

Marcin Połom¹

KONCEPCJA WZROSTU ZNACZENIA ELEKTROMOBILNOŚCI W TRANSPORCIE ZBIOROWYM TRÓJMIASTA

Streszczenie

Władze miejskie Trójmiasta i województwa pomorskiego odpowiedzialnie kształtują politykę transportową, przede wszystkim – wykorzystując środki pochodzące z funduszy unijnych. Najważniejszą rolę w dokumentach strategicznych wszystkich podmiotów związanych z komunikacją na Pomorzu odgrywa poprawa mobilności miejskiej (*daily/urban mobility*), ze szczególnym uwzględnieniem transportu elektrycznego wpisującego się w koncepcję elektromobilności. Realizacja kosztochłonnych inwestycji infrastrukturalnych oraz taborowych wspierana jest przez tzw. „miękkie” projekty, ukierunkowane na kształtowanie postaw transportowych mieszkańców i zmianę ich niekorzystnych przyzwyczajeń komunikacyjnych. Dotychczas realizowane przedsięwzięcia przekonują o możliwym sukcesie wykorzystania środków na kolejne projekty współfinansowane z budżetu europejskiego w latach 2014–2020. Należy się spodziewać, że uchwalone Plany Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego oraz projekty inwestycyjne samorządu wojewódzkiego będą dotyczyły przede wszystkim elektromobilności.

Słowa kluczowe: mobilność, elektryczny transport miejski, Trójmiasto

Wstęp

Postępujący rozwój aglomeracji miejskich oraz coraz większe oczekiwania pasażerów związane z komfortem podróżowania zmuszają władze lokalne do nieustannych zabiegów usprawniających funkcjonowanie systemu transportowego.

¹ Mgr Marcin Połom, Uniwersytet Gdański, Instytut Geografii, Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, e-mail: marcin.polom@ug.edu.pl.

Działania te koncentrować powinny się na poprawie dostępności transportu zbiorowego, jego niskiej emisyjności zanieczyszczeń i braku niekorzystnego wpływu na środowisko oraz na bezpieczeństwie pasażerów.

Celem artykułu jest przedstawienie i próba oceny zarysowującej się w ostatnich latach koncepcji wzrostu elektrycznej mobilności w transporcie zbiorowym organizowanym przez władze miejskie Trójmiasta i województwa pomorskiego. W ostatniej dekadzie zrealizowano w Trójmieście wiele inwestycji infrastrukturalnych i taborowych, przede wszystkim z wykorzystaniem środków pochodzących z funduszy unijnych. Wiele z tych działań wiąże się z ideą elektromobilności nawiązującej do założeń opisanych w *Zielonej Księdze o Środowisku Miejskim, Planie działań na rzecz mobilności miejskiej i Białej Księdze Transportu*². Najważniejszą rolę w dokumentach strategicznych podmiotów³ związanych z komunikacją na Pomorzu odgrywa poprawa mobilności miejskiej (daily/urban mobility) ze szczególnym uwzględnieniem transportu elektrycznego wpisującego się w koncepcję elektromobilności.

1. Sytuacja miejskiego transportu elektrycznego w Trójmieście przed akcesją do Unii Europejskiej

Trójmiasto to przede wszystkim silnie związany przestrzennie zespół trzech miast, lecz pod względem komunikacji zbiorowej, szczególnie przed akcesją do Unii Europejskiej, mocno zróżnicowany obszar. W Gdańsku organizacja komunikacji miejskiej nie była wyodrębniona ze struktur przewoźnika (Zakład Komunikacji Miejskiej – ZKMwG) aż do 2005 r. W Gdyni reformę administracyjną komunikacji przeprowadzono już na początku lat dziewięćdziesiątych i wyodrębniono organizatora – Zarząd Komunikacji Miejskiej (ZKM). Szansa pełnej integracji pojawiła się dopiero w ostatnich latach wraz z powstaniem w 2007 r.

² *Tekst dokumentu Zielona Księga COM(2007)551. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, „Transport Miejski i Regionalny” 2007, nr 11, s. 19–32; zob. szerzej: J. Wesołowski, Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008, ss. 166; Plan działań na rzecz mobilności w mieście, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52009IP0307&qid=1404047319039> (29.06.2014); zob. szerzej: E. Załoga, Z. Kłos, *Transport miejski w polityce transportowej Unii Europejskiej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” nr 644, Problemy Transportu i Logistyki nr 14 (2011), s. 145–152.*

³ Przystudiowano dokumenty strategiczne UM Gdańska, UM Gdyni, Zarządów Transportu Miejskiego w Gdańsku i Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni oraz materiały opracowywane przez samorząd wojewódzki.

Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG), który docelowo może przejąć rolę lokalnych zarządców komunikacji. Miejska komunikacja elektryczna jest reprezentowana w Trójmieście przez komunikację tramwajową w Gdańsku, która funkcjonuje w ramach Zakładu Komunikacji Miejskiej i komunikację trolejbusową, pozostającą od 1998 r. w strukturach gdyńskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Trolejbusowej (PKT)⁴. Pod względem organizacyjnym osobnym podmiotem była linia Szybkiej Kolei Miejskiej pozostająca w strukturach Polskich Kolei Państwowych.

Miejska komunikacja elektryczna w Trójmieście przed akcesją Polski do Unii Europejskiej nie była zintegrowana, a pod względem jakościowym – była mocno niedoinwestowana. Rozpoczęty w 2003 r. Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej (GPKM) dawał nadzieję na poprawę stanu komunikacji tramwajowej w Gdańsku, ale bez znacznych dotacji zewnętrznych nie mógł zostać zrealizowany w szerokim zakresie. Pierwszy, planistyczno-badawczy etap tego projektu wykonany w latach 2003–2004 kosztował 22,5 mln zł i dotyczył naprawy (w różnym zakresie) ok. 13 km torowisk. Władze miejskie, zakładające konieczność usprawnienia komunikacji tramwajowej, zidentyfikowały dwa główne problemy. Pierwszy dotyczył niskiej prędkości komunikacyjnej tramwajów związanej ze złym stanem torowisk, a drugi – kosztochłonnego i wyeksploatowanego taboru, niedostosowanego do potrzeb pasażerów. GPKM w założeniach lokalnych władz miał zmienić oblicze komunikacji miejskiej, ale jego realizację rozpisano na wiele lat, ze względu na ograniczone możliwości finansowania.

Władze samorządowe w Trójmieście, przygotowując się do realizacji potencjalnie dużych zadań infrastrukturalnych i taborowych, przygotowały specjalne Zintegrowane Plany Rozwoju Transportu Publicznego (ZPRTP) ukierunkowane głównie na rozwój proekologicznych form komunikacji zbiorowej. W Gdyni plan rozpisany na lata 2004–2013 zakładał modernizację i znaczną rozbudowę komunikacji trolejbusowej. W Gdańsku ZPRTP dotyczył przede wszystkim GPKM⁵.

⁴ M. Połom, T. Palmowski, *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia–Pelplin 2009, ss. 152; Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, www.zkm.pl (16.06.2014).

⁵ *Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, red. M. Bartłomiejczyk, M. Połom, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2011, ss. 140; Urząd Miasta Gdańska, www.gdansk.pl (20.06.2014).

2. Inicjatywy w okresie 2004–2013

Działania władz miejskich i wojewódzkich w zakresie rozwoju komunikacji elektrycznej w okresie 2004–2013 można podzielić na dwie grupy. Pierwszy zbiór inicjatyw związany jest z podjęciem ogromnego wyzwania modernizacyjnego znacząco przewyższającego możliwości finansowe budżetów samorządowych. Bez wsparcia z funduszy europejskich nie byłby możliwy rozwój komunikacji tramwajowej w Gdańsku oraz trolejbusowej w Gdyni i Sopocie⁶. Drugi zbiór inicjatyw to mniejsze projekty, najczęściej współfinansowane ze środków europejskich, wiążące się z prowadzeniem polityki zrównoważonego rozwoju transportu⁷, zmianą przyzwyczajzeń transportowych mieszkańców⁸, edukacją uczniów⁹ i poprawą efektywności funkcjonowania transportu zbiorowego¹⁰.

Możliwość pozyskania znaczących środków pomocowych z Unii Europejskiej przyczyniła się do realizacji dużych przedsięwzięć umożliwiających modernizację zdekapitalizowanej infrastruktury i taboru. Projekty te są związane z rozwojem komunikacji tramwajowej w Gdańsku oraz trolejbusowej w Gdyni i Sopocie. Istotnymi przesłankami wyboru i realizacji tych projektów były aspekty ekologiczne. Rozwój sieci tramwajowej w Gdańsku następuje zgodnie z Gdańskim Projektem Komunikacji Miejskiej (GPKM). Prace nad tym projektem rozpoczęły się przed akcesją Polski do Unii Europejskiej (w 2002 r.) i miały charakter przygotowawczy. Dotychczas zrealizowano III etapy GPKM, przy czym etap I dotyczył planowania i badania rynku, a II i III – miały charakter inwestycyjny. W ramach GPKM wybudowano nowe trasy tramwajowe, zmodernizowano istniejące oraz zakupiono znaczną liczbę niskopodłogowych tramwajów (tab. 1 i 2). Gdynia kon-

