

W numerze:

Jan Szomburg, Jr.

POMORSKI TRANSPORT

Andrzej S. Grzelakowski

Opracowanie PPG

Marek Dutkowski

Jan Lewko

Maciej Berendt

Jarosław Zysnarski

Tomasz Kloskowski

Krzysztof Kopeć

Włodzimierz Rydzkowski

Jan Burnewicz

Przemysław Susmarski

Sławomir Neuman

Bogdan Donke

Olgierd Wyszomirski

Hubert Kołodziejski

Marcin Wołek

Leszek Waszkiewicz

Tomasz Moraczewski

Marian Kotecki

MŁODZI O POMORZU

Martyna Bildziukiewicz

Małgorzata Gałęziak

OKNO NA ŚWIAT

Anna Hildebrandt

ANALIZY I PORÓWNANIA

Przemysław Susmarski

Maciej Tarkowski

Maciej Tarkowski

Drodzy Czytelnicy

Wyzwania rozwoju transportu w Polsce

Pomorski transport 2020

Kilka pytań do pomorskiej strategii rozwoju transportu

Porty morskie – na pierwszym miejscu skala obrotów

Drogi – musimy lepiej zarządzać tym, co mamy

Koleje – jest nadzieja na urynkowanie

Porty lotnicze – wzrost zasługą tanich przewoźników

Rozwój transportu a struktura gospodarki Pomorza

Trójmiasto – węzeł logistyczny o znaczeniu europejskim?

Spójność transportowa Pomorza

Infrastruktura transportu a rynek pracy

Rozwój transportu = odpływ pracowników?

Transport podstawą rozwoju turystyki

Integracja transportu miejskiego – ujęcie modelowe

Co oznacza wspólny bilet?

Kolej metropolitalna

Bytów – Lipusz: przejmujemy tę linię

Niezależni przewoźnicy tańsi niż PKP

Nie ma nieatrakcyjnych linii

Kilka pomysłów na lifting wizerunku pomorskiego transportu publicznego

Z perspektywy Europy

Organizacja miejskiego transportu publicznego – przykład Helsinek

Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim

Wskaźniki rozwoju województwa pomorskiego

Dostępność transportowa aglomeracji Trójmiasta na tle ośrodków konkurencyjnych

3

5

10

16

19

21

23

26

29

32

37

41

45

48

51

55

59

62

64

66

69

71

74

79

82

85

Redaktor naczelny

Marcin Nowicki

Z-ca redaktora naczelnego

Jan Szomburg, Jr.

Dystrybucja

Martyna Bildziukiewicz

ISSN 1506-6150

**© Copyright by Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową**

Wszelkie uwagi i opinie na temat
„**Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego**”
prosimy kierować pod adresem:
Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową
ul. Do Studzienki 63, 80-227 Gdańsk
tel.: +48 58 524-49-00
faks: +48 58 524-49-08
e-mail: redakcja@ppg.gda.pl
<http://www.ppg.gda.pl>

Korekta

Studio Editorial

„PPG” ukazuje się dzięki pomocy:
marszałka województwa pomorskiego,
Urzędu Marszałkowskiego
Województwa Pomorskiego,
prezydenta Gdańska,
Miasta Gdańsk,
Grupy LOTOS S.A.,
Gdańskiej Stoczni „Remontowa” S.A.,
Agencji Rozwoju Pomorza S.A.,
Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej,
„Dziennika Bałtyckiego”,
TVP3 w Gdańsku,
Radia Gdańsk.

Redakcja zastrzega sobie prawo opracowywania,
dokonywania skrótów oraz nadawania tytułów
i śródtytułów nadesłanym tekstom.

Opinie zawarte w prezentowanych artykułach
nie zawsze odzwierciedlają stanowisko IBnGR.



Jan Szomburg, Jr.

*Zastępca
Redaktora Naczelnego*

DRODZY CZYTELNICY

Oddajemy w Wasze ręce kolejne wydanie „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego”, dotyczące niezmiernie istotnego tematu, czyli pomorskiego transportu. Zagadnienie to, z uwagi na niespotykany dotąd dostęp do funduszy strukturalnych UE oraz partycypację regionu Pomorskiego w organizacji Euro 2012, rozpatrywane jest przede wszystkim w kategoriach dużych projektów w zakresie infrastruktury drogowej. Tymczasem szeroko rozumiany transport ma wiele wymiarów i może warunkować rozwój innych dziedzin – od edukacji poczynając, na gospodarce kończąc. W związku z tym zdecydowaliśmy się podejść do tego tematu kompleksowo. Rozpoczęliśmy od pokazania ogólnopolskich uwarunkowań rozwoju transportu, gdyż to, co dzieje się w tym zakresie w naszym regionie, jest w dużym stopniu zależne od sytuacji krajowej i decyzji podejmowanych na poziomie centralnym. Następnie, prezentujemy planowany układ transportowy województwa pomorskiego w 2020 r. wraz z opiniami dotyczącymi rozwoju poszczególnych rodzajów transportu. Kolejno przedstawiamy wpływ planowanej sieci transportowej na szeroko rozumianą strukturę gospodarki Pomorza i rynek pracy. Ważna jest także odpowiedź na pytanie, czy Trójmiasto ma szansę się stać węzłem logistycznym o znaczeniu europejskim? Kluczowa w tym aspekcie jest dostępność transportowa na tle innych ośrodków miejskich w Polsce i Europie, która w najwyższym stopniu decyduje o faktycznym poziomie atrakcyjności położenia geograficznego. W niniejszym numerze „PPG” można również przeczytać o połączeniach między ośrodkami subregionalnymi a metropolią i między sobą nawzajem, a także o spójności transportowej Trójmiasta. Poza tym w ramach pokazywania dobrych praktyk omówione zostały różne modele transportu miejskiego i regionalnego, przy czym dużo miejsca poświęcono problematyce komunikacji publicznej wewnątrz metropolii oraz wspólnemu biletowi.

Mamy nadzieję, iż niniejsze wydanie „Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego” przyczyni się do lepszego zrozumienia problematyki rozwoju transportu na Pomorzu oraz stanie się poważnym głosem w debacie publicznej na ten temat.

Pomorski transport

Andrzej S. Grzelakowski	<i>Wyzwania rozwoju transportu w Polsce</i>	5
Opracowanie PPG	<i>Pomorski transport 2020</i>	11
Marek Dutkowski	<i>Kilka pytań do pomorskiej strategii rozwoju transportu</i>	16
Jan Lewko	<i>Porty morskie – na pierwszym miejscu skala obrotów</i>	19
Maciej Berendt	<i>Drogi – musimy lepiej zarządzać tym, co mamy</i>	21
Jarosław Zysnarski	<i>Koleje – jest nadzieja na urynkowienie</i>	23
Tomasz Kloskowski	<i>Porty lotnicze – wzrost zasług tanich przewoźników</i>	26
Krzysztof Kopeć	<i>Rozwój transportu a struktura gospodarki Pomorza</i>	29
Włodzimierz Rydzkowski	<i>Trójmiasto – węzeł logistyczny o znaczeniu europejskim?</i>	32
Jan Burnewicz	<i>Spójność transportowa Pomorza</i>	37
Przemysław Susmarski	<i>Infrastruktura transportu a rynek pracy</i>	41
Sławomir Neuman	<i>Rozwój transportu = odpływ pracowników?</i>	45
Bogdan Donke	<i>Transport podstawą rozwoju turystyki</i>	48
Olgierd Wyszomirski	<i>Integracja transportu miejskiego – ujęcie modelowe</i>	51
Hubert Kołodziejski	<i>Co oznacza wspólny bilet?</i>	55
Marcin Wołek	<i>Kolej metropolitalna</i>	59
Leszek Waszkiewicz	<i>Bytów – Lipusz: przejmujemy tę linię</i>	62
Tomasz Moraczewski	<i>Niezależni przewoźnicy tańsi niż PKP</i>	64
Marian Kotecki	<i>Nie ma nieatrakcyjnych linii</i>	66

*Prof. zw. dr hab.
Andrzej S.
Grzelakowski*

*Kierownik Katedry
Systemów Transportowych
Akademia Morska w Gdyni*

WYZWANIA ROZWOJU TRANSPORTU W POLSCE

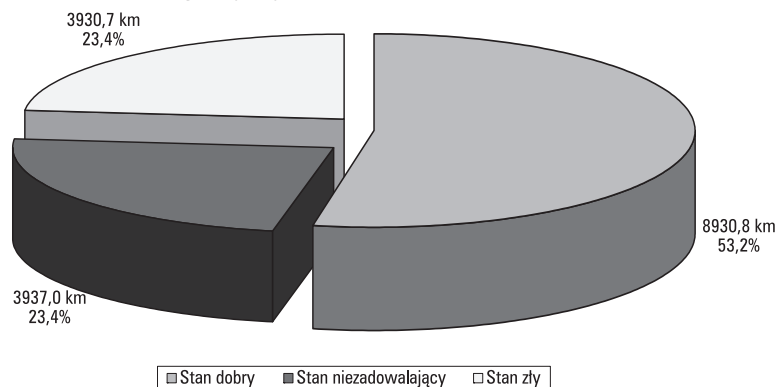
Techniczne i ekonomiczne uwarunkowania

Stan rozwoju sektora transportu w każdym kraju najlepiej odzwierciedla charakterystyka jego systemu transportowego, który, mówiąc najogólniej, składa się z układu sieci infrastruktury transportowej i jej użytkowników, a więc przewoźników z określonym potencjałem przewozowym zdolnym do przemieszczania towarów i pasażerów. Zatem system transportowy to sieć infrastruktury transportowej wraz z układem mas towarowych i strumieni pasażerskich korzystających z tej sieci w danym czasie. Ma on trzy wymiary:

- materialno-techniczny (infrastruktura liniowa i punktowa, pojazdy, elementy sterowania ruchem itp.),
- ekonomiczny (przewoźnicy – producenci usług wraz z ich relacjami ze stroną popytową (rynki transportowe itp.),
- instytucjonalno-prawny, a w tym regulacyjno-porządkowy.

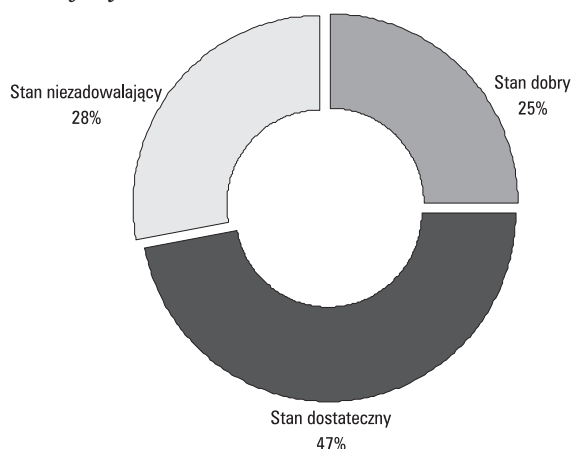
Każdy z tych elementów warunkuje w określonym stopniu sprawność funkcjonowania systemu, zarówno w jego wymiarze wewnętrznym, jak i zewnętrznym – to jest w sensie zdolności dostosowywania się do wymogów i potrzeb otoczenia.

Rysunek 1. Stan nawierzchni sieci dróg krajowych w Polsce



Źródło: Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2006 roku, GDDKiA, Warszawa, marzec 2007, s. 8.

Rysunek 2. Stan techniczny linii kolejowych w Polsce



Źródło: PKP PLK S.A. Raport roczny 2005, Warszawa 2006, s. 18.

Obecny stan rozwoju systemu transportowego RP oceniany jest jednoznacznie negatywnie przez zdecydowaną większość jego użytkowników oraz konsumentów usług transportowych. Ocena tego typu odnosi się przy tym głównie do pierwszego i jednocześnie podstawowego jego składnika, tj. sieci infrastruktury transportu. Nie jest ona bezpodstawna, bowiem jedynie nieco ponad 53% sieci dróg krajowych jest w stanie dobrym, a bez mała 47% w stanie niezadowalającym i złym (por. rysunek 1). W województwie pomorskim wskaźniki te kształtują się nieco lepiej niż średnia krajowa, wynosząc odpowiednio dla dróg krajowych: 57%, 28% i 15%. Zatem wskaźnik natychmiastowych potrzeb remontowych na Pomorzu kształtuje się na poziomie 0,15, przy średniej krajowej wynoszącej 0,23¹. Jeszcze gorsza sytuacja występuje w układzie sieci kolejowej w Polsce, gdzie jedynie 25% łącznej

długości linii kolejowych jest uznawana przez zarządcę tej sieci jako dobra (por. rysunek 2). W tej sytuacji nie może dziwić, że zaledwie 4,9% torów kolejowych nadaje się do przewozów z szybkością 160 km/h, a tylko 15,1% może być wykorzystywana w przewozach dokonywanych z szybkością 120–160 km/h². Stan pozostałych składników sieci infrastruktury transportu w Polsce nie jest wcale lepszy. Jej niedorozwój, głównie w aspekcie jakościowym, czyli zły stan techniczno-eksploatacyjny, stanowi w istocie podstawową barierę sprawności i efektywności funkcjonowania systemu transportowego i jest jednym z hamulców zrównoważonego rozwoju kraju.

Barierzy inwestycyjne

Szybka odbudowa sieci infrastruktury transportowej i poprawa jej standardów jakościowych należą zatem do podstawowych wyzwań, przed jakimi stoi Polska na progu obecnego stulecia. Proces ten, rozpoczęty już na początku minionej dekady i zintensyfikowany znacznie po akcesji do UE, napotyka jednakże na ogromne przeszkody, i co

1 Jest to relacja długości sieci w stanie złym do łącznej długości sieci administrowanej przez GDDKiA w danym województwie. Województwo pomorskie plasuje się pod tym względem relatywnie wysoko na tle średniej krajowej. Jednakże stan pozostałych kategorii dróg – wojewódzkich, powiatowych i gminnych jest zdecydowanie gorszy. *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2006 roku*, GDDKiA, Warszawa, marzec 2007, s. 12.

2 Por. PKP PLK S.A., *Raport roczny 2005*, Warszawa 2006, s. 18.

ważne, dziś już mniej natury finansowej, a bardziej instytucjonalno-organizacyjnej i prawnej. Problemy finansowe wiążą się głównie z takimi aspektami, jak:

- skala potrzeb inwestycyjnych – budowa sieci o nowych jakościowo standardach (sieć układu TINA), a jednocześnie remonty i naprawy istniejącej sieci, zapewnienie między innymi interoperacyjności, a to wszystko przy ogromnej presji czasu (np. Euro 2012) i silnie rosnących ostatnio kosztach,
- zdolność do terminowej absorpcji środków UE.

I tak w relacji do 2006 r. ceny materiałów budowlanych i robocizny wzrosły średnio w Polsce o 30% i dynamika ta utrzymuje się nadal. W rezultacie planowane koszty budowy 1 km autostrady w wysokości 6 mln € i drogi ekspresowej 4 mln € wzrosły obecnie realnie o co najmniej 2 mln €. Przy założeniu, że do 2013 r., jak określa to program rządowy, Polska zamierza wybudować około 500 km autostrad i 1200 km dróg ekspresowych, przeznaczając na ten cel 100 mld zł (w tym 54 mld na drogi ekspresowe i 20,3 mld zł na budowę autostrad), oznacza to, że może zabraknąć na jego realizację około 30 mld zł³. W tej sytuacji, mimo planowanego ogromnego napływu środków z Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w perspektywie finansowej 2007–2013 w ramach PO „Infrastruktura i Środowisko” (POIiŚ), przy jednocześnie bardzo niskim wskaźniku wykorzystania środków SPO Transport (2004–2006), pilnie poszukuje się nowych źródeł finansowania infrastruktury⁴. Dotyczy to zarówno infrastruktury drogowej, jak i kolejowej, na którą tylko z POIiŚ zarządca sieci powinien uzyskać ok. 4,2 mld €⁵. Podejmowane działania zmierzają głównie do zwiększenia środków uzyskiwanych z akcyzy od paliw silnikowych i gazu do napędu pojazdów – z obecnych 12% do 50%, z czego 20% zasiliłoby dodatkowo Fundusz Kolejowy (FK), a pozostałe Krajowy Fundusz Drogowy (KFD).

3 W kwocie tej mieszczą się także wydatki na:

a) wzmocnienia i przebudowy dróg (8,7 mld zł),

b) budowę obwodnic (6,9 mld zł),

c) prace przygotowawcze (14,3 mld zł) i pozostałe wydatki drogowe (27,6 mld zł).

Łącznie obejmują one do 2015 r. kwotę ponad 140 mld zł;

por. A. Stefańska, *Drogowcom może zabraknąć pieniędzy*, „Rzeczpospolita” z 7.07.2007 r.

4 W połowie 2007 r. efektywnie dokonane płatności z SPO Transport stanowiły zaledwie 32,7% całkowitej alokacji SPOT;

por. www.transport.gov.pl (17.07.2007).

5 PLK S.A. zamierza wydatkować łącznie ponad 6 mld € do 2013 r. na remonty i budowę torów, a samorządy chcą zainwestować ponad 100 mln zł na linie lokalne. Ponadto spółki z grupy PKP S.A. zainwestują w najbliższych latach ponad 4 mld zł w tabor kolejowy. W samym tylko 2007 r. PKP Cargo S.A. wyda na ten cel ok. 530 mln zł; por. A. Krakowiak, A. Stefańska, *Szybkie pociągi na stare tory*, „Rzeczpospolita” z 07.07.2007 r. oraz *Strategia rozwoju transportu kolejowego do roku 2009*, Warszawa, lipiec/sierpień 2006 r., s. 48.

W rezultacie sam transport kolejowy uzyskałby dodatkowo ok. 6,6 mld zł rocznie⁶.

Same środki publiczne – zarówno krajowe, jak i zagraniczne, z kredytami i pożyczkami z międzynarodowych instytucji finansowych (głównie EBI) oraz gwarancjami rządowymi dla GDDKiA oraz PLK SA – nie wystarczą jednak, by zrealizować bardzo ambitne rządowe programy rozbudowy i modernizacji sieci infrastruktury transportowej. Programy te, nadal konstruowane bardziej pod kątem ambicji rządzących partii politycznych niż realnych możliwości techniczno-wykonawczych – z finansowymi włącznie, z reguły, nie są, bo nie mogą być, w pełni realizowane. Brak skutecznych instrumentów i mechanizmów oraz form zachęty dla kapitału prywatnego w celu włączenia go do procesów rozbudowy infrastruktury krajowej – mimo istnienia od ponad dwóch lat ustawy o partnerstwie publiczno-prywatnym (PPP) – jest jedną z przyczyn tego stanu rzeczy. Kapitał ten to bowiem nie tylko istotne dodatkowe źródło finansowania infrastruktury, ale również ważny instrument wzrostu efektywności realizacji inwestycji, który daje możliwość przyspieszenia budowy oraz poprawy efektywności zarządzania obiektami i ich eksploatacji. Bez rozwoju sprawdzonych w wielu krajach UE form partnerstwa publiczno-prywatnego Polska nie rozwiąże problemu zapóźnienia w rozwoju infrastruktury transportowej w perspektywie akceptowalnej z ekonomicznego, społecznego, ekologicznego i politycznego punktu widzenia⁷. Podejmowane w ostatnim okresie próby rozwoju PPP w dziedzinie budownictwa drogowego, polegające na tworzeniu wzorowanych na brytyjskim modelu SPV specjalnych spółek, ale już z iście polską wizją modelu PPP, niewątpliwie nie przysługują się do rozwiązania tego problemu. Faktem jest jednak, iż rząd polski dylemat ten dostrzega i próbuje go podjąć, czego wymownym przykładem jest inicjatywa zmierzająca do powierzenia budowy szybkich linii kolejowych firmom prywatnym, które w zamian za opłaty uzyskiwane od przyszłych użytkowników sieci gotowe byłyby finansować tego typu przedsięwzięcia.

Kolejnym problemem i jednocześnie ogromną barierą w rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce są mało skuteczne procedury przygotowania inwestycji do realizacji, a w tym głównie wykupu terenów, pozyskiwania zezwoleń na budowę i rozstrzygania przetargów. Mimo iż w ciągu ostatnich dwóch lat uczyniono bardzo wiele

6 Por. *Transport. Jak zwiększyć wydatki na tory*, „Rzeczpospolita” z 18.07.2007 r.

7 Por. *Formy i metody finansowania infrastruktury transportu w Polsce. Problemy optymalizacji systemu finansowania infrastruktury transportu*, praca monograficzna pod red. A. S. Grzelakowskiego, Wyd. AM w Gdyni, Gdynia 2005, s. 192 i dalsze.

w celu złagodzenia tej bariery, nie udało się jej do tej pory skutecznie zniwelować. W efekcie tego cykle inwestycyjne w tej dziedzinie w Polsce są najdłuższe w UE.

Mechanizm regulacji – zagrożenia poakcesyjne

Oprócz szeroko rozumianych barier inwestycyjnych, polski system transportowy może napotykać na barierę regulacyjną w rozumieniu braku spójności między stosowanym mechanizmem regulacji a jego sferą realną. Akcesja Polski do UE spowodowała bowiem, iż polityka transportowa UE wraz z układem jej priorytetów, celów, zadań i instrumentów ich realizacji, a tym samym słabych i mocnych stron, stała się integralnym elementem regulacji systemu transportowego RP. Krajowy składnik mechanizmu regulacji, który powinien być spójny lub co najmniej niesprzeczny z mechanizmem regulacji UE, został w efekcie tego znacznie zredukowany i to nie tylko co do swego zakresu, ale również siły i możliwości oddziaływania na sferę realną transportu. W rezultacie tego:

- mechanizm regulacji systemu transportowego RP został silnie umiędzynarodowiony, a system transportowy – rynek transportowy, pomijając okresy przejściowe – faktycznie stał się otwarty dla licencjonowanych przewoźników wspólnotowych; efektem tego jest ogromny wzrost konkurencji,
- pojawiło się niebezpieczeństwo braku pełnego dostosowania nowego systemu regulacji do wymogów i potrzeb krajowego systemu transportowego, który w swych parametrach techniczno-eksploatacyjnych zdecydowanie odbiega od „standardu unijnej 15-ty”; efektem tego jest zjawisko dysfunkcjonalności w układzie sfery realnej i regulacyjnej,
- powstało ryzyko koncentracji działań na celach istotnych dla interesu Wspólnoty, a przy tym nie zawsze zgodnych i spójnych z interesem kraju lub jego poszczególnych regionów; skutek – naturalne przesunięcie orientacji w kierunku realizacji celów wspólnotowych⁸,
- zostało zawężone pole manewru w zakresie wykorzystania krajowej polityki transportowej do redukcji lub eliminacji istniejących dysproporcji – zarówno w zakresie rozwoju sieci infrastruktury transportowej, jak i potencjału oraz struktury rynku transportowego,

- wprowadzono jednolite wspólnotowe standardy dostępu do zawodu przewoźnika i rynku transportowego w jego poszczególnych segmentach, a także wspólne zasady jego organizacji w aspekcie funkcjonalno-podmiotowym (rozdzielenie sfery operacyjnej od zarządzania infrastrukturą i regulacji dostępu do niej) w warunkach nie w pełni jeszcze „dojrzałych” rynków,
- wymuszono procesy przyspieszonej deregulacji i liberalizacji rynków transportowych.

Polityka transportowa RP – jej strukturalne słabości

Znajomość celów polityki transportowej UE, jak też potencjalnych skutków ich realizacji dla systemu transportowego RP w jego obecnym i przyszłym kształcie, powinna stanowić podstawę do budowy skutecznej i efektywnej polityki transportowej Polski, zdolnej do kojarzenia interesów wspólnotowych z krajowymi bez wyraźnego uszczerbku dla tych ostatnich. Analiza dokumentów rządowych – zarówno strategii, jak też programów wieloletnich, dotyczących bezpośrednio lub pośrednio sektora transportu, jednoznacznie wskazuje, że Polska taką politykę mozolnie, lecz konsekwentnie konstruuje. Polityka ta w swym obecnym kształcie ma jednak nadal szereg wad i słabości, które obniżają jej skuteczność w realizacji celów. Najważniejsze z nich to:

- nadal utrzymująca się nadmierna gałęziowa – sektorowa koncentracja, prowadząca do znacznej fragmentaryzacji i rozproszenia celów (brak pełnej spójności), co prowadzi do wzrostu konkurencji, a nie kooperacji w układzie międzygałęziowym,
- instytucjonalna dekoncentracja między sektorem lądowym i morskim systemu transportowego, a w konsekwencji rozdzielenie celów i zadań tego, z natury jednolitego, układu; w warunkach rozwoju intermodalności i postępującej koncentracji na obsłudze pionowo zintegrowanych logistycznych łańcuchów dostaw jest to rozwiązanie podjęte jak gdyby wbrew logice procesów globalizacji i działań dostosowawczych do niej,
- koncentracja działań na sferze rozwoju infrastruktury transportowej i marginalizacja sfery rynku – jego rozwoju, ułatwień w zakresie dostępu, kształtowania relacji konkurencyjnych i budowy przewag konkurencyjnych dla polskich operatorów oraz wartości dodanej dla krajowych konsumentów usług transportowych w ramach łańcucha dostaw,
- kreowanie wizji pasywnego konsumenta pomocy unijnej w sferze rozwoju infrastruktury transportowej, a przy tym niezdolnego w swych działaniach do efektywnej absorpcji tej pomocy, i to nie tylko w wymiarze

⁸ W Polsce widocznym tego przykładem było preferowanie rozwoju korytarzy paneuropejskich w relacjach wschód – zachód (III i IV), a nie północ – południe (VI i I), co stanowiło z założenia zagrożenie dla rozwoju regionów nadmorskich, a w tym szczególnie Pomorza.

ilościowym, ale też jakościowym i strukturalnym – programy rozwoju infrastruktury nastawione są na budowę sieci; jest to efekt naśladownictwa, a nie kreowanie docelowego układu polskich przewag konkurencyjnych w tej dziedzinie w Europie,

- brak innowacyjnych form oraz instrumentów finansowania infrastruktury transportu, a w tym zdolności do generowania efektywnych i skutecznych form rozwoju PPP zarówno w sferze budowy, jak też eksploatacji i zarządzania infrastrukturą, stosowania sekurytyzacji, stopniowego wprowadzania formuł internalizacji kosztów zewnętrznych i skutecznych, przejrzystych form odpłatności użytkownika za korzystanie z sieci infrastruktury.

Podsumowanie

Rozwój sektora transportu w Polsce napotyka na szereg barier i ograniczeń. Część z nich nie zostanie szybko

wyeliminowana, jak np. bariera techniczno-infrastrukturalna, lecz inne, np. braku innowacyjnych i efektywnych form finansowania infrastruktury czy też sprawnego i skutecznego mechanizmu regulacji, mogą być stosunkowo szybko zniwelowane. Szczególnie ta ostatnia bariera wymaga pilnych rozstrzygnięć. Bez sprawnego mechanizmu regulacji krajowego systemu transportowego, którego integralnym elementem jest polityka transportowa, Polska nie osiągnie bowiem zamierzonych celów nie tylko w sferze regulacji rynku oraz rozwoju sieci infrastruktury transportowej, ale także forsowania strategii zrównoważonego rozwoju kraju. Ta z kolei wymaga skoordynowania i zharmonizowania polityki transportowej z polityką konkurencji oraz polityką regionalną, która zapewnia spójność ekonomiczną, społeczną i przestrzenną zarówno w wymiarze regionalnym, co ważne dla rozwoju województwa pomorskiego, jak i przede wszystkim krajowym.

POMORSKI TRANSPORT 2020

OPRACOWANIE PPG NA PODSTAWIE „REGIONALNEJ STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM NA LATA 2007–2013”¹.

O d przyszłego rozwoju transportu zależy rozkwit wielu dziedzin gospodarki i nie tylko. Jakość transportu w regionie warunkuje również codzienne życie jego mieszkańców, wybór pracy, szkoły czy nawet sposób spędzania czasu wolnego. Dlatego warto zastanowić się, jak będzie wyglądał pomorski transport za kilkanaście lat. Odpowiedź na to pytanie znajduje się w Regionalnej strategii rozwoju transportu na lata 2007–2020, zawierającej kompleksową wizję rozwoju w tym zakresie dla województwa pomorskiego. Obejmuje ona następujące gałęzie transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski, wodny śródlądowy. Opracowano również koncepcję założeń strategicznych dla systemu transportowego metropolii trójmiejskiej.

¹ Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2013 została opracowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego przez zespół w następującym składzie: prof. dr hab. Andrzej Tubielewicz – kierownik zespołu, prof. dr hab. inż. Bożysław Bogdaniuk, prof. dr hab. Olgierd Wyszomirski, prof. dr hab. Andrzej Ruciński, dr Krzysztof Grzelec, dr inż. Marcin Forkiewicz, mgr Marcin Gromadzki, mgr Tomasz Skowroński, mgr Renata Mordak.

Rysunek 1. Istniejące i planowane korytarze transportowe w obszarze województwa pomorskiego



Źródło: Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020.

Gdzie nastąpi rozwój transportu?

Według twórców strategii, rozwój systemu transportowego województwa skoncentruje się na następujących pasmowych obszarach funkcjonalnych i korytarzach:

- metropolii trójmiejskiej,
- transeuropejskim korytarzu transportowym VI,
- północno-wschodnim korytarzu z Gdańska do Nowego Dworu Gdańskiego (i dalej do Elbląga),
- pojeziernym korytarzu transportowym Wschód – Zachód,
- kaszubskim korytarzu transportowym Północ – Południe.

Podstawowe problemy w zakresie rozwoju transportu

W ramach strategii zdefiniowano także podstawowe problemy związane z rozwojem transportu w województwie pomorskim. Przedstawiają się one następująco: węzły osadnicze i ludności są rozmieszczone nierównomiernie; występuje wysoka koncentracja ludności i pasmowo-węzłowy układ struktury aglomeracji Trójmiasta, co prowadzi do powiększania się dysproporcji rozwojowych między obszarem metropolitalnym a obszarami pozametropolitalnymi. Rzutuje na to również słabo rozwinięta

infrastruktura wsi i małych miast. Ponadto, województwo pomorskie jest z punktu widzenia sieci transportowych regionem niespójnym – rzuca się w oczy niewystarczająca spójność przestrzenno-funkcjonalna i transportowa między obszarami poszczególnych „starych” województw w obrębie regionu. Kolejnym istotnym problemem jest stały, wysoki i niezaspokajany popyt na rozbudowę i unowocześnianie infrastruktury transportowej województwa.

Według twórców strategii, około 43% dróg krajowych oraz około 80% dróg wojewódzkich kwalifikuje się do pilnego remontu, względnie poprawy stanu technicznego. W złym stanie jest również infrastruktura kolejowa – zmniejsza się długość linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pasażerski, a prędkości rozkładowe maleją (na ponad 25% sieci obowiązuje prędkość 40km/h i niższa).

Kolejnym problemem jest spadek dostępności transportowej województwa (zwłaszcza do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, w tym portów morskich), spowodowany m.in. szybkim wzrostem natężenia ruchu samochodowego. To zjawisko jest z kolei konsekwencją nie tylko szybko rosnącej liczby samochodów osobowych, ale także zawieszeniem przewozów pasażerskich na niektórych odcinkach kolejowych linii regionalnych oraz wzrastającą ilością samochodowych przewozów towarowych z portów morskich. Innym skutkiem coraz większej liczby samochodów osobowych w Pomorskiem jest większe zanieczyszczenie środowiska

Tablica 1. Wybrane założenia prognostyczne, na których opiera się Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim

- W latach 2000-2020 liczba ludności w miastach spadnie o 5,1%, natomiast na wsiach wzrośnie o 13,8%;
- Podział zadań przewozowych między poszczególne gałęzie transportu nie ulegnie większej zmianie;
- Nastąpi dalszy wzrost transportu indywidualnego do 60–70%;
- Mobilność społeczeństwa wzrośnie wraz ze zmianą modelu i wzrostem poziomu życia;
- Szczególnie szybko wzrastać będzie liczba pasażerów i lotów w lotnictwie cywilnym.

Źródło: Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020.

oraz wzrost uciążliwości transportu dla mieszkańców (z powodu hałasu, smogu, niszczenia krajobrazu).

Oprócz zbyt małej spójności między poszczególnymi gałęziami transportu, obserwuje się brak integracji wewnątrzgałęziowej – zarówno w skali regionalnej, jak i metropolitalnej. Z tego powodu miejska i regionalna komunikacja samochodowa i kolejowa także nie są skoordynowane. Skutkuje to tym, że użytkownicy transportu nie mają zapewnionej możliwości dokonania racjonalnego wyboru drogi i środka transportu. Dodatkowo mamy do czynienia z coraz mniejszym popytem na usługi transportu publicznego – ich konkurencyjność zmniejsza się, do czego przyczynia się też brak zintegrowanej oferty w zakresie transportu publicznego na poziomie regionu (odповідzią na ten problem ma być tzw. wspólny bilet).

Główne cele pomorskiej strategii

Strategia rozwoju transportu definiuje cele strategiczne dla transportu w regionie w następujący sposób:

- ⇒ Poprawa dostępności transportowej:
 - zewnętrznej,
 - wewnętrznej,
 - na obszarze metropolii,
 - obszarów turystycznych.
- ⇒ Poprawa jakości systemu transportowego:
 - poprawa jakości układu oraz stanu ulic i aglomeracji,
 - przebudowa, modernizacja i przekształcenie systemu.
- ⇒ Zmniejszenie zatłoczenia dróg:
 - wzmocnienie roli transportu publicznego,
 - pełne wykorzystanie infrastruktury kolejowej.
- ⇒ Integracja systemu transportu:
 - integracja transportu,
 - integracja planów zagospodarowania przestrzennego i planów transportu.
- ⇒ Poprawa bezpieczeństwa i ochrona środowiska:
 - bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego,
 - minimalizacja wpływu infrastruktury transportowej i jej użytkowania na środowisko naturalne.

Transport drogowy

Cele strategiczne dla każdej gałęzi pomorskiego transportu zostały zdefiniowane odrębnie. I tak, strategia rozwoju transportu drogowego koncentruje się na czterech celach:

- skrócenie czasu dojazdu do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego oraz Słupska, centrów podregionalnych i ośrodków turystycznych; ma to zostać osiągnięte m.in. poprzez modernizację i zwiększenie przepustowości wojewódzkich dróg dojazdowych do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, Słupska oraz ośrodków podregionalnych i turystycznych. Strategia przewiduje również budowę dróg dojazdowych do autostrady A1, budowę nowych obwodnic Trójmiasta, dróg łączących porty morskie z ich bezpośrednim zapleczem oraz budowę połączeń drogowych specjalnych stref ekonomicznych w regionie.
- zasadnicza poprawa stanu technicznego dróg wojewódzkich w stopniu pozwalającym na uzyskanie w 2015 r. średniego poziomu krajowego, tj. 80% udziału dróg o dobrym stanie technicznym;
- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie uciążliwości tego ruchu dla środowiska naturalnego; mają się do tego przyczynić takie działania, jak budowa obwodnic miast, przebudowa skrzyżowań i układów drogowych w miastach czy wprowadzenie stałego monitoringu ruchu samochodowego oraz poziomu zanieczyszczenia środowiska przez ten ruch.
- wzmocnienie struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej województwa.

Efektami realizacji strategii rozwoju transportu drogowego mają być m.in.:

- przebudowa układu drogowego miast powiatowych,
- stworzenie nowoczesnej, dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej,
- poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróży,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego oraz stanu środowiska naturalnego,

- podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego transportu publicznego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego,
- osiągnięcie akceptowanego społecznie czasu dojazdu do miast, zwłaszcza trójmiejskiego obszaru metropolitalnego i ośrodków turystycznych województwa.

Transport kolejowy

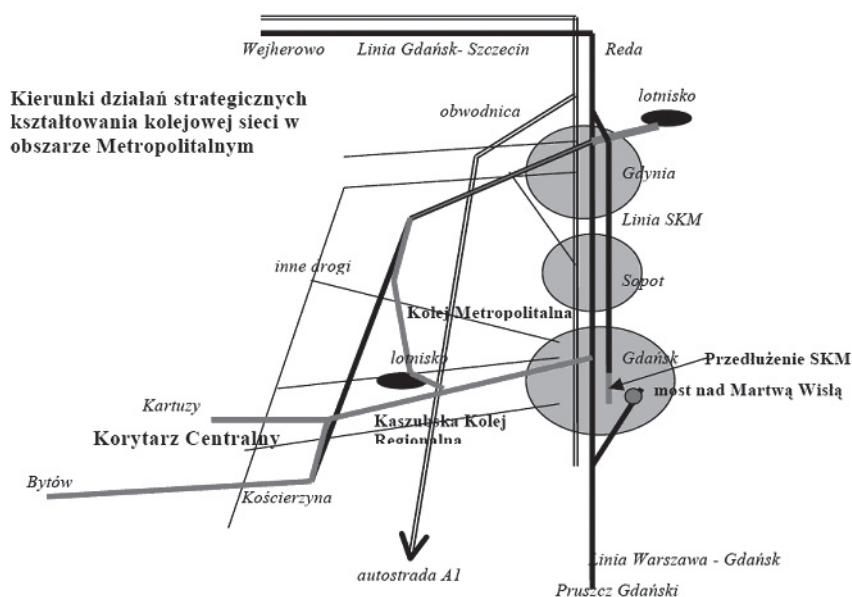
Rozwój transportu kolejowego ma skoncentrować się na:

- wzmocnieniu powiązania elementów krajowej i regionalnej strategii rozwoju transportu ze szczególnym uwzględnieniem:
 - a) modernizacji magistralnych i pierwszorzędnych linii kolejowych poprzez przystosowanie ich do większej prędkości,

b) obsługi ładunków portowych, a także zwiększenia do 60% udziału transportu kolejowego w obsłudze portowych ładunków drobnicowych;

- zwiększeniu udziału transportu kolejowego w poprawie dostępności do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego oraz zacieśnieniu powiązań tego obszaru z regionem;
- usprawnieniu trójmiejskiego systemu transportowego na drodze rozbudowy linii SKM i skoordynowaniu jej z innymi gałęziami transportu, m.in. poprzez budowę zintegrowanych węzłów transportowych;
- wzmocnieniu podstawowej infrastruktury transportowej obszarów o niższym potencjale rozwojowym poprzez rewitalizację linii kolejowych mających wpływ na aktywizację lokalnych społeczności;
- zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu kolejowego na środowisko naturalne poprzez pełniejsze

Rysunek 2. Podstawowa sieć kolejowa województwa pomorskiego



Źródło: Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020.

wykorzystanie potencjału ekologicznie czystego transportu kolejowego, a tym samym zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozowej pasażerów i ładunków (zwłaszcza portowych).

