługi transportowej województwa pomorskiego do 2030 roku.

Kluczowe charakterystyki modelu	Modele regionalnego systemu obsługi transportowej		
	Model A	Model B	Model C
Zasady przewozów transportem zbiorowym w powiązaniach ponadlokalnych (wg PT)	– na całej sieci kolejowej (KSz, KK i KS) wykonywane są całorocznie przewozy pasażerskie, – na liniach kolejowych szkieletowych (KSz) i komplementarnych (KK) wyraźnie konkurencyjna oferta w stosunku do transportu indywidualnego i autobusowego, – transport autobusowy odbywa się tylko na liniach podstawowych (AP), uzupełniających (AU), sezonowych (AS) i dowozowych (AD), – na liniach autobusowych podstawowych (AP) i dowozowych (AD) konkurencyjna oferta w stosunku do transportu indywidualnego, – przewozy autobusowe na liniach autobusowych dowozowych (AD) zintegrowane w węzłach przesiadkowych krajowych, regionalnych i lokalnych z przewozami kolejowymi i pozostałymi autobusowymi, – transport wodny wykonuje całorocznie przewozy pasażerskie w obszarze Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i rzekach Dłty Wisły,	– na sieci kolejowej (KSz, KK) wykonywane są całorocznie i sezonowo (KS) przewozy pasażerskie, – na liniach kolejowych szkieletowych (KSz), komplementarnych (KK) i sezonowych (KS) konkurencyjna oferta w stosunku do transportu indywidualnego, – transport autobusowy odbywa się na liniach podstawowych (AP), uzupełniających (AU), alternatywnych (AA), sezonowych (AS), zastępczych (AZ) i dowozowych (AD), – na liniach autobusowych podstawowych (AP), uzupełniających (AU), alternatywnych (AA), sezonowych (AS), zastępczych (AZ) i dowozowych (AD) konkurencyjna oferta w stosunku do transportu indywidualnego, – przewozy autobusowe na liniach autobusowych dowozowych (AD) zintegrowane w węzłach przesiadkowych krajowych, regionalnych i lokalnych z przewozami kolejowymi i pozostałymi autobusowymi, – transport wodny wykonuje sezonowo przewozy pasażerskie w obszarze Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego,	– na sieci kolejowej szkieletowej (KSz) wykonywane są całorocznie przewozy pasażerskie, – na liniach kolejowych szkieletowych (KSz), konkurencyjna oferta w stosunku do transportu indywidualnego i autobusowego, – transport autobusowy odbywa się na liniach podstawowych (AP), uzupełniających (AU), alternatywnych (AA), sezonowych (AS) i dowozowych (AD), – na liniach autobusowych podstawowych (AP), uzupełniających (AU), alternatywnych (AA), sezonowych (AS) i dowozowych (AD) oferta w stosunku do transportu indywidualnego na poziomie obecnym, – przewozy autobusowe na liniach autobusowych dowozowych (AD) zintegrowane w węzłach przesiadkowych krajowych, regionalnych i lokalnych z przewozami kolejowymi i pozostałymi autobusowymi,
Priorytety rozwoju regionalnej infrastruktury drogowej (wg PRSDW)	– budowa połączeń do węzłów sieci TENT, – przebudowa połączeń do węzłów sieci TENT, – budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich (program pełny), – modernizacja połączeń obsługujących linie autobusowe podstawowe, sezonowe i dowozowe (priorytet I i II),	– budowa połączeń do węzłów sieci TENT o największym prognozowanym SDRR, – budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich (program niezbędny), – modernizacja połączeń obsługujących linie autobusowe podstawowe, alternatywne, sezonowe, zastępcze i dowozowe (priorytet I),	– budowa połączeń do węzłów sieci TENT w zakresie niezbędnym w celu zachowania spójności sieci, – budowa obwodnic w ciągu dróg wojewódzkich (program minimalny) – modernizacja połączeń obsługujących linie autobusowe dla przewozów wojewódzkich (priorytet I),

Kluczowe charakterystyki modelu	Modele regionalnego systemu obsługi transportowej		
	Model A	Model B	Model C
Priorytety rozwoju regionalnej infrastruktury drogowej wg BRD (wg PRSDW)	– modernizacja połączeń o bardzo dużym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i priorytecie I, II i III, – modernizacja połączeń o nieakceptowalnym stanie technicznym i priorytecie I i II,	– modernizacja połączeń o bardzo dużym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i priorytecie I i II, – modernizacja połączeń o nieakceptowalnym stanie technicznym i priorytecie I,	– modernizacja połączeń o bardzo dużym zagrożeniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i priorytecie I, – modernizacja połączeń o nieakceptowalnym stanie technicznym i priorytecie I z liniami autobusowymi podstawowymi AP,
Priorytety rozwoju regionalnej infrastruktury wodnej	– rozwój nowych i modernizacja istniejącej infrastruktury portów regionalnych dla obsługi przewozów pasażerskich w obszarze otwartego morza, Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego, w tym przystani żeglarskich na rzekach Delty Wisły,	– rozwój nowych i modernizacja istniejącej infrastruktury wybranych portów regionalnych w obszarze Zatoki Gdańskiej i Zalewu Wiślanego dla obsługi przewozów pasażerskich i towarowych,	– modernizacja infrastruktury wybranych portów regionalnych dla obsługi przewozów pasażerskich i towarowych,
Zasady organizacji transportu towarowego	– transport ładunków do i z portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej na odległość powyżej 300 km oparty na transporcie kolejowym, – transport ładunków w obszarach miejskich z zastosowaniem centrów konsolidacyjnych, – rozwój planowanych i istniejących centrów logistycznych,	– w transporcie ładunków do i z portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej następuje zrównoważenie między transportem samochodowym i kolejowym, przy czym znacznie wzrasta udział kolei, – system ograniczeń ruchu ciężarowego w strefach poza korytarzami ruchu tranzytowego, – rozwój istniejących centrów logistycznych,	– w transporcie ładunków do i z portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej dominuje transport samochodowy, – system ograniczeń ruchu ciężarowego w strefach poza korytarzami ruchu tranzytowego,

Kluczowe charakterystyki modelu	Modele regionalnego systemu obsługi transportowej		
	Model A	Model B	Model C
Zasady miejskiej polityki transportowej (wg SUMP)	– powszechne ograniczenia dostępności obszarów miejskich dla transportu indywidualnego, – wysoka jakość i konkurencyjna oferta publicznego transportu zbiorowego w całym regionie, a zwłaszcza w miejskich obszarach funkcjonalnych rzeczywistą alternatywą w stosunku do transportu indywidualnego samochodowego, – wymiana taboru transportu miejskiego – wysoki wzrost liczby pojazdów o wyższym standardzie EURO i wysoki spadek liczby pojazdów o niższym standardzie EURO, – upowszechnianie form aktywności mobilnej, w tym rozwój pełnej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w MOF, – szerokie wdrażanie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym alternatywnych form transportu (rowery, skutery, hulajnogi na minuty),	– stopniowe rozszerzenie ograniczeń dostępności centralnych obszarów miejskich dla transportu indywidualnego, – oferta publicznego transportu zbiorowego w miejskich obszarach funkcjonalnych sprzyja podejmowaniu decyzji o wyborze transportu publicznego do codziennych podróży, – wymiana taboru transportu miejskiego – umiarkowany wzrost liczby pojazdów o wyższym standardzie EURO i umiarkowany spadek liczby pojazdów o niższym standardzie EURO, – upowszechnianie form aktywności mobilnej, w tym rozwój szkieletowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w MOF, – wdrażanie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu w miejskich obszarach funkcjonalnych, w tym alternatywnych form transportu (rowery, skutery, hulajnogi na minuty),	– ograniczone wdrażanie rozwiązań w zakresie dostępności centralnych obszarów miejskich dla transportu indywidualnego, – rozwijana oferta publicznego transportu zbiorowego nie powoduje zmiany struktury modalnej podróży w miejskich obszarach funkcjonalnych, – wymiana taboru transportu miejskiego – mały wzrost liczby pojazdów o wyższym standardzie EURO i niski spadek liczby pojazdów o niższym standardzie EURO, – rozwój odcinków szkieletowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w MOF, – upowszechnienie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym alternatywnych form transportu (rowery, skutery, hulajnogi na minuty),
Uwarunkowania organizacyjne funkcjonowania systemu	– systemowe współfinansowanie organizacji regionalnych przewozów kolejowych (SWP organizatorem wojewódzkich i powiatowych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na mocy porozumienia ze wszystkimi organizatorami publicznego transportu zbiorowego na poziomie powiatowym), – współorganizacja przewozów kolejowych o charakterze metropolitalnym przez związek metropolitalny, – pełna integracja systemu transportu publicznego zbiorowego, obejmująca wszystkie podsystemy transportu zbiorowego, wygodny system biletowo-taryfowy promujący regularnych użytkowników, skoordynowane rozkłady jazdy zapewniające wysoki poziom dostępności oraz system finansowania łączący wszystkich uczestników.	– współfinansowanie organizacji regionalnych przewozów kolejowych na określonych liniach kolejowych przez jst obszaru metropolitalnego (SWP organizatorem wojewódzkich i powiatowych przewozów w publicznym transporcie zbiorowym na mocy porozumienia z zainteresowanymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego obszaru metropolitalnego), – częściowa integracja systemu transportu publicznego zbiorowego, obejmująca wybrane podsystemy transportu zbiorowego, system biletowo-taryfowy promujący regularnych użytkowników, rozkłady jazdy oraz system finansowania łączący wszystkich uczestników.	– brak istotnych zmian - poszczególne jst organizatorem publicznego transportu zbiorowego na swoim obszarze.

6. WARIANTY ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

6.1. Identyfikacja wariantów

W procesie identyfikacji wariantów rozwoju systemu transportowego województwa zakłada się, że:

- warianty rozwoju systemu transportowego w województwie pomorskim wynikają z kombinacji trzech scenariuszy krajowych działań inwestycyjnych i organizacyjnych na obszarze województwa pomorskiego i trzech wyżej scharakteryzowanych modeli regionalnego systemu obsługi transportowej; kombinacja ta wskazuje na siedem możliwych wariantów, po odrzuceniu dwóch wariantów skrajnych (Tabela 6),
- do dalszych analiz szczegółowych przyjęte zostaną tylko warianty odpowiadające scenariuszowi działań krajowych S0 w województwie pomorskim; są to trzy warianty: „WA”, „WB” i „WC”.