⁶ K. Hebel, O. Wyszomirski, *Wykorzystanie funduszy unijnych w zarządzaniu mobilnością w Gdyni*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2014, nr 1–2, s. 42–47; H. Kołodziejcki, O. Wyszomirski, *Wykorzystanie unijnych środków pomocowych w publicznym transporcie zbiorowym na przykładzie Metropolii Zatoki Gdańskiej*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2014, nr 4, s. 24–30.

⁷ O. Wyszomirski, *Zrównoważony rozwój transportu miejskiego – przykład Gdyni*, „Transport Miejski i Regionalny” 2014, nr 4, s. 4–9; *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014–2030*, Urząd Miasta Gdańska, Gdańsk 2014, ss. 115; *Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014–2025*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 2014, ss. 143.

⁸ Mobilna Gdynia, www.mobilnagdynia.pl (25.06.2014).

⁹ Mamo, tato, wybieram ekotransport, www.wyberamekotransport.pl (26.06.2014); Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, www.zkmgdynia.pl (16.06.2014).

¹⁰ M. Połom, *Promocja elektrycznego transportu miejskiego. Projekt TROLLEY*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2011, nr 12, s. 42–45.

sekwentnie modernizowała i rozbudowywała komunikację trolejbusową. Zarówno w pierwszym, jaki w drugim okresie budżetowym dofinansowane zostały duże projekty infrastrukturalne i taborowe, w ramach których postawiono nową zajezdnię, wybudowano lub zmodernizowano trasy trolejbusowe oraz zakupiono 38 nowych pojazdów niskopodłogowych (prawie połowa parku taborowego). Warto podkreślić, że gdyński projekt z lat 2007–2013 otrzymał pierwszą nagrodę Komisji Europejskiej RegioStars 2014 w kategorii CityStar – inwestycji w publiczny transport miejski zgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju.

Tabela 1

Inwestycje infrastrukturalne i taborowe
współfinansowane z funduszy europejskich w perspektywie budżetowej 2004–2006

Podmiot	Rodzaj traktacji elektrycznej	Tytuł i zakres projektu	Wartość projektu i wysokość dofinansowania europejskiego
Gdańsk ¹	tramwaj	„Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap II”: <ul style="list-style-type: none"> – zakup nowego taboru, w tym 3 tramwajów niskopodłogowych – kompleksowa modernizacja ok. 17 km torowisk – budowa nowej linii tramwajowej do dzielnicy Chełm – modernizacja układu zasilania 	241 102 022,03 PLN (50%) ²
Gdynia	trolejbus	„Rozwój proekologicznego transportu publicznego w Gdyni”: <ul style="list-style-type: none"> – budowa nowej zajezdni trolejbusowej – budowa nowych linii (10,6 km) wraz z pętlą w dzielnicy Kacze Buki – zakup 10 niskopodłogowych trolejbusów 	53 950 339 PLN (50%)
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	kolej miejska	„Modernizacja Taboru Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście”: <ul style="list-style-type: none"> – modernizacja 4 elektrycznych zespołów trakcyjnych 	18 632 000 PLN (27%)

¹ Gdańsk i Gdynia rozumiane jako jednostki gminne wraz z podmiotami zależnymi; w Gdańsku – Dyrekcja Rozbudowy Miasta, Gdańskie Inwestycje Komunalne, Zakład Komunikacji Miejskiej, Zarząd Dróg i Zieleni; w Gdyni – Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej, Zarząd Dróg i Zieleni.

² Wielkość dofinansowania oznacza odsetek kosztów kwalifikowanych, co nie jest jednoznaczne z kwotą całkowitą projektów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Gdańskie Inwestycje Komunalne, www.gik.gda.pl (26.06.2014); Mobilna Gdynia, www.mobilnagdynia.pl (25.06.2014); Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, www.pktgdynia.pl (15.06.2014); Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, www.skm.pkp.pl (26.06.2014); Urząd Miasta Gdańska, www.gdansk.pl (20.06.2014).