Dzięki powyższym działaniom infrastruktura kolejowa ma zostać lepiej wykorzystana, m.in. poprzez:

- zapewnienie połączenia kolejowego miast powiatowych z Gdańskiem w krótszym czasie (np. do Słupska w 100 minut);
- tworzenie regionalnych węzłów integracyjnych przy dworcach kolejowych w miastach powiatowych poprzez zsynchronizowanie rozkładów jazdy autobusów i pociągów dla osiągnięcia wskaźnika zintegrowania w wysokości co najmniej 60%;
- udrożnienie centralnego korytarza regionalnego – Kaszubskiej Kolei Regionalnej;
- wzmocnienie potencjału rozwojowego trójmiejskiego obszaru metropolitalnego poprzez m.in. przedłużenie linii SKM do Gdańska Południe; przystosowanie istniejących odcinków linii i łącznic kolejowych do utworzenia połączenia kolejowego portów lotniczych: Gdynia Babie Doły – Gdańsk Rębiechowo – Trójmiejska Linia Metropolitalna i połączenie jej z Kaszubską Koleją Regionalną w okolicy Kiełpinka – ma to zapewnić dojazd z Gdańska do lotniska w Rębiechowie w ciągu 20 minut z częstotliwością co 30 minut; wyprowadzenie z centrum Gdyni i Gdańska regionalnego ruchu autobusowego i ograniczenie ruchu samochodów osobowych. Ponadto, efektywniej wykorzystanie mają zostać tereny miejskie zajęte pod układy torowe; ma to nastąpić dzięki wprowadzeniu nowoczesnych technologii przewozów, kolejowej obsługi tworzonych centrów logistycznych oraz usprawnieniu kolejowej obsługi transportowej portów Gdyni i Gdańska. Planuje się również odzyskanie dla celów miejskich terenów zajętych przez nadmiernie rozbudowane układy torowe do obsługi portów i zakładów przemysłowych. Kolejnym rezultatem założonych działań ma być wzmocnienie infrastruktury transportowej o niższym potencjale rozwojowym poprzez rewitalizację linii kolejowej Reda – Hel oraz wspieranie inicjatyw lokalnych, szczególnie w zakresie uaktywnienia linii o charakterze turystycznym, np. Kartuzy – Lębork.

Transport lotniczy

Cele strategiczne dla transportu lotniczego to:

- modernizacja i rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy w sposób odpowiadający rosnącemu

zapotrzebowaniu na usługi lotnicze oraz stworzenie konkurencyjnych warunków dla obsługi przewoźników lotniczych;

- budowa Pomorskiego Węzła Lotniczego – sieci lotnisk ściśle ze sobą współpracujących;
- przygotowanie Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy do lotniczych przewozów towarowych, których liczba szybko rośnie, jak również włączenie tego portu do transeuropejskiej sieci transportowej jako integralnej części korytarzy transportowych VI i IA;
- zabezpieczenie w planach przestrzennych województwa odpowiednio dużych terenów dla rozwoju punktowej infrastruktury lotniczej oraz zapewnienie regionalnej i lokalnej dostępności portu lotniczego;
- zachowanie, konserwacja i ochrona przed dewastacją i nie związaną z lotnictwem zabudową wszystkich lotnisk w województwie pomorskim.

Rozwój transportu lotniczego ma także podążać w kierunku „ucywilnienia i ucywilizowania” lotnisk wojskowych.

Transport morski

Transport morski ma w świetle Strategii skupić się na następujących celach:

- zwiększenie dostępności portów ze strony morza i lądu, przygotowanie nowych obszarów rozwojowych, rewitalizacja portowych inwestycji infrastrukturalnych zgodnie z potrzebami biznesu portowego;
- wspieranie modernizacji i rozbudowy potencjału przeładunkowo-składowego, logistycznego oraz potencjału usługowego na rzecz statków;
- tworzenie warunków dla rozwoju funkcji przemysłowej oraz aktywizacji funkcji handlowej portów;
- wspieranie rozwoju turystyki morskiej i żeglarskiej;
- harmonijna współpraca między kierownictwem portu a samorządami terytorialnymi, integrująca porty i ich miasta oraz region;
- rozwój portów jako krajowych wielozadaniowych centrów, działających w ramach łańcuchów transportu kombinowanego;
- tworzenie warunków do aktywizacji połączeń żeglugi przybrzeżnej łączących porty aglomeracji trójmiejskiej z portami Półwyspu Helskiego.

Rozwój śródlądowego transportu wodnego oparty został na założeniu, że do 2020 roku nastąpi dalsza aktywacja turystyki żeglarskiej. Liczba jachtów (morskich

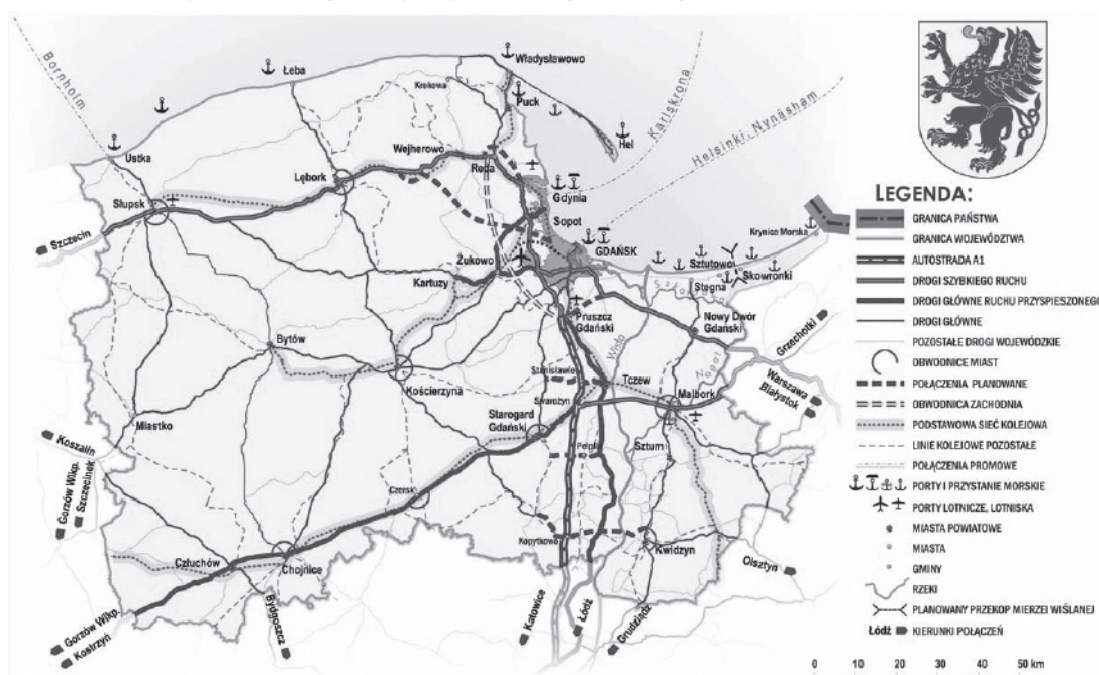
i śródlądowych) ma się do tego czasu co najmniej podwoić; spowoduje to zwiększenie zapotrzebowania na miejsca postojowe dla jachtów, a co za tym idzie, potrzebę rozbudowy istniejących i budowy nowych baz żeglarskich w małych portach Zalewu Wiślanego, na obszarze Dłty Wisły oraz Zatoki Gdańskiej. Powinna nastąpić dalsza rozbudowa przystani i marin w obszarze Dłty Wisły i Zalewu Wiślanego. Wzrost liczby jachtów pełnomorskich oraz zwiększenie liczby zawinięć jachtów zagranicznych wymagać będzie rozbudowy marin w małych portach morza otwartego. Należy również przewidywać możliwość zagospodarowania dla potrzeb żeglarstwa byłego portu wojennego na Helu.

Podstawowy układ transportowy 2020

W strategii zaprezentowano także mapę ukazującą podstawowy układ transportowy możliwy do osiągnięcia do 2020 roku.

Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020 jest dokumentem definiującym problemy stojące na drodze rozwojowi transportu w regionie, wskazującym jego mocne i słabe strony oraz – co najważniejsze – ustanawiającym główne kierunki jego rozwoju w ramach pomorskiej polityki transportowej. Kompletny dokument przedstawiający strategię znajduje się na stronach internetowych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego: www.woj-pomorskie.pl.

Rysunek 3. Podstawowy układ transportowy województwa pomorskiego do 2020 roku



Źródło: Regionalna strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020.

KILKA PYTAŃ DO POMORSKIEJ STRATEGII ROZWOJU TRANSPORTU

Uchwalona i opublikowana niedawno „Strategia rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020” jest dokumentem ważnym i potrzebnym. Wskazuje ambitne cele i drogi prowadzące do ich osiągnięcia. Mimo mrocznego obrazu stanu aktualnego, kreśli świetlane perspektywy rozbudowy dróg, kolei, portów i lotnisk w Pomorskiem. Wskazuje też niezbędne i proponuje lepsze niż dotychczas rozwiązania organizacyjne. W sposób zrównoważony przywraca znaczenie powiązań wewnątrzregionalnych, w tym konieczność renesansu kolei, żeglugi na Zatoce Gdańskiej, potrzeby stałej modernizacji i właściwej dbałości o istniejącą infrastrukturę. Dokument proponuje trafne i zrozumiałe mierniki sukcesu strategii. Oby jak najwięcej z nich znalazło się w roczniku statystycznym województwa z roku 2020!

Dokument jest obszerny, ciekawy i optymistyczny. Skłania jednak do pytań. Najważniejsze brzmi – ile to ma kosztować oraz kto i z jakich środków za to zapłaci? Można oczywiście powiedzieć, że tej rangi dokument strategiczny nie wymaga kalkulacji finansowych. To prawda, ale prawda roku 2000, gdy jeszcze poza Unią Europejską, bez doświadczenia i wzorców, samorząd świeżo powołanego województwa żmudnie tworzył swoją pierwszą strategię rozwoju i przymierzał się do programów operacyjnych.

*Prof. zw. dr hab.
Marek Dutkowski*

*Kierownik Zakładu
Geografii Ekonomicznej
i Polityki Regionalnej
Uniwersytet Szczeciński*

Dziś jesteśmy w Polsce na zupełnie innym etapie planowania strategicznego. Właściwie dokładnie wiadomo, jakie przedsięwzięcia w dziedzinie transportu zostaną podjęte w kraju do 2015 roku, gdyż wynika to z istniejących planów i programów, w tym współfinansowanych przez UE w okresie programowania 2007–2013. Bez rewolucji w systemie finansów publicznych i korekty priorytetów rozwojowych na wielkie zmiany w tych planach i programach liczyć nie można. Pewne przybliżone koszty słusznych i chwalebnych zamierzeń w dziedzinie rozwoju transportu w Pomorskiem (np. budowy pomorskiego odcinka autostrady A1, obwodnic głównych miast, obwodnicy zachodniej Trójmiasta, rozbudowy portów lotniczych, baz kontenerowych) ogłoszonych w regionalnej strategii rozwoju transportu, wypadało jednak podać. Prawdopodobnie pojawią się one później, na etapie programów, ale jakich programów, skoro na lata 2007–2013 „karty zostały już rozdane”? Założmy jednak, że koszty realizacji strategii są policzalne, a ich suma mieści się jakoś w ramach możliwych do wyobrażenia publicznych i prywatnych źródeł finansowania.

W ogóle cała sprawa nie jest błaha, gdyż kwestia rozwoju systemu transportowego ma istotne znaczenie dla pomyślnego działania i dalszego rozwoju regionu pomorskiego, i to z trzech istotnych powodów:

1. nadmorskiego (czyli nadgranicznego w wielorakim znaczeniu) położenia oraz istnienia portów morskich;
2. uzależnienia konkurencyjności ważnych gałęzi gospodarki regionu (przemysł okrętowy, chemiczny, papierniczy, elektrotechniczny i spożywczy, turystyka, nauka i szkolnictwo wyższe) od dobrej dostępności transportowej;
3. peryferyjnego położenia w kraju oraz znacznej odległości od głównych krajowych centrów społeczno-gospodarczych.

Nie wolno karmić się mitem o korzystnym położeniu regionu pomorskiego. Gdańsk wraz Prusami Królewskimi (później Prusami Zachodnimi) i województwem gdańskim były peryferiami Pierwszej i Drugiej Rzeczypospolitej, Królestwa Prus, Cesarstwa Niemieckiego, III Rzeszy i PRL. Zmiana ustroju w 1989 r. i przystąpienie do UE w 2005 r. niczego tu nie zmieniły. Wystarczy popatrzeć na mapę... Ale to nie znaczy, że z tego powodu region skazany jest na stagnację lub niedorozwój. Istotna jest dostępność, a nie położenie. Jednak przy niezbyt korzystnym położeniu utrzymanie dobrej dostępności kosztuje więcej. Dlatego poprawa zewnętrznych powiązań transportowych województwa pomorskiego ma absolutnie pierwszorzędne znaczenie dla jego dalszego rozwoju. Wydaje się, że wszyscy w województwie doskonale to rozumieją. Problem

w tym, że kwestia dostępności regionu przez długi czas, przynajmniej w sferze politycznej i medialnej, sprowadzana była do budowy autostrady A1. W nowej regionalnej strategii rozwoju transportu postulowali szybkiej budowy autostrady, choć nadal będącej na pierwszym miejscu, towarzyszą jednak cele znacznej poprawy dostępności kolejowej, morskiej i lotniczej.

Rodzi się też pytanie o priorytety. W sytuacji ogólnego zacoferania infrastruktury transportowej, w stosunkowo ubogim kraju, najważniejsze są rozwiązania dające najwyższą efektywność nakładów w jak najkrótszym czasie. W świetle takiego kryterium najbardziej efektywne w ruchu pasażerskim są powiązania lotnicze, a w ruchu towarowym – kolejowe. „Strategia” dostrzega ten fakt, ale chyba zbyt mało eksponuje. Autostrada A1 nie rozwiąże wszystkich problemów dostępności zewnętrznej województwa pomorskiego. Poza tym, traktowanie autostrady jako „być-albo-nie-być” regionu powoduje utrzymywanie jej zaplanowanego w latach 70-tych przebiegu poza wszelką dyskusję. Przecież autostrada mogłaby przebiegać od węzła Swarzędz przez Wisłę i dalej wzdłuż jej prawego brzegu, łącząc i wspierając rozwój Grudziądza, Kwidzyna, Malborka. Ale to już inna historia...

Można sobie również stawiać pytanie, dlaczego omawiany dokument wspiera niezrozumiałą dla nikogo rywalizację między Gdańskiem a Gdynią, a nawet ją podsyca? Dwa terminale kontenerowe, dwa porty lotnicze (a trzeci w odwodzie), dwie bazy logistyczne, dwa terminale promowe, tu Sucharski, tam Kwiatkowski, tu most, tam wiadukt. Tu wilk stale głodny, a tam owca już nadgryziona... Dobrze, że chociaż ambicje Sopotu idą w innym kierunku. Takie kwestie eksperci powinni rozstrzygać i dawać jasne rekomendacje, a przynajmniej alternatywy. W rozwoju infrastruktury finansowanej lub współfinansowanej z funduszy publicznych nie ma praw rynku, są prawa polityki. Są lepsze lub gorsze uwarunkowania i przesłanki, ale decyzja musi być jasna. Przy obecnym sposobie planowania dyskusje i spory co do lokalizacji portu trwałyby do 1939 roku, a Gdynia byłaby ośrodkiem rezydencjalno-wypoczynkowym Wielkiego Gdańska. Zachodzi obawa, że w grze polityczno-planistycznej Pomorskie przegrywa i będzie nadal przegrywać, m.in. dlatego, że każda propozycja Gdyni napotyka kontrpropozycję Gdańska. Mówiąc wprost – gdyby skoncentrować wysiłek na jednym celu, już od lat cała Trasa Kwiatkowskiego lub cała Trasa Sucharskiego pracowałaby dla polskiej gospodarki. To samo dotyczy baz kontenerowych, promowych i pozostałej infrastruktury portowej.

W nadchodzącym dwudziestoleciu rosnące znaczenie dla poprawy dostępności regionu dla pasażerów będzie miał

transport lotniczy. Dla dostępności regionu liczy się port, który wybiorą przewoźnicy. Na tym miejscu trzeba skupić wysiłek inwestycyjny i dla tego miejsca zdobywać klientów. Berlin ma trzy lotniska, ale strategicznie (po długiej i zażartej dyskusji) decyduje się na jedno – Schoenefeld. Frankfurt dopuścił do gry Ham, ale pod własnym szyldem.

Tymczasem wygląda na to, że w województwie pomorskim powstaje Port Lotniczy Gdynia-Okcywie (może im. gen. Orlicz-Dreszera?) w Kosakowie-Babich Dołach, połączony nieistniejącą Koleją Metropolitalną z już istniejącym Portem Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy w Rębiechowie. W rezerwie jest jeszcze lotnisko w Pruszczu Gdańskim. Skoro Siły Powietrzne i Marynarka Wojenna RP chcą używać swoich lotnisk na cele cywilne, to bardzo dobrze. Na całym świecie siły zbrojne współpracują z sektorem cywilnym, ale to nie znaczy, że Ramstein to Fraport, a Andrews to O'Hare. Pomysł na regionalną sieć lotnisk nie jest zły, ale koniecznie trzeba wskazać port najważniejszy – bramowy.

Siedem długich lat, tłustych przecież, gdy spojrzeć w przeszłość, straciły samorządy terytorialne Trójmiasta i województwa na urzeczywistnienie idei „wspólnego biletu”. Żadne usprawiedliwienia nie mogą już być wysłuchane. Powołanie związku taryfowego jest przecież możliwe. Wszyscy gracze reprezentują (samorządy, firmy przewoźowe, PKP) interes publiczny i żyją w mniejszym lub większym stopniu z podatków. Chyba, że grają w durnia...

W strategii proponuje się również nowe drogi, w tym niektóre znane od lat z różnych opracowań planistycznych. Niewątpliwie są tu znaczne potrzeby i każda inwestycja znajdzie uzasadnienie. Można jednak się zastanawiać, skąd się wzięła „obwodnica zachodnia”, narysowana w poprzek wszystkich istniejących i planowanych tras? Czy autorzy

tego pomysłu, włączonego jednak do oficjalnej strategii, zdają sobie sprawę z tego, że wobec narastającej suburbanizacji, droga ta za 10–15 lat niczego już nie „obwiedzie”, a możliwości jej wytrasowania wobec panujących stosunków własnościowych i uwarunkowań ekologicznych są bardzo wątpliwe? Dlaczego, skoro myśli się perspektywicznie, nie podnieść rzeczywiście rangi drogi 214 i nie uczynić z niej prawdziwej obwodnicy metropolii trójmiejskiej, wyprowadzającej ruch z głębi kraju nad otwarte morze aż do Łeby – drogi stanowiącej główny korytarz północ-południe Kaszub oraz poprawiającej dostępność Lęborka i Kościerzyny?

Gdyby zapytać, jakie jest największe zagrożenie dla realizacji ambitnej i jakże ważnej dla całego regionu strategii rozwoju transportu, to odpowiedź nie może pominąć dwóch zjawisk – dalszego braku zgody politycznej w kwestii podziału funkcji transportowych między Gdańskiem a Gdynią oraz znacznego wzrostu cen paliw.

Brak zgody można przezwyciężyć środkami politycznymi, wprowadzając ustawę metropolitalną, dając więcej kompetencji zarządom województw nad metropoliami, a nawet wprowadzając do metropolii merów mianowanych przez premiera.

Wywołany obiektywnym wyczerpywaniem się zasobów naturalnych kryzys paliwowy, którego skutki dotkną całej gospodarki, oznaczać będzie zmiany w popycie w kierunku najmniej energochłonnych środków transportu. W tej nowej grze transport samochodowy, zarówno indywidualny pasażerski, jak i towarowy, może przegrać najwięcej. Trudno przewidzieć, na ile postęp techniczny, w tym zastosowanie biopaliw, pozwolą zniwelować negatywne efekty wzrostu cen ropy naftowej i gazu. W strategii wyraźnie brakuje scenariusza zwiększonego popytu na transport zbiorowy, w tym kolejowy.

Jan Lewko

*Kierownik działu marketingu
Morskiego Portu Handlowego
w Gdyni*

PORTY MORSKIE – NA PIERWSZYM MIEJSCU SKALA OBROTÓW

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **Porty w Gdańsku i Gdyni, nawet razem wzięte, przeładowują mniej kontenerów wjeżdżających na teren Polski niż port w Hamburgu. Co trzeba zrobić, by w tym najważniejszym segmencie przeładunków można konkurować z europejską czołówką?**
- Zgadza się, przeładunek kontenerów jest najważniejszy dla przyszłości portów. Niestety, żaden z bałtyckich portów nie ma bezpośrednich połączeń oceanicznych tak jak Hamburg czy Antwerpia. W najbliższych latach spodziewamy się jednak znaczącego wzrostu obrotów. Prognozy są na tyle optymistyczne, że w perspektywie pięciu, może dziesięciu lat będzie się opłacało tym wielkim oceanicznym kontenerowcom zawijać do naszych portów.
- **Największe kontenerowce omijają nasze porty dlatego, że dostęp do nich jest zły; czy mamy może niedostosowane drogi oraz linie kolejowe, a tym samym zbyt długo trwa podróż ładunku do odbiorców?**
- To wszystko jest ze sobą powiązane, ale na pierwszym miejscu trzeba postawić skalę obrotów. To zaś jest związane ze skalą wymiany handlowej portu oraz jego

zaplecza – liczoną właśnie w kontenerach; następnie infrastrukturę portową, czyli możliwość przyjmowania statków o określonej wielkości; wreszcie możliwość dowozu oraz wywozu kontenerów w głąb lądu. Dzisiaj, na przykład, nie ma w porcie w Gdyni tranzytu. Dopiero gdy powstanie autostrada A1 i będzie połączona z autostradami czeskimi oraz słowackimi, pojawią się u nas ładunki tranzytowe. To samo dotyczy połączeń kolejowych. Co najmniej jeden z tych elementów komunikacji lądowej musi być dobrej jakości.

— **Utworzenie jednego organizmu z portów w Gdańsku i Gdyni jest dyżurnym tematem. Profesor Włodzimierz Rydzkowski dopomina się, by powstała choćby wspólna strategia rozwoju.**

— Z ekonomicznego i organizacyjnego punktu widzenia jakaś forma współpracy byłaby wskazana. Tylko proszę pamiętać, że jest ona w gestii właściciela, czyli skarbu państwa oraz gminy.

— **Do tej pory właściciel nie zadbał o pożądaną współpracę. Kolejna rzecz, która często się pojawia w dyskusji o przyszłości portów to zarzut, że nadmiernie koncentrujemy się na infrastrukturze, a zbyt mało na spięciu transportu morskiego z lądowym w jeden organizm, budowaniu przewagi konkurencyjnej poprzez lepszą organizację.**

— Zgadzam się z taką opinią. Poprawa strony organizacyjnej, uwzględniając nawet stan infrastruktury kolejowej, jaki jest dzisiaj, doprowadzi do przejścia znacznie większej ilości ruchu kontenerowego niż obecnie. Dzisiaj w przypadku Portu Gdynia zaledwie 12% obrotów kontenerowych obsługiwanych jest transportem kolejowym. Co więcej, udział ten maleje.

— **Port w Gdańsku ma jeszcze sporo wolnej przestrzeni, tego samego nie można powiedzieć o gdyńskim porcie. Jakże będą tego konsekwencje?**

— Wokół naszego portu wyrosło miasto i mamy bardzo mało przestrzeni pod inwestycje. W niedalekiej przyszłości będziemy musieli wybierać, co chcemy obsługiwać. Już dzisiaj preferujemy tzw. czyste ładunki, czyli drobnicowe: kontenery, ładunki ro-ro, promowe. Udział ładunków masowych, które niegdyś były bardzo ważnym elementem naszej działalności, jak na przykład węgiel, zmniejszył się niemal do zera. Nie przeładowujemy rud żelaza, ze zbóż najwięcej importuje się śrutę sojowej.

— **Przyszłość na przeładunku ropy naftowej też chyba trudno zbudować?**

— Do gdańskiego portu przybija bardzo dużo tankowców. 50% obrotu to właśnie ropa naftowa i produkty ropopochodne. W większości jest to tranzyt rosyjskiej ropy. Jednak Rosjanie postanowili wybudować od podstaw terminale naftowe w pobliżu Sankt Petersburga. Można więc się spodziewać, że tamtędy będzie transportowana ich ropa.

— **Tym bardziej należy szukać porozumienia między portami, żeby raczej się uzupełniać niż konkurować. Cały czas rozmawiamy o przewozie ładunków, ale rozmawiając o perspektywach transportu morskiego, rozwoju portów trudno pominąć ruch pasażerski. Obecnie terminal przenoszony jest w inne miejsce, by większe promy mogły do niego przybijać, czyli jest coraz więcej chętnych?**

— Mamy połączenie pasażerskie Gdynia – Karlskrona, ale mamy też sześć razy w tygodniu połączenia statkami typu ro-ro do portów fińskich. Spodziewamy się wzrostu w tym zakresie, ale nie będzie to jakiś znaczący skok. W ubiegłym roku mieliśmy około czterysta tysięcy pasażerów, w tym roku może będzie czterysta pięćdziesiąt tysięcy. Nie sądzę byśmy przekroczyli granicę 600–700 tysięcy pasażerów rocznie. Nie spodziewamy się też otwierania nowych połączeń w najbliższym czasie. Nowe promy projektowane na bałtyckie trasy mają większą przestrzeń ładunkową, kosztem pasażerskiej.

DROGI – MUSIMY LEPIEJ ZARZĄDZAĆ TYM, CO MAMY

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

— **Przeglądając czy to strategię regionalną, czy też strategię poszczególnych miast i gmin zwykle to drogi zajmują najważniejsze miejsce. Tylko czy układa się to w jakąś całość?**

— Jest to całość, chociaż wieloletnie zaniedbania i próby nadgonienia zaległości mogą powodować, że wygląda to na chaotyczne łatanie największych dziur. Z drugiej strony uwagę przykuwają największe inwestycje, są bardziej spektakularne, przyciągają media, no i nimi można się też pochwalić. Należy też pamiętać, że nigdy nie zbudujemy tylu dróg, by zapotrzebowanie zostało zaspokojone. Dlatego trzeba szukać innych rozwiązań.

— **Ale czy to, co teraz jest projektowane i budowane, rzeczywiście wychodzi naprzeciw potrzebom naszego regionu, naszym potrzebom?**

— Tak, to jest właściwy kierunek. Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, rozbudowa Trasy W – Z w Gdańsku, to są szalenie ważne elementy dla całej aglomeracji. Przez długie lata będą dobrze obsługiwały mieszkańców. Przygotowywana Trasa Sucharskiego czy Obwodnica Południowa to kolejne części takiego wybiegania w przyszłość. Tylko jeszcze raz podkreślę, musimy szukać nowych rozwiązań.

— **Pytam dlatego, że Trasa W – Z, której rozbudowa pochłania tak wiele pieniędzy, ma wąskie gardło w postaci skrzyżowania w centrum miasta. Czy za dwadzieścia lat nie okaże się, że dzisiaj budowane drogi będą miały podobne wady?**

— Trudno na to odpowiedzieć, bo wiele rzeczy może się zdarzyć. Węzeł Okopowa jest faktycznie wąskim gardłem, ale budowa południowej obwodnicy poprawi

Maciej Berendt

*Prezes Biura Inżynierii
Komunikacyjnej „B.I.K”*

sytuację. Chociaż za jakiś czas będziemy musieli się zastanowić, co z tym węzłem zrobić. Moim zdaniem, trzeba będzie ograniczyć liczbę relacji, by łatwiej i sprawniej można było nim przejechać.

— **Co pięć lat natężenie ruchu na drogach wzrasta o dwadzieścia procent, czyli nawet nowe inwestycje nie rozładują korków?**

— Niestety, nie rozładują. Nie ma takich rozwiązań, które by były dostosowane do naszych potrzeb. Nie ma pieniędzy, miejsca, a nawet sensu budować drogi bez końca. Potrzebne są działania, które będą zarządzały popytem i zmniejszą udział samochodów osobowych w ruchu drogowym. Trzeba doprowadzić do wzrostu znaczenia transportu publicznego oraz do stworzenia systemu sterowania i zarządzania ruchem drogowym. Ma to prowadzić do zrównoważenia między możliwością sieci drogowej a wielkością ruchu.

— **Co więc należy zrobić, by jak najlepiej wykorzystać to, co mamy?**

— Mamy kryzys funkcjonowania systemu transportowego, obniża się jego sprawność i zwiększa przestrzeń oraz czas działania kryzysu. Już wcześniej powinniśmy uruchomić inteligentne systemy transportu. W Trójmieście trwają prace nad uruchomieniem systemu zarządzania i sterowania ruchem o nazwie TRISTAR. To będzie jeden z elementów prowadzących do zrównoważenia. Na przykładzie Gdańska można pokazać kolejny element, czyli rozbudowę sieci tramwajowej. To zaś powinno zostać uzupełnione szeroką ofertą zachęt do korzystania z komunikacji publicznej. Tak, by właściciel samochodu osobowego chciał, a nie musiał, korzystać z tramwaju czy autobusu.

— **Czy budowa inteligentnych systemów organizacji ruchu czeka nas już w najbliższych latach?**

— Spodziewam się, że to rzeczywiście będzie perspektywa najbliższych kilku lat. Bardzo powinny pomóc Mistrzostwa Europy w piłce nożnej w 2012 r. Na taką imprezę przyjadą dziesiątki tysięcy ludzi, których trzeba będzie w krótkim czasie przewieźć i dlatego powinniśmy ten system mieć już gotowy.

— **To wyłącznie problem techniczny, czy też na przykład infrastruktura musi być dostosowana do potrzeb? No i jak przekonać lub zachęcić ludzi do jazdy komunikacją publiczną?**

— Owszem, ale to jest zadanie dla organizatora transportu. Właściciel samochodu kieruje się swoimi

przyzwyczajeniami, co tu kryć, głównie wygodą, a to powinno kosztować. W ostatnim czasie w Londynie wprowadzono płatny wjazd do centrum. Długo się do tego przygotowywano, ale efektem jest zmniejszenie ruchu i pozytywne opinie mieszkańców oraz turystów. Jednak takie opłaty muszą zostać zrekomensowane bardzo dobrą ofertą przewozową. Nie można zniechęcać do samochodu i nie zachęcać do komunikacji publicznej. Dlatego niemal wszystko zależy od organizatora transportu, czyli od władz miasta. Możliwości są już naprawdę duże i na przykład zetknąłem się niedawno z ofertą najmu busa, by przywoził ludzi do pracy, a później ich odwoził. Kilka firm może się umówić i ich pracownicy mieszkający na danym osiedlu, zamiast kilkoma samochodami, pojadą jednym busem. O ile mniejszy ruch na drogach!

— **Nie można też zapominać o parkingach przy stacjach kolejowych, węzłach autobusowych czy tramwajowych.**

— Polityka parkingowa to kolejny ważny element tego systemu. Generalna zasada jest taka, że im bliżej centrum, śródmieścia, tym mniej miejsc postojowych. Jednak podkreślam kolejny raz, że taki zabieg musi być zrekomensowany dobrą komunikacją publiczną.

— **Te rozwiązania, o których pan wspomina i wprowadzenie których czeka nas w najbliższych latach, dotyczą jednak dużych miast. Co będzie się działo na Kaszubach, Kociewiu, Powiślu?**

— Tam problemy są oczywiście inne. Mniejsze miasta mają zwykle kłopot z ruchem tranzytowym, czyli muszą powstać obwodnice. W strategii transportowej województwa te obwodnice muszą być uwzględnione. To jest jedyny sposób na wyprowadzenie ruchu tranzytowego z takich miast, jak Kościerzyna, Kartuszy czy Starogard. Należy też wydzielać i rozszerzać enklawy ruchu pieszego, zmieniać lokalizację parkingów. Strefy ruchu pieszego są bardzo ważne, bo one przywracają ulicom pierwotne znaczenie. Ulica musi żyć mieszkańcami.

— **W takim razie przyszłość to lepsze zarządzanie tym co mamy, a nie budowa nowych dróg?**

— Na pewno musimy lepiej zarządzać tym, co mamy. Coraz wyraźniej zmierzamy w tym kierunku, choćby poprzez budowę Trójmiejskiego Systemu Sterowania. Oczywiście autostrady również musimy budować.

Jarosław Zysnarski

*Prezes zarządu i założyciel
firmy Doradca Consultans Ltd.*

KOLEJE – JEST NADZIEJA NA URYNKOWIENIE

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **Co będzie się działo z Polskimi Kolejami Państwowymi, nie wiadomo. Jednak najprawdopodobniej w najbliższych latach będzie modernizowana linia E65 Gdynia – Warszawa. Z drugiej strony, poszczególne samorządy zaczynają przejmować poszczególne linie. Co zaistnieje pomiędzy tymi skrajnościami?**
- Pośrodku jest na przykład samorząd wojewódzki, który ustawowo ma organizować na swoim terenie pasażerską komunikację drogową oraz kolejową. Chociaż przejmowanie przez gminy połączeń chyba będzie nieuniknione. Nie można liczyć na takiego partnera jak PKP w przypadku lokalnych połączeń, więc samorządy są skazane na przejmowanie, jeżeli chcą je zachować. Zalecam jednak daleko posuniętą ostrożność przy przejmowaniu linii. Z jednej strony samorządy powinny decydować o kształcie połączeń lokalnych i regionalnych, z drugiej należy dokładnie wszystko przeliczyć, zadbać o niezależnych ekspertów, tak by połączenia kolejowe nie stały się dodatkowym obciążeniem. Mamy kilka takich kosztownych przykładów z przeszłości, na przykład Kolej Lubuska.

- **Jeżeli się odwołujemy do historii, to Pomorze pod koniec XIX i na początku XX wieku miało gęstą sieć połączeń kolejowych. Dzisiaj często się mówi o reaktywacji niektórych połączeń.**
- Nie ma reguły. Przede wszystkim trzeba się przyjrzeć potokom pasażerskim i zastanowić się, jak będzie to wyglądało w przyszłości. Względy historyczne raczej nie powinny decydować.
- **Mamy coraz bardziej zakorkowane drogi i coraz dłuższy czas przejazdu samochodem. To właśnie może oznaczać, że zapomniane przez PKP linie kolejowe wrócą do łask.**
- Już widać większe zainteresowanie podróżowaniem kolejami. Oczywiście, jest to w znacznym stopniu pochodną rosnącego ruchu kołowego. Nie muszę chyba dodawać, że transport kolejowy jest pod wieloma względami i tańszy, i bardziej przyjazny dla środowiska.
- **Tańszy w eksploatacji, ale nie wtedy, kiedy trzeba nową linię zbudować albo zmodernizować.**
- To najważniejszy problem i dlatego trzeba bardzo ostrożnie podchodzić do wszelkich wyliczeń dotyczących uruchamiania linii. Dotychczasowe doświadczenie uczy, że przychody są przeszacowane, a koszty, zwłaszcza związane z inwestycjami, są dużo wyższe od tego, czego spodziewają się samorządy. To taka bomba z opóźnionym zapłonem, po kilku latach może eksplodować i wpędzić samorządy w poważne kłopoty.
- **Czyli projekt przejęcia części udziałów w PKP Przewozy Regionalne przez samorządy wojewódzkie może zakończyć się efektownymi eksplozjami?**
- Rzeczywiście, jest to przerzucenie kłopotu na barki samorządów, czyli na podatników. Przecież w pierw trzeba oddłużyć PKP Przewozy Regionalne. Samorządy po prostu nie mogą przejmować podmiotów zadłużonych. Należy natomiast zapytać – czy w ogóle jest to właściwa koncepcja? Czy rzeczywiście należy tworzyć kolejnego molocha, którego współwłaścicielami będzie 16 samorządów wojewódzkich? Trzeba pamiętać, że według założeń każdy z nich miałby kilku lub kilkunastoprocentowy udział w takiej spółce. Kolejne pytanie – czy rzeczywiście samorządy powinny prowadzić przewozy tego typu? Moim zdaniem to zła droga, lepsze rozwiązanie obserwujemy w województwie kujawsko-pomorskim. Tamtejsze władze widzą siebie jako instytucję finansująco-organizującą sieć połączeń kolejowych. Oni po prostu przeprowadzają przetargi na usługi operatorskie i PKP Przewozy Regionalne konkurują z innymi firmami ceną oraz jakością usług. Mam nadzieję, że w ten sposób będzie wyglądała przyszłość regionalnych przewozów pasażerskich koleją.
- **Wspomniał pan województwo kujawsko-pomorskie, to przykład, któremu wszystkie samorządy regionalne się przyglądają. Czy tym śladem pójdą inni?**
- Chciałbym, by to był kamyczek, który poruszy lawinę. Zainteresowanie innych samorządów jest zrozumiałe. Kwota zaoszczędzona przez władze tego województwa to jakieś 20 milionów złotych. O tyle mniej trzeba będzie dopłacić do nierentownych, ale potrzebnych połączeń.
- **Tylko, że wartość usług zaoferowanych przez tego prywatnego przewoźnika dopiero poznamy po upływie pewnego czasu.**
- Oczywiście, ale też na ogół w takich przypadkach jest premia dla pierwszego odważnego. Nowy operator PCC Rail/Arriva prawdopodobnie daje więcej albo zażądał mniej pieniędzy od samorządu województwa kujawsko-pomorskiego po to, by sobie otworzyć drzwi w następnych przetargach. Nie wiem, czy później oferty prywatnych przewoźników będą równie atrakcyjne, ale powstaje coś w rodzaju mechanizmu rynkowego. Kolejne przetargi również pokażą, czy koszty przedstawiane przez PKP Przewozy Regionalne są prawdziwe. Warto też zwrócić uwagę, że często ich wzrost jest wyższy niż inflacja. Wydaje mi się, że większość samorządów wojewódzkich jest już zmęczona sposobem negocjowania przez PKP. Odwołam się tutaj do słynnej literki „f”, która pojawia się jako główny argument w rozmowach, a ten symbol oznacza uruchomienie pociągu po ogłoszeniu.
- **Wnioski, niestety, nie są budujące. Przewozy drogowe, morskie czy lotnicze kształtuje w coraz większym stopniu rynek. Tego samego nie możemy powiedzieć o kolei i niestety widać różnicę.**
- Jesteśmy na początku drogi. Proszę sobie przypomnieć, jak wyglądał rynek przewozów lotniczych 5–6 lat temu. Też był monopol, który przez agresywną konkurencję metodą prób i błędów został obalony. Były bankructwa, ale dzisiaj mamy coraz bardziej otwarty rynek przewozów lotniczych. I jestem głęboko przekonany, że takie działania, jak próba samorządu województwa kujawsko-pomorskiego, do urynkowania transportu kolejowego doprowadzą.