Tab. 6. Identyfikacja wariantów do analizy

Model obsługi	Scenariusze inwestycyjne krajowe		
	S+	S0	S-
MA – optymistyczny	WA+	WA	-
MB – realistyczny	WB+	WB	WB-
MC - pesymistyczny	-	WC	WB-

6.2. Wariant porównawczy (W0)

W celu umożliwienia porównania wariantów WA, WB i WB z sytuacją zaniechania działań inwestycyjnych do roku 2030 wprowadzono dodatkowy wariant W0, który zawiera tylko działania rozpoczęte i te, których realizacja jest już przesądzona (Tabela 7).

Tab. 7. Krajowe działania inwestycyjne uwzględnione w wariantcie W0

L.p.	Działanie
Infrastruktura transportu drogowego	
1	Budowa drogi ekspresowej S6 Gdynia „Wielki Kack” – Strzebielino
2	Budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta
3	Budowa drogi ekspresowej S6 Koszalin – Słupsk
4	Budowa drogi ekspresowej S6 Słupsk – Lębork
5	Budowa drogi ekspresowej S6 odc. Lębork – Strzebielino
6	Budowa południowej obwodnicy Starogardu Gdańskiego
7	Budowa obwodnicy Brzezia
8	Budowa obwodnicy Słupska i Kobylnicy
9	Wsparcie działań poprawiających dostęp do terminali intermodalnych (OIU) od strony sieci dróg krajowych.
Infrastruktura paliw alternatywnych*	
10	6.000 punktów ładowania o normalnej mocy w Trójmieście
11	400 punktów ładowania o dużej mocy w Trójmieście
12	70 punktów tankowania gazu ziemnego CNG w Trójmieście
13	14 publicznie dostępnych punktów tankowania LNG wzdłuż sieci TEN-T w Polsce
14	32 publicznie dostępnych punktów tankowania CNG wzdłuż sieci TEN-T w Polsce
Infrastruktura transportu kolejowego	
15	Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni

L.p.	Działanie
16	Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk
17	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk
18	Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – budowa przedłużenia linii kolejowej nr 250 na odcinku Rumia - Wejherowo
19	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (na odcinku linii kolejowej nr 234 Kokoszek – Stara Piła oraz na odcinku linii kolejowej nr 229 Stara Piła – Gliniec jako trasy objazdowej na czas modernizacji linii 201)
20	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (odcinki linii kolejowej nr 201 Kościerzyna – Somonino, nr 201 Somonino – Gdańsk Osowa (budowa drugiego toru) oraz Gdańsk Osowa – Gdynia Główna (budowa trzeciego toru) oraz linii kolejowej nr 214 Somonino – Kartuszy)
21	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (odcinek linii kolejowej nr 229 Gliniec – Kartuszy)
22	Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap II (na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna linia kolejowa nr 201)
23	Rewitalizacja linii kolejowej nr 405 odcinek granica województwa – Słupsk – Ustka
24	Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 odcinek granica województwa – Malbork
25	Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego
26	Rewitalizacja linii kolejowych nr 211 odcinek Lipusz – Kościerzyna i nr 212 odcinek Lipusz – Bytów
27	Rewitalizacja odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuszy – Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją
28	Prace na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk
29	Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin etap I: linia kolejowa nr 202 na odcinku Słupsk - Koszalin
30	Poprawa przepustowości na linii nr 213 Reda – Hel
31	Włączenie północnych dzielnic Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej
32	Budowa nowych i modernizacja istniejących przystanków kolejowych na obszarze woj. pom.
Infrastruktura transportu wodnego morskiego	
33	Budowa Portu Centralnego w Gdańsku – etap I
34	Budowa Portu Zewnętrznego Portu Gdynia
35	Budowa wysokoprzepustowego dostępu drogowego przez Drogę Czerwoną do węzła Morska (S7)
36	Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną
Infrastruktura transportu intermodalnego	
37	Wsparcie rozbudowy i modernizacji sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb transportu intermodalnego - Terminal w Zajęczkowie Tczewskim
Inteligentne Systemy Transportowe	
38	Budowa Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR) obejmującego zarządzanie ruchem drogowych na autostradach i drogach ekspresowych

* zakłada się realizację tego typu inwestycji, bez wskazania stopnia realizacji założonych wartości



Rys. 2. Krajowe działania inwestycyjne w scenariuszu S0

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

6.3. Regionalne i lokalne działania inwestycyjne w wariantach WA, WB i WC

Zidentyfikowane strategiczne działania inwestycyjne w zakresie rozwoju regionalnego systemu transportowego w poszczególnych wariantach są ukierunkowane na osiągnięcie celów strategicznych w stopniu w jakim podstawowe uwarunkowania rozwojowe pozwolą na ich realizację. Działanie te mają zróżnicowaną siłę powiązań z planowanymi, krajowymi działaniami inwestycyjnymi w zakresie infrastruktury transportowej przyjętymi w wariantie porównawczym (W0).

Na podstawie przyjętych modeli obsługi transportowej województwa określono zakres działań inwestycyjnych (Tab. 8) dążących do realizacji celów głównych i szczegółowych RPT oraz uzyskania efektów właściwych dla danego modelu obsługi w zakresie organizacji transportu zbiorowego, spójności i dostępności transportowej całego regionu i poszczególnych jego obszarów.

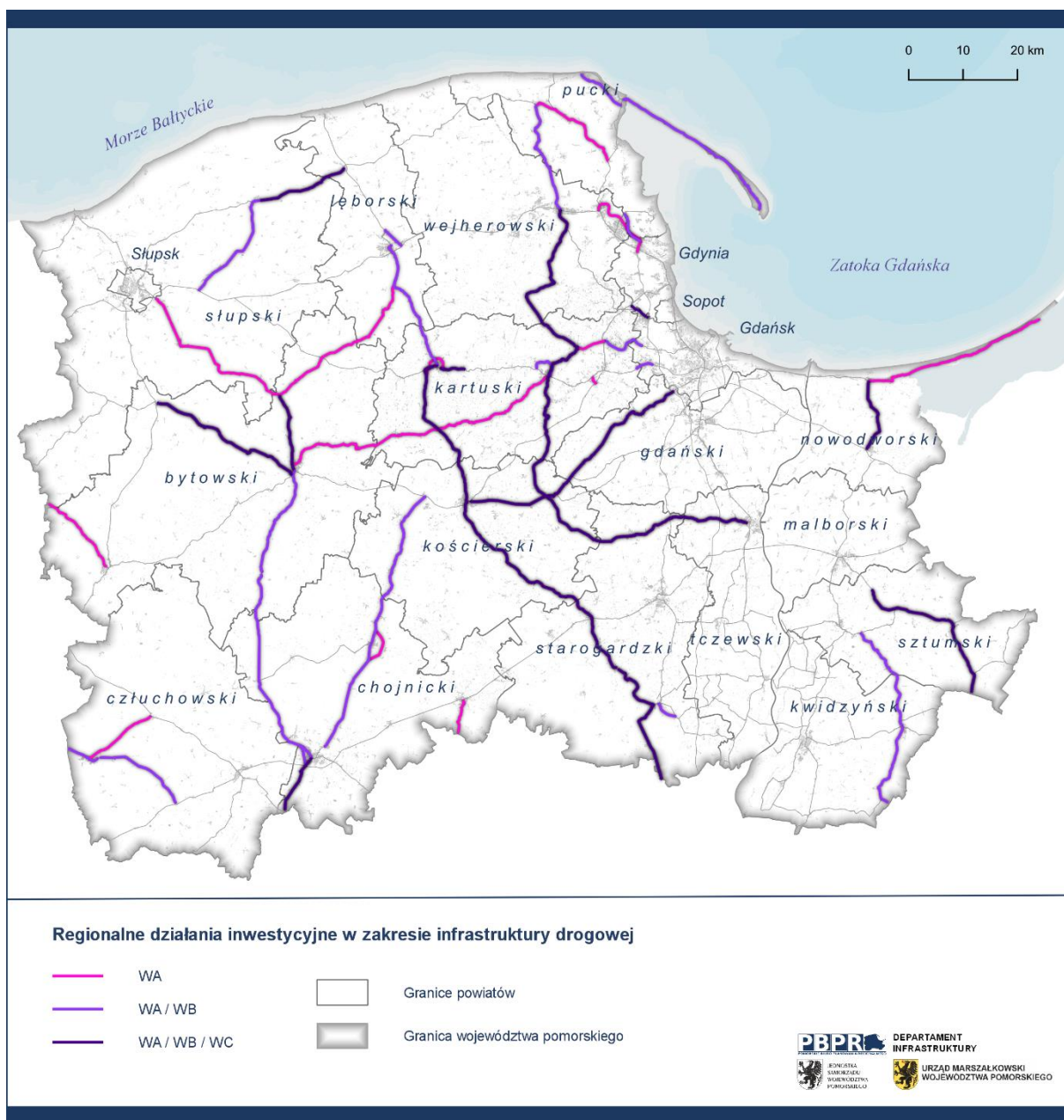
Tab. 8. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC.