Tabela 2

Inwestycje infrastrukturalne i taborowe współfinansowane z funduszy europejskich w perspektywie budżetowej 2007–2013

Podmiot	Rodzaj trakcji elektrycznej	Tytuł i zakres projektu	Wartość projektu i wysokość dofinansowania europejskiego
Gdańsk	tramwaj, kolej miejska	<p>„Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etapy IIIA, IIIB i IIIC”:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przedłużenie linii tramwajowej z dzielnicy Chelm do Lostowic z parkingiem Park&Ride i Bike&Ride (IIIA) i budowa linii tramwajowej do dzielnicy Migowo (IIIB) – remont układu zasilania linii tramwajowych i modernizacja ok. 12 km istniejących torowisk (IIIA) oraz ok. 4 km istniejących torowisk (IIIC), przebudowa zajezdni tramwajowej Wrzeszcz (IIIA) – zakup 35 (IIIA) i 5 (IIIB) niskopodłogowych tramwajów – budowa infrastruktury towarzyszącej dla linii kolei metropolitalnej PKM (węzły integracyjne) <p>„Rozwój proekologicznego transportu publicznego na Obszarze Metropolitalnym Trójmiasta”:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przebudowa sieci trakcyjnej na głównym ciągu komunikacyjnym w Gdyni i Sopocie – przebudowa układu zasilania wraz z budową centrali sterowania układem zasilania – zakup 25 niskopodłogowych trolejbusów 	<p>IIIA: 671 205 348,55 PLN (59%)</p> <p>IIIB: 255 330 984,36 PLN (50%)</p> <p>IIIC: 160 080 738,65 PLN (59%)</p>
Gdynia	trolejbus	<p>„DY\Namic citizens @ctive for sustainable MOBility”:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wyposażenie 2 trolejbusów w nowoczesne baterie trakcyjne – instalacja superkondensatora w układzie zasilania w celu ograniczenia zużycia energii <p>„Rozwój szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście”:</p> <ul style="list-style-type: none"> – przebudowa urządzeń sterowania ruchem i modernizacja wybranych peronów, budowa nowego przystanku Gdańsk Śródmieście – modernizacja 22 składów elektrycznych zespołów trakcyjnych 	<p>98 646 644,72 PLN (70%)</p> <p>316 200 EUR (50%)</p>
PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście	kolej miejska	<p>„Pomorska Kolej Metropolitalna Etap 1 – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej”:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa linii kolejowej o charakterze aglomeracyjnym 	<p>351 044 958,25 PLN (50%)</p>
Pomorska Kolej Metropolitalna	kolej miejska	<p>„Pomorska Kolej Metropolitalna Etap 1 – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej”:</p> <ul style="list-style-type: none"> – budowa linii kolejowej o charakterze aglomeracyjnym 	<p>1 114 917 743,24 PLN (85%)</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Połom, *Projekt rewitalizacji i rozwoju komunikacji trolejbusowej w Gdyni współfinansowany ze środków unijnych*, „Transport Miejski i Regionalny” 2011, nr 6, s. 23–27; Mobilna Gdynia, www.mobilnagdynia.pl (25.06.2014); Pomorska Kolej Metropolitalna, www.pkm-sa.pl/glowna (25.06.2014); Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, www.skm.pkp.pl (26.06.2014); Urząd Miasta Gdańska, www.gdansk.pl (20.06.2014).

Poza modernizacją już istniejących systemów elektrycznego transportu miejskiego w Trójmieście, władze samorządowe podjęły się znacznie większego wyzwania, jakim jest zwiększenie dostępności mieszkańców Trójmiasta do transportu kolejowego. Największy realizowany projekt dotyczy budowy nowej linii kolejowej o charakterze szybkiej kolei miejskiej pod nazwą Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM). Zadanie, którego koszt oszacowano na ponad 1 mld zł, zakłada budowę – częściowo po śladzie dawnej kolei kokoszkowskiej – nowej linii łączącej stację SKM i PKP Gdańsk Wrzeszcz z Portem Lotniczym oraz Gdynią. Linia o długości ok. 20 km będzie posiadała 8 stacji, z czego 6 o statusie węzłów integracyjnych z pozostałymi systemami transportu. W kierunku Gdyni trasa zostanie poprowadzona torami linii nr 201 Gdynia–Kościerzyna, a pociągi PKM zatrzymają się docelowo na 6 stacjach, które także będą węzłami integracyjnymi, przy których zostaną zbudowane m.in. parkingi Park&Ride¹¹.