- **Mówimy przede wszystkim o komunikacji pasażerskiej. Tymczasem większość niezależnych przewoźników kolejowych jest bardziej zainteresowana wożeniem towarów niż ludzi.**
- Tutaj mamy więcej przewoźników, którzy mają większy udział w ilości przewożonych towarów niż pasażerów. Jednak również cały czas borykają się zarówno z monopolistycznymi zachowaniami przewoźnika PKP Cargo, jak i właścicielem infrastruktury PKP PLK. Jestem pewien, że gdyby mechanizmy rynkowe zaczęły działać w przewozach kolejowych, to na przykład nasze porty tylko by zyskały. My, jako kierowcy samochodów, też byśmy na tym korzystali, nie musząc walczyć na drodze z tirami.
- **Niektórzy eksperci uważają, że ważniejsze okażą się potrzeby transportowe całej Unii Europejskiej niż Polski czy tym bardziej Pomorza.**
- Nie ma tu chyba zagrożenia. Regionalne czy krajowe sieci komunikacyjne są i będą uzupełnieniem tego unijnego transportowego szkieletu. Regiony potrzebują jak najlepszej sieci transeuropejskiej, by swobodnie przewozić towary i ludzi.

PORTY LOTNICZE – WZROST ZASŁUGĄ TANICH PRZEWOŹNIKÓW

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **10 lat temu, gdy oddawano do użytku nowy terminal, wydawało się, że wystarczy na długo. Stało się inaczej – czy to wyłącznie zasługa tanich linii lotniczych?**
- Powodem ciasnoty jest dynamiczny wzrost liczby pasażerów, a to oczywiście zasługa tanich przewoźników. Nie ukrywajmy natomiast, że pojawili się oni, bo Polska weszła do Unii Europejskiej. A Unia zliberalizowała zasady rządzące rynkiem lotniczym. Wcześniej w Europie obowiązywały umowy dwustronne między państwami, które określały, jacy przewoźnicy i do jakich miejsc mogli latać. Od chwili wejścia do Unii te granice się otworzyły. Oczywiście, ogromne znaczenie miało też otwarcie niektórych rynków pracy.
- **Kim są najczęściej korzystający z gdańskiego portu lotniczego: dojeżdżający do pracy, turyści, biznesmeni?**
- U przewoźników tradycyjnych dominuje ruch biznesowy. Tani przewoźnicy najczęściej wożą Polaków do pracy za granicę. Stosunkowo niewielu jest jeszcze

Tomasz Kloskowski

*Wiceprezes Portu Lotniczego
im. Lecha Wałęsy w Gdańsku*

- turystów. Przewidujemy, że w najbliższych latach ta grupa pasażerów będzie rosła.
- **Czy w najbliższych latach można się spodziewać kolejnej rewolucji, podobnej do wywołanej przez tanich przewoźników?**
 - Nie spodziewam się żadnej większej rewolucji, chyba że w Europie zapanuje moda na Gdańsk, tak jak wcześniej zapanowała na Pradze czy Krakowie. Duży ruch turystyczny i sezon trwający dłużej niż obecnie spowodowałyby wzrost liczby podróży w naszym porcie lotniczym. Jednak bardziej realna jest stabilizacja.
 - **Dużo się mówi o nowych inwestycjach drogowych, także kolejowych. Rzadko natomiast słyszę opinie o potrzebie rozbudowy portu lotniczego w Gdańsku. Jeżeli już, to raczej o nowym lotnisku.**
 - Kiedy spoglądamy na drogi i kolej, to wszyscy wiemy, że rozbudowa i modernizacja zależą nie tyle od rynku, co od polityki. Natomiast o branży lotniczej od 15 lat decyduje rynek. Wiemy, że jest konkurencja między przewoźnikami, ale również między portami lotniczymi. Dlatego jesteśmy przygotowani na podejmowanie decyzji w ciągu jednej nocy. Czy Polskie Koleje Państwowe potrafią podejmować tak szybko ważne decyzje? To obrazuje różnicę między branżą lotniczą a kolejową.
 - **Skoro jednak jest rozważana adaptacja lotniska wojskowego w Babich Dołach na potrzeby tanich przewoźników, to też zbliża się chwila podejmowania poważnych i kosztownych decyzji.**
 - To są działania wyprzedzające. Kiedy przyjdzie taki moment, że lotnisko w Gdańsku osiągnie granice przepustowości, to będziemy w stanie w ciągu kilku lat otworzyć drugi port lotniczy obsługujący naszą aglomerację.
 - **Kiedy to nastąpi?**
 - Tego chyba nikt nie wie. Zamachy terrorystyczne mogą mieć wpływ na ruch lotniczy, a w niedalekiej perspektywie tani przewoźnicy zaczną wozić ludzi przez ocean. To są rzeczy, które mogą wywrócić rynek. Dlatego trzeba się przygotować na to, by pięć lat przed osiągnięciem granicy przepustowości w Gdańsku uruchamiać drugie lotnisko. Moim zdaniem to jest perspektywa kilkunastu lat.
 - **Na drugie lotnisko jest wielu chętnych. Słupsk marzy o uruchomieniu portu lotniczego w Redzikowie, Gdynia mocno naciska, by ruch częściowo przenieść do Babich Dołów. W strategii rozwoju transportu województwa pomorskiego pojawiło się nawet lotnisko w Pruszczu Gdańskim. Które z wymienionych lotnisk ma szansę stać się drugim portem lotniczym dla naszej aglomeracji?**
 - To jest pytanie do ekspertów, którzy na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego przygotowują analizę wykonalności drugiego lotniska. Tych propozycji jest sporo, bo niemal każda gmina, która ma drogę startową uważa, że ma lotnisko, a port lotniczy to znacznie więcej niż własne drogę startową. Mam nadzieję, że to badanie odpowie na pytanie, która lokalizacja jest najlepsza i dlaczego. Bliskość aglomeracji ma ogromne znaczenie, choćby z powodu rosnącego ruchu turystycznego. Natomiast nie bez znaczenia są różne problemy społeczne związane z działalnością portu lotniczego.
 - **Rozmawiamy o lotniczym ruchu pasażerskim, o turystach, biznesmenach, ludziach dojeżdżających do pracy w ten sposób. Natomiast bardzo często dla inwestorów zastanawiających się nad wyborem miejsca dla kolejnej fabryki bliskość lotniska ma decydujące znaczenie. Czy wzrost liczby inwestorów owocuje wzrostem przewożonych ładunków?**
 - Ruch towarowy w transporcie lotniczym to tak naprawdę ruch drobnicowy. I nie można nawet porównywać ilości przewożonych towarów między portem lotniczym a morskim. Jeden statek przewozi większą masę towarów niż przechodzi przez nasz port lotniczy przez cały rok. Jednak towarowy ruch lotniczy ma swoją specyfikę i dominują produkty branży high-tech oraz komponenty i produkty związane z przemysłem okrętowym. Z naszej perspektywy nie widać problemów, jakie mają stocznie. Jeżeli porównamy nasz port z innymi regionalnymi w Polsce, to jesteśmy na drugim miejscu pod względem masy towarowej za Katowicami. Moim zdaniem to świadczy o szybkim rozwoju gospodarki naszego regionu.
 - **Czy branża high-tech oraz stoczniowa będą dominowały?**
 - W najbliższym sąsiedztwie właśnie takie firmy dominują i właśnie dlatego tutaj się lokowały, by korzystać z transportu lotniczego. Przy obwodnicy jest też sporo firm kurierskich, które dzięki temu szybko docierają na cargo i tutaj spodziewamy się największego wzrostu przewożonych ładunków.
 - **Dojazd do portu lotniczego nie będzie barierą?**

- Dzisiaj takiego zagrożenia nie ma, chociaż dotyczy to bardziej najbliższego otoczenia portu lotniczego. Korki są na ulicach, gdzie odbywa się ruch miejski. Odcinek drogi od obwodnicy do lotniska nie jest zatłoczony. Podobnie jest w Warszawie, mimo ogromnego zatłoczenia w samym terminalu ostatni odcinek drogi jest przejezdny. Oprócz tego, powstają projekty komunikacji zbiorowej do portu lotniczego z centrum Gdańska. Wpierw mówiło się o szybkim tramwaju, teraz częściej słyszę o kolei metropolitalnej. Sądzę, że w najbliższych latach ruch samochodów osobowych zostanie w znacznym stopniu zastąpiony przez komunikację zbiorową.
- **W „starych krajach” Unii Europejskiej poważną konkurencją dla lotnictwa na krótszych trasach stała się szybka kolej. I chociaż dzisiaj PKP raczej się zwija niż rozwija, to za kilkanaście lat pewnie będzie inaczej.**
- Gdyby w Polsce jeździł francuski TGV, to nie spałbym po nocach; póki jest PKP, śpię dobrze. Natomiast

w dłuższej perspektywie samoloty na trasach krajowych, na przykład do Warszawy, nie mają szans konkurować z szybkimi pociągami. Oczywiście podróżujący dalej, a przesiadający się w Warszawie, nie będą jeździli pociągami, tylko dalej latali samolotami.

- **To jedyne zagrożenie dla komunikacji lotniczej?**
- Oczywiście terroryzm jest obecnie największym problemem i stąd coraz lepsze zabezpieczenia na lotniskach. Mamy coraz wyżej ustawianą poprzeczkę, ale to niestety oznacza pewne uciążliwości dla pasażerów. Pamiętajmy też, że port lotniczy jest odzwierciedleniem sytuacji regionu. Upadający region to też upadające lotnisko. Znakomicie wyposażone lotnisko z niskimi opłatami nie będzie przyciągało podróżnych i towarów, jeżeli region nie będzie atrakcyjny. Jeżeli Pomorze będzie się rozwijało tak, jak do tej pory, to również Port Lotniczy Gdańsk będzie miał coraz lepsze wyniki.

ROZWÓJ TRANSPORTU A STRUKTURA GOSPODARKI POMORZA

A jak już będziemy mieli szerokie drogi, równo pokryte czarnym asfaltem, lśniące szyny na torach w dokładnie jednakowej od siebie odległości, duże porty lotnicze z licznie lądującymi w nich samolotami i wspaniałe terminale promowe oraz kontenerowe z rozbudowaną siatką morskich połączeń, to staniemy się gospodarczą potęgą, do której cały świat będzie się pchał z inwestycjami... Prawda, że piękne? Problem w tym, że równie wątpliwe.

Wszyscy chcielibyśmy wierzyć, że gospodarka Pomorza, w efekcie prowadzonych i planowanych inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej, ruszy z kopyta – i to nie stępem, a przynajmniej kłusem. Na dodatek, że owe tempo rozwoju będzie trwałe. Zresztą w znacznej części właśnie w to wierzymy. Czasami nawet ślepo.

Jakie działalności gospodarcze rozwiną się za sprawą rozbudowy infrastruktury transportowej? Przede wszystkim te, dla których owa infrastruktura transportowa jest podstawą działalności – a więc działające w zakresie transportu, spedycji i logistyki. Wraz z rozbudową i modernizacją infrastruktury transportowej będzie rosła branża TSL. Ta korelacja jest wyraźna i niepodważalna. Jednak ów wzrost nie będzie dotyczył poszczególnych działalności tej branży w równym stopniu. Rozbudowa infrastruktury transportowej niektórych faworyzuje. Na przykład zmodernizowanie linii kolejowej E65 łączącej Trójmiasto z Warszawą spowoduje

Krzysztof Kopec

*Instytut Geografii
Uniwersytet Gdański*

wyraźne skrócenie czasu podróży pociągiem i w efekcie zahamowanie wzrostu liczby pasażerów przewożonych w tej relacji przez linie lotnicze. Natomiast bez wątpienia dalszy rozwój czeka spedytorów i operatorów logistycznych. Za sprawą prowadzonych inwestycji w infrastrukturze transportowej przez węzeł lądowo-morski aglomeracji gdańskiej przechodzić będą większe potoki towarów, które będą wymagały obsługi.

O ile rozbudowa infrastruktury transportowej, przyniesie niewątpliwie korzyści branży TSL, o tyle tymi, którzy zyskają na tym najwięcej, są przede wszystkim porty. Bez autostrady A1 i dobrych do niej połączeń, są one skazane na absolutną marginalizację. To jest być albo nie być dla portów Gdańska i Gdyni. Doskonale zdajemy sobie z tego sprawę. Ale dla portów ważne są też połączenia kolejowe. Oczywiście, z ich punktu widzenia, pociągi towarowe nie muszą od razu pędzić 100 km/h, oby tylko nie wlokły się 20 km/h z częstymi przestojami na bocznicach.

Zarówno prowadzone, jak i planowane do uruchomienia w najbliższym czasie inwestycje transportowe są gwarancją rozwoju portów. Byleby były one realizowane w należytym tempie, a sukcesywnie oddawane do użytku zmodernizowane lub wybudowane odcinki szybko tworzyły spójną całość, która rzeczywiście będzie łączyła porty z ich zapleczem. Do pełni szczęścia, poza połączeniami w kierunku południowym, portom potrzebne są też połączenia w kierunku południowo-wschodnim, tak aby mogły one sprawnie obsługiwać towary, przede wszystkim do i z Ukrainy.

Jednak nawet z dobrymi drogami i kolejami na zapleczu portów Gdańska i Gdyni nie staną się one drugim Hamburgiem. Gigantyczne kontenerowce z Azji południowo-wschodniej do nich nie dopłyną. Ale inwestycje drogowe i kolejowe przyczynią się do wyraźnego zwiększenia przeładunków kontenerów. Istotnie zwiększą opłacalność ich dowozu drogą morską przede wszystkim pomiędzy Hamburgiem a portami Gdańska i Gdyni. Obecnie znaczna ich część omija nasze porty, wykorzystując dobre połączenia drogowe Niemiec.

Naturalnym przedpołem portów Gdańska i Gdyni jest Skandynawia, jednak potoki towarowe pomiędzy nią a Europą Środkową i Wschodnią nie są szczególnie imponujące. Na dodatek w połączeniach tych musimy konkurować z szeregiem portów południowego Bałtyku – i to zarówno na zachodzie, jak i na wschodzie, a także kolejowo-drogowym połączeniem Kopenhagi i Malmö. Są to dodatkowe czynniki sprawiające, że nie należy oczekiwać nagłego boomu w przeładunkach towarów portów Gdańska i Gdyni po wybudowaniu nowych dróg na ich zapleczu.

W związku z planami stworzenia portu lotniczego, wykorzystującego istniejącą infrastrukturę lotniska w Babich Dołach, pojawiły się argumenty, że przyczyni się on do zwiększenia przeładunków w gdyńskim porcie. Niestety, niektórzy zwolennicy tej inwestycji tracą jakby kontakt z rzeczywistością. Czy znajdzie się najpierw towar, a potem spedytor, który zechce przewieźć go setki, a może tysiące kilometrów w kilka godzin samolotem, by potem ów towar był transportowany dniami lub tygodniami statkiem? Odpowiedź jest oczywista. Port Gdynia nie zyska na potencjalnych przewozach cargo w planowanym porcie lotniczym.

Prowadzone i planowane inwestycje w infrastrukturze transportowej będą generowały rozwój w zakresie spedycji, transportu i logistyki niemalże wyłącznie w aglomeracji gdańskiej oraz w jej najbliższym sąsiedztwie. Nie staną się one bezpośrednim czynnikiem rozwojowym tej branży na pozostałym obszarze Pomorza.

Kto ponadto zyska na rozbudowie i modernizacji dróg, linii kolejowych oraz portów lotniczych i morskich? Odpowiedź jest równie oczywista jak poprzednio. Będą to wszystkie te przedsiębiorstwa, które szczególnie często korzystają z usług branży TSL. Inaczej rzecz ujmując, będą to wszystkie działalności gospodarcze, które możemy uznać za transportochłonne. Jeżeli więc jakieś przedsiębiorstwo potrzebuje dostarczenia znacznej ilości surowców lub półproduktów, a jednocześnie wymaga sprawnego wywieżenia wytworzonych przez siebie produktów, to ta część Pomorza, która będzie posiadała odpowiednio rozwiniętą infrastrukturę transportową, stanie się dla niego atrakcyjną lokalizacją. A więc te obszary, na których zachodzi rozwój infrastruktury transportowej, stają się bardziej atrakcyjne dla tych przedsiębiorstw, które szczególnie często z owej infrastruktury korzystają.

Szczególnym rodzajem działalności, która sama w sobie zazwyczaj nie należy do transportochłonnej, ale jednym z elementów ją przyciągających jest sąsiedztwo dużego portu lotniczego, jest hi-tech. Już teraz z portem lotniczym w Rębiechowie sąsiaduje kilka przedsiębiorstw działających w sferze zaawansowanych technologii. Należy się więc spodziewać, że wraz z rozbudową siatki połączeń lotniczych – w tym akurat przypadku przede wszystkim liniami tradycyjnymi – a także rozbudową samego portu lotniczego, nastąpi wzrost liczby przedsiębiorstw hi-tech. Podkreślić jednak trzeba, że ten warunek nie jest wystarczający – spełnionych być musi także szereg innych.

Kto poza branżą TSL i przedsiębiorstwami transportochłonnymi zyska na rozbudowie i modernizacji infrastruktury transportowej? Trzecią grupą będą wszyscy ci, którzy działają w branży turystycznej – poczynając od przewodników turystycznych, poprzez sprzedawców pamiątek, taksówkarzy,

restauratorów, właścicieli nocnych klubów, na hotelarzach kończąc. Przyczyna jest prosta – zwiększy się dostępność Pomorza, a w efekcie odwiedzać nas będzie większa liczba turystów. Wzrośnie zwłaszcza liczba turystów weekendowych, dla których szybkość dojazdu do celu ma decydujące znaczenie. Są oni cenni dla naszego regionu, ponieważ ich podróże mają miejsce niemalże cały rok, a ponadto są skłonni wydać więcej pieniędzy podczas doby pobytu niż turyści, którzy przyjeżdżają na dłużej. Będą więc generować istotny dochód dla pomorskiej branży turystycznej, która ma charakter typowo sezonowy, w czasie gdy posiada ona niewykorzystany potencjał.

Także w tym przypadku szczególną rolę pełni transport lotniczy. Jednak odwrotnie niż przy branży hi-tech najważniejsza jest duża siatka połączeń tanimi liniami. Już teraz Pomorze, w tym przede wszystkim Trójmiasto, jest licznie odwiedzane przez turystów z Wielkiej Brytanii, skąd mamy najwięcej połączeń niskokosztowymi liniami lotniczymi. Jednak istnieje jeszcze znaczny potencjał, który może być wykorzystany pod oczywistym warunkiem wzrostu liczby połączeń tanimi liniami – zwłaszcza z innymi państwami Europy Zachodniej. Przy czym konieczne są działania promocyjne prowadzone tam, skąd można przylecieć do Trójmiasta – tak, aby turyści nie tylko mogli, ale też i chcieli nas odwiedzić. Konieczna jest też rozbudowa bazy turystycznej – zwłaszcza noclegowej o niskim i średnim standardzie.

Dla pomorskiej branży turystycznej, poza połączeniami lotniczymi, ogromne znaczenie mają połączenia drogowe. O ile autostrada A1 otworzy nasz region przede wszystkim dla turystów ze środkowej i południowej Polski, o tyle potrzebne jest też otwarcie na wschód – w kierunku obwodu kaliningradzkiego, a także na zachód – w kierunku Niemiec za pomocą drogi *Via Hanseatica*. W chwili obecnej nasz region jest stosunkowo licznie odwiedzany przez

Rosjan i Niemców, ale dzięki połączeniom drogowym o przyzwoitym standardzie mogłoby być odwiedzany przez nich jeszcze liczniej.

Gdzie na Pomorzu nastąpi rozwój gospodarczy w wyniku rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej? Oczywiście tam, gdzie ta nowa infrastruktura będzie się znajdowała – w tym przede wszystkim w węzłach transportowych. Ale ów rozwój nie nastąpi przy autostradzie A1, w miejscu oddalonym od jakiegokolwiek z niej zjazdu. Nie będzie go też wzdłuż całej zmodernizowanej linii kolejowej E65 z Trójmiasta w kierunku Warszawy. Zyska więc przede wszystkim aglomeracja gdańska. Ale wyraźne korzyści powinna odczuć też wschodnia część województwa. Stosunkowo najmniej profitów z rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej będzie miała zachodnia część województwa. Jednak ona także stanie się zdecydowanie bardziej dostępna, a dzięki temu bardziej atrakcyjna dla potencjalnych inwestorów.

Prowadzone i planowane inwestycje w infrastrukturę transportową na Pomorzu niewątpliwie przyczynią się do polaryzacji rozwoju. Jednak generowany za ich przyczyną impuls rozwojowy dotyczyć będzie całego regionu. Powstałe więc zróżnicowanie trzeba będzie postrzegać jako element nie tylko nieunikniony, ale równocześnie pozytywny.

Dzięki pięknym drogom, liniom kolejowym, portom lotniczym i morskim potęgą gospodarczą się nie staniemy. Jednak bez nich czekałaby nas marginalizacja. Gospodarka, która za sprawą niskiej jakości infrastruktury transportowej zmuszona jest do funkcjonowania z niejako zaciągniętym hamulcem ręcznym, będzie mogła go wyłączyć. W rezultacie zwiększy się efektywność, zmniejszy się koszty. Wszystkie przedsiębiorstwa, które już u nas są, otrzymają należącą się im od dawna szansę rozwoju. Te, których jeszcze u nas nie ma, otrzymają sygnał, że może warto na Pomorzu zainwestować.

*Prof. zw. dr hab.
Włodzimierz
Rydzkowski*

*Katedra
Polityki Transportowej
Uniwersytet Gdański*

TRÓJMIASTO – WĘZŁ LOGISTYCZNY O ZNACZENIU EUROPEJSKIM?

Otrzymałem zadanie sformułowania odpowiedzi na następujące pytania: czy Trójmiasto może stać się węzłem logistycznym o znaczeniu europejskim? Czy położenie geograficzne Trójmiasta rzeczywiście gwarantuje przepływanie przez nie większych potoków ładunków? Czy istnieje w województwie potencjał organizacyjny (np. firmy spedycyjne, wykształceni specjaliści)? Czy region dysponuje wystarczającym potencjałem infrastrukturalnym (jeżeli nie, jakie ma braki)?

Jeżeli przyjmiemy, że węzeł logistyczny to coś więcej niż centrum lub centra logistyczne, to odpowiedź na pierwsze, zasadnicze pytanie wymaga odniesienia się do roli i znaczenia portów morskich w Gdańsku i Gdyni, są one bowiem nie tylko jedną z kluczowych dziedzin gospodarki Pomorza, ale w istocie warunkiem *si ne qua non* istnienia jakiegokolwiek węzła transportowo-logistycznego w rejonie Trójmiasta. Uwaga ta odnosi się w szczególności do portowych obrotów kontenerowych, będących istotą operacji logistycznych. Operacje logistyczne czy też usługi logistyczne to nie tylko przewozy, przeładunki i magazynowanie towarów, to także szereg czynności, takich jak: doradztwo, obsługa celna, konfekcjonowanie, obsługa zamówień, zarządzanie zapasami, obsługa łańcuchów informacyjnych i wiele

innych¹. Czynności te w znacznej większości dotyczą ładunków drobnicowych, obecnie prawie w całości przewożonych w kontenerach. Ponadto cechą węzła logistycznego są także rozwinięte czynności terminalowe, którym podlega obrót kontenerami. Dlatego też w dalszych rozważaniach skupię się na ocenie konkurencyjności portów Trójmiasta jako centrów obsługi kontenerów.

Od wielu lat podnosiłem w swoich publikacjach problem dostępności polskich portów morskich². Odzew tych publikacji był niewielki, gdyż działacze gospodarczy i polityczni koncentrowali się na sprawie niedostatków uregulowań prawnych (ustawa o portach morskich) bądź inwestycjach w samych portach. Tymczasem, jak pisałem, konkurencja w portach europejskich nie odbywa się przy nabrzeżach, lecz na szlakach transportowych łączących je z zapleczem. Wraz z rozwojem systemów intermodalnych zmieniła się konfiguracja zaplecza poszczególnych portów, które nie jest już traktowane jako tradycyjny obszar przyległy bezpośrednio do portu.

Załadowcy i przewoźnicy w coraz większym stopniu oceniają jakość usług portowych jako efektywność funkcjonowania połączeń z zapleczem, określaną takimi kategoriami, jak częstotliwość, czas i koszty przewozu. W mniejszym stopniu liczącym się parametrem stają się koszty samego przeładunku. Integracja przebiega wzdłuż łańcucha logistycznego i obsługi w systemie „od drzwi do drzwi”. Konkurencja w zakresie czasu dostarczenia ładunku (ang. *transit time competition*) wytwarza nacisk na rozwój połączeń z zapleczem.

Rozwój europejskiego zaplecza portów morskich wynikał między innymi z procesów integracyjnych Unii Europejskiej oraz otwarcia rynków Europy Środkowej i Wschodniej. Jednym z zasadniczych procesów, jakie zaszły w otoczeniu europejskich portów morskich, było przejście Europy Środkowej i Wschodniej na początku lat 90. ubiegłego stulecia od handlu ze Wschodem do handlu z Zachodem. Bezpośrednio po zmianach politycznych zarówno konsumenci, jak i producenci zwrócili się w kierunku rynków zachodnich. Po okresie recesji kraje Europy Środkowej weszły w fazę przyspieszonego rozwoju. Zachodni inwestorzy zyskali w tych krajach nie tylko nowe rynki zbytu produktów konsumpcyjnych, lecz także miejsca produkcji charakteryzujące się tańszą niż u siebie siłą roboczą. W sposób skokowy wzrósł przepływ gotowych wyrobów i półproduktów. Lokalizacja dużych

zakładów, jak montownie samochodów, spowodowała wzrost dostaw drogą morską. Było to wyzwanie dla portów zachodnioeuropejskich obsługujących rynki Europy Środkowej. W celu wykorzystania nowych możliwości porty te musiały podnieść dostępność do obszarów leżących poza ich tradycyjnym zapleczem.

Drugą cezurą było poszerzenie Unii Europejskiej o nowe kraje Europy Środkowej i Wschodniej w 2004 roku. Ponownie w sposób skokowy wzrosły obroty handlowe pomiędzy krajami „starej” i „nowej” Unii. Napływ środków z funduszy unijnych przyczynił się do zwiększenia inwestycji oraz popytu wewnętrznego. Oba te elementy wraz z eksportem sprawiły, że kraje regionu odnotowały w okresie poakcesyjnym rekordy wzrostu gospodarczego. Można postawić pytanie, kto w sensie transportowym zyskał najbardziej na powyższych zmianach?

Na otwarciu rynków Europy Wschodniej skorzystał najbardziej Hamburg, który rozwinął serwisy do portów bałtyckich oraz otworzył bezpośrednie połączenia kolejowe z Polską i innymi państwami regionu. Największą dynamikę wykazują obroty kontenerowe. Port Hamburg obsługuje ponad 2/3 liczby kontenerów przeładowywanych w portach niemieckich, a jego udział w tym segmencie rynku wśród portów UE basenu Morza Północnego przekracza 25% (udział Rotterdamu wynosi 41%). Dzięki działaniom inwestycyjnym port hamburski przekształcił się w europejskie centrum dystrybucyjno-logistyczne, zdolne skutecznie konkurować z portem w Rotterdamie. Strategia rynkowa, jaką obrał port w Hamburgu, polega na dążeniu do poszerzenia zaplecza za pomocą sieci połączeń kolejowych i terminali kontenerowych. Poprawiono połączenie wodne śródlądowe z kanałem Mittelland. Elektryfikacja linii kolejowej pomiędzy Hamburgiem a Berlinem oraz ponowne otwarcie linii pomiędzy Bremą a Berlinem to tylko dwa przykłady projektów infrastrukturalnych związanych z koleją. Połączenia kolejowe stały się decydującym czynnikiem konkurencyjności Hamburga jako portu kontenerowego. W rezultacie port stał się aktywnym ogniwem łańcucha transportowego, oddziałując czynnie na kształtowanie sieci transportowej krajowej i międzynarodowej.

Najbardziej wzrosły przeładunki kontenerów w tranzycie z Rosją i Polską. Z oficjalnych statystyk portu Hamburg wynika, że w 2001 roku w bezpośredniej komunikacji do i z polskich portów trafiło tam 79 462 TEU, a w 2006 roku obroty z Polską osiągnęły już 267 tys. TEU. Oznacza to ponad trzykrotny wzrost w przeciągu pięciu lat. Tylko w stosunku do 2005 roku obroty kontenerowe z portami polskimi wzrosły w 2006 roku o ponad 18%.

Duża część ładunków, skonteneryzowanych między Hamburgiem a Polską, przewożona jest także transportem

1 *Usługi logistyczne*, pod red. W. Rydzkowskiego, wyd. 2, Biblioteka Logistyka, Wyd. ILiM, Poznań 2007, s. 16.

2 Por. K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, *Transport jako czynnik kształtujący konkurencyjność regionu gdańskiego*, (w:) *Szanse rozwoju regionu gdańskiego w warunkach konkurencyjności*, PTE, Gdańsk 2000.

drogowym. Według szacunków przedstawicielstwa Portu Hamburg w Warszawie, w 2001 roku w relacji między Polską a portem Hamburg przewieziono w sumie około 237 tys. TEU, z czego 180–190 tys. TEU transportem drogowym, co oznacza, że przewozy te wzrosły w porównaniu z 2000 rokiem o około 11%³. W roku 2006 oszacowano wolumen kontenerów przewożonych transportem drogowym na 160 tys. TEU.

Warto odnotować znaczny wzrost przewozów kontenerów koleją. Polsko-niemiecka spółka Polzug, działająca od 1992 roku, której udziałowcami są PKP, DB AG oraz Hamburger Hafen- und Lagerhaus (HHLA), w pierwszym roku działalności przewiozła 4800 TEU. Czas przejazdu pociągu kontenerowego waha się między 26 a 36 godzin w zależności od stacji przeznaczenia. Polzug organizował także kolejowy tranzyt kontenerów między Hamburgiem a Sestokai (Litwa) i Kijowem (Ukraina). Pociągi Polzugu przewiozły w 2006 roku łącznie ponad 120 tys. TEU. Odnotować należy przypadek terminalu gdańskiego, gdzie obroty także wzrosły w 2006 roku. Świadczy to o tym, że Polzug skutecznie konkuruje z przewoźnikami morskimi, zabierając ładunki bezpośrednio z zaplecza dwóch dużych portów morskich. Ocenia się, że w 2006 roku przewozy kontenerów koleją do Hamburga w relacjach z Polską wyniosły około 85 tys. TEU.

Po zsumowaniu danych dotyczących obrotów kontenerów Hamburga z Polską w relacjach drogą morską i lądową okazuje się, że wynoszą one ponad 500 tys. TEU i to **Hamburg jest największym portem morskim obsługującym polski ruch kontenerowy**. Należy w tym miejscu odpowiedzieć na pytanie – dlaczego Hamburg przejął funkcje portów polskich?

Polskie porty morskie leżą wprawdzie na głównych szlakach tranzytowych Północ – Południe, jednak brak autostrad, niewystarczająca sieć i niski standard dróg, słabo rozwinięty system transportu kombinowanego, brak centrów logistycznych, wysoki stopień zdekapitalizowania majątku trwałego portów wpłynęły niekorzystnie na ich aktualną pozycję konkurencyjną.

Po okresie dekoniunktury, przypadającej na początek lat 90. ubiegłego wieku, spowodowanej recesją gospodarczą, porty polskie odnotowały wzrost obrotów. Wynikał on głównie z dużego tempa wzrostu gospodarczego w połowie dekady, zwiększenia wymiany handlowej oraz restrukturyzacji samych portów. Niestety, po 1998 roku obroty portowe uległy wyhamowaniu. Inaczej przedstawiały się obroty kontenerowe, które w latach 1990–2006 systematycznie wzrastały. Rysunek 1 obrazuje obroty kontenerowe polskich

portów morskich w latach 1990–2006, natomiast tablica 1 przedstawia przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w latach 2002–2006.

Wysokie tempo wzrostu obrotów kontenerowych utrzymuje się od 2000 roku (ok. 17% średniorocznie). Największy port kontenerowy, Gdynia, zwiększył obroty w 2006 roku w stosunku do roku poprzedniego o 15,2%. W porcie gdańskim obroty wzrosły w tym samym okresie o 12%, chociaż ich wolumen jest znacznie mniejszy niż w Gdyni. Na stosunkowo duże tempo wzrostu obrotów wpłynęły czynniki makroekonomiczne (wzrost obrotów handlowych, ogólne ożywienie gospodarcze) oraz inwestycje terminalowe w obu portach. Szacuje się, że w stosunkowo krótkim czasie potencjał przeładunkowy terminali w Gdańsku i Gdyni osiągnie 1,5 mln TEU rocznie⁴.

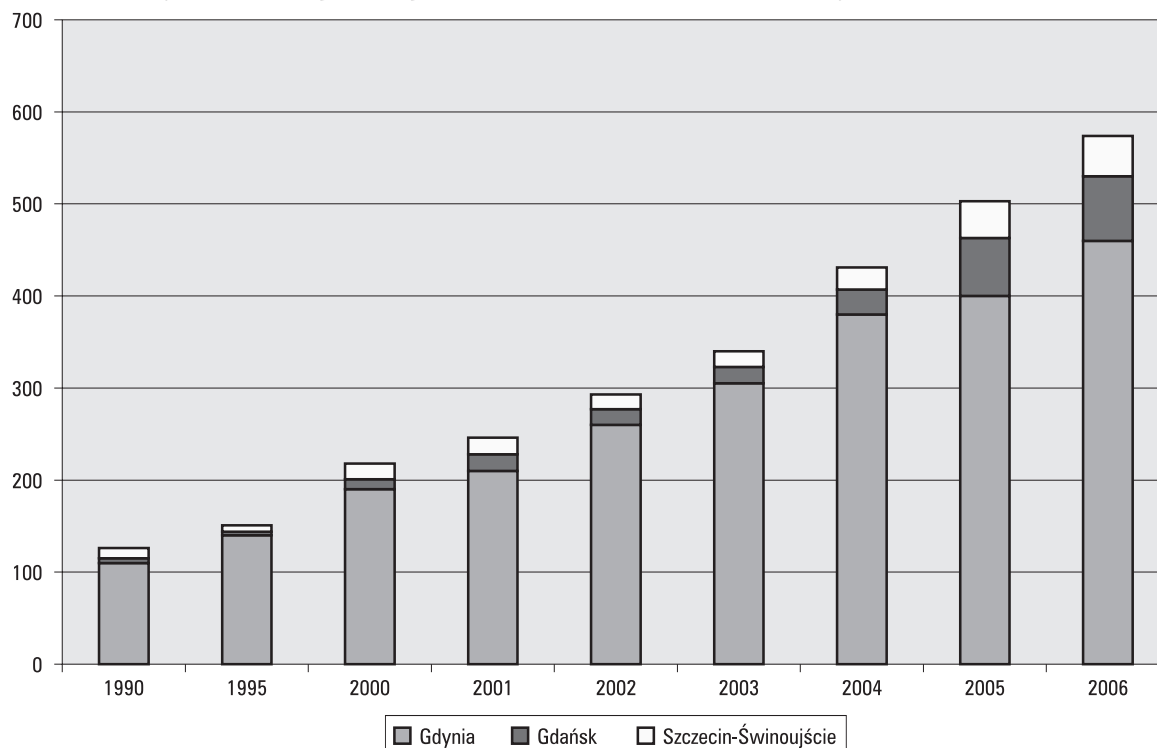
W tym kontekście nasuwa się pytanie – jaka jest szansa na skuteczną konkurencję portów polskich z portami niemieckimi, szczególnie zaś z Hamburgiem? Istota zagadnienia sprowadza się do stwierdzenia, że w przyszłości infrastruktura będzie nieodzownym, lecz niewystarczającym warunkiem powiększenia zasięgu zaplecza. Zarządy portów muszą spostrzegać także tzw. niewidzialne aspekty dostępności. Tymczasem porty Trójmiasta nadal koncentrują się na rozwoju podstawowej infrastruktury wewnątrzportowej, natomiast modernizacja infrastruktury drogowej i kolejowej na zapleczu obu portów postępuje bardzo powoli.

Polska od dawna przedstawia ambitne plany budowy autostrad. Ponad siedem lat temu wydana została koncesja na budowę 150 km odcinka autostrady płatnej z Gdańska do Torunia. Obecnie trwają prace budowlane pierwszego fragmentu odcinka koncesyjnego od Rusocina do Nowych Marzy. Obecny rząd uznał, że koncesja na pozostały odcinek autostrady wygasła. Nie wiadomo, kto i kiedy będzie budował ten odcinek. Poprzedni rząd przyjął wprawdzie program ODRA 2006 mający na celu między innymi poprawę żeglowności tej rzeki, ale znaczących inwestycji nie rozpoczęto. Linie kolejowe łączące porty polskie z zapleczem mają być systematycznie modernizowane do parametrów określonych umowami AGC i AGTC, których Polska jest sygnatariuszem. Rozpoczęto modernizację kluczowej linii kolejowej E-65 Gdynia – Warszawa. Są to jednak inwestycje bardzo kapitałochłonne i w praktyce niemożliwe do całkowitego sfinansowania z budżetu państwa. Międzynarodowe

3 *Kontenery*, dodatek specjalny dwutygodnika „Namiary na morze i handel”, luty 2002.