L.p.	Działanie	Wariant		
		WA	WB	WC
Infrastruktura drogowa				
1	Przebudowa drogi nr 201 na odcinku gr. woj. – droga nr 202	tak	tak	nie
2	Przebudowa drogi nr 201 na odcinku Czarne - Barkowo (droga nr 22)	tak	tak	nie
3	Przebudowa drogi nr 202 na odcinku Czarne - Rzeczenica	tak	nie	nie
4	Przebudowa drogi nr 206 na odcinku gr. woj. - Miastko	tak	nie	nie
5	Przebudowa drogi nr 209 na odcinku Suchorze - Bytów	tak	tak	tak
6	Przebudowa drogi nr 210 na odcinku węzeł „Ślupsk Wschód” - Unichowo	tak	nie	nie
7	Przebudowa drogi nr 211 na odcinku Sierakowice – Kartuzy (odcinek Sierakowice – Mojuż)	tak	tak	tak
8	Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Osowo Lęborskie – Unichowo	tak	nie	nie
9	Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Unichowo - Bytów	tak	tak	tak
10	Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Bytów - Chojnice	tak	tak	nie
11	Przebudowa drogi nr 212 na odcinku Chojnice – gr. woj.	tak	tak	tak
12	Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Główny – Wicko	tak	tak	tak
13	Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Wicko - Krokowa	tak	nie	nie
14	Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Krokowa - Celbowo	tak	nie	nie
15	Przebudowa drogi nr 214 na odcinku ulica Gdańska - węzeł Lębork Wschód	tak	nie	nie
16	Przebudowa drogi nr 214 na odcinku Lębork - Osowo Lęborskie	tak	tak	nie
17	Przebudowa drogi nr 214 na odcinku Osowo Lęborskie - Sierakowice	tak	tak	nie
18	Przebudowa drogi nr 214 na odcinku Sierakowice - Klukowa Huta	tak	tak	tak
19	Przebudowa drogi nr 214 na odcinku Klukowa Huta - Kościerzyna - Zblewo - gr. woj.	tak	tak	tak
20	Przebudowa drogi nr 216 na odcinku Władysławowo - Hel	tak	tak	nie
21	Przebudowa drogi nr 218 na odcinku Krokowa – Wejherowo (droga nr 6)	tak	tak	nie
22	Przebudowa drogi nr 218 na odcinku Wejherowo (droga nr 6) - droga nr 224	tak	tak	tak
23	Przebudowa drogi nr 221 na odcinku droga nr S6 węzeł „Kowale” – Nowa Karczma - Kościerzyna	tak	tak	tak
24	Przebudowa drogi nr 224 na odcinku Sopieszyno – Kartuzy - droga nr A1 węzeł „Tczew” - droga nr 91 Tczew	tak	tak	tak
25	Przebudowa drogi nr 228 na odcinku Bytów - Klukowa Huta - Kartuzy	tak	nie	nie
26	Przebudowa drogi nr 235 na odcinku Korne – węzeł „Chojnice Północ”	tak	tak	nie
27	Przebudowa drogi nr 235 na odcinku węzeł „Chojnice Północ” – skrzyżowanie z drogą nr 240	tak	nie	nie
28	Przebudowa drogi nr 237 na odcinku Czersk - gr. woj.	tak	nie	nie

L.p.	Działanie	Wariant		
		WA	WB	WC
29	Przebudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna (sk. DW nr 502) - Krynica Morska - Nowa Karczma	tak	nie	nie
30	Przebudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna - droga nr S7 węzeł „Nowy Dwór Gdański”	tak	tak	tak
31	Przebudowa drogi nr 515 na odcinku Grzymała – Dzierżgoń - gr. woj.	tak	tak	tak
32	Przebudowa drogi nr 522 na odcinku Górki – Prabuty - gr. woj.	tak	tak	nie
33	Budowa odcinka ulicy nowej Kielnieńskiej w Gdańsku (od węzła „Chwaszczyno” do granicy miasta Gdańska)	tak	tak	tak
34	Budowa nowego połączenia Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (węzeł „Miszewo”) z Portem Lotniczym Gdańsk	tak	tak	nie
35	Budowa nowego połączenia od drogi nr 224 (m. Przdokowo) do drogi nr S7 węzeł „Miszewo”	tak	nie	nie
36	Budowa nowego połączenia od drogi nr 211 do węzła „Żukowo” poprzez drogę nr 20 jako obejście m. Żukowo	tak	nie	nie
37	Budowa/przebudowa połączenia od drogi nr 213 (m. Głównicy) – droga nr S6 węzeł „Bobrowniki”	tak	tak	nie
38	Przebudowa drogi na odcinku Kartuska – łącznik Obwodnicy Trójmiasta - Obwodnica Metropolitalna	tak	tak	nie
39	Przebudowa węzła drogowego „Szadółki” na drodze nr S6	tak	nie	nie
40	Przebudowa węzła drogowego „Kowale” na drodze nr S6	tak	nie	nie
41	Modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni	tak	tak	tak
42	Budowa układu drogowego zapewniającego dostęp do terenów Doliny Logistycznej portu morskiego w Gdyni od strony północno zachodniej	tak	tak	nie
Obwodnice i obejścia miejscowości				
43	Budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 (etap II)	tak	tak	tak
44	Budowa obwodnicy Chojnic w ciągu drogi nr 212	tak	tak	tak
45	Budowa obwodnicy Sierakowic w ciągu drogi nr 211	tak	nie	nie
46	Budowa obwodnicy Sierakowic w ciągu drogi nr 214	tak	nie	nie
47	Budowa obwodnicy Brus w ciągu drogi nr 235	tak	nie	nie
48	Budowa obwodnicy Skórcza w ciągu drogi nr 231	tak	tak	nie
49	Budowa obwodnicy Władysławowa w ciągu drogi nr 215 (Chłapowo – droga nr 216)	tak	tak	nie
50	Budowa obwodnicy Lęborka w ciągu drogi nr 214	tak	tak	nie
51	Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT)	tak	nie	nie
Regionalne linie kolejowe				
52	Elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 (PKM)	tak	tak	tak
53	Przebudowa linii kolejowej nr 234 Gdańsk Kielpinek – Gdańsk Kokoszeki	tak	tak	tak
54	Budowa PKM II - Gdańsk Południe	tak	tak	nie
Węzły integracyjne				
55	Budowa węzła integracyjnego w Chojnicach - II etap	tak	tak	nie
56	Budowa węzła integracyjnego w Czersku	tak	tak	nie
57	Budowa węzła integracyjnego w Brusach	tak	tak	nie
58	Budowa węzła integracyjnego w Kępicach	tak	tak	nie
59	Budowa węzła integracyjnego w Ustce – II etap	tak	tak	nie
60	Budowa węzła integracyjnego w Łebie	tak	tak	nie
61	Budowa węzła integracyjnego w Sztumie	tak	tak	nie
62	Budowa węzła integracyjnego w Pelplinie	tak	tak	nie
63	Budowa węzła integracyjnego w Luzinie	tak	tak	nie
64	Budowa węzła integracyjnego w Bolszewie	tak	tak	nie
65	Budowa węzła integracyjnego przy SKM Reda Pieleszewo	tak	tak	nie
66	Budowa węzła integracyjnego w Stegnie	tak	tak	nie

L.p.	Działanie	Wariant		
		WA	WB	WC
67	Budowa węzła integracyjnego przy SKM Wejherowo Śmiechowo	tak	tak	nie
68	Węzeł integracyjny Kosakowo Centrum	tak	tak	nie
69	Budowa węzła integracyjnego Władysławowo Południe	tak	tak	nie
70	Rozbudowa węzła integracyjnego SKM Rumia	tak	tak	nie
71	Budowa węzła integracyjnego SKM Rumia Janowo	tak	tak	nie
72	Rozbudowa węzła integracyjnego Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana dla PKM	tak	tak	nie
73	Budowa węzła integracyjnego Gdynia Mały Kack PKM	tak	tak	nie
74	Budowa węzła integracyjnego Gdynia Wielki Kack PKM	tak	tak	nie
75	Budowa węzła integracyjnego Gdynia Karwiny II PKM	tak	tak	nie
76	Budowa węzła integracyjnego Gdynia Śródmieście SKM	tak	nie	nie
77	Budowa węzła integracyjnego Gdynia Wielkopolska SKM	tak	tak	nie
78	Budowa węzła integracyjnego przy PKM Gdańsk Port Lotniczy	tak	tak	nie
79	Budowa węzła integracyjnego w Miastku	tak	tak	nie
80	Budowa węzła integracyjnego w Baninie	tak	tak	nie
Rozwój PTZ regionalnego i miejskiego				
81	Zakup taboru autobusowego niskoemisyjnego / zeroemisyjnego na potrzeby organizacji regionalnego i lokalnego PTZ *	tak	tak	tak
82	Zakup taboru kolejowego na potrzeby organizacji regionalnego transportu kolejowego *	tak	tak	tak
83	Rozbudowa sieci tramwajowej o nowe odcinki: Gdańsk – Południe – Wrzeszcz, Nowa Wałowa - wraz z tunelem pod Motławą, Zielony Bulwar, Nowa Abrahama, Klonowa / Wyspiańskiego, Nowa Bulońska Południowa *	tak	tak	nie
84	Rozwój sieci buspasów w miastach	tak	tak	tak
85	Budowa przystani pasażerskiej w Gniewie	tak	nie	nie
86	Budowa przystani pasażerskiej w Korzeniewie	tak	nie	nie
87	Budowa przystani pasażerskiej w Białej Górze	tak	nie	nie
88	Budowa przystani pasażerskiej w Gdańskiej Głowie	tak	nie	nie
89	Budowa przystani pasażerskiej w Pucku	tak	tak	nie
90	Przebudowa przystani pasażerskiej w Helu	tak	tak	nie
91	Przebudowa przystani pasażerskiej w Jastarni	tak	tak	nie
92	Przebudowa przystani pasażerskiej w Krynicy Morskiej	tak	tak	tak
93	Przebudowa przystani pasażerskiej przy Długim Pobrzeżu w Gdańsku	tak	tak	nie
94	Przebudowa przystani pasażerskiej przy Targu Rybnym w Gdańsku	tak	tak	nie
95	Wymiana floty pasażerskiej obsługującej połączenia między Trójmiastem a portami na Półwyspie Helskim na zeroemisyjną, zasilaną paliwami alternatywnymi	tak	tak	nie
Infrastruktura rowerowa				
96	Budowa sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w Miejskich Obszarach Funkcjonalnych *	tak	tak	tak
Regionalne porty morskie				
97	Rozbudowa funkcji gospodarczych i turystycznych w porcie w Uście	tak	tak	tak
98	Rozbudowa funkcji gospodarczych i turystycznych w porcie we Władysławowie	tak	tak	tak
99	Rozbudowa funkcji turystycznych w porcie w Łebie	tak	tak	nie
Inteligentne Systemy Transportowe				
100	Budowa Pomorskiego Regionalnego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym	tak	tak	nie
101	Rozbudowa systemu TRISTAR	tak	tak	tak
102	Budowa i wdrożenie elektronicznej Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności (PZUM)	tak	tak	tak

* zakłada się realizację tego typu inwestycji, bez wskazania stopnia realizacji założonych wartości



Rys. 3. Regionalne działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej w województwie pomorskim

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

6.4. Regionalne i lokalne działania organizacyjne w wariantach WA, WB, WC

Działania organizacyjne mogą mieć w realizacji celów RPT znaczenie:

- Podstawowe, decydujące o możliwości realizacji celu lub racjonalności podejmowania kapitałochłonnych działań inwestycyjnych
- Komplementarne do działań inwestycyjnych, poprawiające warunki uzyskania pożądanych efektów tych działań.

W tabeli 9 przedstawiono planowane działania organizacyjne i ich możliwy zakres w poszczególnych wariantach.

Tab. 9. Działania organizacyjne w wariantach w wariantach WA, WB i WC

Działanie	Wariant		
	WA	WB	WC
Racjonalne planowanie przestrzenne w zakresie rozmieszczenia funkcji wpływających na potrzeby transportowe oraz redukujące popyt na indywidualny transport samochodowy	– Koordynacja i uzgadnianie gminnych dokumentów planowania przestrzennego (w strefach przygranicznych) w zakresie oddziaływania na potrzeby transportowe z wykorzystaniem formuły Dialogu Terytorialnego; – Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe (wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru);		
Usprawnianie form organizacyjnych i procedur zarządzania transportem regionalnym	– Utworzenie regionalnego zarządu transportu; – Utworzenie metropolitalnego zarządu transportu publicznego⁸, który przejmie kontraktowanie usług przewozowych, przy czym poszczególne gminy będą mogły określić udział procentowy przewoźników stanowiących własność publiczną i prywatnych w realizacji zadań przewozowych na liniach wewnętrznych;	– Utworzenie regionalnego zarządu transportu;	Brak działania
Usprawnianie narzędzi planowania i utrzymania infrastruktury transportowej	– Wdrożenie systemu analiz mobilności w skali regionu; – Wdrożenie systemu diagnostyki infrastruktury transportowej; – Wdrożenie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego; – Wdrożenie audytu infrastruktury transportowej w aspekcie projektowania uniwersalnego; – Wypracowanie i wdrażanie standardów dotyczących taboru do organizacji regionalnych przewozów kolejowych w tym z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników;		– Wdrożenie systemu analiz mobilności w skali regionu;
Wprowadzenie konkurencyjnej oferty przewozowej w kolejowym i autobusowym transporcie zbiorowym	– Wdrożenie struktury sieci i częstości połączeń kolejowych zgodnie z wariantem WA (Rozdział 6.5) wdrożenie struktury sieci i częstości połączeń autobusowych zgodnie z wariantem WA (Rozdział 6.5); – Wdrożenie zintegrowanego biletu oraz innowacyjnych systemów informacji pasażerskiej w skali województwa;	– Wdrożenie struktury sieci i częstości połączeń kolejowych zgodnie z wariantem WB (Rozdział 6.5) wdrożenie struktury sieci i częstości połączeń autobusowych zgodnie z wariantem WB (Rozdział 6.5); – Wdrożenie zintegrowanego biletu oraz innowacyjnych systemów informacji pasażerskiej w skali województwa;	– Wdrożenie struktury sieci i częstości połączeń kolejowych zgodnie z wariantem WC (Rozdział 6.5) wdrożenie struktury sieci i częstości połączeń autobusowych zgodnie z wariantem WC (Rozdział 6.5); – Wdrożenie zintegrowanego biletu oraz innowacyjnych systemów informacji pasażerskiej w skali województwa;

⁸ Zgodnie z ustaleniami Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot do roku 2030, s. 74-75, październik 2015.

Działanie	Wariant		
	WA	WB	WC
Wdrażanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP)	– Obligatoryjnie we wszystkich miejskich obszarach funkcjonalnych* oraz pozostałych miastach;	– Obligatoryjnie w miejskich obszarach funkcjonalnych;	– Według stanu istniejącego;
Promocja zrównoważonej mobilności i bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym	– Promocja bezpiecznych zachowań w ruchu drogowym w ramach programów BRD (Gambit pomorski, programy miejskie); – Upowszechnianie rozwiązań w zakresie współdzielonych środków transportu, w tym alternatywnych form transportu (rowery, skutery, hulajnogi na minuty); – Promocja mobilności aktywnej (pieszej, rowerowej, UTO);		
Wsparcia organizacji systemu transportu zamawianego w powiatach	– System transportu zamawianego obsługujący przewozy lokalne na terenie powiatu;	– System transportu zamawianego obsługujący linie dowozowe do węzłów integracyjnych i ośrodków powiatowych;	Brak działania
Wdrażanie Zielonych Stref Ekologicznych ⁹	– Wprowadzenie ograniczeń ruchu samochodowego: • w strefach śródmiejskich – całorocznie, • miejscowościach o charakterze rekreacyjnym – sezonowo;	– Wprowadzenie ograniczeń ruchu samochodowego w strefach śródmiejskich Gdańska, Sopotu, Gdyni i Słupska;	– Według stanu istniejącego;
Wdrażanie zrównoważonej mobilności towarowej	– Tworzenie warunków przestrzennych i gospodarczych dla rozwoju centrów przeładunkowych i konsolidacyjnych;		– Według stanu istniejącego;
Promocja paliw alternatywnych w transporcie	– Tworzenie warunków dla rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych;		

*obszary określone w PZPWP

⁹ Celem Zielonych stref ekologicznych jest ochrona mieszkańców miast i gmin przed pyłami o cząsteczkach różnych rozmiarów.

6.5. Założenia kształtowania oferty przewozowej PTZ w wariantach WA, WB, WC

6.5.1. Częstości kursowania na regionalnych liniach komunikacyjnych

Podstawowym warunkiem zaistnienia korzystnych zmian w zakresie obsługi transportowej województwa jest zmiana zachowań transportowych mieszkańców. Związana jest ona z potrzebą zmiany struktury mobilności i w jak największym możliwym stopniu zastąpieniem indywidualnej mobilności samochodowej przez transport zbiorowy. Wymaga to zmian w postrzeganiu i korzystaniu z transportu zbiorowego przez mieszkańców, a środkiem do tego jest właściwa, dostosowana do rzeczywistych potrzeb zintegrowana oferta publicznego transportu zbiorowego na wszystkich poziomach systemu transportowego.

Dostępność publicznego transportu zbiorowego jest pochodną gęstości sieci połączeń oraz liczby realizowanych kursów. Przyjęto trzy klasy częstości połączeń określające minimalną parę połączeń na dobę (Tab.10).

Działania organizacyjne różnicujące warianty WA, WB i WC sprowadzają się do minimalnej liczby par połączeń na dobę dla poszczególnych kategorii linii PTZ.

Tab. 10. Częstości kursowania na liniach transportu zbiorowego

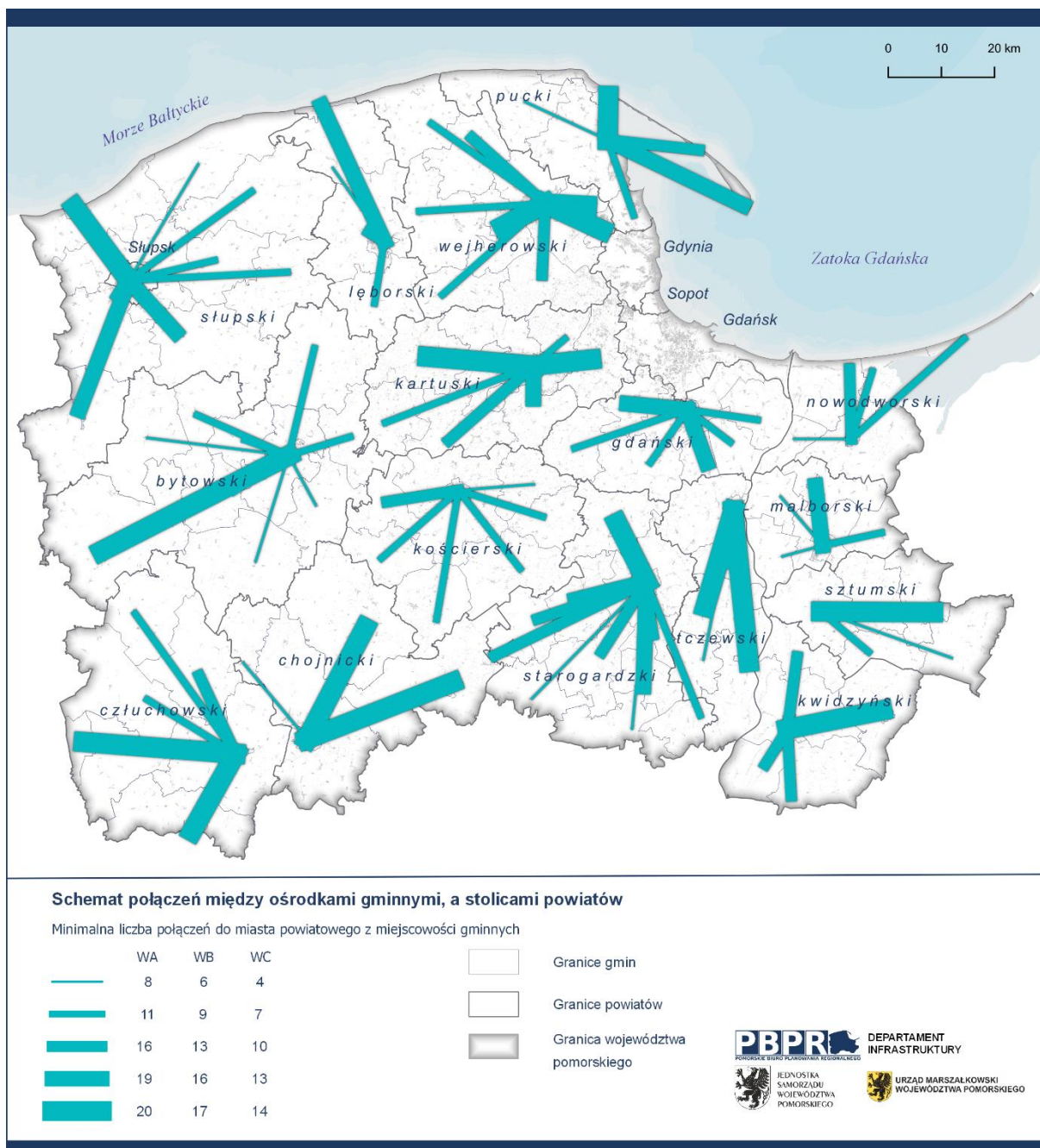
Klasa częstotliwości	Częstość kursowania na liniach			
	I	II	III	IV
Liczba par połączeń	18 i więcej	13 – 18	7 – 12	2 – 6

6.5.2. Częstości kursowania na lokalnych liniach komunikacyjnych

Właściwe funkcjonowanie transportowych węzłów integracyjnych jest powiązane z zapewnieniem odpowiedniej oferty transportu kolejowego pod względem czasu podróży, komfortu i rozkładu jazdy, ale również uruchomieniem linii dowozowych PTZ na poziomie lokalnym. Z tego względu poszczególnym modelom przypisano minimalną liczbę par połączeń autobusowych dowozowych na dobę między ośrodkiem gminnym, a stolicą powiatu.