4 Opinia, że potencjał przeładunkowy terminali kontenerowych w polskich portach morskich wzrośnie do 3 mln TEU rocznie wydaje się przesadzona. (Por. *Kontenerowe przewozy morskie na Bałtyku, Kontenery, transport kontenerowy i multimodalny*, dodatek specjalny, „Namiary i morze i handel” marzec 2007). Zupełnie nierealne są informacje prasowe, że docelowa zdolność przeładunkowa polskich portów wyniesie ponad 8 mln kontenerów rocznie.

Rysunek 1. Obroty kontenerowe polskich portów morskich w latach 1990–2006 (tys. TEU)



Źródło: „Namiary na Morze i Handel” – dodatek specjalny, marzec 2007.

Tablica 1. Przeładunki kontenerów w polskich portach w latach 2002–2006 (TEU)*

Port	2002	2003	2004	2005**	2006**	2006/2005
Gdynia***	252 247	308 526	377 236	400 181	461 170	115,2%
Gdańsk	20 269	22 537	42 838	70 014	78 364	111,9%
Szczecin-Świnoujście	19 367	22 024	27 680	36 087	42 425	117,6%
Razem	291 883	353 087	447 754	506 282	581 959	114,9%

Źródła: GUS – Urząd Statystyczny w Szczecinie, Centrum Statystyki Morskiej, dane z terminali: BCT, BTDG, GTK, GCT, Drobnica Port Szczecin VGN Świnoujście.

* Dane podawane przez GUS różnią się niekiedy od podawanych bezpośrednio przez terminale.

** Dane za 2005 i 2006 r. wg informacji z terminali BCT, BTDG, GCT, Drobnica Port Szczecin, VGN Polska.

*** Dane dla Gdyni za 2005 r. obejmują łączne przeładunki kontenerów w BCT i BTDG, a za rok 2006 – w BCT, GTC i BTDG. Dodatek specjalny „Namiary na Morze i Handel”, marzec 2007.

instytucje finansowe z rezerwą podeszły do finansowania w Polsce budowy autostrad płatnych. Spowodowało to konieczność rewizji programu zakładającego niewielkie (10%) zaangażowanie państwa. W obliczu spowolnienia wzrostu gospodarczego i zwiększającego się deficytu budżetu zmieniona ustawa, zakładająca partnerstwo publiczno-prywatne i większe zaangażowanie państwa w budowę autostrad, okazała się także mało realistyczna. Ponadto należało liczyć się z tym, że państwa Europy Zachodniej, kierując się własnymi interesami, sprzyjać będą rozwojowi infrastruktury transportowej w Polsce w korytarzach Wschód – Zachód.

Przełomem stało się poszerzenie Unii Europejskiej o kraje Europy Środkowej. W efekcie Polska uzyskała dostęp

do funduszy unijnych, których znaczna część skierowana zostanie na modernizację i rozbudowę infrastruktury transportowej. Należy jednak pamiętać, że do poszerzenia udziału w rynku przygotowały się porty niemieckie, mające znacznie lepszą pozycję wyjściową w stosunku do portów polskich. Ponadto, w dobie gospodarki rynkowej, porty polskie rywalizują o ładunki między sobą. Przykładem mogły być konflikty pomiędzy portami Gdańsk i Gdynia, dotyczące budowy w Gdańsku terminalu do przeładunku i przerobu zbóż i pasz oraz terminalu kontenerowego. Powyższe konflikty wskazują na to, że w warunkach gospodarki rynkowej walka konkurencyjna pomiędzy dwoma tak blisko położonymi portami jest trudna do uniknięcia. Prowadzi jednak do wzajemnego wyniszczenia.

Wielokrotnie wskazywałem na to, że z makroekonomicznego punktu widzenia przyjęcie wspólnej strategii działania w obliczu rosnącej konkurencji portów zachodnich (szczególnie Hamburga) powinno być koniecznością. Ponadto ograniczenie wewnętrznej konkurencji, wynikające z porozumienia, powinno stworzyć portom możliwość lepszej penetracji zaplecza.

Na zakończenie należy zadać pytanie – czy w interesie gospodarek państw Europy Zachodniej leży dalszy wzrost obrotów głównych portów morskich na Bałtyku. W grudniu 1998 roku odbył się 113. Okrągły Stół⁵ organizowany przez Europejską Konferencję Ministrów Transportu (EKMT), na którym, bazując na założeniu, że średnioroczne tempo wzrostu gospodarczego w krajach Europy Zachodniej będzie nadal umiarkowane (2–2,5%), a utrzyma się wysokie tempo wzrostu w krajach Europy Środkowej i Wschodniej, przedstawiono dwa scenariusze.

Pierwszy scenariusz zakładał między innymi wzrost znaczenia portów bałtyckich. Podstawowe znaczenie miały utrzymać porty Europy Północno-Zachodniej (Rotterdam, Hamburg, Antwerpia, Zeebrugge, Le Havre), zwiększyć się jednak miały obroty ładunków skonteneryzowanych w portach polskich (Gdynia, Świnoujście). Wzrastać miał ruch w korytarzu Północ – Południe wzdłuż planowanej drogi wodnej Odra – Dunaj. Ponieważ wzrosnąć miał także ruch w korytarzu Wschód – Zachód, rynki rosyjski i krajów WNP stać się miały strategicznym celem zarówno dla Niemiec oraz Holandii, jak i dla Polski. Pozostawało otwarte pytanie – czy ruch ten kierowany będzie z portów zachodnioeuropejskich bezpośrednio drogą lądową, czy też za pośrednictwem portów polskich.

W przypadku przewozów drogą lądową, w relacjach porty Europy Zachodniej – Rosja i kraje WNP, zarysowano drugi scenariusz zakładający brak istotnego wzrostu znaczenia portów bałtyckich. Główne porty zachodnioeuropejskie odnotować miały wzrost obrotów. Pomimo wzrostu obrotów portów francuskich, w rezultacie połączeń Sekwana – Północ oraz Ren – Rodan, transport lądowy nie będzie w stanie funkcjonować prawidłowo. Tradycyjne korytarze Północ – Południe i Wschód – Zachód zostaną przeładowane. Transport stanie się głównym sprawcą dewastacji środowiska. Przewozy europejskie wzrosną do 30–40

mld ton rocznie. Sytuacja pogorszy się, jeżeli utrzymywać się będzie dotychczasowy podział gałęziowy oraz strategia zakładająca niekontrolowany wzrost przewozów lądowych do głównych portów morskich Europy.

Po dziesięciu latach od sformułowania powyższych scenariuszy można stwierdzić, że bliższy rzeczywistości okazał się scenariusz pierwszy, zakładający wzrost znaczenia portów bałtyckich. Dynamika wzrostu obrotów kontenerowych w portach bałtyckich przekracza średnią światową (10% w 2005 r.), wynosząc 15,5%. Należy jednak pamiętać, że całkowite obroty kontenerowe wszystkich portów bałtyckich w 2005 roku (5,026 mln TEU) to mniej, niż odnotował w tym samym czasie port w Hamburgu i zaledwie ok. 20% obrotów największego na świecie portu kontenerowego w Singapurze (23,2 mln TEU). Największe przeładunki kontenerów spośród portów bałtyckich odnotował w 2006 roku St. Petersburg. W opinii ekspertów w najbliższych latach można się spodziewać dalszego zwiększenia przewozów i przeładunków kontenerów w portach bałtyckich. Zmianie ma ulec źródło tego wzrostu. Wpływ procesów integracyjnych zastąpiony zostanie rozwojem gospodarczym poszczególnych państw regionu⁶. Wzrastać będą także obroty kontenerowe w portach Gdyni i Gdańska.

Wracając do pytań postawionych we wstępie artykułu, stwierdzić można na podstawie przeprowadzonej analizy, że Trójmiasto, nawet po zakończeniu inwestycji terminalowych, powstaniu centrów logistycznych w obu portach oraz wybudowaniu i zmodernizowaniu infrastruktury liniowej łączącej je z zapleczem, spełniać będzie rolę węzła transportowo-logistycznego **jedynie o zasięgu regionalnym**. Wynika to przede wszystkim z peryferyjnego położenia Morza Bałtyckiego w stosunku do głównych, światowych szlaków żeglugowych oraz z ograniczeń nawigacyjnych w dostępie do tego akwenu. Szybciej modernizowana natomiast infrastruktura drogowa w korytarzach transportowych II i III (Wschód – Zachód) ułatwia przewozy drogą lądową, także do Hamburga. Trójmiasto posiada wystarczający potencjał organizacyjny i profesjonalny do pełnienia określonej powyżej roli. Dzięki zaangażowaniu funduszy unijnych ma także w stosunkowo krótkim czasie szanse na wyrównanie braków w infrastrukturze lądowej łączącej je z zapleczem.

5 Round Table 113: *Land Access to Sea Ports*, ECMT Economic Research Centre, Paris 1998.

6 *Kontenerowe przewozy morskie na Bałtyku. Kontenery, transport kontenerowy i multimodalny*. Dodatek specjalny, „Namiary i morze i handel” marzec 2007.

*Prof. zw. dr hab.
Jan Burnewicz*

*Katedra
Badań Porównawczych
Systemów Transportowych
Uniwersytet Gdański*

SPÓJNOŚĆ TRANSPORTOWA POMORZA

Jakość życia w regionie zależy od możliwości uzyskiwania wysokich dochodów przez gospodarstwa domowe i od swobodnego dostępu do szeroko rozumianej infrastruktury (transportowej, edukacyjnej, zdrowotnej, rekreacyjnej i innej). Województwa polskie w obecnym kształcie są takimi jednostkami terytorialnymi, na terenie których systemy transportowe powinny obejmować nie tylko dobrej jakości sieć drogową i regularnie eksploatowane linie kolejowe, ale także infrastrukturę lotniczą. Województwo pomorskie wyróżnia się dodatkowo posiadaniem portów morskich i dostępem do drogi wodnej Wisły, ale o wewnętrznej jego spójności decyduje jakość trzech pierwszych rodzajów transportu.

Na tle całej Polski intensywność lądowego zagospodarowania transportowego województwa pomorskiego kształtuje się niekorzystnie (ilustruje to poniższa tablica).

Stan w 2005 r.	Infrastruktura drogowa			Infrastruktura kolejowa		
	km dróg na 100 km ² powierzchni	km dróg na 10 tys. mieszkańców	km dróg na 1 mld PKB	km kolei na 100 km ² powierzchni	km kolei na 10 tys. mieszkańców	km kolei na 1 mld PKB
Pomorskie	62,9	52,3	222,1	6,9	5,7	24,3
Polska	81,2	66,5	274,9	6,3	5,2	21,5

Źródło: Opracowanie własne [Jan Burnewicz, 2007] na podstawie danych GUS.

W największej mierze o spójności transportowej Pomorza decyduje stan sieci drogowej, na której dokonuje się ponad 75% wszystkich procesów transportowych ładunków i osób. Wszystkie stosowane wskaźniki pokazują, że w 2005 r. Pomorze było nasycone tą siecią na poziomie zaledwie 80% średniej krajowej. Nie rekompensuje tego nieco lepsza sytuacja w zakresie nasycenia infrastrukturą kolejową, odgrywającą niewielką rolę w zaspokajaniu potrzeb transportowych wewnątrz regionu (kolej ma znaczącą rolę jedynie w obsłudze portów morskich). Ta duża zależność gospodarki i społeczeństwa od słabej sieci drogowej województwa pomorskiego¹, znacznie obciążonej ruchem², jest poważną barierą w tworzeniu trwałych więzi między ośrodkami regionu.

Poprawa tej spójności wymaga realizacji bardziej radykalnych niż dotychczas przedsięwzięć modernizacyjnych i zbudowania nowej generacji dróg i linii kolejowych na niektórych odcinkach (łącznie z tunelami pod terenami chronionymi). Wzrastający w każdym pięcioleciu o 20% ruch drogowy bardzo szybko wyczerpuje przepustowość modernizowanych odcinków i z tego powodu konieczny jest szybki renesans sieci oraz połączeń kolejowych na terenie województwa, zapewniających przeniesienie części przewozów ładunków z dróg na tory i wznowienie lokalnych kolejowych połączeń pasażerskich.

Jak wyglądają połączenia ośrodków regionalnych z metropolią i ze sobą nawzajem?

Województwo pomorskie obejmuje 42 miasta liczące w 2007 r. 1,499 mln. mieszkańców (68,2% ludności ogółem³), wśród których 60% ludności stanowią osoby zamieszkałe na terenie metropolii Trójmiasto. Tworzenie systemu transportowego, zapewniającego spójność gospodarczą i społeczną Pomorza, wymaga odpowiedniego wzmocnienia zarówno więzi komunikacyjnych między

miastami, jak i między wszystkimi ośrodkami osadnictwa (także wiejskimi). W obecnym kształcie miasta te w 100% są powiązane jedynie połączeniami drogowymi, a połączenia kolejowe mają zapewnione jedynie 32 miasta⁴ (76% ich liczby, 95% ich ogólnej liczby mieszkańców). Natomiast 2870 istniejących miejscowości wiejskich Pomorza jest skazanych w ponad 90% na wyłącznie drogową obsługę transportową (głównie motoryzacją indywidualną), a tylko nieliczne z nich mają czynne przystanki kolejowe (zlokalizowane na liniach Gdańsk – Tczew, Gdynia – Kościerzyna, Tczew – Starogard Gdański – Czarna Woda, Wejherowo – Łębork i Wejherowo – Hel).

Konieczne jest takie programowanie rozwoju infrastruktury transportowej regionu, by respektować harmonię i hierarchię powiązań komunikacyjnych na trzech poziomach:

- 1) w relacjach z ośrodkami spoza województwa (krajowymi i zagranicznymi),
- 2) w relacjach między Trójmiastem a pozostałymi ośrodkami województwa,
- 3) wewnątrz struktury gospodarczej i społecznej Trójmiasta.

W relacjach międzynarodowych atutem województwa pomorskiego jest istnienie portów morskich w Gdańsku i Gdyni oraz infrastruktury lotnisk cywilnych i wojskowych (Gdańsk-Rębiechowo, Pruszcz Gdański, Oksywie-Babie Doły, Malbork-Królewo, Słupsk-Redzikowo⁵) zdolnych do rozwoju i pozwalających w przyszłości racjonalnie obsługiwać ruch pasażerski i towarowy. Dość niskiej jakości krajowe połączenia pasażerskie zapewnia zarówno lotnisko w Rębiechowie, jak i przewoźnicy kolejowi⁶ oraz autobusowi. Jakość tych usług zależy zarówno od obecnych na rynku przewoźników, jak i od mieszkańców Pomorza nadmiernie przywiązanych do motoryzacji indywidualnej. Mimo wzrastającej aktywności tanich przewoźników lotniczych w Polsce, przeloty z Gdańska do innych niż Warszawa miast nadal są rzadkie i bardzo kosztowne⁷.

1 Jedynie 57% dróg krajowych i 20,5% dróg wojewódzkich Pomorza w 2007 r. było w stanie dobrym, niewymagającym prac remontowych i modernizacyjnych.

2 Według Generalnego Pomiaru Ruchu, przeprowadzonego w 2005 r. przez GDDKiA, średnie natężenie tego ruchu na drogach krajowych województwa pomorskiego wyniosło 8927 pojazdów na dobę. Drogi te liczą w województwie zaledwie 763 km (4% sieci drogowej ogółem), ale absorbują aż 30,5% całego ruchu drogowego. Największa dobowa liczba pojazdów została zarejestrowana:

- na drodze nr 6 na odcinku Gdynia – Wejherowo (29,3–35,8 tys. pojazdów),
- na drodze S6 na odcinku Gdynia – Wielki Kack – Osowa – Straszyn (23,5–35,2 tys. pojazdów),
- na drodze nr 1 (13,5–19,4 tys. pojazdów) i na drodze nr 7 (14,0–16,6 tys. pojazdów).

Natężenie ruchu na drodze nr 20 na trasie Żukowo – Kościerzyna wyniosło 16,6–17,2 tys. pojazdów, a na drodze nr 22 na trasie Starogard – Chojnice wyniosło 12,3–20,3 tys. pojazdów.

3 Wskaźnik urbanizacji w województwie pomorskim jest wyższy niż średni w Polsce (odpowiednio: 68,2% i 61,4%).

4 W 2007 r. wśród największych miast niemających pasażerskich połączeń kolejowych były: Bytów (17,7 tys. mieszkańców) i Kartusy (16,0 tys. mieszkańców). Oprócz tego, połączeń kolejowych są pozbawione: Nowy Dwór Gdański, Gniew, Skarszewy, Dzierżgoń, Debrzno, Nowy Staw, Skórcz i Krzyżowa Morska.

5 Oprócz tych pięciu lotnisk, dających możliwość wykorzystania ich w przyszłości w ruchu cywilnym, istnieje lotnisko wojskowe w Cewicach oraz lotniska prywatne w Borsku, Łęborku, Kępnie k/Słupska, Jastarni i Kornie k/Kościerzyny (w trakcie budowy).

6 Nie do przyjęcia jest obecny stan pasażerskich połączeń kolejowych między Gdynią i Warszawą. W sezonie letnim 2007 r. czas przejazdu najlepszego na trasie pociągu IC 5306 wynosił 4:30. W latach 80 pociąg ten kursował prawie o godzinę krócej. We współczesnej Europie trasę 350 km pociągi pokonują w ciągu 2 godzin.

7 Próbuując wykupić w internecie 25 lipca 2007 r. bilet lotniczy na 31 lipca 2007 r. z Gdańska do Wrocławia i z powrotem, z porannym

W strukturze powiązań komunikacyjnych wewnątrz województwa pomorskiego narastają trudności w relacjach między Trójmiastem a innymi miastami regionu (zarówno w przewozach ładunków, jak również pasażerów – nie wykluczając motoryzacji indywidualnej). W ciągu minionych 15 lat średni czas przejazdu samochodem osobowym, w godzinach przedpołudniowych w sytuacji braku robót drogowych, między Gdynią (Wielki Kack) a Kościerzyną wydłużył się z około 55 minut do 75 minut i uległy drastycznemu zmniejszeniu alternatywne połączenia kolejowe lub autobusowe na tej trasie. Drogi krajowe nr 20 i 22 od kilku lat są obciążone niespotykanym przedtem ruchem ciężkich samochodów, powodując ich szybką degradację z powodu parametrów technicznych nawierzchni nieodpowiadających naciskom na oś tych wielkich pojazdów. Wielką uciążliwość dla mieszkańców i użytkowników drogi krajowej nr 20 stanowi brak obwodnic Żukowa i Kościerzyny⁸. Droga krajowa nr 7 na odcinku Gdańsk – Żukowo i droga krajowa nr 20 na odcinku Żukowo – Gdynia, mimo dość kosmetycznej modernizacji w ostatnich latach, nie jest dostosowana do istniejącego ruchu i nie stwarza bezpiecznej alternatywy w przypadku poważnych zakłóceń na trójmiejskiej obwodnicy.

Do przeszłości odeszły istniejące jeszcze na początku lat 90. niezłe kolejowe połączenia pasażerskie, pozwalające na przejazdy nie tylko w relacjach między stolicą województwa a innymi jego ośrodkami, ale także między większymi miastami regionu. Jest to problem ogólny polskiego kolejnictwa, który można rozwiązać poprzez tworzenie nowych regionalnych przewoźników kolejowych wspieranych finansowo w ramach wieloletnich umów przez władze samorządowe.

Specyficznym problemem jest komunikacja między regionem a Półwyspem Helskim, który należy do cennych wartości ekologicznych Europy i świata. Nie wchodzi w grę jakaś wysoce zaawansowana modernizacja połączeń drogowych i kolejowych w relacji Gdynia – Władysławowo – Hel. Wręcz odwrotnie, z wyjątkiem obligatoryjnych przejazdów mieszkańców społeczności lokalnych, dostęp przybyszów z głębi kraju i z zagranicy drogą lądową na Hel powinien być regulowany, a zaspokajanie potrzeb turystów powinno się dokonywać przez rozwój znacznie nowocześniejszych

niż obecne (tramwaje wodne) całorocznych połączeń wodnych Helu i Jastarni z Trójmiastem.

Tak jak w większości dużych aglomeracji miejskich na świecie, najtrudniejsze problemy ze spójnością transportową występują w samym Trójmieście. Przeprowadzane w ciągu ostatnich 30 lat prace modernizacyjne na jego terenie ograniczały się do usuwania najgorszych wąskich gardeł w sieci dróg tranzytowych i ulic, przy braku jakościowych zmian w infrastrukturze kolejowej. Tymczasem licząca ponad 750 tys. mieszkańców aglomeracja, mająca specyficzny kształt „węża nadmorskiego”, we współczesnych realiach intensywności życia społecznego i rozwoju motoryzacji indywidualnej nie może się opierać na jednej arterii przelotowej. Wzorem innych miast zachodnioeuropejskich konieczne będzie podjęcie kosztownych inwestycji związanych z budową kilku odcinków ruchu podziemnego (zwłaszcza w Sopocie). Nie do przyjęcia jest także dalsze funkcjonowanie naziemnej czterotorowej, wysoce hałaśliwej arterii kolejowej, przedzielającej jak toporem Trójmiasto na dwie części mające znaczne trudności w komunikowaniu się ze sobą. Kolej przez Trójmiasto powinna w przyszłości przebiegać w tunelu. Do pozytywnych zmian w Trójmieście w ostatnich latach zaliczyć należy zbudowanie najlepszej w Polsce sieci ścieżek i dróg rowerowych.

Utworzenie jakich połączeń jest najbardziej pilne?

Spójność gospodarczą i społeczną Pomorza w relacjach między najważniejszymi ośrodkami regionu znacznie poprawi realizacja inwestycji trafnie wskazanych w opracowanej w 2007 r. Regionalnej strategii rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007–2020⁹.

Racjonalne jest zmniejszenie zależności regionu od infrastruktury i przewozów drogowych poprzez rewitalizację systemu transportu kolejowego oraz nowoczesną integrację istniejących systemów przewozowych, obejmującą stworzenie kolejowej obsługi portów lotniczych i powiększenie liczby miejscowości obsługiwanych przez transport kolejowy. Największym wyzwaniem jest realizacja nowych systemów pasażerskiego ruchu kolejowego (Kaszubska Kolej Regionalna łącząca Kościerzynę i Kartuzi z Gdańskiem i Gdynią, Kolej Metropolitalna poszerzająca usługi SKM na lotnisko w Rębiechowie i w przyszłości na lotnisko w Babich Dołach).

Można oczekiwać, że bez przeszkód zostaną także zrealizowane istotne dla regionu inwestycje drogowe:

- przebudowa dróg krajowych nr 6 i 7 na drogi szybkiego ruchu,

wylotem i wieczornym powrotem, należało dokonać wydatku w wysokości 1571 zł, o 100 zł drożej niż kosztował powrotny bilet lotniczy Lufthansy z Gdańska do Rzymu. W 2007 r. mitem więc były rzekome tanie wewnątrzkrajowe przeloty lotnicze w Polsce.

8 Zbudowanie w tych miastach przed kilku laty kosztownych rond nie tylko nie rozwiązało problemów z ruchem tranzytowym (iluzoryczne „uspokojenie ruchu”), ale zwiększyło zatory, liczbę wypadków na trudnych przejazdach przez ronda w okresie zimowym i zwiększyło zanieczyszczenie powietrza z powodu osłabienia płynności ruchu.

9 Strategia dostępna w internecie na stronie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego: <http://www.woj-pomorskie.pl/Pages/Lang/pl/Article/wazne,rsrt2007-2020.html>.

- rozbudowa odcinków dróg dojazdowych do dróg krajowych nr 1, 6, 7 i 20 do przekroju dwujezdniowego,
- budowa obwodnic drogowych w: Żukowie, Kościerzynie, Malborku, Starogardzie Gdańskim, Czersku, Chojnicach i Człuchowie,
- połączenie sieci uliczno-drogowej Trójmiasta z autostradą A1 poprzez budowę Trasy Sucharskiego, obwodnicy południowej, Trasy Kaszubskiej oraz obwodnicy północnej.

Nową wartość dodaną dla regionu będzie stanowiło stworzenie Pomorskiego Węzła Lotniczego, obejmującego powiązane nowoczesnym transportem szynowym porty lotnicze w Gdańsku-Rębiechowie, w Babich-Dołach i Pruszczu Gdańskim (wymaga to odpowiednich uzgodnień z resortem obrony narodowej). Największe znaczenie ma stworzenie, pomocniczego dla Rębiechowa, portu lotniczego koło Gdyni, z uwagi na jej duży potencjał demograficzny i konieczność ułatwienia działalności przewoźników niskokosztowych.

Trójmiasto od kilkadziesiąt lat boryka się z brakiem nowoczesnych arterii tranzytowych w kierunku wschód-zachód. Układ południkowy (główna trasa biegnąca przez

centrum aglomeracji i obwodnica trójmiejska) powstał pod wpływem wąsko rozciągniętego układu urbanistycznego Gdańska, Sopotu i Gdyni oraz ciężenia dużego strumienia przewozów ładunków do portu w Gdyni. Dla mieszkańców Trójmiasta i jego przedmieścia, zmuszonych do coraz intensywniejszego poruszania się w kierunku wschód-zachód, niezbędne jest istnienie nowej generacji arterii tranzytowych, znacznie mniej uciążliwych niż ciągi obecnych ulic w Gdańsku: Świętokrzyskiej, Kartuskiej, Słowackiego i Spacerowej. Ich modernizacja w ostatnich latach tylko w niewielkim stopniu poprawiła przepustowość wyczerpującą się w szczytowych godzinach dojazdów i powrotów z pracy. W najtrudniejszej sytuacji jest Sopot, skazany na korzystanie w ruchu tranzytowym na zachód z wprowadzonej zmodernizowanej, ale zatłoczonej ulicy Spacerowej lub trudnych komunikacyjnie ulic Malczewskiego i Sopockiej. Należy więc popierać ideę realizacji Trasy Zielonej (wspólnej dla Gdańska i Sopotu z tunelem między Sopot-Wyścigi i ulicą Spacerową oraz budowy tunelu drogowego pod Sopotem (Trasa Czerwona). Jeśli w najbliższych latach nie znajdą się możliwości poprowadzenia w tunelu pod Sopotem linii kolejowej, konieczne będzie zbudowanie przynajmniej solidnych ekranów dźwiękowych.

*Przemysław
Susmarski*

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

INFRASTRUKTURA TRANSPORTU A RYNEK PRACY

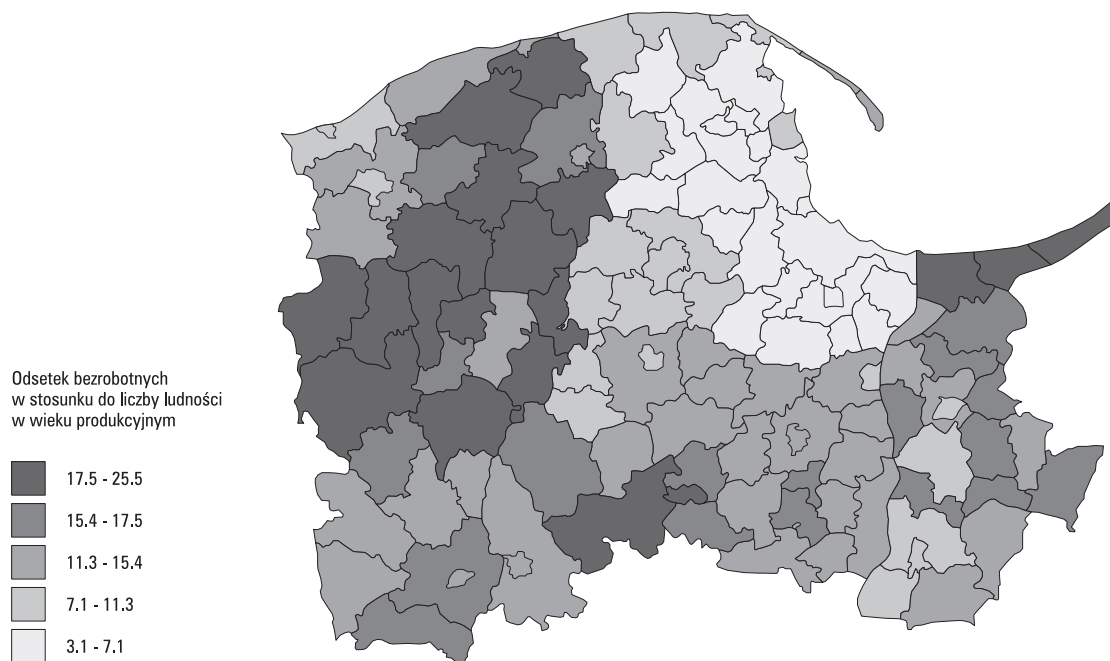
Infrastruktura transportu jest jednym z szeregu czynników decydujących o tempie rozwoju gospodarczego. Aspekt infrastrukturalny jest elementem uwzględnianym w teoriach rozwoju regionalnego: począwszy od „klasycznych” teorii lokalizacji, poprzez neoklasyczny model Solowa, Keynesa, teorię polaryzacji „biegunów wzrostu”, do teorii wzrostu endogenicznego¹. Ich twórcy zgadzają się co do jednego: nie jest możliwym rozpatrywanie wpływu infrastruktury w oderwaniu od innych elementów determinujących rozwój regionalny.

Cechą dobrze funkcjonującego systemu transportu jest zdolność do przemieszczenia towarów, siły roboczej oraz informacji „w”, „do”, „wewnątrz” oraz „z” obszaru w określonym czasie. Zatem to właśnie system transportowy, m.in. poprzez kształtowanie elastyczności przestrzennej zasobów pracy, w znacznej mierze decyduje o stanie, a przede wszystkim o kształcie lokalnych rynków pracy.

W celu prześledzenia wpływu systemu transportowego na lokalne rynki pracy, konieczne jest wyodrębnienie ich granic. Pomocną jest analiza zróżnicowania poziomu bezrobocia. Ze względu na brak informacji o stopie bezrobocia rejestrowanego na

¹ D. Romer, *Makroekonomia dla zaawansowanych*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2000.

Rysunek 1. Lokalne rynki pracy w województwie pomorskim



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych GUS.

poziomie niższym niż powiatowy, w celu delimitacji posłużono się wskaźnikiem „gminnej” stopy bezrobocia².

Analiza informacji przedstawionej na mapie prowadzi do następujących wniosków:

Trójmiejski rynek pracy nie pokrywa się z granicami administracyjnymi powiatów: Gdyni, Sopotu oraz Gdańska. Siła oddziaływania aglomeracji obejmuje również wszystkie gminy zaliczane do powiatów gdańskiego, wejherowskiego (za wyjątkiem gmin: Łęczyce oraz Choczewo), kartuskiego (gminy Przodkowo oraz Żukowo) oraz puckiego (gmina Puck). Rozstęp relacji liczby bezrobotnych do liczby ludności w wieku produkcyjnym w tak delimitowanym obszarze nie przekracza 4 punktów procentowych, przyjmując wartość minimalną w gminie Szemud (3,1%), maksymalną zaś (6,8 %) w Pucku.

Rozważając nieco niższy stopień zintegrowania rynków pracy, w sferę oddziaływania aglomeracji można włączyć również pozostałe gminy powiatów kartuskiego, wejherowskiego oraz puckiego.

Zastanawiająco wysoki poziom zróżnicowania gminnych stóp bezrobocia jest obserwowany pomiędzy Gdańskiem oraz gminą Stegna. Różnica wartości wskaźników kształtuje się na poziomie 13,8 punktów procentowych. Jest to jedyny obserwowany na mapie przypadek sąsiedztwa obszarów zaliczanych do skrajnych klas cechujących się najgorszą oraz najlepszą sytuacją na rynku pracy. Istotną różnicę pomiędzy wartościami wskaźników odnotowuje się

również w nadgranicznych gminach powiatów gdańskiego, tczewskiego, starogardzkiego oraz kościerskiego.

Jedynym z ośrodków miejskich, silnie determinujących stan rynku pracy w obszarach sąsiadujących, jest Trójmiasto. Do lokalnych biegunów wzrostu trudno obecnie zaliczyć zarówno Słupsk, jak i powiaty grodzkie: Kwidzyn, Chojnice, Tczew, Malbork, gdzie siła oddziaływania lokalnego rynku pracy jest nieznaczna.

Do ciekawych wniosków prowadzi zestawienie powyższych obserwacji z informacjami o dostępności transportowej województwa. Problemem Pomorskiego jest niska wewnątrzregionalna spójność transportowa. Dotyczy to w szczególności obszarów położonych w zachodniej oraz południowo-wschodniej części regionu, gdzie słabo rozwinięte powiązania transportowe z Trójmiastem ograniczają możliwość dyfuzji procesów rozwojowych³. Obszary te charakteryzuje jednocześnie najtrudniejsza sytuacja na lokalnych rynkach pracy.

W tablicy 1 zestawiono informacje o stopie bezrobocia w wybranych gminach oraz średnim czasie dojazdu do Gdańska, Gdyni oraz Sopotu.

Wymienione cechy są skorelowane. W wypadku średniego czasu dojazdu (liczonego jako średnia arytmetyczna czasu dojazdu do Gdańska, Gdyni, Sopotu), współczynnik korelacji osiąga wartość 78,6%. Oznacza to, że prawie 80% zmienności stopy bezrobocia (w wybranych gminach) może być wyjaśnione czasem dojazdu do Trójmiasta.

² Przyjęto, że jest to relacja liczby osób bezrobotnych do liczby osób w wieku produkcyjnym.

³ Regionalny Program Operacyjny dla województwa pomorskiego na lata 2007–2013, s. 20.

Tablica 1. Stopa bezrobocia oraz dostępność transportowa Trójmiasta z wybranych gmin w 2004 r.

L.p	Wybrane gminy	Gminna stopa bezrobocia (XII 2004 r.)	Czas dojazdu			
			Gdańsk	Gdynia	Sopot	Średni
1	Cedry Wielkie	23,3	0:38	0:58	0:51	0:49
2	Kartuzy	20,5	0:51	0:55	0:55	0:54
3	Kartuzy gmina	30,7	0:51	0:53	0:52	0:52
4	Kolbudy Górne	28,1	0:33	0:46	0:39	0:39
5	Kosakowo	18,9	0:43	0:15	0:36	0:32
6	Luzino	26,0	1:16	0:56	1:12	1:08
7	Pruszcz Gdański	21,7	0:27	0:47	0:40	0:38
8	Pruszcz Gdański gmina	23,2	0:31	0:46	0:40	0:39
9	Przodkowo	28,9	0:44	0:42	0:41	0:42
10	Przywidz	24,2	0:47	1:00	0:54	0:54
11	Pszczółki	15,2	0:42	0:58	0:51	0:50
12	Puck	22,1	1:13	0:47	1:08	1:03
13	Puck gmina	19,4	1:08	0:43	1:03	0:58
14	Reda	20,5	0:54	0:24	0:50	0:43
15	Rumia	16,9	0:45	0:17	0:41	0:34
16	Somonino	17,1	0:51	0:57	0:56	0:55
17	Stegna	22,8	1:14	1:43	1:27	1:28
18	Suchy Dąb	21,5	0:38	0:58	0:51	0:49
19	Szemud	25,1	0:55	0:43	0:51	0:50
20	Tczew	26,9	0:57	1:13	1:08	1:06
21	Tczew gmina	20,7	0:57	1:12	1:05	1:05
22	Trąbki Wielkie	23,3	0:44	0:58	0:51	0:51
23	Wejherowo	17,3	1:02	0:42	0:58	0:54
24	Wejherowo gmina	16,9	0:59	0:42	0:52	0:51
25	Żukowo	22,3	0:35	0:41	0:40	0:39
26	Żukowo Gmina	19,9	0:36	0:39	0:39	0:38
WSP. korelacji			42,1%	81,4%	67,9%	78,6%

Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie Ocena funkcjonowania i kierunku rozwoju infrastruktury transportowej w obszarze metropolitalnym zatoki gdańskiej, Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej, Gdańsk, listopad 2004.

O ile niski stopień wyposażenia w główne składniki technicznej infrastruktury transportu, tj.: sieć drogową, kolejową, węzłowe punkty transportowe, takie jak porty czy lotniska⁴, stanowi barierę dla zmian na lokalnych rynkach pracy, o tyle sama obecność tych składników w istotny sposób wpływa na zróżnicowanie struktury zatrudnienia.

W Pomorskiem zlokalizowanych jest bowiem 12 portów morskich, z czego porty w Gdańsku i Gdyni to porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej⁵. Lotnisko w Rębiechowie zalicza się do najdynamiczniej rozwijających się portów lotniczych w Polsce. W rezultacie struktura pracujących w województwie cechuje się ponad-

przeciętnym w skali kraju procentem pracujących w sekcji transport, gospodarka magazynowa i łączność. W 2005 r. udział pracujących w tej sekcji kształtował się na poziomie 7,8% przy wartości wskaźnika ogólnopolskiego sięgającej 5,6%⁶. Jeszcze bardziej widoczne są różnicowania na poziomie powiatów.

Powiaty nadmorskie cechują się bowiem niespotykane wysokim udziałem pracujących w usługach rynkowych⁷. Z kolei w przypadku powiatów przecinanych drogowymi i kolejowymi korytarzami transportowymi (bądź leżącymi w ich sąsiedztwie), cechą charakterystyczną jest ponadprzeciętne znaczenie zatrudnienia w przemyśle, co

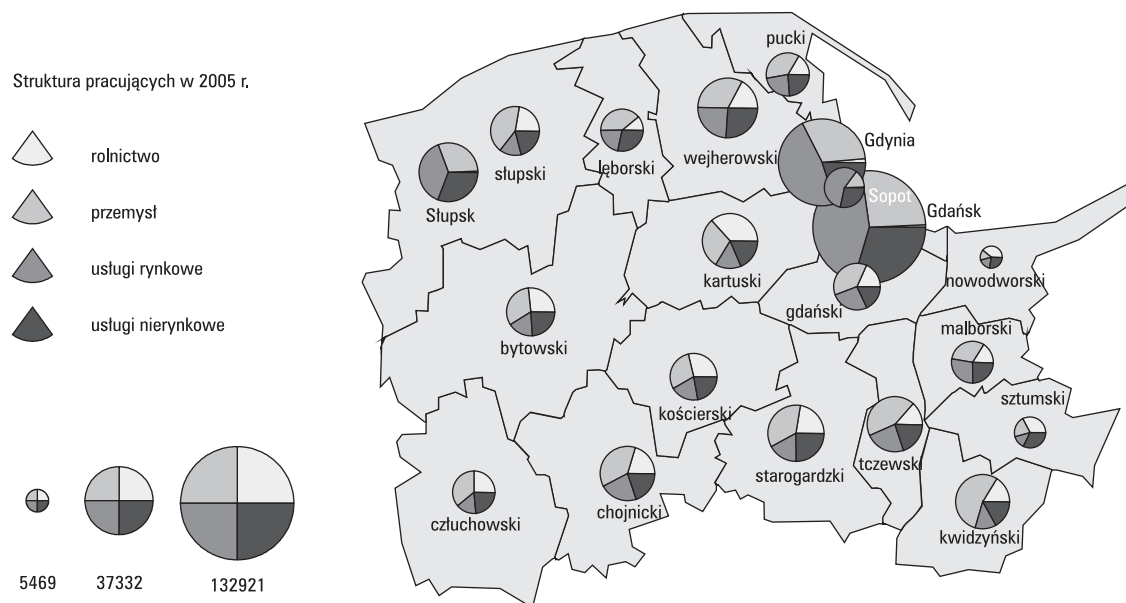
⁴ Uwzględniając walory użytkowe (rodzaj, jakość oraz intensywność występowania wymienionych składników).

⁵ Regionalny Program Operacyjny dla województwa pomorskiego na lata 2007–2013, s. 20.

⁶ Pracujący w gospodarce narodowej w 2005 r., Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2006.

⁷ Co wynikało również z ponadprzeciętnego znaczenia zatrudnionych w innych, poza transportem, usługami magazynowymi i łącznością, sekcjach w tym w szczególności w turystyce.

Rysunek 2. Struktura pracujących w Pomorskiem w 2005 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych GUS.

w szczególności jest widoczne w powiatach: kwidzyńskim, tczewskim oraz gdańskim.

Mając powyższe na uwadze, nieuprawnionym byłoby wyprowadzenie wniosku, iż w wyniku poprawy dostępności transportowej odnotuje się zmianę sytuacji na rynku pracy. Jak zauważono na wstępie, infrastruktura transportu nie jest

jedynym czynnikiem determinującym różnice regionalne, a jej rozwój nie jest warunkiem wystarczającym dla poprawy stanu rynku pracy. Przypadek Stegny, Nowego Dworu, jak również obszarów położonych we wschodniej części województwa wskazuje, iż rozwój infrastruktury transportu należy postrzegać w roli warunku koniecznego.

Sławomir Neuman

*Starosta
powiatu starogardzkiego*

ROZWÓJ TRANSPORTU = ODPIYW PRACOWNIKÓW?

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **Pewnie marzy Pan, by z Gdańska do Starogardu wiodła droga ekspresowa, by połączenie kolejowe było bezpośrednie i szybkie, by bez problemu można się przemieszczać w poszukiwaniu pracy bądź prowadząc firmę.**
- Jestem realistą i wiem, że na drogę ekspresową nie ma co liczyć i wystarczy nam dobra, bezpieczna droga. Dzisiejsze połączenia są słabe. Mało tego, nasze drogi są niszczone przez samochody ciężarowe pracujące przy budowie autostrady A1. Oczywiście autostrada ma dla nas też ogromne znaczenie.
- **Czyli bezpośrednie połączenia drogowe, a w pewnym sensie też kolejowe, nie wpływają znacząco na spadek bezrobocia i w niewielkim stopniu kształtują lokalny rynek pracy?**
- Kiedy spojrzymy na mapę, to wszystko dobrze wygląda. Tyle, że sytuacja mocno i szybko się zmienia. Autostrada A1 będzie wiodła przez nasz powiat, będą tu dwa zjazdy. Z jednej strony olbrzymia szansa, z drugiej poważny problem. Boimy się, że będzie ona miała charakter eksterytorialny, że ruch będzie się odbywał na trasie Trójmiasto – centralna i południowa Polska. Niestety, realny kłopot

to wspomniane już zniszczenie dróg przez transport ciężarowy dowożący kruszywo na budowę autostrady. Do tej pory wspólnie walczyliśmy o powstanie tej trasy, żeby połączyć Pomorze z południem naszego kraju. Teraz mam nadzieję, że wspólnie – władze lokalne i regionalne – stoczymy zwycięski bój o to, by drogi, które łączą autostradę, zostały poprawione. Dzisiaj są tam bardzo niebezpieczne, głębokie koleiny i oberwane pobocza.

Drugie wyzwanie, które oczywiście jest związane z autostradą, to budowa aglomeracji. To oczywiście ma olbrzymie znaczenie dla całego regionu. Jednak powiaty, które są w tzw. drugim pierścieniu, jak ja to nazywam, muszą mieć coś więcej, by osiągnąć korzyści. Aglomeracja stworzy ogromne ssanie dla firm, fachowców, także zwykłych robotników. Widzimy to już choćby w Warszawie i reszcie województwa mazowieckiego. My w pewnym sensie musimy się przed tym bronić albo odpowiednio to wykorzystać. Dlatego samorządy tego drugiego pierścienia muszą się poważnie zastanowić, jakie podejmować kroki i chyba też modyfikować strategię rozwoju. Trzeba ponownie przemyśleć główne cele, jakie sformułowano w strategiach poszczególnych samorządów. Trzeba się zastanowić właśnie nad połączeniami. Czasami lepiej zbudować jedną dobrą drogę, nawet jeżeli będzie ona dużo kosztowała, niż brnąć w mnogość kilku kilometrowych odcinków, by dowartościować każdą gminę. Bo tu nie tylko chodzi o przepływ pracowników, zaopatrzenia, ale też turystów z Trójmiasta na teren naszego powiatu czy też w Bory Tucholskie. Możemy być taką bramą do borów dla jadących autostradą z głębi Polski. O ile oczywiście powstaną dobrej jakości drogi zjazdowe.

- **Dlaczego Pan tak mocno akcentuje zagrożenia? Przecież dobra komunikacja to też dobre strony. Owszem, ludzie będą jeździli za chlebem do Trójmiasta, ale wiele firm chętniej będzie szukało miejsca na inwestycje dalej od aglomeracji, mając dobry dojazd.**
- Oczywiście, że oprócz zagrożeń są też szanse i właśnie chciałem powiedzieć o zyskach, jakie niesie dobra komunikacja. Daje ona nam nie tylko połączenie z Trójmiastem, ale też z lotniskiem. U nas będą się osiedlać kooperanci dużych firm lokujących się w Gdańsku czy Gdyni. Oni też muszą mieć dobry dojazd do aglomeracji. Tylko wspomnę, że dobre połączenia oznaczają również rozwój tzw. e-komunikacji. Czyli tak jak Pan

mówi, będzie to działanie w obie strony, bo u nas będą tańsze działki pod inwestycje i tańsza siła robocza. To pomaga w osiągnięciu przewagi konkurencyjnej. Jednak nie możemy zapominać, że na najbliższe lata przybył nam nowy konkurent w ubieganiu się o pieniądze z Unii Europejskiej. Wcześniej liczyliśmy, że drogi wojewódzkie, w tym też łączące nasz powiat z Trójmiastem, będą priorytetem. Euro 2012 spowoduje przesunięcia i stąd pewne obawy w takich powiatach jak nasz.

- **Rzeczywiście, może trzeba się będzie też zastanowić nad urealnieniem zapisów w Regionalnym Programie Operacyjnym. Jednak czy planując inwestycje, na które będziecie chcieli zdobyć środki unijne w najbliższych latach, szacujecie, jak one wpłyną na rynek pracy?**
- Oceniamy właśnie to zagadnienie, robi to Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. Chcemy zbadać szanse i zagrożenia dla przedsiębiorczości w naszym powiecie, chcemy na przykład wiedzieć, czy nasze szkoły produkują bezrobotnych. Pod koniec listopada będziemy już mieli taką fotografię obecnego stanu. Mam też nadzieję, że dowiemy się tym samym, w jaką stronę powinniśmy zdążyć, by ograniczyć bezrobocie i rozwijać przedsiębiorczość. Musimy sobie też odpowiedzieć na pytanie, jaki jest charakter tych zjawisk, bo z jednej strony mamy ponad 20% stopę bezrobocia, z drugiej zaś dużo mniej ludzi korzysta z pomocy socjalnej. Do tego też dochodzą żale przedsiębiorców szukających rąk do pracy.
- **Macie, jako samorządowcy powiatu starogardzkiego, pewne narzędzia do walki z bezrobociem. Możecie poprzez połączenia drogowe, kolejowe kształtować w jakimś stopniu rynek pracy. Pomijając autostradę A1, co jest, co będzie tym najważniejszym narzędziem?**
- Od kilku miesięcy pracujemy nad wyborem kilku strategicznych dróg. Budujemy krwioobieg całego powiatu. Tak, by wszystkie rejony były należycie skomunikowane z aglomeracją trójmiejską, z autostradą, no i oczywiście, by można się swobodnie poruszać w obrębie powiatu. Wybraliśmy trzy najważniejsze drogi, pozwolą one wszystkim gminom otworzyć się na zewnątrz. Do tego zostaną, mam nadzieję, dołożone dwie drogi wojewódzkie – 214 i 222 – wymagające poważnych napraw. Drugim elementem jest skomunalizowanie PKS w Starogardzie Gdańskim. Napisaliśmy już wniosek do ministra skarbu o przekazanie nam tej firmy. Jeżeli się uda, to chcemy dokapitalizować przedsiębiorstwo

ze środków unijnych, by podnieść standard usług oraz zwiększyć liczbę połączeń. Chcemy nakłaniać ludzi do odstawienia samochodów i korzystania z transportu zbiorowego, bo to też zmniejsza ruch na drogach.

- **Samorządy, poza nielicznymi wyjątkami, mają niewielki wpływ na połączenia kolejowe. Wiążecie jakieś nadzieje z pociągami?**

— To jest poza naszym zasięgiem. Gdyby cała linia była zelektryfikowana, to jeszcze byłaby jakaś szansa, by pociągi przewoziły więcej pasażerów. Niestety, w Tczewie musimy się przesiadać, a nic nie wskazuje na to, by PKP było zainteresowane elektryfikacją linii Tczew – Chojnice. Do tego jeszcze dochodzi mała liczba połączeń i zupełny brak woli. Tutaj jestem pesymistą.

Bogdan Donke

*Wiceprezes
Pomorskiej Regionalnej
Organizacji Turystycznej*

TRANSPORT PODSTAWĄ ROZWOJU TURYSTYKI

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **Do zakończenia budowy autostrady A1 daleko. W przyszłym roku ruszą poważniejsze prace przy modernizacji krajowej „7” na odcinku Gdańsk – Warszawa. Niestety, pociągiem tej trasy nie pokonamy szybciej, bo linia kolejowa będzie również remontowana i ponoć do stolicy będziemy jechać przez Bydgoszcz aż siedem godzin. Kto do nas w przyszłym roku przyjedzie?**
- Tego bardzo się boję. Wprawdzie największy ruch turystyczny na całym świecie generują linie lotnicze. Jednak niemal każdy turysta przylatując, pierwsze kroki kieruje do wypożyczalni samochodów. Ponad 80% ruchu turystycznego już na miejscu ma charakter indywidualny i właśnie samochodowy.
- **Ale nim dojdziemy do tego, co się dzieje wewnątrz naszego regionu, nasuwa się pytanie: czym najczęściej docierają do nas turyści – samolotami, koleją, statkami czy samochodami?**
- Pomorze odbiega od wspomnianej średniej światowej. Wydaje mi się, że udział samolotów jest jeszcze stosunkowo niewielki. Również kolej nie przywozi tylu

zagranicznych turystów, ile powinna. Nic dziwnego, skoro w tej chwili bezpośrednie połączenie z Gdańską jest tylko do Berlina. Tymczasem w wielu europejskich krajach połączenia kolejowe bardzo dynamicznie się rozwijają, co ma duży wpływ na ruch turystyczny. Być może planowane inwestycje na kilku liniach kolejowych spowodują wzrost za lat pięć, ale my mówimy o jutrze i pojutrze!

— **Dlaczego pomorska turystyka nie może tak długo czekać?**

— Komunikacja i transport są podstawą turystyki. Wspominałem o ruchu lotniczym, ale gdy już ludzie przylecą, to muszą się jakoś poruszać. Jeżeli nie ma dobrych dróg, jeżeli są potężne korki, to nie można liczyć na turystów. Wyjeżdżający na urlop nie chcą go spędzić w samochodach, w korkach. Oni przyjeżdżają po to, by poznać atrakcje. Kolejnym środkiem transportu słabo wykorzystanym są połączenia promowe. Mielśmy kiedyś połączenia z Finlandią, Danią. Dzisiaj mamy tylko linie promowe do Szwecji. Rozwijają się one coraz bardziej, ale jest to tylko jeden kierunek. Przecież mówi się, że autostrada A1 ma łączyć nasze porty z południem Polski, z Czechami, Słowacją. Dlatego powinniśmy pokazywać nowe możliwości przewoźnikom promowym. Takie rozmowy toczą się już z armatorami, ale poziom regionalny to chyba za mało, by przekonać takich potentatów.

— **Czego turysta przybywający do Gdańska, na Kaszuby pragnie, czego potrzebuje? Czy wystarczy, że będzie mógł się sprawnie poruszać swoim lub wypożyczonym samochodem?**

— Gusta i oczekiwania turystów nieustannie się zmieniają. Coraz mniej jest przypadków dłuższych, np. dwutygodniowych, pobytów. Przyjazdy są częstsze, ale kilkudniowe. Dla nich właśnie przygotowuje się specjalne oferty – „city tours” i „city breaks”. W pierwszym przypadku tworzy się grupę z indywidualnych zwiedzających i autokarem obwozi się ich po najciekawszych miejscach Pomorza. Druga forma, gdzie sprawność i szybkość poruszania się ma również ogromne znaczenie, to kilkudniowe wycieczki tematyczne. Nie może być tak, że na dojazdy poświęca się więcej czasu niż na zwiedzanie, a kiedy w programie jest Malbork, Frombork i Pelplin, to niestety tak się dzieje. To zniechęca turystów.

— **Autostrada A1 czy droga ekspresowa do Warszawy tego akurat problemu nie rozwiązuje. Dla takiej**

formy pobytu i zwiedzania kluczowe są drogi regionalne, lokalne.

— Oczywiście połączenia krajowe są niezwykle ważne, ale ogromne znaczenie mają też te miejscowe. W roku 2006 ponad 24% turystów w tzw. zagranicznej turystyce przyjazdowej negatywnie oceniła polski system komunikacyjny. To jest bardzo zły sygnał.

— **Przez nasz region, kraj przepływa fala modernizacji i nowych inwestycji na drogach, liniach kolejowych, lotniskach. W jakim stopniu zaspokajają one oczekiwania turystyki?**

— Mamy ogromne zapóźnienia, wiele lat nic się nie działo i musimy to ścierpieć. Wszystkie nowe trasy – zarówno projektowana obwodnica południowa, północna, tzw. Droga Kaszubska, jak i oczywiście autostrada czy modernizacja linii kolejowej do Warszawy – mają ogromne znaczenie. Podobnie jak to, co się dzieje na drogach o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Tylko trzeba stworzyć alternatywę, coś, co częściowo zastąpi remontowane trasy. Jak wspominałem, coraz więcej turystów przyjeżdża na dwa, trzy dni i oni muszą się sprawnie poruszać. Cały nasz region jest bardzo atrakcyjny i trzeba stworzyć warunki, by szybko dotrzeć nawet do odległych zakątków. To, co mamy dzisiaj, ogranicza tzw. efektywność turystyczną. No i dlatego wśród najważniejszych zadań wymieniam sprawne poruszanie się po Trójmieście.

— **A może już teraz należy myśleć o stworzeniu takiego systemu komunikacyjnego, który nie tylko mieszkańców, ale także turystów będzie zachęcał do poruszania się komunikacją miejską. Niech swoje samochody zostawiają na hotelowych parkingach i podróżują po Gdańsku, Gdyni, Sopocie autobusami, tramwajami, SKM?**

— To jest możliwe, gdy aglomeracja ma charakter jednolity. Kolejną barierą jest geografia. Nasza aglomeracja jest długa, rozciągnięta. Od Wejherowa do Pruszcza są ogromne odległości. A poza tym turyści zwykle nie chcą się rozstawać ze swoim samochodem. Tym bardziej, że nie ma u nas jednolitego systemu komunikacji miejskiej z dogodnie położonymi i strzeżonymi parkingami. Szczególnie dotyczy to autobusów, i muszą przy tej okazji powiedzieć, że międzynarodowy dworzec autobusowy trzeba szybko poprawić. To jeden z ważnych problemów do rozwiązania, a autobusami przyjeżdża do nas wielu zwiedzających.

— **Szybka Kolej Miejska może być przydatna dla turystów?**

- SKM spełnia trochę rolę metra. Jednak droga do dużej przydatności dla ruchu turystycznego jest daleka. Dobrze, że jest coraz więcej inicjatyw poprawiających zarówno użyteczność, jak i wizerunek – można już na przykład przewozić rowery. Oczywiście najważniejszy jest jeden bilet na całą aglomerację. Od lat domagaliśmy się, by wreszcie zreformować naszą komunikację. Niestety, jest to dosyć duży koszt i to mnie martwi. W miastach europejskich takie podróżowanie nie jest tak dużym wydatkiem, jak prawdopodobnie będzie u nas. Zastanawiam się, czy to nie będzie barierą.

— **Wyprawy turystyczne mają zwykle charakter rodzinny...**

- No właśnie, i zawsze będzie to przeliczane razy dwa, trzy lub cztery. Szybko pojawi się granica opłacalności i samochód zwycięży. A powinno być odwrotnie, komunikacja miejska ma być korzystniejsza cenowo. Warto nią podróżować ze względu na cenę, a nie tylko z powodu przebudowy jakiegoś skrzyżowania czy odcinka drogi; musi też być szybka. W turystyce cena jest nadal jednym z ważniejszych kryteriów.

— **Od czasu do czasu pojawiają się nowe pomysły komunikacyjne. W ubiegłym roku był nim tramwaj wodny z Gdyni oraz Gdańska do Helu i Jastarni. To połączenie ma dwie ważne cechy: atrakcja turystyczna i równocześnie normalna komunikacja. Może macie jakieś podpowiedzi nowych pomysłów?**

- Skutki tej propozycji chyba zaskoczyły pomysłodawców i też potwierdzają, jak ważna jest dostępność komunikacyjna i jak ogromne znaczenie ma cena. To jest również sygnał dla turystów, że władze samorządowe

przykładają dużą wagę do tego, by oni się dobrze w naszym regionie czuli. Moim marzeniem są inne tramwaje wodne, kursujące po kanałach w Gdańsku; pokazujące atrakcyjność tego miasta, to, że ma morski charakter. Niedawno Gdańska Organizacja Turystyczna była organizatorem takiego rejsu, podczas którego pokazywaliśmy nasze miasto od strony wody. Na statku byli radni, przedstawiciele branży turystycznej i zobaczyli piękno Gdańska. Dlatego powinniśmy wykorzystać tę szansę i uruchomić komunikację wodną tak jak w Kopenhadze czy Paryżu. Żałuję, że nie mam takich pieniędzy, by stworzyć flotę statków kursujących po Motławie, kanale Motławy i dopływach. To może być jedna z większych atrakcji Gdańska.

— **Wspominał Pan o połączeniach promowych do Szwecji. Czy nie powinniśmy zadbać o regularne rejsy do Obwodu Kaliningradzkiego?**

- Powinniśmy, tym bardziej, że coraz więcej Rosjan tam przyjeżdża odpoczywać. Szczególnie upodobali sobie tzw. Kosę Kurską i myślę, że gdyby była szansa porozumienia i stworzenia połączenia dla takich turystów z Gdańskiem, z całym Trójmiastem, to byłby wielki sukces. Wielu naszych turystów też tam chętnie by się wybrało. Wiem, że są chętni i były nawet próby, by takie połączenia stworzyć. Niestety, chyba na poziomie miast czy regionów tego załatwić się nie da. To już zależy od naszych rządów.

— **Wniosek z tej rozmowy jest oczywisty: turystyka zależy od komunikacji.**

- Tak, i jeszcze raz powtórzę, że dostępność komunikacyjna jest podstawą rozwoju turystyki. Można wpisywać sobie w strategię różne cele i zamiary, ale jeżeli zabraknie sprawnych połączeń drogowych, kolejowych, lotniczych czy morskich, będą to tylko marzenia.

*Prof. zw. dr hab.
Olgierd Wyszomirski*

*Kierownik Katedry
Rynku Transportowego
Uniwersytet Gdański*

INTEGRACJA TRANSPORTU MIEJSKIEGO – UJĘCIE MODELOWE

Metropolia Zatoki Gdańskiej, z punktu widzenia komunikacyjnego, stanowi całość wymagającą zintegrowanego lokalnego transportu pasażerskiego. Celem integracji powinno być dążenie do:

- zapewnienia atrakcyjnych warunków podróżowania transportem zbiorowym na obszarze całej metropolii,
- wzmocnienia konkurencyjnej pozycji transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego, realizowanego samochodami osobowymi,
- uzyskania możliwości prowadzenia polityki transportowej w sposób efektywny,
- optymalizacji nakładów ponoszonych na transport pasażerski w skali metropolii.

Przestrzenny zakres integracji

Zintegrowany lokalny transport pasażerski powinien funkcjonować na obszarze całej MZG obejmującej wszystkie gminy miejskie od Wejherowa do Tczewa: Gdańsk, Gdynię, Sopot, Rumie, Redę, Wejherowo, Pruszcz Gdański i Tczew oraz wszystkie

gminy sąsiednie, a nawet dalsze, wyrażające zainteresowanie wspólnym systemem lokalnego transportu.

Podmiotowy zakres integracji

Podmiotami odpowiedzialnymi za funkcjonowanie lokalnego transportu pasażerskiego w poszczególnych gminach metropolii, są władze tych gmin. Niezależnie od transportu pasażerskiego, organizowanego na zlecenie gmin jako transport komunalny, funkcjonuje w MZG także pozakomunalny transport kolejowy i autobusowy, podlegający samorządowym władzom wojewódzkim. W rezultacie władze gminne oraz wojewódzkie są nadrzędnymi podmiotami integracji lokalnego transportu pasażerskiego w metropolii.

Władze gminne i wojewódzkie powierzają organizację lokalnego transportu pasażerskiego wyspecjalizowanym organizatorom przewozów i przewoźnikom lub wyłącznie organizatorom zatrudniającym przewoźników.

Objęcie procesem integracji wszystkich organizatorów lokalnego transportu pasażerskiego w MZG oznacza w aspekcie podmiotowym utworzenie takiego systemu transportowego, w którym każda gałąź i każdy rodzaj transportu miałby określone zadania wynikające z podziału pracy podporządkowanego celom integracji.

Przedmiotowy zakres integracji

Integracja lokalnego transportu pasażerskiego w MZG powinna objąć następujące sfery:

- badanie rynku,
- podział zadań przewozowych,
- organizację węzłów przesiadkowych,
- rozkłady jazdy,
- informację o ruchu i regulację ruchem,
- taryfę i system biletowy,
- dystrybucję usług,
- promocję usług.

Poszczególne sfery integracji należy rozpatrywać kompleksowo z punktu widzenia jej celów. Stopień trudności zapewnienia zintegrowanego funkcjonowania lokalnego transportu pasażerskiego w metropolii jest zróżnicowany w odniesieniu do poszczególnych sfer. Sferą o najwyższym stopniu trudności jest taryfa i system biletowy. Wprowadzenie wspólnej taryfy i systemu biletowego wymaga bowiem daleko idących uzgodnień między podmiotami odpowiedzialnymi za komunikację pasażerską w regionie w zakresie polityki dotowania przewozów. Zróżnicowane rozwiązania taryfowo-biletowe odznaczają się zróżnicowanym stopniem akceptacji społecznej i pociągają za sobą określone konsekwencje

w wydatkach budżetowych na transport pasażerski. Przedstawiona sytuacja powoduje, że projektowane rozwiązania integracyjne powinny być podporządkowane w pierwszym rzędzie właśnie uzyskaniu właściwych rezultatów w sferze taryfy i systemu biletowego.

Modelowe rozwiązania w zakresie integracji

Integracja lokalnego transportu pasażerskiego jest możliwa na poziomie wytwarzania lub sprzedaży usług. Integracja na poziomie sprzedaży może być organizowana przez stronę podażową lub popytową¹. Integracja na poziomie wytwarzania usług wymaga tzw. fuzji poziomej przedsiębiorstw komunikacyjnych. W rezultacie tej fuzji utworzyłaby się jedna firma lub holding, która świadczyłaby usługi komunikacyjne jako monopolista wszystkimi gałęziami i rodzajami transportu na całym obszarze metropolii.

Integracja na poziomie sprzedaży usług organizowana przez stronę podażową może polegać na:

- zawianiu porozumienia transportowego przewoźników,
- powołaniu przez przewoźników jednostki zajmującej się integracją ich działalności.

W przypadku zawianiu porozumienia transportowego przewoźników konieczne jest wyraźne określenie jego przedmiotu. Wychodząc z założenia, że podstawowym przejawem integracji powinien być wspólny system taryfowo-biletowy, w porozumieniu należy wskazać zakres integracji taryfowo-biletowej, sposób rozliczeń ekonomiczno-finansowych oraz tryb nadzoru i kontroli prawidłowości tych rozliczeń.

W przypadku powołania przez przewoźników jednostki zajmującej się integracją ich działalności, która byłaby ich związkiem transportowym, integracja może przebiegać w dwojaki sposób:

- jednostka będąca własnością przewoźników dzieli rynek, kierując się wyłącznie wolą właścicieli, w imieniu których prowadzi sprzedaż biletów i dzieli przychody,
- jednostka będąca własnością przewoźników kupuje i sprzedaje usługi, kierując się popytem i rachunkiem ekonomicznym, a przewoźnicy konkurują o zlecenia, partycypując w ewentualnych zyskach jednostki.

Integracja na poziomie sprzedaży usług organizowana przez stronę popytową opiera się na powołaniu przez stronę popytową, reprezentowaną przez władze publiczne,

¹ R. Tomanek: *Integracja komunikacji miejskiej – od porozumienia taryfowego do zarządu transportu w aglomeracji*, „Transport Miejski”, 1996, nr 10, s. 14–18.

zarządu transportu, który zaspokajając zgłaszany popyt, kupuje usługi wykonywane przez konkurujących na rynku przewoźników. Udział poszczególnych przewoźników w przewozach jest wynikiem rachunku ekonomicznego i zastosowania procedury przetargowej.

Integracja przez powołanie zarządu transportu pasażerskiego

Uwzględniając ustawowe potraktowanie komunikacji miejskiej jako zadania własnego gmin, właściwym rozwiązaniem jest powołanie komunikacyjnego związku komunalnego gmin i usytuowanie zarządu lokalnego transportu pasażerskiego na jego szczeblu.

Związek komunalny jest, uznaną w świecie i posiadającą w Polsce jeszcze przedwojenną tradycję historyczną, formą współdziałania samorządów terytorialnych. Od 1994 r. jest, obok porozumienia komunalnego, jednym z dwóch, przewidzianych obowiązującym prawem, instytucjonalnych typów współpracy gmin w realizacji zadań publicznych przekraczających możliwości gminy. W związku komunalnym wszystkim gminom wspólnie realizującym zadania publiczne zapewnia się instrumenty równoprawnego udziału i kontroli w wykonywaniu zadania.

Tworząc związek komunalny, gminy przenoszą na niego prawa i obowiązki związane z realizacją określonego zadania, pozostawiając sobie prawo współdecydowania. Związek taki ma osobowość prawną i przejmując prawa oraz obowiązki gmin związane z realizacją zadania publicznego, ponosi pełną odpowiedzialność za swoją działalność. Dopuszczalne jest zawieranie przez gminy nie zainteresowane udziałem w związku porozumień komunalnych ze związkiem. Z punktu widzenia kształtowania zintegrowanego systemu komunikacyjnego jest to istotne, ponieważ pozwala na rozszerzenie jego obszaru bez nadmiernego rozbudowywania struktur związku komunalnego.

W skład komunikacyjnego związku komunalnego powinny wejść wszystkie gminy tworzące MZG. Mogłyby do niego przystąpić także gminy sąsiednie, wyrażające chęć aktywnego udziału w tworzeniu i realizacji polityki komunikacyjnej.

Na szczeblu komunikacyjnego związku komunalnego powinny być realizowane następujące zadania:

- planowanie rozwoju lokalnego transportu pasażerskiego,
- określanie zakresu usług komunikacyjnych kupowanych za środki budżetowe,
- określanie ekonomicznych i jakościowych parametrów usług komunikacji miejskiej, w tym uchwalanie taryfy opłat za usługi,

- organizowanie i kontrolowanie działania zarządu lokalnego transportu pasażerskiego.

W zakresie działania związku powinny znaleźć się wszystkie gałęzie i rodzaje lokalnego transportu pasażerskiego na obszarze MZG. Kolej miejska powinna więc zostać skomunalizowana lub funkcjonować jako zadanie zlecone gminom.

W sprawie włączenia kolei miejskiej do zintegrowanego systemu transportu pasażerskiego, poddanego polityce komunikacyjnej realizowanej przez komunalny związek komunikacyjny, konieczne jest zawarcie porozumienia przez związek z Marszałkiem Województwa Pomorskiego oraz PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. Ważnym elementem tego porozumienia musi być określenie zasad finansowania zintegrowanego systemu transportu przy wykorzystaniu dopłat budżetowych. Wszystkie dopłaty, przekazywane obecnie oddzielnie na rzecz różnych organizatorów komunikacji i przewoźników, będą musiały zostać scentralizowane w regionalnym zarządzie lokalnego transportu pasażerskiego, działającym na szczeblu komunalnego związku komunikacyjnego. Ogólna kwota dopłat budżetowych, jaką będzie dysponował zarząd, musi obejmować:

- dopłaty przekazywane z budżetu państwa i z budżetu marszałkowskiego dla PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.;
- dopłaty z budżetu gmin dla przedsiębiorstw komunikacji miejskiej za realizowanie przewozów miejskich na obszarze poszczególnych gmin tworzących metropolię.

Zarząd lokalnego transportu pasażerskiego w MZG, poza dopłatami budżetowymi, koncentrowałby także wszystkie środki ze sprzedaży biletów na usługi lokalnego transportu pasażerskiego na tym obszarze. Dysponując dopłatami budżetowymi i środkami ze sprzedaży biletów, zarząd ten zatrudniałby przewoźników do realizacji zadań przewozowych. W ramach komunikacji autobusowej o podziale przewozów pomiędzy poszczególnych przewoźników decydowałyby wyniki walki konkurencyjnej. Kontrakty o świadczenie usług komunikacyjnych byłyby zawierane na podstawie procedury zgodnej z *Prawem zamówień publicznych*. Do rynku usług mieliby więc dostęp wszyscy przewoźnicy spełniający wymagania techniczno-eksploatacyjne. W następstwie konkurencji powinna wzrosnąć efektywność ekonomiczna przewozów, a poziom tej efektywności byłby stale dzięki tej konkurencji weryfikowany. Jest to bardzo istotny walor omawianego modelu funkcjonowania zintegrowanego systemu lokalnego transportu pasażerskiego w MZG.

Proponowane rozwiązanie można wprowadzić w ramach obowiązującego ustawodawstwa. Należy jednak podkreślić, że dla jednolitości uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych należałoby w sytuacji braku zmian ustawowych rozszerzyć ich zakres, likwidując w ten sposób specyfikę rozwiązań w poszczególnych rodzajach transportu. Byłoby to trudne do zaakceptowania ze względów ekonomiczno-finansowych.

Korzystniejszym rozwiązaniem jest działanie w kierunku określonych zmian ustawowych pozwalających na koncentrację wszystkich środków z dopłat budżetowych bezpośrednio na szczeblu regionalnego zarządu lokalnego transportu pasażerskiego oraz umożliwiających uchwalanie wspólnej taryfy wraz z systemem uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych dla wszystkich gałęzi i rodzajów lokalnego transportu na szczeblu komunalnego związku komunikacyjnego.

Oznacza to, że w tym kierunku należy zmierzać i podejmować stosowne inicjatywy.

Wnioski dla MZG

Powołanie metropolitalnego zarządu transportu pasażerskiego zapewnia z jednej strony możliwość osiągnięcia najlepszych rezultatów w zakresie przedmiotowej sfery integracji, a z drugiej strony konkurencję w świadczeniu usług przewozowych. Za rozwiązaniem tym przemawiają także doświadczenia praktyczne. Funkcjonuje ono bowiem z powodzeniem w ograniczonym zakresie na obszarze MZG. Wymaga jedynie rozszerzenia obszarowego i gałęziowego. Przy czym jest to możliwe jedynie w sytuacji wykazania zainteresowania przez wszystkie podmioty odpowiedzialne za lokalny transport pasażerski w MZG. Patrząc perspektywicznie, należy jednak postulować określone zmiany legislacyjne, zapewniające łatwe i pewne funkcjonowanie zintegrowanego systemu lokalnego transportu pasażerskiego.

*Dr Hubert
Kołodziejski*

*Przewodniczący Zarządu
Metropolitalnego Związku
Komunikacyjnego Zatoki
Gdańskiej*

CO OZNACZA WSPÓLNY BILET?

Specyfika funkcjonowania transportu miejskiego w metropoliach

Przemiany polityczne, gospodarcze czy społeczne, związane z procesem transformacji naszego kraju, wywarły wpływ na zmiany związane z zagospodarowaniem przestrzennym i potrzebami przewozowymi. Proces „rozlewania się miast”, zmiana funkcji poszczególnych obszarów miejskich i podmiejskich, powstawanie nowych źródeł ruchu (centra handlowe, centra rozrywki, osiedla, zakłady pracy) powoduje naturalny rozrost miast wykraczający funkcjonalnie poza ich granice administracyjne. Powiązania obszarów miejskich i podmiejskich są na tyle silne, że mówi się o organizmach miejskich, zespołach miejskich. Ludzie, którzy nie mieszkają w granicach administracyjnych miasta, mówią o sobie i traktują siebie jako mieszkańców miasta, czując poczucie więzi z obszarem i mieszkańcami obszaru miejskiego (centralnego).

Powstawanie określonych układów osadniczych zależy od poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego poszczególnych regionów i zaawansowania procesów urbanizacyjnych. Czynniki te wywierają zasadniczy wpływ na proces tworzenia się i wewnętrzne przekształcenia takich zespołów miejskich jak Metropolia Zatoki Gdańskiej, którą tworzy łącznie kilkanaście miast i gmin.

Istotną rolę w procesie integracji Metropolii Zatoki Gdańskiej odgrywa transport miejski wykraczający poza granice administracyjne poszczególnych miast,

umożliwiający przemieszczanie się mieszkańców osiedlonych na powiązanych ze sobą obszarach zurbanizowanych. Jednak odpowiedzialność za prawidłowe zorganizowanie tego transportu nie leży wyłącznie w kompetencjach jednej gminy (miejskiej), ale wszystkich gmin, a każda z nich posiada pełną samodzielność decyzyjną w tej kwestii. W związku z tym zakres integracji oferty transportu miejskiego jest uzależniony w dużym stopniu od skłonności do współdziałania oraz określonej specyfiki każdej gminy, związanej z jej potencjałem politycznym, społecznym, gospodarczym i przestrzennym.

Decentralizacja decyzyjna jest czynnikiem wpływającym na możliwość powstawania zdeintegrowanych systemów transportu miejskiego. Brak integracji systemów transportu miejskiego nie jest jednak wyłącznie specyficznym problemem trójmiejskim – dotyczy on obszarów zurbanizowanych w całej Europie. Z tego względu w Zielonej Księdze, czyli dokumencie programowym Komisji Europejskiej z 1996 r., dotyczącym polityki transportowej, w sposób szczególnie wskazano priorytetowe działania na obszarach mocno zurbanizowanych. W ramach celów „Sieci Obywatelskiej” zalecono powiązania systemów transportu zbiorowego, które¹:

- stanowią sieci transportu lokalnego, miejskiego i ponadlokalnego,
- umożliwiają przesiadanie się pomiędzy różnymi środkami transportu zbiorowego i ze środków transportu indywidualnego na transport zbiorowy,
- oferują usługę dostępną dla wszystkich pasażerów, biorąc pod uwagę dostępność przestrzenną (czasową), cenową oraz techniczno-technologiczną (odpowiednie przystosowanie pojazdów i infrastruktury),
- są atrakcyjne i skłaniają do częstego korzystania również posiadaczy samochodów osobowych.

Koncepcja „Sieci Obywatelskiej” zakłada większe wykorzystanie transportu zbiorowego, kosztem podróży odbywających się przy wykorzystaniu samochodu osobowego, które powinny być realizowane w sytuacjach wymagających wysokiej elastyczności przemieszczania lub gdy cele podróży są rozproszone. Transport zbiorowy ma zapewniać atrakcyjny łańcuch usług w relacji „od drzwi do drzwi” poprzez²:

- integrację różnych środków transportu zbiorowego,
- integrację transportu zbiorowego i indywidualnego,

- integrację polityki transportowej z innymi politykami dotyczącymi planowania przestrzennego, inwestycji infrastrukturalnych czy stanowienia cen.