Tab. 11. Częstości kursowania na autobusowych liniach dowozowych (miejscowość gminna – stolica powiatu).

Liczba mieszkańców miejscowości gminnej	Modele regionalnego systemu obsługi transportowej		
	WA	WB	WC
Minimalna liczba par połączeń autobusowych dowozowych na dobę			
do 1 000	8	6	4
1 001 – 2 000	11	9	7
2 001 – 3 000	16	13	10
3 001 – 5 000	19	16	13
5 001 – 10 000	20	17	14



Rys. 4. Schemat połączeń między ośrodkami gminnymi, a stolicami powiatów

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

6.5.3. Klasyfikacja sieci linii kolejowych

Podstawą do opracowania klasyfikacji sieci linii kolejowych w województwie pomorskim są zapisy Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego właściwe dla wariantu nr 1, dostosowane do obecnych uwarunkowań.

Tab. 12. Kategorie linii kolejowych i odpowiadające im częstotliwości obsługi.

Numer linii kolejowej	Relacja	Klasa częstotści		
		WA	WB	WC
Linie szkieletowe				
RPK-01	Gdańsk Śródmieście - Gdańsk Główny – Gdynia Główna – Rumia – Reda – Wejherowo (kolej aglomeracyjna)	I	I	I
RPK-02	Gdańsk Główny/Gdańsk Wrzeszcz - Gdańsk Port Lotniczy - Gdańsk Osowa - Gdynia Główna (kolej metropolitalna)	I	I	I
RPK-03	Słupsk – Lębork – Wejherowo – Gdynia Główna/Gdańsk Główny	I	I	II
RPK-04	Elbląg – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna /Gdynia Chylonia/Gdynia Oksywie/Kosakowo	II	-	-
	Elbląg – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna /Gdynia Chylonia	-	II	II
RPK-05	(Olsztyn Główny/ Iława Główna) - Prabuty – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna/Gdynia Chylonia/Gdynia Oksywie/Kosakowo	II	-	-
	(Olsztyn Główny/ Iława Główna) - Prabuty – Malbork – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna/Gdynia Chylonia	-	II	II
RPK-06	(Bydgoszcz Główna/ Laskowice Pomorskie) - Smętowo – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna/Gdynia Chylonia/Gdynia Oksywie / Kosakowo	I	-	-
	(Bydgoszcz Główna/ Laskowice Pomorskie) - Smętowo – Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna/ Gdynia Chylonia	-	I	I
RPK-07	Gdynia Główna/Tczew – Starogard Gdański – Chojnice – Człuchów	I	II	II
RPK-08	Kościerzyna – (Kartuzy) – Gdynia Główna	II	II	II
RPK-09	Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna	II	II	II
RPK-11	Kartuzy – Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Główny	I	I	I
RPK-15	(Szczecin/ Koszalin) – Słupsk	II	II	II
Linie komplementarne				
RPK-12	Władysławowo – Reda – Gdynia Główna (poza sezonem)	III	III	III
RPK-13	(Grudziądz) - Gardeja – Kwidzyn – Malbork	II	II	III
RPK-14	Chojnice – Człuchów – Czarne - (Szczecinek)	IV	IV	-
RPK-16	(Szczecinek) - Miastko – Korzybie – Słupsk	III	III	-
RPK-17	Chojnice – Lipusz – Kościerzyna	III ¹	IV ¹	-
RPK-18	Bytów – Lipusz – Kościerzyna	III ¹	-	-
RPK-19	Chojnice – (Tuchola – Laskowice Pomorskie/ Bydgoszcz Główna)	III	III	-
RPK-20	Chojnice – Bukowo Człuchowskie - (Piła)	III	III	-
RPK-22	Słupsk – Ustka	III	III	-
RPK-23	Kartuzy – Sierakowice	II ²	-	-
RPK-24	Czersk – Szlachta - (Laskowice Pomorskie/Bydgoszcz Główna)	III	III	-
Linie sezonowe				
RPK-12	Hel – Władysławowo – Reda – Gdynia Główna	II	II	II
RPK-21	Gdynia Główna/Lębork – Łeba	III	III	III

¹ z koordynacją z linią RPK-09 lub jako jej przedłużenie

² z koordynacją z linią RPK-11 lub jako jej przedłużenie



Rys. 5. Sieć regionalnych połączeń kolejowych – wariant WA

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



Rys. 6. Sieć regionalnych połączeń kolejowych – wariant WB

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



Rys. 7. Sieć regionalnych połączeń kolejowych – wariant WC

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

6.5.4. Klasyfikacja sieci linii autobusowych

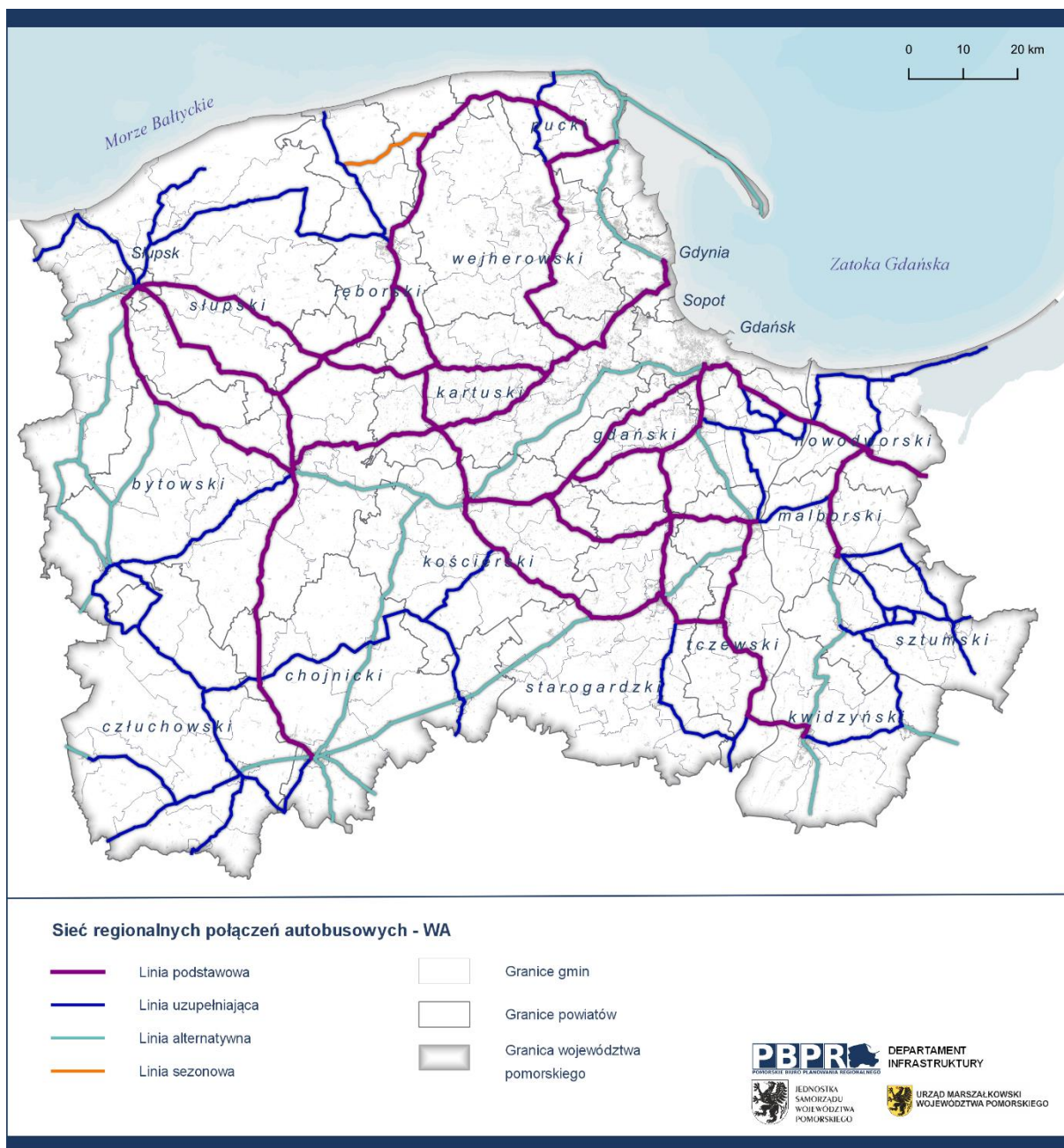
Podstawą określenia wojewódzkich linii autobusowych użyteczności publicznej był Zrównoważony plan rozwoju transportu publicznego dla województwa pomorskiego do 2025 roku. Założenia planu zostały zaktualizowane z uwzględnieniem wymienionych w poprzednich rozdziałach założeń rozbudowy sieci drogowej i kolejowej oraz zmian uwarunkowań funkcjonowania transportu zbiorowego do 2021 roku. W efekcie opracowano projekt oferty sieci autobusowych linii użyteczności publicznej dla każdego z modeli, które przedstawiono w poniższej tabeli.

Tab. 13. Kategorie linii autobusowych i odpowiadające im częstotliwości obsługi.

Oznaczenie	Relacja	Kategoria linii			Klasa częstości w wariantach		
		WA	WB	WC	WA	WB	WC
Linie podstawowe							
22-01	Bytów – Łębork	AP	AP	AP	I	II	II
22-05	(Elbląg) - Nowy Dwór Gdański – Gdańsk	AP	AP	AP	I	I	II
22-06	Bytów – Kartuzy – (Gdynia) *	AP	AP	AP	II	III	III
22-07	Słupsk – Dębica Kaszubska – Bytów – Chojnice	AP	AP	AP	II	III	III
22-08	Słupsk – Suchorze – Bytów	AP	AP	AP	I	II	II
22-09	Nowy Dwór Gdański – Malbork	AP	AP	AP	I	I	II
22-12	Słupsk – Sierakowice – Kartuzy	AP	AP	AP	II	III	III
22-13	Kwidzyn – Gniew – Pelplin – Tczew	AP	AP	AP	II	III	III
22-15	Starogard Gdański – Kościerzyna – Sierakowice – Łębork	AP	AP	AP	II	III	III
22-16	Wejherowo – Puck	AP	AP	AP	II	II	III
22-19	Starogard Gdański – Pruszcz Gdański – Gdańsk	AP	AP	AP	I	I	II
22-20	Łębork – Krokowa – Puck	AP	AP	AP	I	II	II
22-23	Starogard Gdański – Pelplin – Gniew – Kwidzyn	AP	AP	AP	II	III	III
22-28	Wejherowo – Kartuzy	AP	AP	AP	II	III	III
22-30	Bytów - Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk	-	AP	AP		II	II
	Kościerzyna – Przywidz – Kolbudy – Gdańsk	AP	-	-	I	-	-
22-35	Kościerzyna - Nowa Karczma - Pruszcz Gdański	AP	AP	AP	II	III	III
22-40	Kościerzyna - Zblewo/Starogard Gdański	AP	AP	AP	II	III	III
22-58	Kościerzyna – Chojnice/Człuchów	AA	AP	AP	III	II	II
22-63	Łębork - Sierakowice - Kartuzy	AP	AP	AP	II	II	III
22-64	Kościerzyna - Skarszewy - Tczew	AP	AP	AP	II	II	III
22-65	Bytów - Lipusz - Kościerzyna	AA	AP	AP	III	III	III
Linie uzupełniające							
22-02	Krynica Morska – Nowy Dwór Gdański – Gdańsk/(Elbląg)	AU	AU	AU	III	III	III
22-04	Nowy Dwór Gdański - Cedry Wielkie - Gdańsk	AU	AU	AU	III	III	III
22-10	Tczew – Skarszewy	AU	AU	AU	II	II	III
22-11	Słupsk – Główny – Łębork	AU	AU	AU	II	II	III
22-14	Sierakowice – Łębork - Łeba	AU	AU	AU	II	III	III
22-21	Wejherowo – Karwia	AU	AU	AU	II	II	III
22-22	Bytów – Miastko – Koczała	AU	AU	AU	II	II	III
22-24	Starogard Gdański – Skórcz – Kwidzyn/Prabuty	AU	AU	AU	II	III	III
22-25	Czersk – Kościerzyna	AU	AU	AU	III	III	III
22-26	Człuchów – Miastko	AU	AU	AU	III	III	III
22-27	Słupsk – Smołdzino	AU	AU	AU	II	II	III
22-31	Słupsk – Ustka – Darłowo	AU	AU	AU	II	III	III
22-32	Sztum - Prabuty	AU	AU	AU	III	III	III
22-33	Tczew – Krzywe Koło/Cedry Wielkie - Pruszcz Gdański	AU	AU	AU	III	III	III
22-34	Stary Dzierżoń - Dzierżoń - Malbork	AU	AU	AU	II	III	III
22-36	Nowy Staw - Tczew	AU	AU	AU	II	II	III
22-37	Dzierżoń - Żuławska Sztumska/(Złotnica) - Malbork	AU	AU	AU	III	III	III
22-38	Dzierżoń - Stary Targ - Malbork	AU	AU	AU	II	III	III
22-39	Czarne/Człuchów - Wiele - Czersk	AU	AU	AU	III	III	III

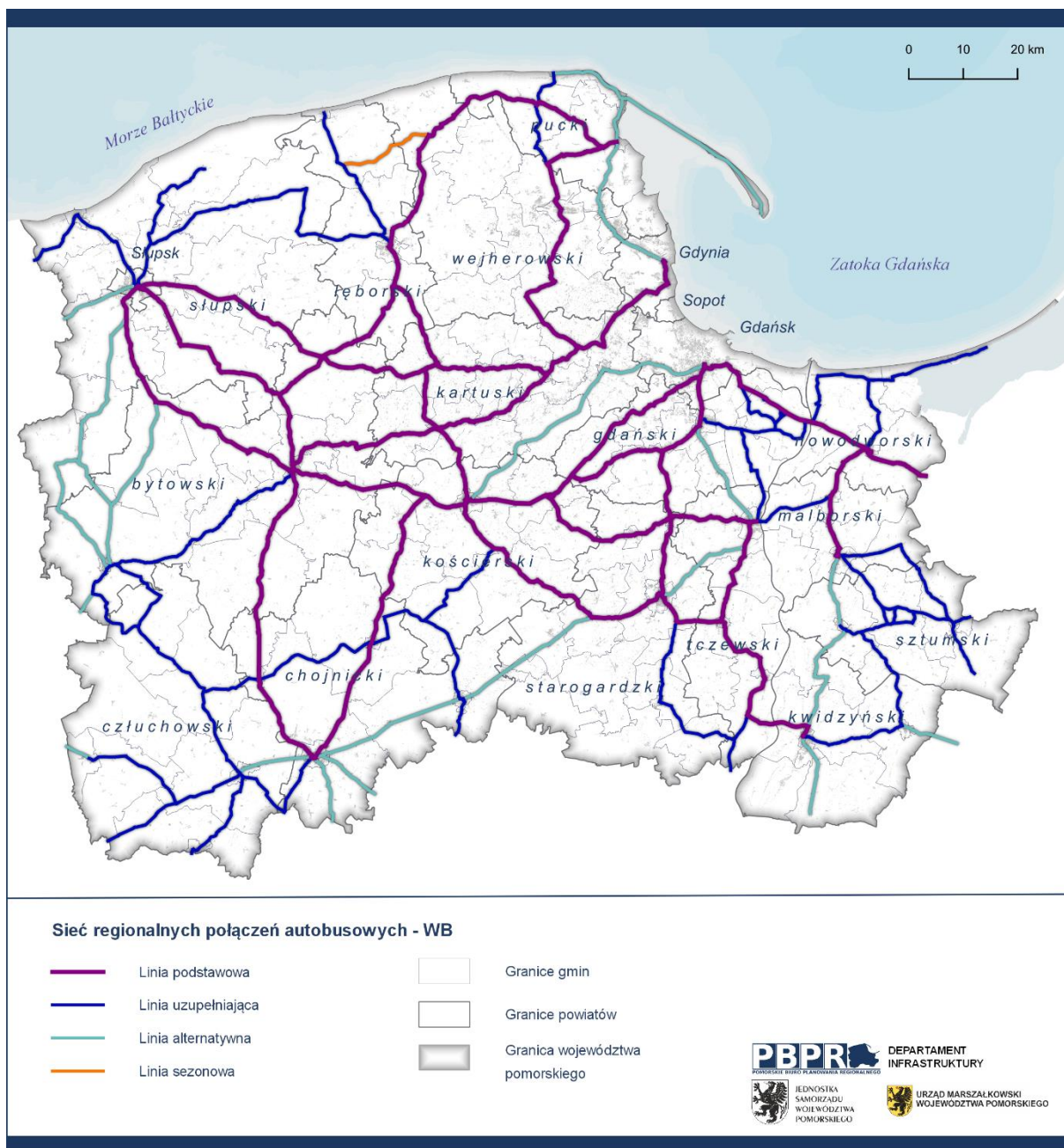
Oznaczenie	Relacja	Kategoria linii			Klasa częstości w wariancie		
		WA	WB	WC	WA	WB	WC
22-41	Kartuzy - Stężyca - Kościerzyna	AU	AU	AU	II	III	III
22-42	Człuchów – Debrzno – (Złotów/Piła)	AU	AU	AU	III	III	III
22-43	Chojnice - (Sępólno Krajeńskie – Więcbork/Bydgoszcz)	AU	AU	AU	III	III	III
22-03	Krynica Morska – Mikoszewo – Gdańsk	AU	AU	AU	III	III	III
22-66	Chojnice - (Wałcz/Piła)	AU	AU	AU	III	III	II
22-45	Czersk - (Tuchola)	AU	AU	AU	III	III	II
22-47	Sztum - Dzierżgoń - (Pasłęk)	AU	AU	AU	III	III	III
22-46	Skórcz - (Nowe - Grudziądz)	AU	AU	AU	III	III	III
22-67	Człuchów – (Sępólno Krajeńskie – Bydgoszcz)	AU	AU	AU	III	III	III
Linie alternatywne							
22-17	Karwia – Puck – Reda/Gdynia	AA	AA	AA	III	III	III
22-18	Słupsk – Trzebielino – Miastko	AA	AA	AA	III	II	III
22-29	Władysławowo/Puck – Reda	AA	AA	AA	III	III	III
22-44	Chojnice – (Pamiętowo – Tuchola/Sępólno Krajeńskie)	AA	AA	AA	III	III	III
22-48	Kępice – Miastko	AA	AA	AU	III	III	II
22-50	Słupsk – (Sławno/Koszalin/Darłowo)	AA	AA	AA	II	II	III
22-51	Tczew - Pruszcz Gdański - Gdańsk	AA	AA	AA	II	II	III
22-52	Bytów/Kościerzyna - Żukowo – Gdańsk	AA	AA	AA	III	III	III
22-53	Człuchów/Chojnice - Starogard Gdański – Tczew	AA	AA	AA	III	III	III
22-54	(Toruń/Grudziądz) - Gardeja – Malbork	AA	AA	AA	III	III	III
22-55	(Szczecinek/Biały Bór) - Miastko – Kawcze – Kępice - Słupsk	AA	AA	AU	III	III	II
22-56	Chojnice - Człuchów – Czarne - (Szczecinek)	AA	AA	AU	III	III	II
22-57	Chojnice – (Tuchola – Toruń/Bydgoszcz)	AA	AA	AU	III	III	II
22-59	Kwidzyn - Prabuty – (Kisielice/Susz – Iława)	AA	AA	AA	III	III	III
22-60	Reda – Władysławowo – Hel	AA	AA	AA	III	III	III
22-61	Miastko – Kępice - Słupsk	AA	AA	AU	III	III	II
22-62	Tczew – Smętowo	AA	AA	AA	III	III	III
Linie sezonowe							
22-81	Słupsk – Główny – Łeba	AS	AS	AS	II	II	III
22-82	Łeba – Krokowa – Puck - Władysławowo	AS	AS	AS	II	II	III
22-83	Sierakowice – Lębork	AS	AS	AS	III	III	III
22-84	Wejherowo – Karwia – Jastrzębia Góra – Władysławowo	AS	AS	AS	II	II	III
Linie zastępcze							
22-98	Słupsk – Ustka	AZ	AZ	AZ	I	I	I
22-99	Gdynia – Puck – Władysławowo – Hel	AZ	AZ	AZ	I	I	I