W krajach Unii Europejskiej występuje tendencja do integracji transportu pasażerskiego w jeszcze szerszym niż aglomeracyjny zakresie przestrzennym. Dąży się tam do kształtowania spójnego systemu przewozów pasażerskich w całych regionach administracyjnych. Uwarunkowaniami takiego procesu są³:

- realizacja strategii zrównoważonego rozwoju transportu,
- współkształtowanie rozwoju transportu i rozwoju przestrzennego regionu,
- wykorzystanie istniejącego potencjału transportu kolejowego.

W sytuacji zintegrowania transportu pasażerskiego w regionie, transport miejski staje się elementem transportu regionalnego, organizowanego i zarządzanego w skoordynowany sposób. Jednocześnie można zauważyć zmianę funkcji ośrodka metropolitalnego i jego rosnącą rolę w rozwoju przestrzennym regionu⁴. Dlatego konieczne jest zorganizowanie sprawnego systemu transportu zbiorowego, umożliwiającego mieszkańcom dogodnie przemieszczanie się wewnątrz regionów i dostęp do obszaru metropolitalnego.

Cele integracji transportu miejskiego

Kluczową kwestią jest określenie celu integracji transportu zbiorowego na obszarach silnie zurbanizowanych i w całych regionach administracyjnych. Integracja nie może być bowiem celem samym w sobie, a przede wszystkim nie powinna być realizowana przy pomocy rozwiązań organizacyjno-prawnych, ograniczających adaptacyjność i elastyczność systemu transportu zbiorowego. Integracja tego systemu wymaga zazwyczaj zaangażowania dodatkowych środków publicznych, a nie ma możliwości jednoznacznej oceny, czy podjęte działania noszą znamiona racjonalności, czy też zostały podjęte, gdyż władze samorządowe uznały je za korzystne dla społeczności lokalnej⁵.

Zintegrowany system transportu zbiorowego ma służyć pasażerom i ich oczekiwania powinny być uwzględniane jako najważniejsze w procesie projektowania zintegrowanej

1 Z. Palenica: *Aktualne regulacje prawne Unii Europejskiej obowiązujące operatorów świadczących usługi przewozowe w lokalnym (miejskim) transporcie zbiorowym*, zbiór referatów z XXXI Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej „Kształtowanie oferty przewozowej”, Wydawnictwo IGKM, Warszawa 2006, s. 9.

2 *Ibidem*, s. 9.

3 A. Chyba, W. Starowicz: *Kształtowanie systemu obsługi pasażerskiej regionu* [w]: *Nowoczesne metody zarządzania pasażerskim transportem zbiorowym*, „Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie”, Zeszyt nr 86, Kraków 2001, s. 31 i 32.

4 R. Janecki, W. Starowicz: *Integracja regionalnego transportu zbiorowego*, „Transport Miejski i Regionalny” 2004, nr 3, s. 4.

5 W. Bąkowski: *Integracja systemu regionalnych przewozów pasażerskich a wartość dodana dla pasażera*, „Przegląd Komunikacyjny” 2006, nr 1, s. 11–15.

oferty przewozowej. W warunkach wspomagania systemu pieniędzmi publicznymi, władze samorządowe powinny określać zadania, które mają być zrealizowane przez zintegrowany system transportu zbiorowego w ramach polityki transportowej i w jakim zakresie ma ona być zintegrowana z polityką społeczną i gospodarczą.

Najbardziej wymiernym rezultatem integracji dla mieszkańców Metropolii Zatoki Gdańskiej powinno być skrócenie czasu podróży uzyskane dzięki koordynacji rozkładów jazdy, stworzeniu warunków do szybszego przemieszczania się pojazdów transportu zbiorowego czy też ułatwieniu zmiany środków transportu. Niemniej jednak ważne są również pozostałe elementy tworzące zintegrowaną ofertę przewozową, takie jak: częstotliwość, rytmiczność, punktualność, dostępność, bezpieczeństwo, bezpośredniość, niezawodność. Szczególną uwagę, zwłaszcza w początkowym okresie integracji, należy zwrócić na konstrukcję taryfy opłat oraz odpowiednią informację o usługach transportu zbiorowego⁶. Są to elementy uzewnętrzniające integracyjny charakter oferty i mające istotne znaczenie dla pasażerów realizujących podróże w dłuższych czasowo lub przestrzennie relacjach, dla których integracja oferty ma zasadnicze znaczenie. Odpowiednia propozycja powinna zachęcić te osoby do traktowania przejazdów transportem zbiorowym jako substytut przejazdów transportem indywidualnym. Jednocześnie należy kształtować odpowiednie zachowania komunikacyjne zachęcające do komplementarnego traktowania oferty tych dwóch rodzajów transportu.

Należy podkreślić, że integracja transportu miejskiego jest również czynnikiem warunkującym poziom jakości życia w metropolii i wpływającym na rozwój samej metropolii, jak również regionu, w skład którego wchodzi. Sprawny system transportu miejskiego przyciąga nowych mieszkańców, turystów i inwestorów. Przyczynia się do wzrostu gospodarczego metropolii i współtworzy jej wizerunek. Cele i sposób realizacji polityki transportowej, konsekwencja i tempo realizacji kolejnych działań stanowi również element oceny skuteczności władz samorządowych przez wyborców. Dla przemieszczających się w ramach aglomeracji mieszkańców, turystów i przedsiębiorców transport miejski jest podstawowym systemem funkcjonowania miasta.

Zintegrowany transport miejski wymaga koordynacji decyzji podejmowanych przez władze samorządowe obszarów tworzących Metropolię Zatoki Gdańskiej odnośnie:

- określenia zakresu współdziałania i roli poszczególnych środków transportu w zintegrowanym systemie transportu miejskiego (SKM, tramwaju, trolejbusu, autobusu, samochodu osobowego),
- zintegrowania taryfy opłat za korzystanie z transportu zbiorowego i transportu indywidualnego,
- projektowania wspólnego układu linii uwzględniającego zróżnicowane rozmieszczenie źródeł potrzeb przewozowych wynikających z lokalizacji osiedli mieszkaniowych, zakładów pracy, placówek kulturalno-oświatowych, administracyjnych, punktów usługowych,
- zwiększenia prędkości przejazdów przez specjalizację ważniejszych ciągów komunikacyjnych,
- ochrony środowiska naturalnego.

Wspólna taryfa i wspólny bilet

Integracja taryfowo-biletowa jest jednym z najistotniejszych działań w zakresie integracji transportu zbiorowego. Może być ona również realizowana wyłącznie jako integracja taryfowa lub biletowa. Powinno się jednak dążyć do jednoczesnego ustalenia wspólnej i wewnętrznie zintegrowanej taryfy opłat za usługi transportu zbiorowego oraz jednego wspólnego systemu biletowego.

Problemem towarzyszącym integracji taryfowo-biletowej jest konieczność honorowania ustawowych i samorządowych uprawnień do przejazdów bezpłatnych i ulgowych. Niejednolite regulacje w tym zakresie przyczyniają się do braku możliwości koordynacji zapisów dotyczących tych uprawnień. Zróżnicowane są również zasady refundacji ulg ustawowych w transporcie zbiorowym o różnym zasięgu.

Integracja taryfowo-biletowa ma rozpocząć integrację transportu miejskiego w Metropolii Zatoki Gdańskiej. Ponieważ obecne unormowania prawne nie pozwalają na pełną integrację, proces integracji komunikacji miejskiej, rozumianej jako komunikacja komunalna (autobusy, tramwaje i trolejbusy) oraz kolejowa (SKM), rozpocznie wprowadzenie wspólnego biletu metropolitalnego. Biorąc pod uwagę z jednej strony oczekiwania mieszkańców i przyjezdnych, a z drugiej strony występujące bariery integracji o charakterze formalno-prawnym, finansowym i polityczno-społecznym zakłada się wprowadzenie trzech rodzajów biletów metropolitalnych, których rodzaje i ceny zostały przedstawione w tablicy 1. W ramach wspólnego biletu pasażerowie będą mogli realizować podróże SKM na całym odcinku od Pruszcza Gdańskiego do Luzina.

Wprowadzenie wspólnych biletów spowoduje obniżenie przychodów ze sprzedaży organizatorów komunikacji

6 G.Dydkowski, R.Tomanek: *Ekonomiczno-finansowe uwarunkowania kształtowania usług zbiorowego transportu miejskiego*, zbiór referatów z XXXI Krajowego Zjazdu Komunikacji Miejskiej „Kształtowanie oferty przewozowej”, Wydawnictwo IGKM, Warszawa 2006, s. 56–57.

Tablica 1. Proponowane rodzaje i ceny biletów metropolitalnych

Rodzaj biletu	Cena biletu	
	24-godzinny	Miesięczny
Komunalny metropolitalny (ZTM w Gdańsku + ZKM w Gdyni + MZK Wejherowo)	12 Zł	140 Zł
Kolejowo-komunalny dwóch organizatorów (SKM + ZTM w Gdańsku lub ZKM w Gdyni lub MZK Wejherowo)	15 Zł	170 Zł
Kolejowo-komunalny metropolitalny (SKM + ZTM w Gdańsku + ZKM w Gdyni + MZK Wejherowo)	18 Zł	200 Zł

Tablica 2. Miasta i gminy tworzące Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

Członkowie Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej	
Miasta	Gminy
Gdańsk	Kolbudy
Gdynia	Kosakowo
Pruszcz Gdański	Luzino
Reda	Pruszcz Gdański
Rumia	Wejherowo
Sopot	Żukowo
Wejherowo	

komunalnej i SKM. Dlatego konieczne jest dodatkowe zaangażowanie środków publicznych z budżetów gmin tworzących MZG i z budżetu Marszałka Województwa Pomorskiego rekompensujące utracone przychody. Wstępny poziom dopłat budżetowych został określony szacunkowo na etapie projektowania przedsięwzięcia, natomiast o ostatecznym poziomie dopłat budżetowych powinny decydować systematycznie prowadzone badania rynkowe i marketingowe.

Coraz popularniejszym narzędziem wspomagającym wprowadzanie wspólnych rozwiązań taryfowo-biletowych jest bilet w postaci karty elektronicznej. Również w MZG bilety miesięczne będą miały formę elektronicznej Karty Metropolitalnej. Podstawową zaletą tego narzędzia jest możliwość dokonywania opłat za przejazdy jedną kartą, nawet wtedy, gdy na obszarze metropolii organizatorzy transportu stosują specyficzne dla siebie taryfy. Ponadto stopniowo do biletu elektronicznego mogą być dodawane inne aplikacje, co umożliwia jego zastosowanie przy korzystaniu z innych usług w ramach zintegrowanego systemu transportu miejskiego. Jednocześnie bilet elektroniczny może uatrakcyjnić samą usługę przewozową np. przez łączenie funkcji biletu z legitymacją studencką lub kartą dostępu do obiektów lub usług.

Integracji taryfowo-biletowej powinna od samego początku towarzyszyć zintegrowana informacja i promocja usług transportu miejskiego. Informacja powinna być kompleksowa, wyczerpująca, zrozumiała i na bieżąco

aktualizowana (dynamiczna). Przy przekazywaniu informacji należy wykorzystywać nowoczesne technologie ich przesyłania i prezentacji. Wprowadzając wspólną informację, warto ją zaprojektować dwukierunkowo, w sposób interaktywny, tak żeby móc pozyskiwać informacje od pasażerów. Dodatkowo należy wykorzystać integrację działań promocyjnych umożliwiających przekazanie informacji o usługach na rynek oraz pozwalających kształtować pożądane zachowania komunikacyjne.

Tempo i zakres integracji transportu zbiorowego zależy od decyzji władz samorządowych, które utworzyły Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej. Trzynastcie wyszczególnionych w tablicy 2 miast i gmin chce poprzez Związek wspólnie kształtować politykę komunikacyjną oraz zarządzać lokalnym transportem zbiorowym na terenie gmin – członków Związku, w których mieszka prawie milion mieszkańców.

Po zrealizowaniu zadań przewidzianych w początkowym okresie integracji, związanych przede wszystkim z wprowadzeniem wspólnego biletu, ma nastąpić pełna integracja transportu zbiorowego polegająca na utworzeniu na szczeblu Związku – Metropolitalnego Zarządu Transportu, który realizowałby zadania wykonywane dotychczas odrębnie przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo. Pełna integracja umożliwi podniesienie jakości transportu miejskiego i stanowi szansę na osiągnięcie dodatkowych korzyści przez mieszkańców i władze samorządowe obszaru objętego integracją.

Dr Marcin Wołek

*Katedra
Rynku Transportowego
Uniwersytet Gdański*

KOLEJ METROPOLITALNA

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **Kiedy słyszę o kolei metropolitalnej, to zastanawiam się, czy ma ona stanowić wyłącznie środek transportu wewnątrz Trójmiasta, czy również komunikacji z regionem?**
- Jedno i drugie, a do tego powinna stanowić jeszcze połączenie centrów Gdańska i Gdyni z portem lotniczym. Jeżeli chcemy być metropolią, to takie połączenie musi być standardem. Mamy więc zespolenie trzech elementów w jednej inwestycji: ruch wewnątrzmijski, a szczególnie skomunikowanie dzielnic tzw. „górnego tarasu” z centrami Gdańska i Gdyni, odbudowanie zerwanego podczas wojny kolejowego połączenia Gdańska z Kaszubami i moim zdaniem jest to najważniejsza część projektu, wreszcie pociągiem dojedziemy do portu lotniczego dużo szybciej niż autobusem czy samochodem.
- **W Niemczech, Francji, Hiszpanii linie kolejowe przeżywają renesans i to zarówno te szybkie, jak TGV czy ICE, ale też właśnie aglomeracyjne. Przy wielu zaletach kolej ma jednak jeden duży mankament, czyli poważny koszt inwestycji. Czy to nie zniechęci naszych samorządów?**
- Rzeczywiście, inwestycje infrastrukturalne w transporcie są bardzo kosztowne, jednak jest to krwioobieg gospodarki, podstawa jej funkcjonowania. Trudno

sobie wyobrazić rozwijającą się gospodarkę bez dobrego systemu transportowego. Doskonale wiedzą o tym Szwedzi, Holendrzy, Niemcy czy Francuzi i pomimo wielkich kosztów cały czas inwestują w rozwój transportu, także kolejowego. Oczywiście dotyczy to nie tylko połączeń kolejowych dużych prędkości, z powodu których najczęściej się teraz mówi o rewitalizacji pasażerskich przewozów kolejowych. Przypomnę tylko, że uruchomienie TGV na linii Paryż – Lyon poważnie zmniejszyło ruch lotniczy na tej trasie. Również transport aglomeracyjny ma się coraz lepiej. W Polsce, według najnowszych prognoz, ma on doskonale perspektywy rozwoju. Najlepiej rozwiniętym systemem kolei aglomeracyjnych w Polsce jest nasza Szybka Kolej Miejska, która przewozi ponad 14% wszystkich pasażerów jeżdżących koleją w Polsce.

— **Jedną z trzech najważniejszych cech tej kolei metropolitalnej jest połączenie z portem lotniczym. Czy jednak lotnisko w Rębiechowie rozwinie się tak bardzo, że będzie potrzeba dociągnięcia tam linii?**

— Można odwrócić pytanie i zastanowić się czy kiedy doprowadzimy tam linię kolejową, to atrakcyjność portu lotniczego nie wzrośnie? Odpowiedź jest oczywiście twierdząca. Perspektywy dla portu lotniczego imienia Lecha Wałęsy są bardzo korzystne. Przy okazji mamy niedaleko kolejne lotnisko Gdynia-Kosakowo, będące własnością Marynarki Wojennej, ale w planach przewiduje się tam wprowadzenie też funkcji cywilnych. Możemy zatem mieć metropolię z dwoma lotniskami, mam nadzieję, że wspólnie zarządzanymi, połączonymi wspólnym systemem transportowym. I kiedy w rozkładzie jazdy podróży zobaczy, że przejazd trwa dwadzieścia minut, to będzie wiedział, że podróż na lotnisko zajmie właśnie tyle czasu. Kiedy pod koniec ubiegłego roku robiliśmy badania, okazało się, że największą niedogodnością dla korzystających z portu lotniczego był brak możliwości określenia dokładnego czasu dojazdu, a w przypadku zakorkowanej ulicy samolot nie zaczeka.

— **Przyglądając się mapce z wyrysowaną trasą przyszłej kolei metropolitalnej, mam wrażenie, że pokrywa się ona z liniami stworzonymi wiek temu. Część tych połączeń została zniszczona w czasie II wojny światowej i nie została już odbudowana.**

— To prawda, ówczesna sieć kolejowa łącząca Gdańsk z zapleczem była, jak na tamtejsze możliwości, bardzo zaawansowanym projektem inżynierskim. Dzisiaj

zaletą przy planach odbudowy jest to, że roboty ziemne zostały częściowo wykonane. Mamy nasyp, na którym bawił się niemal każdy mieszkaniec Wrzeszcza czy Niedźwiednika, a na słynnych murkach terminował każdy początkujący wspinacz. Wielką zaletą tego projektu jest właśnie to, że poruszamy się po istniejącym śladzie linii kolejowej, a od podstaw musimy zbudować tylko pewne fragmenty. Następnie wchodzimy na istniejącą infrastrukturę kolejową, myślę o tzw. bocznicy Petrolotu, wiodącej od lotniska do stacji Gdańsk-Osowa. Dalej poruszamy się linią Kościerzyna – Gdynia.

— **Pójście wytyczoną linią niesie oczywiście wiele ułatwień, ale trzeba odbudować między innymi kilka mostów. To spory wydatek.**

— Obiekty inżynierskie zawsze podrażają koszt budowy. Dzisiaj, gdy ceny stali i wykonawstwa poszły mocno w górę, jest to szczególnie dotkliwy wydatek. Jednak i tak najważniejsze na tym etapie jest przejście od koncepcji pasjonackiej do konkretnego projektu. Policzyliśmy koszty, określiliśmy warianty i wskazaliśmy najlepsze rozwiązania. Ma to ogromne znaczenie, bo chyba jest to już ostatni dzwonek. Weszliśmy w okres programowania unijnego 2007–2013, w którym mamy do dyspozycji naprawdę spore pieniądze do wykorzystania. Można się też spodziewać, że następny okres, po roku 2013, już tak obfity w te środki nie będzie. Dlatego jest to najlepszy moment, by zabrać się za tego typu inwestycje i umożliwić na przykład podróż mieszkańcom Kartuz do centrum Gdańska w czterdzieści minut.

— **Tyle, że na program Infrastruktura i Środowisko w Funduszu Spójności liczą niemal wszyscy i zdaje się, że wniosków będzie dużo więcej niż pieniędzy.**

— Ten program jest przepełniony projektami – są tam największe projekty drogowe, kolejowe i dla metropolii. Spodziewam się, że część pomysłów może stracić swoją szansę z powodu wzrostu kosztów materiałów i wykonania, o czym wspominałem. Naszą szansą i wsparciem jest perspektywa Euro 2012.

— **Wątpliwości jest jednak więcej. Nie wszystkie samorządy są w pełni przekonane do tego pomysłu.**

— Wydaje mi się, że wszystkie samorządy już zostały przekonane. Jeśli chodzi o Gdańsk, to ze zrozumiałych względów jego priorytety koncentrowały się na komunikacji tramwajowej. W przygotowaniu jest trzeci etap gdańskiego projektu komunikacji miejskiej. Może on stanowić przełom w systemie transportowym

stolicy województwa. Na to nakłada się pewien projekt, który częściowo jest miejski, a częściowo regionalny. Trzeba było uzgodnić pewne rozwiązania i chyba jest już zgoda co do tego, że ta inwestycja jest potrzebna. Podkreślam, potrzebna nie tylko Gdańskowi, ale całej metropolii i regionowi.

— **Najczęściej pojawiały się pytania dotyczące kosztów utrzymania.**

- One padają nie tylko z ust prezydentów czy urzędników jednego lub drugiego miasta. Takie pytanie każdy samorządowiec musi zadać, gdy projektuje się nowe inwestycje. Jest odpowiedzialny za budżet, za publiczne pieniądze. Zakładamy, że właścicielem będzie przedsiębiorstwo PKP Polskie Linie Kolejowe, które zarządza infrastrukturą kolejową w znakomitej większości kraju. Firma, która ma odpowiednich ludzi, potencjał, wiedzę i doświadczenie, by taką linię wybudować oraz eksploatować. Projekt może być w dużej części finansowany ze środków europejskich. Wkład własny zapewnią

partnerzy samorządowi i właśnie kolejowi. Natomiast utrzymanie spadnie na zarządcę, czyli tą firmę, która udostępniałaby kolejową infrastrukturę przewoźnikom według corocznie określonego cennika.

— **Na ile oszacowaliście koszty wariantu Trójmiejskiego oraz wariantu regionalnego?**

- Według naszej koncepcji przebiegać ma tylko jeden wariant – regionalny. Różnice dotyczą strony technicznej, czy linia ma być zelektryfikowana, w jaki sposób włączyć ją w istniejącą infrastrukturę kolejową. Rozpiętość jest znaczna: od ok. 315 do 640 milionów złotych. Warianty, które rekomendowaliśmy PKP PLK, zostały oszacowane w przedziale od 400 do 515 milionów złotych.

— **Kiedy ruszy pierwszy pociąg na tej trasie?**

- Wciąż jestem optymistą i liczę, że kolej metropolitalna będzie gotowa przed pierwszym meczem Euro 2012.

BYTÓW – LIPUSZ: PRZEJMIEMY TĘ LINIĘ

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

— **Wystarczy zadeklarować, że jakaś gmina chce, by PKP przekazało nieużywaną linię kolejową, i życzenie zostanie spełnione?**

— Takie proste to nie jest. Nasze starania trwały siedem lat. Od ponad dziesięciu lat pociągi pasażerskie na linii Lipusz – Bytów nie kursują, od czerwca tego roku również wstrzymane zostały pociągi towarowe. PKP uzasadniało taką decyzję złym stanem torów.

— **Czyli zdaniem kolejarzy nie opłacał się remont. Po co brać taki ciężar?**

— W Bytowie i w najbliższej okolicy rozwija się przemysł. Wiele firm przewozi towary, sprowadza produkty albo surowce właśnie koleją. Są to zakłady produkujące beton komórkowy, mamy też dużą bazę paliw i gazu. Gdyby miały one przewieźć to wszystko samochodami ciężarowymi, to drogi do naszego miasta wyglądałyby po krótkim czasie jak ser szwajcarski.

— **Czy przewozy pasażerskie również braliście pod uwagę?**

Leszek Waszkiewicz

Zastępca burmistrza Bytowa

- Najważniejsze jest zachowanie ciągłości transportu towarów. Po modernizacji linii oczywiście pomyślimy o przewożeniu ludzi. Gdybyśmy dzisiaj wprowadzili ruch osobowy, to chyba nie byłoby chętnych. Przy tym stanie torowiska przejazd do Lipusza trwałby ponad godzinę. Kłopot polega również na tym, że PKP przekazuje nam tylko to, co uważa za niezbędne do obsługi ruchu kolejowego. Dworzec zdaniem Zakładu Nieruchomości PKP nie jest niezbędny. Od 1 lipca jesteśmy już użytkownikami, dostaliśmy w zarządzanie tę linię. Przystąpiliśmy do podziałów geodezyjnych i wyodrębnimy z dużych działek tylko to, co jest rzeczywiście związane z ruchem kolejowym. Mam nadzieję, że pod koniec roku dokonamy przejęcia linii i stanie się ona własnością gminy Bytów.
- **A co z remontami? W końcu zły stan torowiska był powodem zawieszenia połączeń.**
- Na części tej trasy pociągi jeżdżą, ale po przeprowadzeniu najbardziej niezbędnych napraw od września wznowimy ruch na całym odcinku. Oczywiście prędkości będą niewielkie i dlatego trzeba przeprowadzić poważniejszy remont. Koszt jednego kilometra szacujemy na milion złotych. Więc na doprowadzenie całej linii Lipusz – Bytów do przyzwoitego stanu trzeba 25–30 mln złotych. Te pieniądze chcemy zdobyć z Regionalnego Programu Operacyjnego.
- **Czy Bytów ma wsparcie sąsiednich gmin, powiatu?**
- Niestety, jesteśmy osamotnieni. Na trasie tej linii są dwie małe gminy: Lipusz oraz Studzienice i nie są one w stanie dołożyć do remontów. Mamy natomiast zapewnienie firm, które będą korzystały z tego połączenia, że pomogą.
- **Samorząd będzie właścicielem linii, a jak będzie wyglądała obsługa?**
- Przeprowadziliśmy przetarg i wyłoniliśmy operatora, jest to Pol – Miedź Trans z Lubina. Do tej pory firma ta obsługiwała głównie Zagłębie Miedziowe, a teraz rozszerza działalność na obsługę samorządowych połączeń kolejowych. Zarządza linią od początku lipca, organizuje przewozy i rozlicza się z firmami, oczywiście uzgadnia też z PKP szczegóły techniczne i finansowe dotyczące korzystania z linii oraz styków sieci. Niewiele ryzykujemy finansowo, a jak mówiłem, utrzymanie tej linii jest dla nas bardzo ważne dlatego, że chcemy w przyszłości uruchomić połączenia pasażerskie z Trójmiastem.
- **W dyskusji o przyszłości transportu kolejowego w naszym regionie uwaga koncentruje się na aglomeracji, na jej najbliższym otoczeniu. Bytów, inne miasta i gminy leżące 100 km od Trójmiasta rzadko się tam pojawiają.**
- Takie mamy odczucia – dotyczą one nie tylko przyszłości połączeń kolejowych. Czujemy się pomijani również w innych dziedzinach, ale nie załamujemy rąk i próbujemy docierać do decydentów w stolicy województwa, pokazując nasze potrzeby i możliwości. Linia Lipusz – Bytów została zauważona i jest traktowana jako część połączenia Gdynia – Kościerzyna – Chojnice. Jeżeli dojdzie do stworzenia kolei metropolitalnej, to plany przewidują rozbudowę w głąb Kaszub, właśnie do Bytowa.

Tomasz Moraczewski

*Naczelnik
Wydziału Transportu
w Urzędzie Marszałkowskim
Województwa
Kujawsko-Pomorskiego*

NIEZALEŻNI PRZEWOŹNICY TAŃSI NIŻ PKP

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **Czy tylko cena zadecydowała, że pasażerów na liniach obsługiwanych przez lokomotywy spalinowe będzie woziła w waszym województwie firma PCC Rail/Arriva?**
- Cena była decydującym argumentem wyboru oferenta. Oczywiście braliśmy też pod uwagę inne kryteria, na przykład współczynnik punktualności, ale cena była najważniejsza. PKP Przewozy Regionalne domagało się ponad 18 złotych do tzw. pociągokilometra, konsorcjum PCC Rail/Arriva proponowało cenę niespełna 13 złotych.
- **Czy różnica w cenie nie jest zbyt duża i później nie okaże się, że trzeba będzie sporządzić aneks do umowy?**
- Nie, bo już wcześniej niezależni eksperci oceniali, że koszty PKP Przewozy Regionalne są wyższe od kosztów rynkowych o 30–40%. Czyli oferta drugiego uczestnika przetargu to potwierdziła.
- **Dotychczasowy monopolista zawyża koszty, czy też jest przyzwyczajony do dyktowania warunków?**

- Moim zdaniem to nie jest zawyżanie kosztów. One w tym przedsiębiorstwie po prostu są tak duże. PKP Przewozy Regionalne wymaga reformy, zmniejszenia zatrudnienia, uporządkowania wielu spraw.
- **Jak zostaną wykorzystane zaoszczędzone pieniądze?**
- Konkurencja spowodowała, że wydamy około dziewięciu milionów złotych mniej rocznie i dzięki temu udało nam się zmieścić w budżecie. Owocem tej oszczędności będzie uruchamianie zawieszonych wcześniej połączeń. Pierwszym, które zostanie przywrócone na początku 2008 roku, jest połączenie Bydgoszcz – Unisław – Chełmża.
- **Niezależni przewoźnicy mają problemy z taborem. Nawet zagraniczne konsorcja dysponujące lokomotywami oraz wagonami w swoich krajach długo czekają na polskie atesty.**
- Znamy sytuację na rynku i wiedzieliśmy, że niezależni przewoźnicy nie posiadają własnego taboru. Urząd Marszałkowski jest właścicielem 13 szynobusów, które zostały oddane do dyspozycji zwycięzcy przetargu.
- **A jaka część pasażerów w województwie przewożona jest liniami spalinowymi, bo właśnie tych połączeń dotyczył rozstrzygnięty przetarg?**
- Około 30%. Podobnie jak województwo pomorskie, mamy rozbudowaną sieć połączeń niezelektryfikowanych. Dla odmiany linie zelektryfikowane, gdzie powinno być wielu pasażerów, są w tak złym stanie, że niewielu podróżnych chce z nich korzystać. Doskonałym przykładem jest połączenie Torunia z Bydgoszczą.
- **Czy samorząd województwa kujawsko-pomorskiego będzie w przyszłości przejmował całe linie?**
- Wysłaliśmy do PKP Polskie Linie Kolejowe oraz PKP Nieruchomości pisma z prośbą, by te dwie spółki Grupy PKP zinwentaryzowały majątek, który mają. Od PLK już dostaliśmy taki wykaz. Czy będziemy to przejmować? To bardzo trudne pytanie. Musimy przeprowadzić dokładne analizy. Przecież ktoś później musi tymi liniami zarządzać. Dzisiaj jedyną firmą, która potrafi to robić, są Polskie Linie Kolejowe. Musimy sobie odpowiedzieć na pytanie, czy Urzędowi Marszałkowskiemu takie linie są potrzebne? Moim zdaniem raczej powinno się wspierać gminy, które będą chciały przejmować poszczególne odcinki na linie turystyczne. Natomiast jeżeli linie są do likwidacji i rzeczywiście nie ma sensu utrzymywać na nich ruchu, to działki należy przekazać w całości samorządom i zbudować tam ścieżki rowerowe. Gdyby się w przyszłości okazało, że jednak połączenie kolejowe jest tam potrzebne, wówczas łatwo będzie można je odtworzyć. Nie oszukujmy się, nasza sieć kolejowa w znacznej części pochodzi z XIX i początku XX wieku, a od tamtego czasu bardzo mocno rozwinął się transport samochodowy.
- **Czy przewoźnik, który będzie woził pasażerów w kujawsko-pomorskim, będzie też obsługiwał południowe krańce województwa pomorskiego?**
- Istnieje taka szansa, bo rozmawiamy już na ten temat. Zastanawiamy się nad wprowadzeniem naszego nowego przewoźnika na linię Malbork – Grudziądz oraz Kościerzyna – Wierzchucin – Bydgoszcz.

Marian Kotecki

*Właściciel przedsiębiorstwa
Przewozy Autobusowe Gryf*

NIE MA NIEATRAKCYJNYCH LINII

Rozmowę prowadzi Leszek Szmidtke, dziennikarz PPG i Radia Gdańsk.

- **Dlaczego udział firm prywatnych w przewozach komunalnych w naszych miastach jest tak mały? Nawet Gdynia, która przez lata była pewnym wzorcem, uwolniła tylko 25% rynku.**
- Na to pytanie nie ja powinienem odpowiadać, tylko władze miast. Od ich decyzji zależy, jaki procent rynku będzie wystawiany na przetargi, a linie będą obsługiwane przez firmy, które zaoferują najlepsze warunki.
- **Niewiele polskich miast otwiera choćby część rynku przewozów komunalnych na prywatnych przewoźników.**
- W Gdyni to ponad 20%, w innych polskich miastach udział ten nie przekracza 10%. Trzeba jednak pamiętać, że w przetargach ogłaszanych przez gdyński ZKM mogą też startować spółki komunalne, i one również wygrywają rywalizację. Moje przedsiębiorstwo ma około 8% udziału w rynku.
- **Czy postawa samorządów jest wynikiem strachu przed liberalizacją rynku, związkami zawodowymi, czy też może prywatni przewoźnicy nie są jeszcze w stanie udźwignąć tak dużego wyzwania? Może tabor, którym dysponujecie, odbiega od oczekiwań?**

- W Gdyni jakość autobusów jest na bardzo wysokim poziomie. Praktycznie nie ma innych autobusów niż niskopodłogowe. Nie znam innego miasta w Polsce, w którym wszystkie kursujące autobusy są niskopodłogowe. W gdyńskich przetargach określa się, jakie autobusy mają obsługiwać daną linię, czy nowe, czy używane, czy z klimatyzacją. Na szczęście dzisiaj to już nie jest wielki kłopot, nawet dla prywatnego przewoźnika, kupić 20–30 nowych autobusów. Musi tylko mieć dla nich zajęcie. Dobrym przykładem jest Warszawa, tam firma ITS Michalczewski wygrała przetarg, w którym wymagano około 50 nowych autobusów. Trzeba jednak pamiętać, że w stolicy zapotrzebowanie jest olbrzymie. Kiedyś tamtejszy Zakład Komunikacji Miejskiej posiadał 1600 autobusów. W Gdańsku jeździ ponad 200.
- **No i Gdańsk dopiero kształtuje rynek przewozów pasażerskich. Od niedawna niezależni przewoźnicy jeżdżą oficjalnie, tak samo jak od niedawna są organizowane przetargi na obsługę niektórych linii.**
- Rzeczywiście, dopiero 1,5% przewozów zostało wystawionych na przetargi. I oczywiście przewoźnik komunalny też może w nich startować i wygrywać.
- **Pańska firma przewozi pasażerów nie tylko w Gdańsku czy Gdyni, ale również na liniach regionalnych, konkurując z PKS.**
- Linie lokalne czy też regionalne pozbawione są samorządowych dotacji. Żyjemy ze sprzedaży biletów miesięcznych i jednorazowych. Ewentualnie można liczyć na refundację za bilety ulgowe z Urzędu Marszałkowskiego. To mniej więcej 30% naszej działalności.
- **Czyli wolny rynek?**
- Rzeczywiście, każdy, kto ma jakiś tabor, może wystąpić o zezwolenie na daną linię. I oczywiście trzeba spełniać określone kryteria, by bezpiecznie wozić ludzi.
- **Firma prywatna, komercyjna, nastawiona jest na zysk i tym samym obsługuje trasy cieszące się dużym zainteresowaniem. Dlaczego w takim razie autobusy „Gryfa” jeżdżą do niewielkich miejscowości, gdzie od dawna nikt nie widział innych autobusów?**
- Nie ma linii, które nie są atrakcyjne. Poszczególne kursy na danej linii mogą być deficytowe. Jednak z innych powodów, choćby społecznych czy też troski o pasażera, trzeba je obsługiwać. Jeżeli ktoś jedzie na 14 do pracy, to wraca późnym wieczorem i trzeba go przywieźć do domu. Jak mu tego nie zapewnię, to w jedną stronę moimi autobusami nie pojedzie. Obsługujemy też kursy niedzielne. Czasami samorządy bardzo naciskają, by uruchomić jakieś połączenie i staramy się to pogodzić z ekonomią.
- **A lista samorządowych oczekiwań jest długa?**
- Staramy się to weryfikować. Robimy badania marketingowe, badania popytu i widzimy, czy to ma sens. Samorządowcy zwykle to rozumieją, ale są też pod naciskiem radnych, sołtysów. Przyznam, że trudno to pogodzić bez jakiegoś dofinansowania. Gdyby starosta miał pieniądze na wsparcie deficytowych, ale ważnych połączeń, jak to ma miejsce w krajach Europy Zachodniej, to by ogłosił przetarg i problem byłby rozwiązany.
- **Wreszcie się doczekaliśmy komunikacyjnego porozumienia kilkunastu miast i gmin. Uporządkuje to rynek?**
- Mam taką nadzieję, są tam ludzie znający się na komunikacji. Profesor Olgierd Wyszomirski czy doktor Hubert Kołodziejski są świetnymi fachowcami i jeżeli będą mieli wolną rękę, to ten mechanizm będzie dobrze działał. Trójmiasto dużo traciło, że wcześniej nie było wspólnej komunikacji, teraz będzie lepiej.

Młodzi o Pomorzu

Martyna Bildziukiewicz	<i>Kilka pomysłów na lifting wizerunku pomorskiego transportu publicznego</i>	69
Małgorzata Gałęziak	<i>Z perspektywy Europy</i>	71

*Martyna
Bildziukiewicz*

*Studentka politologii
Uniwersytetu Gdańskiego*

KILKA POMYSŁÓW NA LIFTING WIZERUNKU POMORSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO

Podobno my, mieszkańcy Trójmiasta, możemy uważać się za szczęśliwych, jeżeli wziąć pod uwagę transport publiczny. Mamy do swojej dyspozycji tramwaje, autobusy, trolejbusy, Szybka Kolej Miejską. Dorzućmy do tego jedną z najlepiej rozwiniętych sieci ścieżek rowerowych w Polsce i nie pozostaje nic innego, jak tylko wyruszyć „w miasto”. Skąd więc ciągle i powszechne narzekania? Na początek weźmy pod uwagę osoby mieszkające poza Trójmiastem, które jednak muszą do niego dojeżdżać. Pokonują one codziennie dziesiątki, a nawet setki kilometrów, by dotrzeć do szkoły lub pracy. System trójmiejskiej komunikacji im tego nie ułatwia – być może dlatego, że nie istnieje. Kilka rodzajów biletów na różne środki transportu, to tylko jeden z problemów (na który antidotum ma być słynny wspólny bilet). Większe trudności stwarzają niesynchronizowane ze sobą rozkłady jazdy poszczególnych środków komunikacji, co powoduje wydłużanie dojazdu o co najmniej kilkanaście minut i ogólnospołeczną frustrację (użytkownicy autobusów, tramwajów i kolejek zapewne wiedzą, co mam na myśli). Brak synchronizacji rozkładów nie jest problemem tylko pomorskim. Głosy sprzeciwu wobec funkcjonowania transportu publicznego w Lublinie stały się ostatnimi czasy tak wyraźne, że tamtejsze Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne poprosiło pasażerów o ułożenie nowych

rozkładów jazdy. Naturalnie, rozwiązanie to nie uszczęśliwi każdego Lublinianina, gdyż każdy będzie podejmował decyzje zgodnie ze swoimi potrzebami. Mimo to, ten rodzaj konsultacji społecznych pozwoli zidentyfikować największe problemy w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej – bo kto zna je lepiej niż tzw. *commuter*?

Co zrobić, by poprawić funkcjonowanie i wizerunek transportu publicznego na Pomorzu?

Krok pierwszy: dialog

Pierwszy krok – w postaci wspólnego biletu – został już wykonany. Pojawiają się co prawda głosy, że z racji wysokiej ceny nie spełni on przeznaczonej mu funkcji. Może zatem czas na krok następny, czyli wzorowane na Lublinie konsultacje z pasażerami? Pomorzanie, co prawda, zostali „przepytani” na okoliczność potrzeby wprowadzenia wspólnego biletu i niemal jednogłośnie potwierdzili, że jest on potrzebny. Szkoda tylko, że nikt nie zapytał, w jaki sposób powinien on funkcjonować ani na jakie ramy cenowe jego potencjalni użytkownicy gotowi są przystać. Przeprowadzenie ankiety zawierającej podobne pytania oraz prośbę o wskazanie największych trudności w systemie komunikacji publicznej odniosłoby podwójny sukces. Z jednej strony sprawniejszy transport w regionie, z drugiej – bardziej zadowoleni użytkownicy tego transportu: nie tylko dlatego, że nie marnują czasu w oczekiwaniu na kolejny autobus czy tramwaj, ale również ze względu na to, że ich pomysły i opinie zostały wzięte pod uwagę.

Krok drugi: wielofunkcjonalność

Zwykły bilet na tramwaj czy autobus nie musi pełnić tylko jednej funkcji. W Sztokholmie tzw. bilet metropolitalny – Stockholm Card – oprócz umożliwienia podróży każdym środkiem transportu miejskiego, jest biletem wstępu do niektórych muzeów i galerii, co rekompensuje jego relatywnie wysoką cenę. Tego typu „wielozakresowe” działania podjęły władze Szybkiej Kolei Miejskiej: posiadacze biletów okresowych SKM cieszą się m.in. zniżkami w kinie „Żak” oraz w niektórych klubach Trójmiasta. Rozwiązania tego typu zarówno promują transport publiczny, jak i zachęcają do udziału w życiu kulturalnym metropolii, co uważam za działanie potrzebne i konieczne.

Krok trzeci: e-usługi

Korzystajmy z odkryć techniki! Strona gdańskiego Zakładu Transportu Miejskiego, łącznie z angielską i niemiecką wersją, działa bez zarzutu. Dlaczego nie pójść dalej? Kupno biletów okresowych on-line wydaje mi się koniecznością. Położyłoby to kres długim kolejkom, pojawiającym się w punktach sprzedaży biletów na początku każdego miesiąca. Ponadto, metropolia stałaby się automatycznie bardziej przyjazna turystom. Kolejnym pomysłem, relatywnie łatwym do wprowadzenia, jest otrzymywanie rozkładu jazdy sms-em. Niesie to za sobą, ponownie, podwójne korzyści: ułatwienia dla pasażerów oraz nowe źródło zysku dla transportu publicznego.

Krok czwarty: turyści

Manchester, Edynburg, Londyn, Monachium, Praga – zwiedzanie każdego z tych miast zaczynałam od specjalnego autobusu, który obwozi turystów po najważniejszych, najbardziej interesujących miejscach. W Manchesterze kursuje kilka linii takich autobusów; jedna jeździ trasą zabytków, inna podwozi turystów do centrów handlowych. Każdy może więc wybrać to, na co ma ochotę. Dlaczego nie zaadaptować tego pomysłu w Trójmieście?

Londyńskie *double-decker*y są symbolem miasta znanym na całym świecie; gadżety z motywem autobusu znajdziemy w każdym sklepie z pamiątkami. Czy Pomorze może pochwalić się taką wizytówką? Nie. Może jednak spróbować ją stworzyć. Dobrym pomysłem jest tramwaj wodny, płynący na Półwysep Helski. W obrębie Trójmiasta proponuję zabytkowy tabor kolejki, w Gdańsku – wykorzystywany już wcześniej zabytkowy tramwaj.

Powyższe słowa są spostrzeżeniami laika w dziedzinie transportu. Jednakże jako rutynowy użytkownik trójmiejskiej komunikacji, dostrzegam jej słabe punkty; widzę też możliwości zmian. Nie mówię tu o oczywistych i koniecznych, lecz pociągających za sobą ogromne koszty, zmianach w infrastrukturze, wymianie i renowacji składów czy wagonów, remoncie dróg. Mówię o propozycjach, które nie wymagają dużych nakładów finansowych, a jednak mogą zapoczątkować poprzez: poprawę wizerunku transportu publicznego w oczach Pomorzan, nawiązanie dialogu pomiędzy podejmującymi decyzje i tymi, których owe decyzje dotyczą, a także zwiększenie liczby zadowolonych pasażerów, co, jak sądzę, powinno być dla zarządzających transportem publicznym najwyższym celem.

Małgorzata Gałęziak

*Studentka Université
Catholique de Louvain
w Brukseli*

Z PERSPEKTYWY EUROPY

Usługi transportowe mają bez wątpienia wpływ na różne sektory gospodarki. Jednym z tych sektorów jest turystyka. To powiązanie wydaje się jednak mocno zaniedbywane przez Trójmiasto.

Turysta, szukając lokalizacji w celu spędzenia urlopu, bierze pod uwagę rozmaite czynniki. Jednym z nich jest z pewnością łatwość przemieszczania się w danym miejscu. Dwa scenariusze są zazwyczaj brane pod uwagę, jeżeli turysta ma na celu nie tylko wypoczynek, ale również zwiedzanie – przemieszczanie się samodzielnie (na przykład za pomocą własnego samochodu) lub korzystanie z transportu publicznego.

Dla potencjalnego turysty przemieszczanie się samochodem stanowi koszmar, na który składają się liczne roboty drogowe (które są oczywiście niezbędne dla osiągnięcia poprawy stanu naszych dróg, ale powodują znaczne utrudnienia w ruchu, i często zaskakujące zmiany organizacji transportu), korki nie tylko w godzinach szczytu i niemożność wydostania się z tej płataniny, którą stanowi nasze miasto.

Druga opcja do wyboru wcale nie przedstawia się lepiej. Dla turysty, przyzwyczajonego do łatwej w zrozumieniu sieci komunikacji miejskiej, gdańska sieć transportu jest jedną wielką niewiadomą.

Spróbujmy porównać Gdańsk z innym miastem europejskim, na przykład z Brukselą.

W Brukseli turyści mają do dyspozycji trzy proste do zrozumienia linie metra (które oczywiście jest dużym atutem, biorąc pod uwagę niezależność od wszelkich korków lub robót drogowych na powierzchni), linie autobusowe i tramwajowe. Metro jest doskonale połączone z autobusami i tramwajami w taki sposób, aby sieć transportu pokrywała całe miasto, co sprawia, że każde miejsce staje się łatwo dostępne. Cała sieć transportu jest bardzo jasno przedstawiona – mapy Brukseli z zaznaczonymi liniami są rozstawione w całym mieście, a w każdym autobusie, tramwaju lub wagonie metra jest jasno pokazana nie tylko trasa pojazdu, ale również inne linie, z którymi się łączy. Małe i podręczne mapki turystyczne, przedstawiające sieć transportową, są ogólnie dostępne, również na stronie internetowej, na której można też po prostu wpisać punkt wyjścia i miejsce, do którego pragnie się dotrzeć, a program sam znajduje najlepszą trasę, jasno i precyzyjnie opisaną. Ponadto, dużym ułatwieniem dla użytkowników brukselskiej komunikacji miejskiej jest uniwersalny bilet na całą sieć transportową STIB – ten sam bilet jest ważny przez godzinę na metro, autobusy i tramwaje, a liczba przesiadek jest obojętna. Dzięki tym, niby niepozornym, szczegółom przemieszczanie się po Brukseli nie stanowi żadnych trudności.

Do tego dochodzą jeszcze techniczne ułatwienia, jak na przykład tablice elektroniczne w autobusach i wagonach metra pokazujące nazwy przystanków, co pozwala turystom nieznającym trasy, na łatwą orientację i praktycznie niweczy ryzyko przejechania przystanku, na którym mieli wysiąść.

Dużym postępem jest również niedawna inwestycja Brukseli w nowe pojazdy (autobusy i tramwaje), które są nie tylko niskopodłogowe (co jest dużym ułatwieniem zwłaszcza dla osób starszych), ale również wyposażone w na tyle szerokie drzwi, że wejście do pojazdu z wózkiem, walizką lub po prostu dla osób cięższych nie stanowi żadnego problemu.

Nie da się ukryć, że tego wszystkiego brakuje w Gdańsku. Pomijając roboty drogowe, przez które większość linii jest nieczynna lub zmieniona, sama organizacja jest mało satysfakcjonująca. Problemów technicznych jest kilka – nie mamy, niestety, metra stanowiącego ogromne ułatwienie i usprawnienie transportu, do tramwajów, a i do większości autobusów wejście z wózkiem jest niewykonalne i brakuje tablic wyświetlających przystanki, które naprawdę stanowią ogromne ułatwienie dla osób nieznających miasta. W niektórych najnowszych autobusach znajdują się takie tablice, lecz zamiast pokazywać kolejne przystanki, wyświetlają jedynie datę i imiona osób, które w danym dniu obchodzą imieniny, co, trzeba przyznać, jest dosyć absurdałne.

Trzeba wprowadzić przyznać, że linie SKM są dużym walorem Trójmiasta, jeśli chodzi o transport publiczny i mogłyby być całkiem sprawnym zastępstwem metra, gdyby nie kiepski stan techniczny, niepozwalający na rozwinięcie większej prędkości i złe rozwiązanie wejścia i wyjścia z wagonu (schodki są wysokie i wąskie, co sprawia, że wejście lub zejście z nich jest bardzo niebezpieczne i praktycznie niemożliwe dla osób starszych, niepełnosprawnych lub z wózkami). Samo wejście na peron jest też kłopotliwe, bo długich i wysokich schodów nie mogą pokonywać niepełnosprawni i kobiety z wózkami, a dla osób starszych jest to niezwykle męczące i niebezpieczne.

Pomijając te trudności, sama informacja dotycząca funkcjonowania sieci transportu publicznego prawie nie istnieje.

A przecież potrzeba minimalnej inwestycji, aby w każdym autobusie i tramwaju powiesić tabliczkę z jasno przedstawioną trasą, na każdym przystanku powiesić dobrze widoczną tablicę z nazwą przystanku (na niektórych przystankach w Gdańsku nie jest umieszczona żadna nazwa, a turysta może po prostu zgadywać czy już tu musi wysiąść, czy nie!); rozstawić w mieście mapy pomagające odnaleźć się zagubionym turystom, wydrukować małe, proste w zrozumieniu mapki ułatwiające przemieszczanie się lub ulepszyć stronę internetową sprawiając, że stanie się ona szybkim, wygodnym i łatwym w obsłudze narzędziem pomagającym w ominięciu wielu niepotrzebnych trudności.

Małe i podręczne mapki mogą również zachęcić turystów do odkrywania mniej znanych atrakcji i uroków Trójmiasta. Można wziąć przykład z niektórych typowo turystycznych miast w Europie (jak na przykład Rzym) i umieścić na mapkach nie tylko sieć transportową, ale również różne atrakcje turystyczne i informacje, jak i czym tam dojechać. W ten sposób turyści będą mogli zwiedzić każdą z nich bez potrzeby uciążliwego poszukiwania trasy dojazdu.

Tu nie chodzi o inwestowanie wielkich kwot – małym nakładem można bardzo poprawić sytuację sieci transportu publicznego w Gdańsku. Paradoksalne jest organizowanie wydarzeń kulturalnych, promowanie naszego miasta, a jednocześnie zniechęcanie turystów niemożnością poruszania się po nim.

Postaramy się skorzystać z przykładu Brukseli i wielu innych europejskich miast, w których przemieszczanie się komunikacją miejską nie polega na zgadywaniu i domysłach. Zrobmy tą małą inwestycję i uczynimy transport miejski bardziej przyjaznym dla użytkowników, w szczególności tych przejezdnych.

Jestem pewna, że wprowadzając te drobne zmiany, zachęcimy turystów do zwiedzania naszego pięknego miasta, a jednocześnie sami ułatwimy sobie życie.

Okno na świat

ORGANIZACJA MIEJSKIEGO TRANSPORTU PUBLICZNEGO – PRZYKŁAD HELSINEK

O d kilkunastu już lat w komunikacji miejskiej wielu krajów Unii Europejskiej obserwuje się znoszenie monopolu komunalnych. Proces ten następuje poprzez wprowadzanie na rynek prywatnych przewoźników. Możliwe jest to bez koordynacji tzw. organizatora transportu (najczęściej spółki będącej własnością miasta) – takim systemem mogą w Polsce poszczycić się Lublin i Górnośląski Okręg Przemysłowy. Inną, bardziej zachowawczą, metodą jest wprowadzanie tzw. konkurencji regulowanej. W Polsce kilka miast ma już spore doświadczenie w tego typu organizacji transportu publicznego, opartej na komunalnym organizatorze odpowiedzialnym za planowanie oferty oraz na prywatnych wykonawcach usług przewozowych¹. Dzięki temu wprowadzono inne niż komunalne przedsiębiorstwa do wykonywania usług przewozowych, a firmy te wybierane są w drodze przetargu.

Również Gdynia i Gdańsk rozpoczęły procesy demonopolizacji transportu publicznego – Gdynia kilkanaście lat temu wprowadziła model komunikacji regulo-

Anna Hildebrandt

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynekową*

¹ Ciekawie na ten temat pisze M. Wolański w artykułach: *Wprowadzanie konkurencji w transporcie miejskim*, Biuletyn Komunikacji Miejskiej, nr 92/2006, Warszawa oraz *Model współpracy organizatora transportu publicznego z prywatnymi przewoźnikami autobusowymi w Aglomeracji Kopenhagi*, Transport Miejski i Regionalny, nr 5/2006, Warszawa.

wanej z elementami konkurencji² i obecnie ZKM w Gdyni jest organizatorem komunikacji miejskiej (autobusowej, trolejbusowej i tramwaju wodnego) w Gdyni, Sopocie i okolicznych gminach, natomiast z ZKM w Gdańsku współpracuje tylko w zakresie organizacji transportu na kilku liniach autobusowych. Od 2003 r. również Gdańsk rozpoczął restrukturyzację systemu transportu komunalnego. Oddzielenie funkcji planowania i zarządzania strategicznego oraz organizowania usług od funkcji operacyjnej spowodowało wyłonienie następujących podmiotów działających w imieniu miasta:

- Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, do którego kompetencji należą sprawy z zakresu organizowania gminnego transportu zbiorowego oraz polityki cenowej w transporcie zbiorowym,
- Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku, do którego kompetencji należą sprawy z zakresu infrastruktury komunikacyjnej (tory, sieć i przystanki)³.

ZKM w Gdańsku świadczy usługi transportu zbiorowego na rzecz mieszkańców Gdańska i gmin, z którymi zawarto porozumienia międzygminne (Żukowo, Sopot, Pruszcz Gdański miasto i gmina, Kolbudy).

Mieszkańcy Trójmiasta nadal liczą na większą integrację systemów transportu publicznego Gdańska i Gdyni w taki sposób, aby – paradoksalnie – transport w Trójmieście nie stanowił bariery w przemieszczaniu się. Wprowadzenie np. wspólnej trójmiejskiej karty podróży⁴ czy opracowanie zintegrowanego systemu informacji o komunikacji na terenie Trójmiasta mogłoby w istotny sposób ułatwić mieszkańcom poruszanie się po Trójmieście. Między innymi takie rozwiązania wprowadzono w wielu metropoliach podobnych do Trójmiasta. Dlatego cennym wydaje się promowanie dobrych rozwiązań, które za granicą już się sprawdziły.

Nie pierwszy raz sięgamy po doświadczenia naszych północnych sąsiadów. Jak wspomniano w numerze 5/2006 Pomorskiego Przeglądu Gospodarczego⁵, doskonałym przykładem zarządzania metropolią są Helsinki, zarządzane przez Metropolitalną Radę Helsinek (YTV), w gestii której, obok innych zadań, leży organizacja transportu publicznego. Region cechuje przede wszystkim ścisła

współpraca miast aglomeracji, co w przypadku powodzenia większości przedsięwzięć jest podstawą działania. Dziś transport publiczny w regionie otrzymuje najwyższe noty w badaniach satysfakcji klientów i w międzynarodowych porównaniach miast.

Uwolnienie rynku przewozów publicznych polegało na wydzieleniu operatora komunalnego systemu kolei miejskiej i transportu tramwajowego, podziale i częściowej prywatyzacji usług autobusowych oraz wprowadzeniu otwartych procedur konkurencyjnych w dostępie do rynku.

Jak wspomniano, do zadań YTV należy m.in. organizacja regionalnego i międzygminnego systemu planowania transportu. YTV jest odpowiedzialna za organizację regionalnych usług autobusowych oraz za usługi autobusowe w gminach Espoo, Vantaa, Kauniainen i Kerava, a także za organizację przetargów na usługi autobusowe w obszarze metropolii, poza wewnętrznym systemem transportowym Helsinek. Cały transport autobusowy w metropolii jest organizowany w drodze otwartych przetargów. Zwykle jest to około pięciu firm, przy czym ponad 65% udziału przypada firmom sektora publicznego, a 35% firmom prywatnym – Concordia i Connex.

Poszczególne gminy mogą swobodnie organizować swoje usługi wewnętrzne, ale w praktyce to zadanie powierzają YTV (poza Helsinkami). W granicach samego miasta Helsinki transportem publicznym zarządza firma Transport Miejski Helsinki (Helsinki City Transport, HKL)⁶. HKL jest odpowiedzialny za metro i przewozy tramwajowe oraz za organizację przetargów na usługi autobusowe w mieście.

Państwowa firma VR Group, od której YTV kupuje usługi miejskiej komunikacji kolejowej, jest odpowiedzialna za transport kolejowy w obrębie regionu. Na podobnych zasadach HKL nabywa usługi promowe od firmy Soumenlinnan Liikenne Oy.

W obszarze metropolitalnym Helsinek już od 20 lat funkcjonuje jednolita taryfa biletowa. Cena jest zależna od stref wyznaczonych przez granice gmin. Bilet wewnętrzny upoważnia do podróżowania w obszarze jednego miasta. Bilet regionalny upoważnia do podróżowania w obrębie czterech miast (Helsinki, Espoo, Kauniainen i Vantaa). Dwustrefowy bilet regionalny pozwala na poruszanie się w Espoo, Kauniainen, Vantaa, Kerava i Kirkkonummi. Regionalny bilet trzystrefowy upoważnia do odbywania podróży w obrębie całego obszaru metropolitalnego, czyli sześciu miast.

2 www.zkmgdynia.pl.

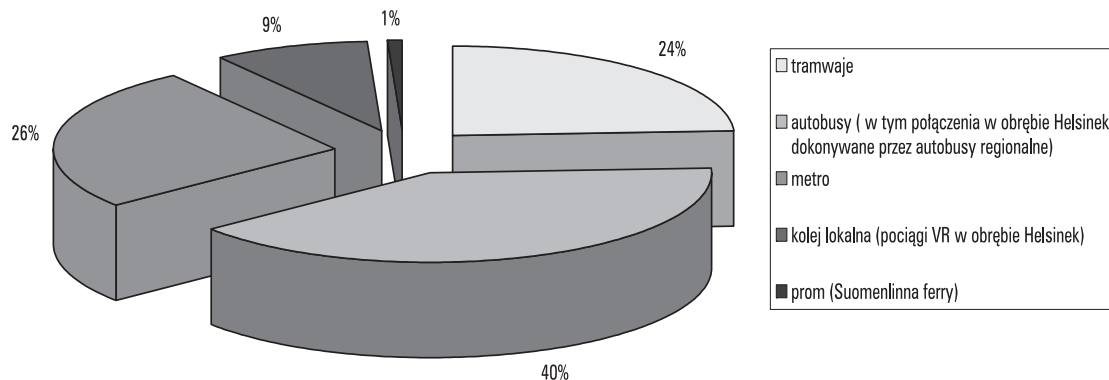
3 www.zkm.pl.

4 Mikroprocesorowa karta miejska została wprowadzona do komunikacji miejskiej w Gdańsku 1 lipca 2006 r. (od momentu jej wprowadzenia nie są wystawiane papierowe legitymacje do biletów okresowych). Do końca grudnia 2006 r. karta miejska zastąpiła tradycyjne, papierowe bilety okresowe. Karta jest nośnikiem informacji, na który można zapisać wybrany przez posiadacza bilet okresowy na komunikację miejską w Gdańsku.

5 A. Hildebrandt, 2006, *Jak dogadali się w Helsinkach?*, Pomorski Przegląd Gospodarczy nr 5/2006, Gdańsk.

6 www.hel.fi.

Rysunek 1. Struktura transportu publicznego w Helsinkach, 2006



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: *Travel smoothly in Helsinki and its region, 2007, www.ytv.fi*.

Od 2002 r. funkcjonuje wspólna elektroniczna Karta Podróży (Travel Card), która może być doładowywana według kryterium czasowego (bilet czasowy, strefowy) albo kwotowego. Karta może być doładowana w około 300 kioskach i innych punktach sprzedaży. Porównując systemy kart w innych metropoliach Europy, ten w regionie Helsinek okazał się być najbardziej udanym przedsięwzięciem lat 90.⁷ Dotychczas sprzedano ponad milion kart.

Przedsiębiorstwo HKL było pierwszym na świecie, które wprowadziło zakup biletów przy pomocy telefonów komórkowych (2002 r.). Od tego momentu niezwykle popularne stało się otrzymywanie biletów drogą SMS. Do tej pory tylko bilety na pojedyncze linie, za które odpowiada HKL, są dostępne w tej formie, ale w przyszłości zamierza się rozszerzyć tę usługę. Do końca 2007 r. sprzedano ponad 112 milionów biletów SMS-owych.

Przychody z biletów pokrywają ponad połowę całkowitych kosztów transportu publicznego. Koszty transportu publicznego są rozkładane na poszczególne gminy proporcjonalnie do liczby podróży dokonanych w ramach tych gmin.

Od niedawna (sierpień 2006 r.) wprowadzono nową linię autobusową Jokeri Line, łączącą Helsinki z sąsiednim miastem Espoo. W autobusach postawiono na wygodę i ekologiczne użytkowanie. Szczególny akcent położono tu na informację dla pasażerów. W autobusach Jokeri wykorzystuje się nawigację satelitarną (GPS) ułatwiającą poruszanie się w godzinach szczytu. Na niektórych przystankach autobusowych podawana jest na bieżąco informacja o godzinie przyjazdu kolejnego autobusu, zgodna z satelitarnym odczytem. Aby wyjść naprzeciw potrzebom podróżnych Jokeri Line działa prawie jak metro, jeśli chodzi o częstotliwość – w godzinach szczytu autobusy odjeżdżają co pięć minut i jeżdżą do późnych godzin nocnych.

Za oryginalny design oraz za pomysły w sferze planistyczno-konstrukcyjnej Jokeri Line otrzymała już nagrody The Construction Engineering Work of the Year-prize oraz nagrodę Fennia Prize 2007. Charakterystyczne wzornictwo w kolorystyce niebiesko-zielonej stało się wizytówką pojazdów i przystanków.

W porównaniu ze strukturą transportu publicznego w całym obszarze metropolitalnym, udział metra w strukturze transportu publicznego samych Helsinek jest zdecydowanie wyższy (o 10 punktów procentowych), podobnie jak udział połączeń tramwajowych (o 6,1 punktu procentowego). Natomiast w obszarze metropolitalnym, przeważają połączenia autobusowe (50% wszystkich środków transportu publicznego).

Jednym z celów strategii ochrony klimatu dla obszaru metropolitalnego Helsinek jest redukcja o jedną trzecią – do roku 2030 – emisji gazu cieplarnianego⁸. Najbardziej efektywną drogą realizacji tego celu jest promocja transportu publicznego. Planuje się, aby w przyszłości system transportu miejskiego w samym centrum Helsinek był obsługiwany przez metro i tramwaje. Już dziś te dwa środki transportu mają ponad 50% udziału w rynku transportu publicznego. Obecnie w Helsinkach działa 11 linii tramwajowych, a tramwaje kursują na 85 km sieci trakcyjnych.

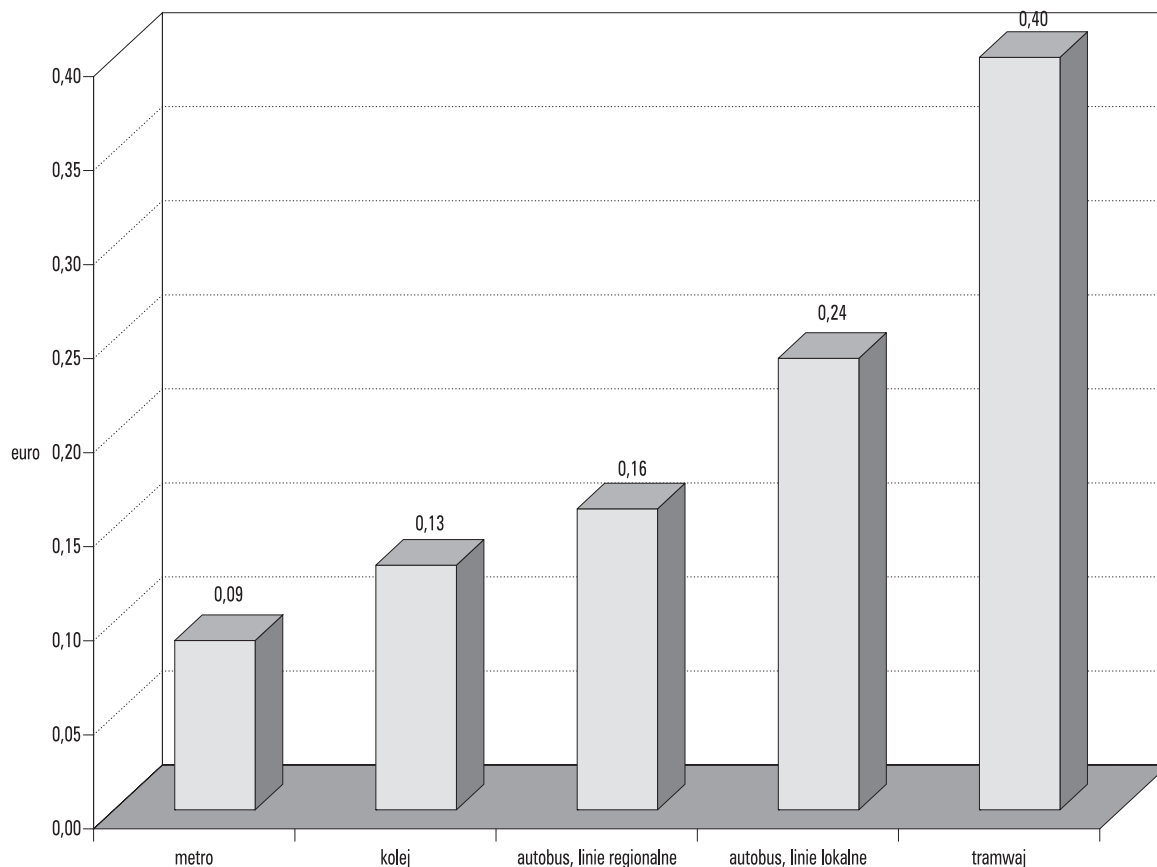
Mimo iż jednostkowy koszt transportu tramwajem był w 2005 r. najwyższy spośród wszystkich środków transportu publicznego, korzyści ekologiczne przewyższają ten koszt.

Pomimo tego, że w strukturze transportu Helsinek połączenia promowe stanowią niecały 1%, The Suomenlinna Ferry codziennie przewozi do pracy z wyspy Suomenlinna kilkaset osób. Podróż trwa niecałe 20 minut. Wyspę, na której znajduje się wpisana na listę UNESCO twierdza, zamieszkuje około tysiąca mieszkańców, a połączenia promowe są podstawowym łącznikiem między wyspą

7 *Travel smoothly in Helsinki and its region, 2007, www.ytv.fi*.

8 *HKL – sustainable urban transport, www.hkl.fi*.

Rysunek 2. Jednostkowy koszt przejazdu 1 km różnymi środkami transportu publicznego w Helsinkach w 2005 r.



Źródło: Obliczenia HKL.

a lądem⁹. Ze względu na znajdujące się tam atrakcje turystyczne, ruch promowy jest w sezonie letnim bardziej natężony – wówczas prom przewozi dziennie prawie pięć tysięcy pasażerów (w zimowe weekendy ta liczba zamyka się w jednym tysiącu).

Dobrze zaplanowany system transportu, zmotywowana i wykwalifikowana kadra, przyjazne dla środowiska środki transportu (przede wszystkim pojazdy szynowe napędzane energią elektryczną), selekcja paliw tworzą podstawy usług transportowych w Helsinkach. Sukces Helsinek opiera się na polityce jakości i systematycznym budowaniu zaufania do klienta. Dziś udział transportu publicznego w całkowitym transporcie metropolii wynosi 42%. Aby osiągnąć założenia strategii zrównoważonego

rozwoju regionu i zwiększyć udział transportu publicznego, usługi publiczne muszą być bardziej konkurencyjne od prywatnych środków transportu. Można to tylko osiągnąć bazując na wysokiej jakości usługach, szybkiej reakcji na potrzeby dzisiejszych i potencjalnych pasażerów, wygodzie przyjaznej obsłudze. W Helsinkach wszyscy uczestnicy systemu komunikacji publicznej (od organizatora, poprzez przewoźników, do osób bezpośrednio obsługujących ruch pasażerski), są zmotywowani do świadczenia usług najwyższej jakości na rzecz klienta. Zakłada się¹⁰, że jakość publicznych usług transportowych w przyszłości przewyższy nawet oczekiwania klientów.

Przecież to bardzo proste, więc czemu w naszej rzeczywistości ciągle niemożliwe?

9 Podziemny tunel służy ewakuacji mieszkańców w sytuacji zagrożenia.

10 *Vision 2012 and strategic actions 2005–2012*, 2005, Helsinki City Transport, www.hkl.fi.

Analizy i porównania

Przemysław Susmarski	<i>Koniunktura gospodarcza w województwie pomorskim</i>	79
Maciej Tarkowski	<i>Wskaźniki rozwoju województwa pomorskiego</i>	82
Maciej Tarkowski	<i>Dostępność transportowa aglomeracji Trójmiasta na tle ośrodków konkurencyjnych</i>	85

*Przemysław
Susmarski*

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

KONIUNKTURA GOSPODARCZA W WOJEWÓDZTWIE POMORSKIM

Stan gospodarki województwa może być oceniany na wiele sposobów. Jednym z nich jest spojrzenie poprzez pryzmat wskaźników statystycznych. Informacje o dynamice produktu regionalnego brutto, zmianach w wielkości zatrudnienia, dynamice nakładów inwestycyjnych czy też wyników finansowych przedsiębiorstw pozwalają oszacować postępy gospodarcze.

Podobnie, takiej ocenie służyć może opinia przedsiębiorców o kondycji firm prowadzących działalność w województwie. Subiektywne, zagregowane przekonania dają również wartościowe podstawy do oszacowania zmian stanu gospodarki. Ich główną zaletą jest szybkość pozyskiwania informacji oraz uniezależnienie informacji pochodzących ze statystyki publicznej od terminów publikacji.

Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową od początku 2001 r. ocenia stan gospodarki w ujęciu regionów za pomocą testu koniunktury. W miesięcznym cyklu gromadzone są opinie przedsiębiorców o kondycji firm prowadzących działalność w województwie. Rozsyłane ankiety zawierają również pytania o przewidywania co do rozwoju gospodarczego w ciągu najbliższych trzech miesięcy. Na podstawie uzyskanych odpowiedzi wyliczany jest wskaźnik prognostyczny, informujący o oczekiwanych zmianach koniunktury w przyszłości. Zarówno wskaźnik koniunktury bieżącej, jak również wskaźnik prognostyczny mogą przyjmować wartości z przedziału od –100

do +100, przy czym wartość minimalna oznacza bardzo złą, zaś wartość maksymalna bardzo dobrą koniunkturę.

Do chwili obecnej (przez cały okres badawczy) najniższą wartość wskaźnika koniunktury wojewódzkiej na Pomorzu odnotowano pod koniec 2001 r. Wynosząca 35,2 pkt wartość odzwierciedlała przeważającą liczbę opinii negatywnych wśród wszystkich odpowiedzi weryfikujących stan gospodarki województwa. Z kolei wartość maksymalną odnotowano w maju roku ubiegłego – w województwie pomorskim wynosiła ona 42,1 pkt.

Analiza wykresu (rysunek 1) pozwala wskazać na pewne prawidłowości. Pogorszenie nastrojów pomorskich przedsiębiorców występuje zwykle na przełomie IV oraz I kwartału. Podobny spadek jest zresztą charakterystyczny dla całego kraju. Od połowy 2003 r. liczba ocen pozytywnie opiniujących stan gospodarki województwa przewyższa z reguły liczbę opinii negatywnych. W rezultacie wskaźnik koniunktury regionalnej w Pomorskiem przyjmuje dodatnie wartości. Wyjątek stanowią jedynie miesiące zimowe: grudzień oraz styczeń, podczas których obserwuje się wyraźne pogorszenie. Prawidłowość ta nie wystąpiła w 2007 r. Liczba ocen negatywnych była wyraźnie niższa od liczby ocen pozytywnych zarówno w grudniu i styczniu, jak również w lutym.

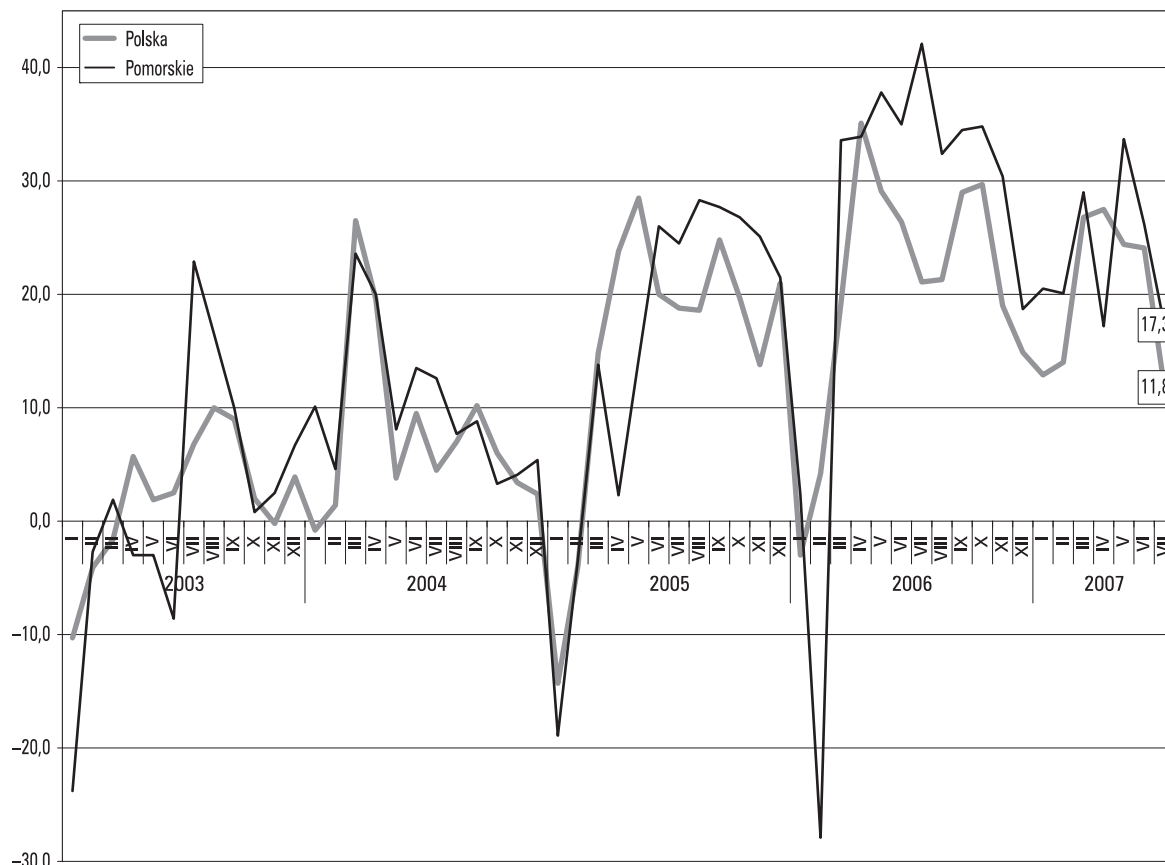
Podobnie jak w latach ubiegłych, obserwowane pod koniec IV kw. 2006 r. oraz na początku I kw. 2007 r. pogorszenie zasygnalizował spadek wskaźnika prognostycznego. Notowana w październiku 2006 r. wartość była bowiem niższa od wrześniowej o 16,3 pkt.

Najnowsze dane o nastrojach przedsiębiorców na Pomorzu odnoszą się do lipca 2007 r. Wskaźnik koniunktury wyniósł 17,3 pkt i był niższy o 8,9 pkt od sięgającej 26,2 pkt wartości notowanej w czerwcu. Niemniej jednak, liczba ocen pozytywnie weryfikujących stan gospodarki województwa nadal przeważa nad liczbą opinii negatywnych. Z drugiej strony, pomorscy przedsiębiorcy koniunkturę oceniają gorzej niż przed rokiem. Bowiem wartość indeksu bieżącego notowana obecnie jest aż o 24,8 pkt niższa od ubiegłorocznej (lipiec 2007 r.).

Sygnały płynące z rynku odbierane przez przedsiębiorców na Pomorzu są bardziej optymistyczne od bodźców docierających do pracodawców w całym kraju. W lipcu 2007 r. różnica pomiędzy indeksami koniunktury pomorskiej oraz ogólnopolskiej wyniosła 5,5 pkt, plasując województwo na szóstej pozycji w rankingu regionów.