* Linia podstawowa do momentu wybudowania linii kolejowej



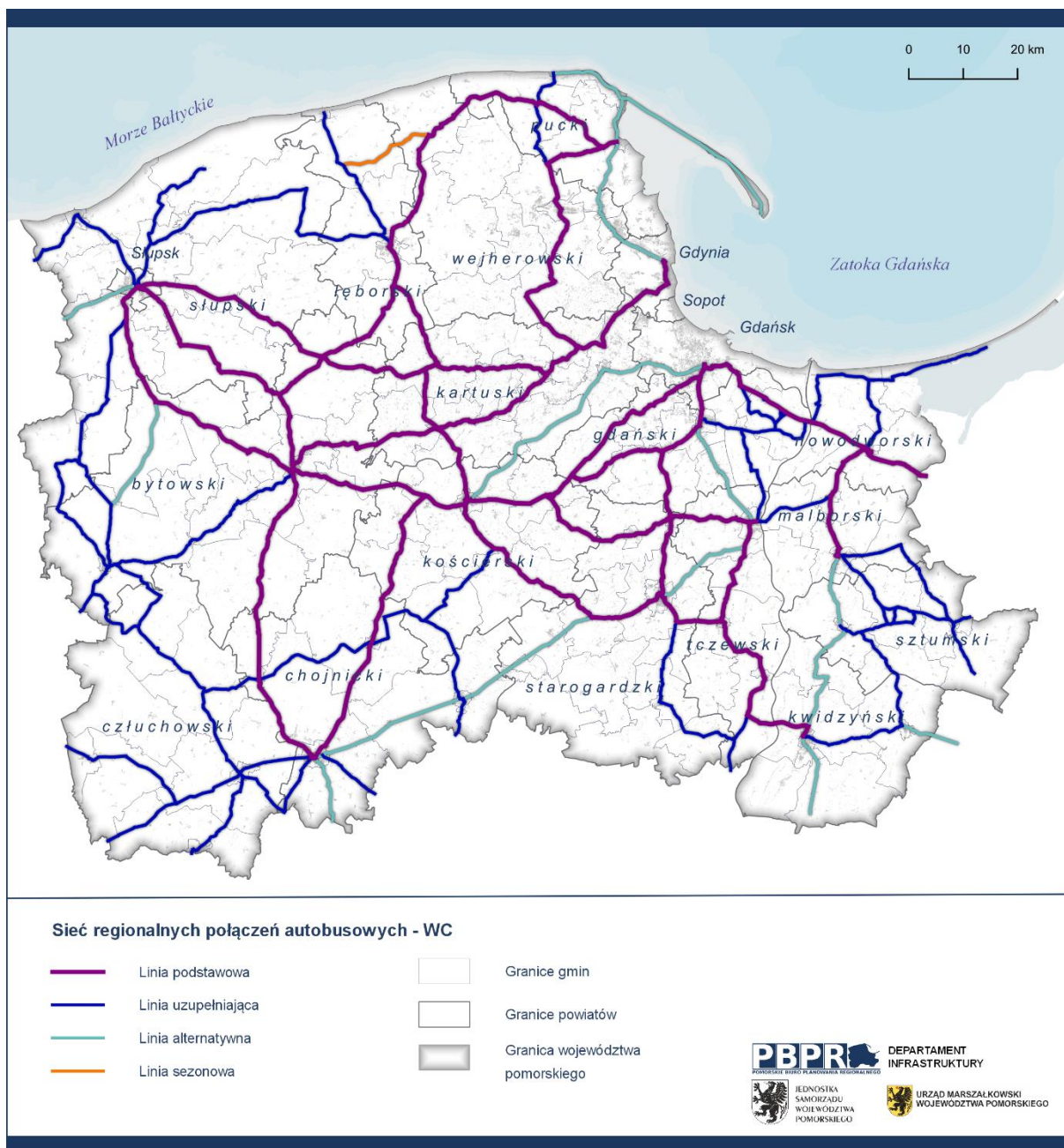
Rys. 8. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WA

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



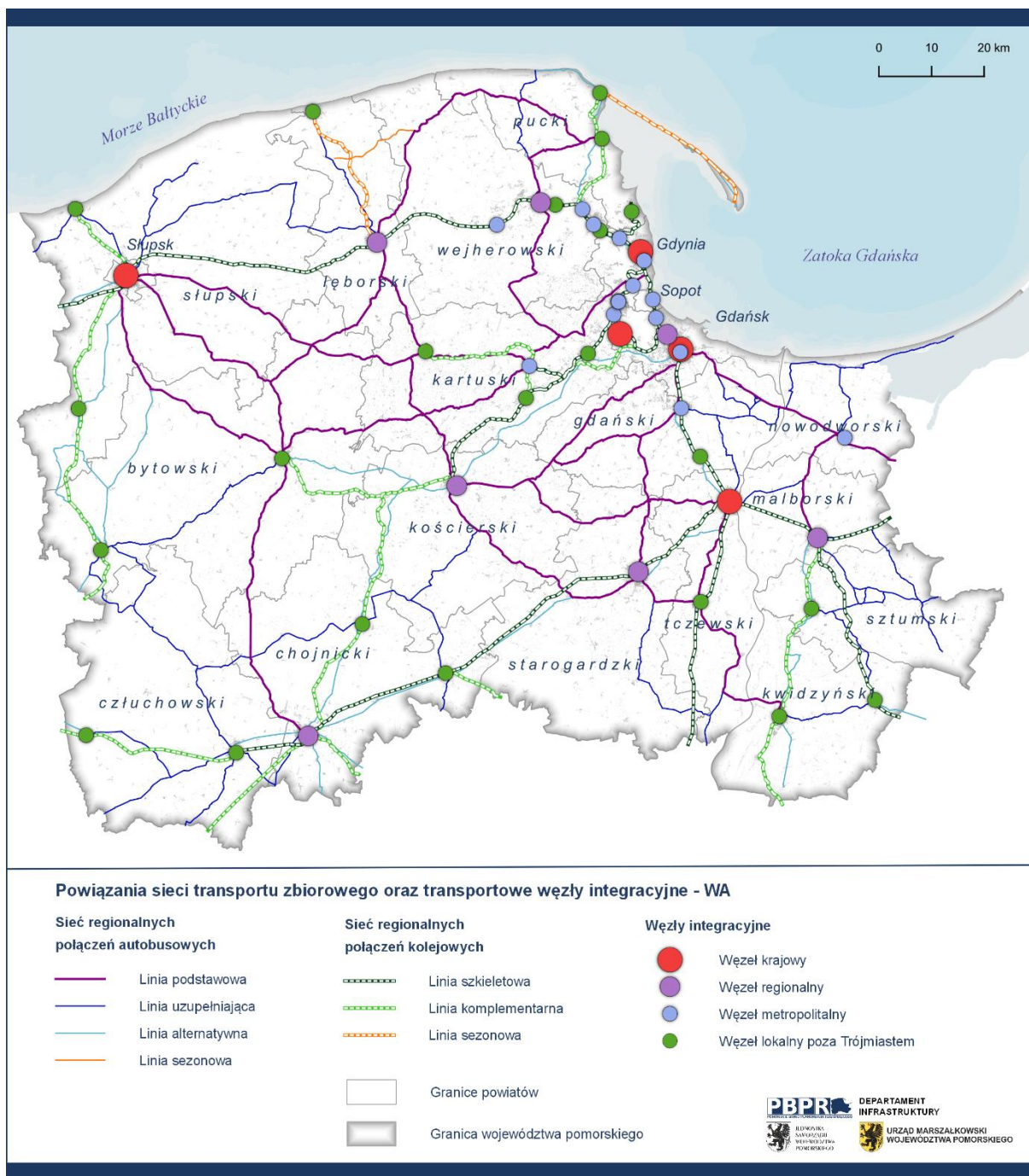
Rys. 9. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WB

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



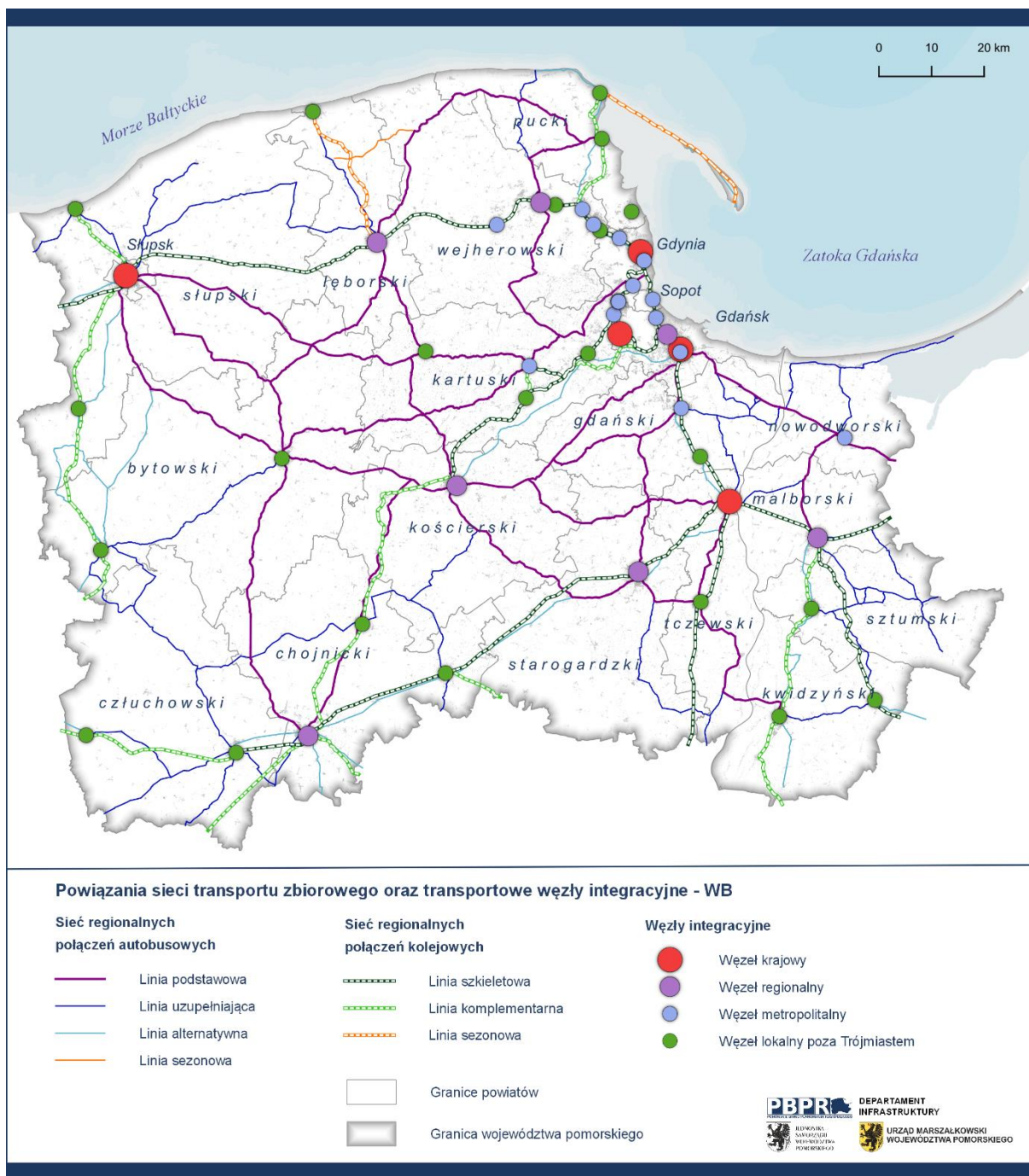
Rys. 10. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WC

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



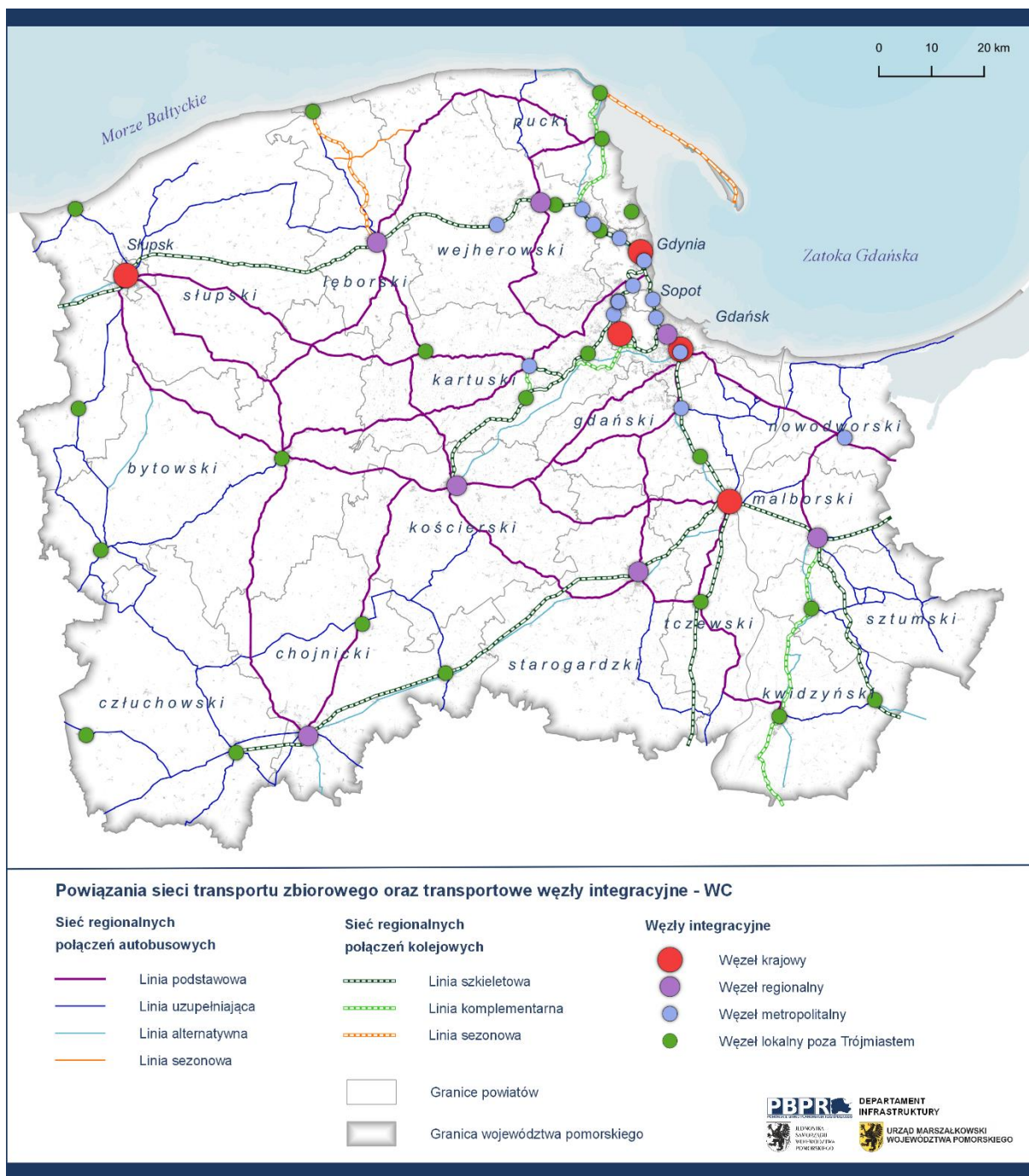
Rys. 11. Powiązania sieci transportu zbiorowego oraz transportowe węzły integracyjne – wariant WA

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



Rys. 12. Powiązania sieci transportu zbiorowego oraz transportowe węzły integracyjne – wariant WB

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego



Rys. 13. Powiązania sieci transportu zbiorowego oraz transportowe węzły integracyjne – wariant WC

Źródło: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

7. OCENA WARIANTÓW

7.1. Metodyka analizy

7.2. Prognozy ruchu

7.3. Analiza zmian dostępności transportowej

7.4. Analiza zmian bezpieczeństwa ruchu

7.5. Analiza zmian wpływu na klimat

7.6. Analiza kosztów budowy

7.7. Analiza kosztów utrzymania

8. ANALIZA RYZYKA REALIZACJI RPT

9. REKOMENDACJE KOŃCOWE

10. DZIAŁANIA

11. SYSTEM REALIZACJI

12. RAMY EWALUACYJNE

12.1. System monitorowania

13. PODSUMOWANIE

Spis rysunków

Rys. 1. Dynamika prognozowanego wzrostu liczby ludności w gminach województwa pomorskiego do roku 2030.....	12
Rys. 2. Krajowe działania inwestycyjne w scenariuszu S0	27
Rys. 3. Regionalne działania inwestycyjne w zakresie infrastruktury drogowej w województwie pomorskim	31
Rys. 4. Schemat połączeń między ośrodkami gminnymi, a stolicami powiatów	35
Rys. 5. Sieć regionalnych połączeń kolejowych – wariant WA	37
Rys. 6. Sieć regionalnych połączeń kolejowych – wariant WB	38
Rys. 7. Sieć regionalnych połączeń kolejowych – wariant WC	39
Rys. 8. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WA.....	42
Rys. 9. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WB.....	43
Rys. 10. Sieć regionalnych połączeń autobusowych – wariant WC	44
Rys. 11. Powiązania sieci transportu zbiorowego oraz transportowe węzły integracyjne – wariant WA	45
Rys. 12. Powiązania sieci transportu zbiorowego oraz transportowe węzły integracyjne – wariant WB	46
Rys. 13. Powiązania sieci transportu zbiorowego oraz transportowe węzły integracyjne – wariant WC	47

Spis Tabel

Tab. 1. Cele główne i szczegółowe Regionalnego Planu Transportowego dla województwa pomorskiego 2030.....	7
Tab. 2. Prognozowany wzrost (%) PKB w Polsce w latach 2021-2030.	9
Tab. 3. Prawdopodobieństwo realizacji poszczególnych projektów krajowych przewidzianych do realizacji w województwie pomorskim oraz przyporządkowanie projektów do poszczególnych scenariuszy rozwoju.	15
Tab. 4. Węzły integracyjne w województwie pomorskim	20
Tab. 5. Modele regionalnego systemu obsługi transportowej województwa pomorskiego do 2030 roku.	22
Tab. 6. Identyfikacja wariantów do analizy.....	25
Tab. 7. Krajowe działania inwestycyjne uwzględnione w wariantach W0	25
Tab. 8. Wykaz działań inwestycyjnych w wariantach WA, WB, WC.	28
Tab. 9. Działania organizacyjne w wariantach w wariantach WA, WB i WC	32
Tab. 10. Częstości kursowania na liniach transportu zbiorowego	34
Tab. 11. Częstości kursowania na autobusowych liniach dowozowych (miejscowość gminna – stolica powiatu).	34
Tab. 12. Kategorie linii kolejowych i odpowiadające im częstości obsługi.	36
Tab. 13. Kategorie linii autobusowych i odpowiadające im częstości obsługi.	40