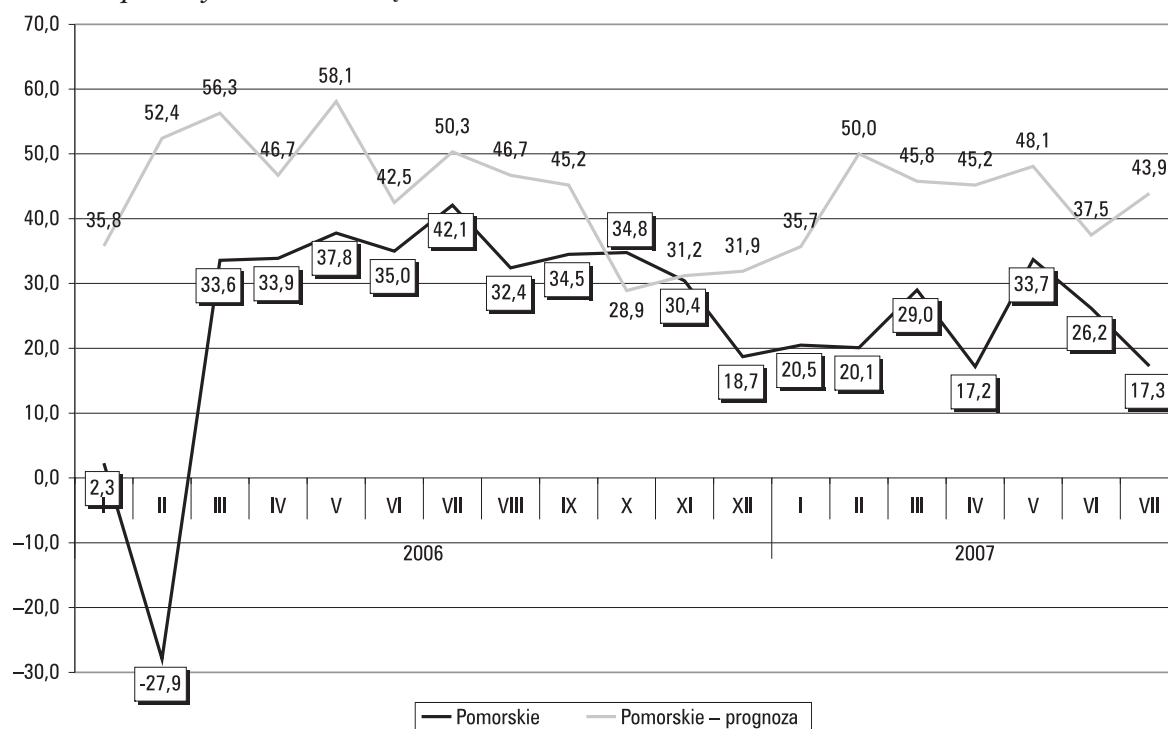
Również lepiej niż przeciętnie w Polsce kształtują się oczekiwania odnośnie przyszłego stanu gospodarki. Wartość wskaźnika prognostycznego wyniosła w lipcu

Rysunek 1. Koniunktura gospodarcza w Polsce i województwie pomorskim w latach 2003–2007



Źródło: Opracowanie IBnGR.

Rysunek 2. Wskaźnik prognostyczny oraz wskaźnik koniunktury bieżącej w województwie pomorskim w 2006 r. i pierwszych siedmiu miesiącach 2007 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR.

43,9 pkt, przekraczając indeks ogólnopolski o 11,3 pkt. Optymistyczne nastawienie cechuje przedsiębiorców wywodzących się z województw najsilniejszych gospodarczo (wyjątkiem jest Śląskie).

Obserwowane w ostatnich okresach badawczych wysokie wartości wskaźnika prognostycznego prognozują dobry stan gospodarki w najbliższych trzech miesiącach. Jest to o tyle uzasadnione, iż z reguły III kwartał charakteryzują dodatnie wartości wskaźnika koniunktury. Z drugiej jednak

strony, analiza przebiegu wykresu (rysunek 2) nakazuje ostrożność. Od lipca 2006 r. do lipca 2007 r. zauważa się bowiem lekką tendencję spadkową. Noty pogarszają się z miesiąca na miesiąc. Tego typu prawidłowość wystąpiła w trzech spośród czterech ostatnich miesięcy (wyjątkiem był maj, kiedy to ocena stanu gospodarki była wyższa od oceny kwietniowej o 16,5 pkt). Co więcej, począwszy od marca 2006 r. tegoroczne oceny koniunktury są gorsze od przyznawanych przed rokiem.

WSKAŹNIKI ROZWOJU WOJEWÓDZTWA POMORSKIEGO

Czerwiec 2007 r. okazał się kolejnym miesiącem, w którym odnotowano dobrą sytuację gospodarczą w województwie pomorskim¹. Zarówno w odniesieniu do działalności przedsiębiorstw, stanu rynku pracy, jak również wynagrodzeń zaobserwowano w większości pozytywne zmiany. Czerwiec był tak samo miesiącem kontynuacji pozytywnych trendów długookresowych – w stosunku rocznym odnotowano poprawę we wszystkich analizowanych aspektach (tablica 1).

Liczba podmiotów gospodarki narodowej nie wzrosła znacząco, należy jednak zaznaczyć, że przekraczając wartość 231 tys., osiągnęła poziom nie notowany od początku 2006 r. Zaobserwowany wzrost jest kontynuacją procesu występującego nieprzerwanie od marca bieżącego roku.

W czerwcu, w stosunku do miesiąca poprzedniego, odnotowano spadek produkcji sprzedanej przemysłu. Po doskonałym II półroczu 2006 r., w pierwszej połowie bieżącego roku obserwowane są jej wahania. Wskazują one na słabnięcie wzrostowej tendencji – województwo traci przewagę dynamiki względem kraju ogółem.

¹ Niniejsza analiza przygotowana została na podstawie: *Komunikat o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego*, 2007, Opracowania sygnałne, nr 6, Urząd Statystyczny w Gdańsku, Gdańsk.

Dr Maciej Tarkowski

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynekową*

Tablica 1. Wybrane mierniki i wskaźniki rozwoju gospodarczego województwa pomorskiego w czerwcu 2007 r.

Miernik/wskaźnik	Jednostka		Stan	Zmiana w stosunku do:	
	Stan	Zmiana		miesiąca poprzedniego	analogicznego miesiąca roku poprzedniego
Działalność przedsiębiorstw					
Liczba podmiotów gospodarki narodowej	tys.	proc.	231,2	+0,6	+1,2
Produkcja sprzedana przemysłu		proc.		−9,7	+2,9
Produkcja budowlano-montażowa		proc.		+2,2	+15,0
Sprzedaż detaliczna		proc.		+5,6	+18,2
Rynek pracy					
Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw	tys.	proc.	265,5	+0,5	+4,3
Liczba bezrobotnych	tys.	proc.	114,0	−4,9	−27,5
Stopa bezrobocia	proc.	pkt. proc.	14,1	−0,6	−4,3
Liczba bezrobotnych w wieku do 25 lat	tys.	proc.	20,4	−6,1	−34,3
Liczba bezrobotnych w wieku 50 lat i więcej	tys.	proc.	21,8	−3,3	−12,5
Liczba długotrwale bezrobotnych	tys.	proc.	66,0	−5,5	−28,1
Liczba zgłoszonych ofert pracy	tys.	proc.	9,6	−4,3	+14,0
Wynagrodzenia					
Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto w sektorze przedsiębiorstw	zł	proc.	3017	+3,5	+13,6

Uwaga: Dane dotyczące sektora przedsiębiorstw obejmują podmioty o liczbie pracujących przekraczającej 9 osób.

Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych Urzędu Statystycznego i Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku.

W skali roku wzrost produkcji sprzedanej sięgnął niecałych 3% był niższy o 1 punkt procentowy niż rok wcześniej. W analizowanym miesiącu najwyższy przyrost produkcji sprzedanej w głównych branżach, w stosunku rocznym, wystąpił w: produkcji wyrobów z drewna i wikliny; produkcji pozostałych środków transportu (przemysł okrętowy) oraz produkcji wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych. Spadek odnotowano między innymi w produkcji odzieży i wyrobów futrzarskich, produkcji mebli oraz w pozostałej działalności produkcyjnej.

Natomiast w produkcji budowlano-montażowej wystąpił wzrost. W stosunku do maja zwiększyła się ona jednak jedynie o 2% i była niższa od ogólnopolskiej o 1,7 punktu procentowego. Niski wzrost był więc charakterystyczny dla całej gospodarki, a słabsze od przeciętnych wyniki Pomorskiego w czerwcu odnotowano po raz kolejny. Nie wpływały one jednak istotnie na roczne rezultaty produkcji budowlano-montażowej. W skali roku wzrost produkcji budowlano-montażowej sięgnął 15%, co odzwierciedla bardzo dobrą koniunkturę w branży. Poza tym wzrost odnotowany w województwie pomorskim był wyraźnie wyższy niż przeciętnie Polsce – o 4 punkty procentowe,

co wskazuje na szczególnie dobrą sytuację pomorskich przedsiębiorstw budowlanych.

Wzrost odnotowano również w sprzedaży detalicznej, która w ciągu miesiąca zwiększyła się o 5,6%. Nastąpił on po dwóch miesiącach stagnacji i był większy niż przeciętnie w Polsce. W stosunku rocznym dynamika sprzedaży detalicznej kształtowała się na poziomie 18% i była wyższa o 4 punkty procentowe od średniej dla Polski. Czerwiec był jednak czwartym miesiącem z rzędu, w którym w stosunku rocznym wystąpiło stopniowe wyhamowanie trendu wzrostowego.

Zasadniczo dobre wyniki działalności przedsiębiorstw nie pozostały bez wpływu na sytuację na rynku pracy. W czerwcu o 0,5% wzrosło zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw. Pomijając styczeń, była to największa miesięczna dynamika obserwowana w tym roku. W porównaniu do czerwca roku poprzedniego zatrudnienie wzrosło o 4,3% i dość wyraźnie przekraczało zmiany ogólnopolskie. W skali roku wzrost zatrudnienia cechował większość sekcji. Wyraźnie najwyższy, sięgający 12%, odnotowano w budownictwie. Najgłębszy spadek zatrudnienia po raz kolejny odnotowano w rybactwie – sięgał on 14%. O blisko 4% w stosunku rocznym spadło zatrudnienie

w hotelarstwie i gastronomii. W tej branży odczuwalny jest poważny deficyt pracowników wywołany odpływem do pracy za granicę.

Biorąc po uwagę tylko działy przetwórstwa przemysłowego, wysoką dynamikę zaobserwowano w przedsiębiorstwach wytwarzających wyroby z drewna i wikliny oraz z metali. Spadek zatrudnienia, rzędu ok. 2%, odnotowano natomiast w zakresie produkcji pozostałego sprzętu transportowego oraz produkcji artykułów spożywczych i napojów.

Wzrost zatrudnienia przełożył się na wyraźny spadek bezrobocia. W ciągu miesiąca sięgał on 5%. Natomiast spadek, odnotowany w porównaniu do analogicznego miesiąca roku poprzedniego, przekroczył aż 28%, podczas gdy przeciętnie w kraju kształtował się na poziomie 24%. W kwietniu stopa bezrobocia spadła o 0,6 punktu procentowego w odniesieniu do miesiąca poprzedniego. W stosunku rocznym zmniejszyła się ona natomiast o 4,3 punktu procentowego przy średniej dla kraju wynoszącej 3,5 punktu procentowego. Tym samym dystans dzielący poziom stóp bezrobocia w województwie pomorskim i w Polsce uległ dalszemu zmniejszeniu. W czerwcu wynosił on jedynie 1,7 punktu procentowego.

Zarówno w układzie miesięcznym, jak i rocznym spadek liczby bezrobotnych odnotowano w także w trzech wybranych kategoriach osób znajdujących się w specyficznej sytuacji na rynku pracy. Stosunkowo niewielkie zmiany odnotowano w przypadku bezrobotnych w wieku 50 lat

i więcej. Jest to zjawisko obserwowane trwale i potwierdza tezę o stosunkowo dużych trudnościach w integracji tej grupy bezrobotnych z rynkiem pracy, nawet w okresie koniunktury. Liczba młodych bezrobotnych uległa natomiast ponadprzeciętnemu zmniejszeniu. Młodzi ludzie z uwagi na swoją dużą mobilność są największymi beneficjentami otwarcia rynków pracy państw UE. Po raz kolejny odnotowano również nieznacznie ponadprzeciętną redukcję liczby osób długotrwale bezrobotnych. Częściowo jest to efekt legalizacji pracy dotychczas nierejestrowanej.

W czerwcu do urzędów pracy zgłoszono ok. 9,6 tys. ofert zatrudnienia, co oznaczało spadek w układzie miesięcznym. Miał on charakter sezonowy, gdyż maj w tym, jak i poprzednim roku cechował się rekordową liczbą zgłoszonych ofert. W skali roku dynamika ofert pracy nadal była wyraźna i kształtowała się na poziomie 14%.

Rosnącemu popytowi na pracę towarzyszył wzrost wynagrodzeń zarówno w układzie miesięcznym, jak i rocznym. Szczególnie widoczny był on w perspektywie roku. Kształtował się na poziomie blisko 14% i był wyraźnie wyższy niż przeciętnie w Polsce.

Przedstawione powyżej dane obrazują efekty dobrej koniunktury gospodarczej notowanej w Polsce i w województwie pomorskim. Czerwiec był kolejnym miesiącem, który w perspektywie rocznej przyniósł wzrost produkcji, zatrudnienia i płac oraz spadek bezrobocia. Szczególnie korzystnie kształtowała się sytuacja pomorskiego rynku pracy.

DOSTĘPNOŚĆ TRANSPORTOWA AGLOMERACJI TRÓJMIASTA NA TLE OŚRODKÓW KONKURENCYJNYCH

D o tezy, że dobra dostępność transportowa jest warunkiem koniecznym dla rozwoju społeczno-gospodarczego, nie trzeba nikogo przekonywać. Wszak mieszkając na Pomorzu i od lat wyczekując realizacji kluczowych w tym zakresie inwestycji, oczywistości tej tezy nie tylko jesteśmy świadomi – jest ona również poparta doświadczeniem korzystania z niewydolnego układu transportowego łączącego Pomorze, w szczególności zaś aglomerację Trójmiasta, z innymi dużymi ośrodkami miejskimi. Niewydolna infrastruktura transportowa nie jest jedynie problemem Pomorza. Dotyczy on większości regionów Polski. Jak zatem na tym tle wygląda sytuacja aglomeracji Trójmiasta?

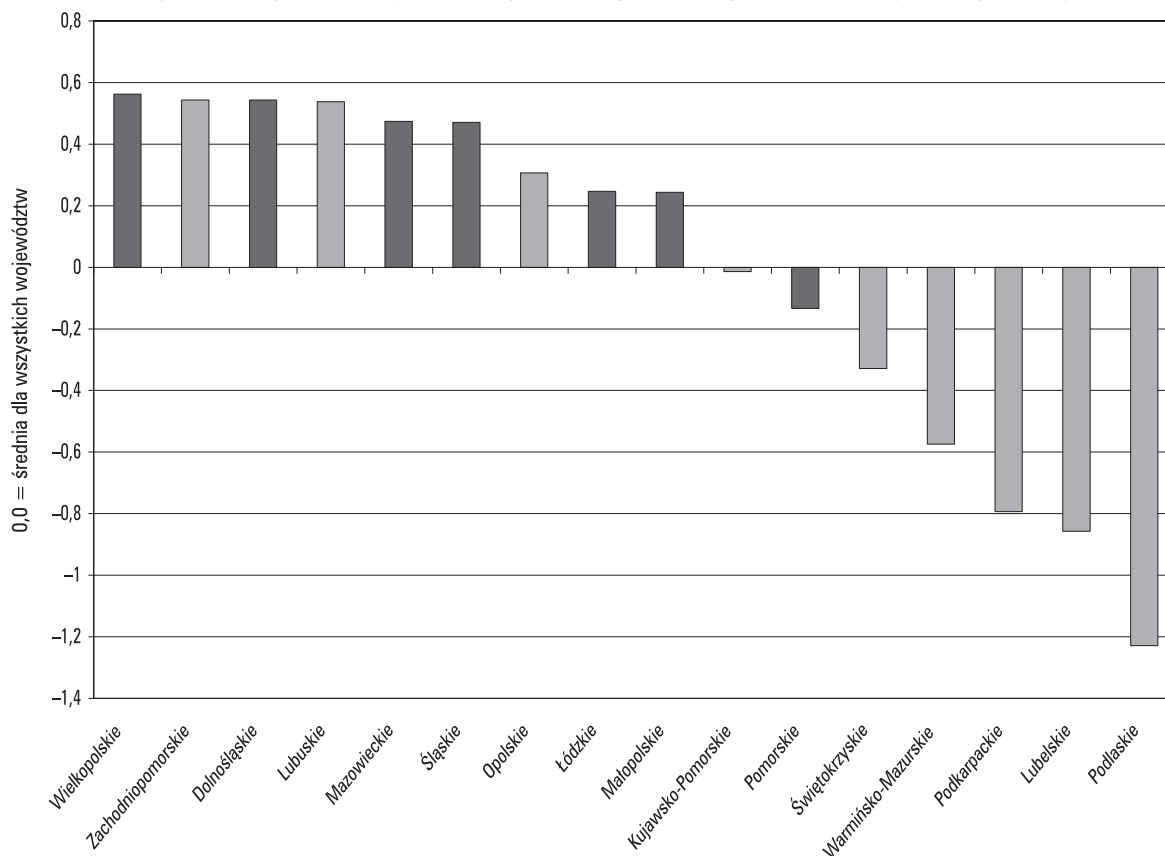
Punktem wyjścia dla analizy dostępności transportowej aglomeracji będzie ocena wykonywana przez IBnGR dla potrzeb diagnozy atrakcyjności inwestycyjnej województw i podregionów Polski¹. Dostępność transportową w układzie regionów jak i podregionów, można traktować jako dostępność do aglomeracji będących ich

Dr Maciej Tarkowski

*Instytut Badań
nad Gospodarką Rynkową*

¹ Po pięciu latach przerwy IBnGR powrócił do badania problematyki regionalnego zróżnicowania atrakcyjności inwestycyjnej. W rezultacie, w 2005 i 2006 r., opublikowane zostały dwa raporty poświęcone temu zagadnieniu. Pod koniec 2007 r. ukaże się kolejne opracowanie pt. *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski 2007*.

Rysunek 1. Dostępność transportowa województwa pomorskiego na tle regionów konkurujących i pozostałych w 2006 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR.

ośrodkami. Takie założenie poczyniono dla potrzeb analizy atrakcyjności inwestycyjnej.

Województwo pomorskie zajęło w rankingu dostępności transportowej województw w 2006 r. dopiero jedenaste miejsce. Biorąc zaś po uwagę jedynie regiony stanowiące największą konkurencję dla Pomorza, a więc śląskie, mazowieckie, dolnośląskie, małopolskie, wielkopolskie, łódzkie, województwo pomorskie cechowało się najslabszą dostępnością transportową.

Biorąc pod uwagę podregiony, sytuacja Trójmiasta wygląda lepiej. Na 39 analizowanych obiektów, w kategorii dostępności transportowej dla działalności przemysłowej

zajęło ono 13. miejsce, usługowej – 9. miejsce i zaawansowanej technologicznie – 12. miejsce. Różnice te wynikają z założenia, że dla wymienionych rodzajów działalności gospodarczej konieczna jest specyficzna konfiguracja środków transportu. Dość wysokie notowania w rankingu wszystkich podregionów nie wyglądają jednak tak dobrze, gdy porównanie ograniczymy do jednostek, których stolicami są największe ośrodki: Kraków, konurbacja katowicka, Łódź, Poznań, Warszawa, Wrocław. We wszystkich trzech rankingach Trójmiasto zajmuje końcowe lokaty.

Co zadecydowało o względnie niskiej dostępności transportowej Trójmiasta? W przypadku oceny dostępności

Tablica 1. Dostępność transportowa podregionu gdańskiego na tle obszarów konkurujących w 2006 r.

Przemysł		Usługi		Zaawansowane technologie	
Podregion	Lokata	Podregion	Lokata	Podregion	Lokata
centralny śląski	4	łódzki	1	łódzki	1
poznański	5	warszawski	2	poznański	2
warszawski	6	poznański	3	warszawski	3
wrocławski	7	wrocławski	4	wrocławski	4
krakowsko-tarnowski	8	centralny śląski	6	centralny śląski	6
gdański	13	krakowsko-tarnowski	8	krakowsko-tarnowski	11
łódzki	14	gdański	9	gdański	12

Źródło: Opracowanie IBnGR.

na poziomie województw pod uwagę wzięto odległość do granicy zachodniej, odległość do Warszawy, liczbę obsługiwanych międzynarodowych połączeń lotniczych i gęstość zamiejskich dróg o nawierzchni twardej. Pomijając ostatnią kwestię, mającą jedynie aspekt regionalny, warto skupić się na omówieniu trzech najpierw wymienionych zagadnień. Pozwoli to na wyjaśnienie względnie niskiej pozycji aglomeracji Trójmiasta w rankingu dostępności transportowej.

Odległość od granicy zachodniej jest miernikiem dostępności do głównych zagranicznych rynków zbytu obsługiwanych przez polską gospodarkę. Głównym partnerem handlowym Polski są Niemcy, duże znaczenie mają też pozostałe kraje „starej” Unii. Przy słabym stanie polskiej infrastruktury transportowej położenie względem zachodniej granicy, za którą transport jest o wiele łatwiejszy, ma duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego regionów. Za odległość dzielącą region od granicy przyjęto dystans, jaki dzieli ją od ośrodka regionalnego przy założeniu, że wykorzystuje się główne drogi. Trójmiasto położone jest około 350 km od granicy (Kołbaskowo). Biorąc pod uwagę największe ośrodki, zdecydowanie bliżej granicy położone są Wrocław i Poznań. Podobna odległość dzieli od granicy Łódź i konurbację katowicką. Nieznacznie dalej położony jest Kraków. Jedynie Warszawę dzieli dystans wyraźnie większy niż Trójmiasto.

Nie odległość sama w sobie jest czynnikiem decydującym o dostępności transportowej. Ważniejsza wydaje się odległość czasowa, którą w przypadku transportu lądowego skrócić można dzięki rozbudowie i modernizacji infrastruktury. Właśnie analiza czasu potrzebnego na pokonanie dystansu dzielącego badane ośrodki od granicy zachodniej uwidacznia problem niskiej dostępności Trójmiasta. Blisko siedem i pół godziny jazdy, jakie potrzebne jest na pokonanie omawianego odcinka (stosując się do ograniczeń prędkości), w porównaniu z czterema lub pięcioma godzinami, jakie dzielą odpowiednio konurbację katowicką i Łódź, doskonale pokazuje znaczenie autostrad w kreowaniu dobrej dostępności komunikacyjnej. Nawet z Krakowa, położonego dalej niż Trójmiasto, dojazd do granicy jest krótszy o około dwie i pół godziny.

Dostępność transportową regionu powinno poprawiać nadmorskie położenie. Czy rzeczywiście tak jest? Biorąc pod uwagę reorientację kierunków i struktury towarowej polskiego handlu zagranicznego, znaczenie portów morskich wydaje się być ograniczone. Ich rola może jednak rosnąć przy zapewnieniu odpowiednich rozwiązań infrastrukturalnych, które w przypadku portów Trójmiasta dopiero zaczynają nabierać realnych kształtów. Porty muszą być sprawniej

powiązane z zapleczem niż dotychczas i zapewniać szybki przeładunek, głównie ładunków w kontenerach.

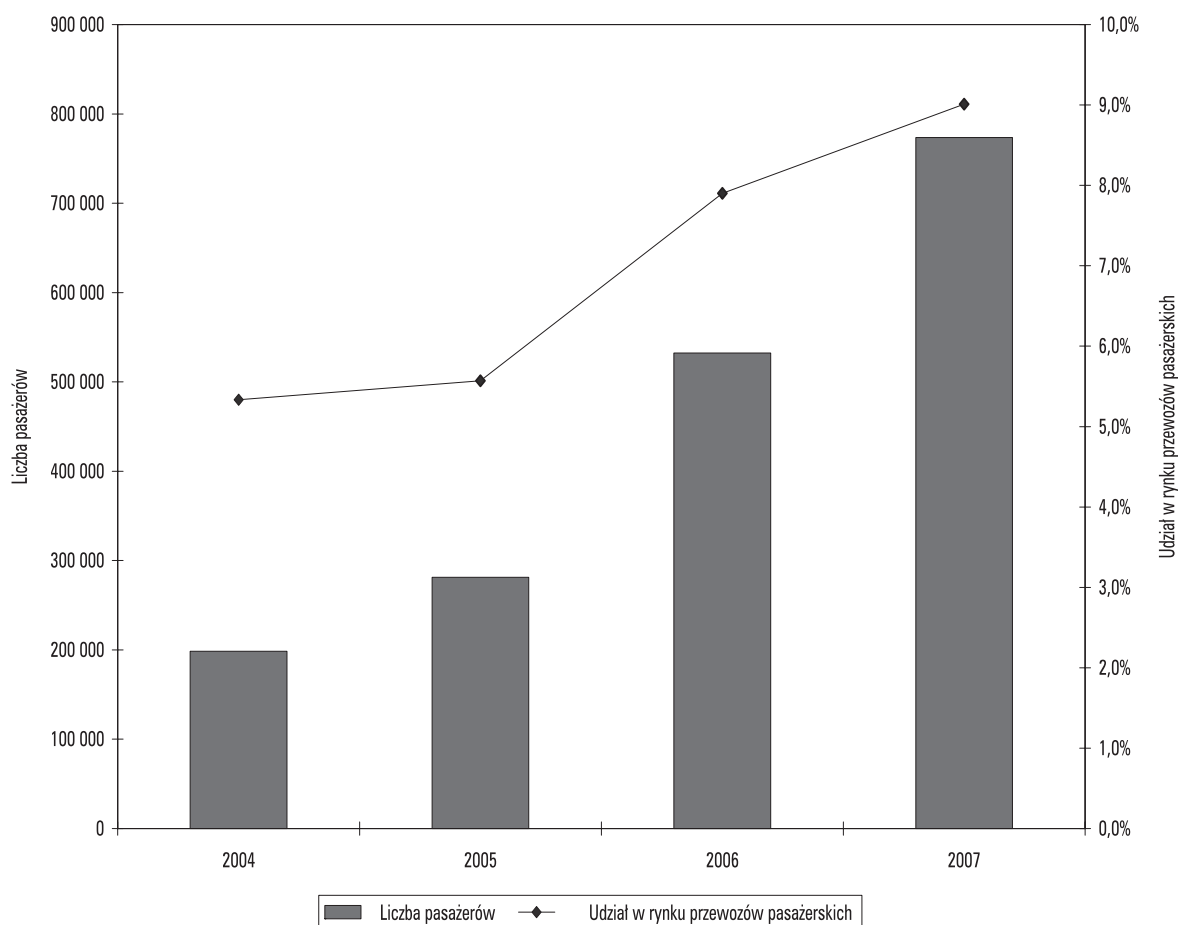
Analizując kolejny czynnik dostępności – odległość fizyczną jak i czasową do Warszawy – nie stwierdzono aż tak istotnych różnic. Pomijając blisko położoną Łódź, pozostałe ośrodki odległe są od stolicy o 300–400 km, co przekłada się na czas podróży samochodem, wynoszący 6–7 godzin. Bliskość stolicy, mimo rozwoju gospodarki rynkowej, nadal jest dość istotna. Warszawa, oprócz koncentracji decyzyjnych funkcji w sferze polityki, jest również ośrodkiem władzy gospodarczej (siedziby oddziałów międzynarodowych koncernów) i najważniejszym węzłem transportowym.

W relacji ze stolicą istotną rolę odgrywają także połączenia kolejowe. W tym względzie Trójmiasto również nie jest uprzywilejowane. Kraków, konurbacja katowicka, Łódź, Poznań dysponują o wiele dogodniejszymi, szybszymi połączeniami niż Trójmiasto. Sytuację poprawi niewątpliwie modernizacja linii kolejowej E-65, w rezultacie której czas podróży z Trójmiasta do Warszawy powinien zostać skrócony do maksimum 2,5 godziny. Obecnie tyle zajmuje podróż z Krakowa i Katowic, które położone są w podobnej odległości do Warszawy. Modernizacja linii kolejowej niewątpliwie poprawi dostępność do Trójmiasta, w szczególności w ruchu pasażerskim, gdzie czas podróży odgrywa w tym przypadku kluczową rolę. Nie należy jednak popadać w zbyt ni optymizm, gdyż kwestia dostępności transportowej jest rzeczą względną. Pojawiły się już bowiem plany, których realizacja, jak na razie, wydaje się dość odległa, zakładające budowę od podstaw infrastruktury kolejowej umożliwiającej podróż pomiędzy Warszawą, Łodzią a Poznaniem i Wrocławiem z prędkością rzędu 300 km na godzinę. Oddanie do użytku tej inwestycji ponownie pogorszyłoby znacznie dostępność transportową do Trójmiasta, oczywiście względem ośrodków połączonych superszybkim pociągiem.

W porównaniu do zagadnień dotychczas omówionych, mocniejszą stroną dostępności transportowej aglomeracji Trójmiasta jest dostępność drogą powietrzną. Port lotniczy w Gdańsku, od momentu jego przeniesienia do Rębiechowa, pełni ważną rolę w skali kraju. Wydaje się ona umacniać w okresie żywienia wywołanej otwarciem nieba i ekspansją tanich linii lotniczych, o czym świadczy nie tylko wzrost liczby pasażerów, ale także udziału w rynku przewozów pasażerskich, co oznacza, że dynamika wzrostu liczby pasażerów jest większa niż w innych portach.

Port lotniczy w Gdańsku zajmował w 2006 r. czwartą pozycję pod względem liczby oferowanych połączeń międzynarodowych. W I połowie 2007 r. obsłużył on 734 tys. pasażerów, co dawało 9% udziału w rynku

Rysunek 2. Liczba obsługanych pasażerów i ich udział w ruchu ogółem w polskich portach lotniczych w I półroczu lat 2004–2007.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych ULC.

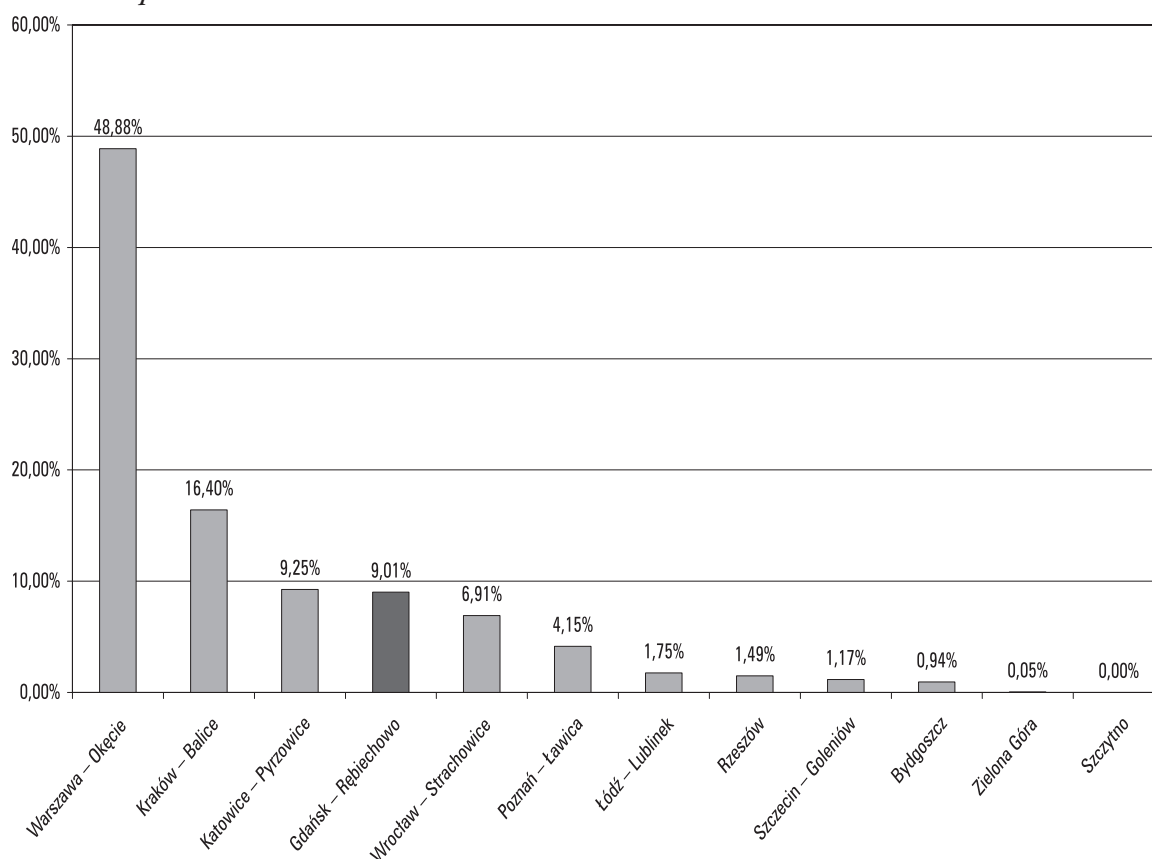
przewozów lotniczych i przekładało się również na czwartą lokatę w kraju. Pomijając Okęcie i Balice, których udział jest wyraźnie wyższy, lotnisko w Gdańsku ma zbliżone znacznie do portu katowickiego. O sile portu lotniczego w Gdańsku świadczy także fakt, że utrzymuje on wysoki udział w przewozach, obsługując jednocześnie słabiej zaludniony obszar niż ma to miejsce przypadku Katowic czy Krakowa. W przyszłości pozycję portu wzmocnić może budowa nowego terminalu pasażerskiego oraz ewentualne uruchomienie drugiego lotniska w Gdyni (zakładając, że będzie ono częścią istniejącego już podmiotu).

Opisane uwarunkowania odpowiadają za niską dostępność aglomeracji Trójmiasta w porównaniu do innych dużych ośrodków miejskich w Polsce. Nieco lepsza pozycja w przypadku dostępności dla przemysłu nie wynika z opisanych zagadnień, a jest kwestią organizacyjną. Oferta Pomorza w zakresie usług transportowych i spedycyjnych jest bowiem stosunkowo dobra, co ma istotne znaczenie w zapewnieniu ciągłości dostaw surowców, półproduktów, podzespołów oraz wysyłki gotowych wyrobów do klientów.

Mimo że obecnie aglomeracja Trójmiasta cechuje się niską dostępnością transportową, to dzięki napływowi funduszy strukturalnych oraz perspektywy organizacji EURO 2012 pojawiły się realne szanse na zmianę tej sytuacji. Kluczowe znaczenie dla poprawy dostępności transportowej mają projekty realizowane zarówno na zewnątrz aglomeracji, jak i wewnątrz – głównie w Gdańsku i Gdyni. Utrudnienia w ruchu, spowodowane korkami ulicznymi, skutecznie mogą wydłużyć łączny czas podróży. Usprawnienie ruchu wewnątrz aglomeracji ma zasadnicze znaczenie dla poprawy dostępności do portów morskich.

Kluczowe projekty zewnętrzne to oczywiście autostrada A-1, która aby zaczęła odgrywać istotną rolę, musi być wybudowana na odcinku z Gdańska przynajmniej do węzła w Strykowie. O ile odcinek z Gdańska do Nowych Marz jest już w budowie, o tyle terminy oddania kolejnych fragmentów stoją pod znakiem zapytania. Następnym ważnym projektem jest modernizacja linii kolejowej E-65 oraz drogi krajowej nr 7 łączącej Gdańsk z Warszawą. Nie należy również zapominać o najkrótszej drodze na Zachód – trasie *Via Hanseatica*, czyli drodze krajowej nr 6 i linii kolejowej nr 202, która również domaga się modernizacji.

Rysunek 3. Udział portu lotniczego Gdańsk – Rębiechowo w przewozach pasażerskich na tle pozostałych portów w I półroczu 2007 r.



Źródło: Opracowanie IBnGR na podstawie danych ULC.

W przypadku Gdańska lista kluczowych projektów transportowych jest dość długa. Biorąc pod uwagę inwestycje drogowe, należy przede wszystkim wymienić Obwodnicę Południową wraz z Trasą Sucharskiego, tunelem pod Martwą Wisłą i Drogą Zieloną, łącznie z tunelem łączącym ją z ulicą Spacerową, która również ma być modernizowana. Duże znaczenie będzie miało również dokończenie budowy Trasy W-Z i modernizacja ulicy Słowackiego wraz układem dróg wokół lotniska w Rębiechowie. W zakresie infrastruktury kolejowej do najważniejszych projektów zaliczyć należy budowę Kolei Metropolitalnej łączącej centrum miasta z lotniskiem. W zakresie infrastruktury portowej zasadnicze znaczenie ma rozbudowa głębokowodnego terminalu kontenerowego, któremu towarzyszyć musi centrum logistyczne zapewniające sprawny przeładunek i dystrybucję towarów. Dostępność transportowa drogą powietrzną wzrosnąć powinna dzięki budowie nowego terminalu pasażerskiego.

Z kolei w Gdyni część ważnych, z punktu widzenia dostępności transportowej, inwestycji zostało wykonanych

lub jest w trakcie budowy. Chodzi o estakadę Kwiatkowskiego i ulicę Janka Wiśniewskiego. W zakresie robót drogowych poważną inwestycją będzie Droga Średnicowa, a w szczególności Obwodnica Północna mająca duże znaczenie w obsłudze ruchu tranzytowego. Poważny wpływ na polepszenie dostępności transportowej aglomeracji może mieć również budowa nowego terminalu promowego (wraz z nową ulicą Polską) oraz uruchomienie cywilnego lotniska w Kosakowie, co umożliwiłoby stworzenie dużego centrum logistycznego obsługującego środki transportu drogowego, kolejowego, morskiego i lotniczego. Uruchomienie lotniska wymagać będzie modernizacji istniejącego torowiska i sprawnego skomunikowania go z istniejącą siecią SKM i planowanej Kolei Metropolitalnej. Perspektywy poprawy dostępności transportowej są więc dobre. Trzeba przy tym jednak pamiętać, że inne aglomeracje też starają się polepszyć swoją pozycję w tym zakresie. Oby Trójmiasto okazało się w tym wyścigu bardziej efektywne.