W okresie 2004–2013 spółka PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście skorzystała dwukrotnie ze środków unijnych, głównie na modernizację taboru oraz infrastruktury peronowej. Duże znaczenie w kreowaniu elektromobilności może mieć ostatnie zadanie realizowane przez tę spółkę – przedłużenie linii i budowa nowej stacji Gdańsk Śródmieście, która stanie się ważnym węzłem integrującym kolej miejską z komunikacją tramwajową obsługującą górny taras Gdańska (południowe dzielnice Chełm i Łostowice)¹².

Na szczególną uwagę zasługują te instrumenty polityki transportowej, które wspomagają wykorzystanie nowej infrastruktury komunikacyjnej i wpływają na zmianę niekorzystnych preferencji mieszkańców w zakresie odbywania podróży miejskich transportem indywidualnym (zamiast korzystania z transportu zbiorowego). Wybór polityki transportowej przez samorząd terytorialny wpływa bezpośrednio na poziom życia mieszkańców. Dążenie do ograniczenia negatywnych skutków podróży indywidualnych wymaga zastosowania nowych środków wspierających zmianę zachowań komunikacyjnych mieszkańców¹³. Świadome tego znaczenia władze Gdyni od wielu lat sięgają po tzw. „miękkie” projekty unijne, zazwyczaj realizowane w międzynarodowych konsorcjach, które mają pomóc w kreowaniu zrównoważonego transportu (tab. 3). Na szczególną uwagę

¹¹ Pomorska Kolej Metropolitalna, www.pkm-sa.pl (25.06.2014).

¹² K. Kopeć, *Przeszłość i przyszłość szybkiej kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej*, w: *Wybrane problemy rozwoju lokalnego w Polsce północnej*, red. M. Tarkowski, J. Mazurek, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk–Pelplin 2010 (Regiony Nadmorskie nr 18), s. 49–64.

¹³ S. Kauf, *Logistyka miasta jako podstawa kształtowania zachowań komunikacyjnych*, „Studia Miejskie” [Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego] nr 10 (2013), s. 57–66.

zasługują projekty edukacyjne realizowane przez Zarząd Komunikacji Miejskiej, skierowane do najmłodszych dzieci i uczniów (Wychowanie Komunikacyjne, Projekt YOUTH, Mamo, tato, wybieram ekotransport). Istotną rolę odgrywał także projekt TROLLEY, w którym gdyńska komunikację trolejbusową przedstawiano jako wzór, a „produktami” były opracowania i analizy promujące trolejbusy jako najbardziej efektywne ekonomicznie środki transportu, tańsze – przy uwzględnieniu kosztów zewnętrznych – od autobusów zasilanych olejem napędowym.

Tabela 3

Inicjatywy edukacyjne, promocyjne i rozwojowe
podjęte w zakresie miejskiego transportu elektrycznego w Trójmieście,
finansowane ze środków europejskich w latach 2004–2013

Podmiot	Nazwa projektu	Zakres
Gdańsk	CIVITAS Mimosa	Wprowadzanie innowacji do działań na rzecz mobilności i zrównoważonego rozwoju
Gdynia	BUSTRIP	Stworzenie Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Miejskiego na lata 2008–2015
	CH4LLENGE	Wspieranie miast partnerskich w działaniach związanych z planowaniem zrównoważonego transportu miejskiego
	CIVITAS Tellus	Transformacja centrum miasta związanego z „czystym” transportem zbiorowym
	CIVITAS II Plus „DY Namic citizens @ctive for sustainable MOBility”	Uszczegółowienie SUMP (Plan Zrównoważonego Rozwoju Transportu) z zatwierdzeniem przez Radę Miasta i umieszczeniem w Wieloletnim Planie Inwestycyjnym. Stworzenie portalu internetowego „Mobilna Gdynia” skierowanego do mieszkańców w celu promowania zrównoważonego transportu i mobilności proekologicznej
	ENTER.HUB	Promocja węzłów kolejowych o znaczeniu regionalnym jako siły napędowej dla zrównoważonego, ekonomicznego, kulturowego i społecznego rozwoju miast średniej wielkości
	Mamo, tato, wybieram ekotransport	Kampania edukacyjno-informacyjna dotycząca ekologicznego podróżowania w mieście ze szczególnym uwzględnieniem specyfiki komunikacji trolejbusowej, skierowana do uczniów przedszkoli i szkół w wieku 5–9 lat
	SEGMENT	Sprawdzenie wpływu marketingowej segmentacji rynku na przekonywanie ludzi do zmiany zachowań oraz zmotywowania ich do korzystania z mniej energochłonnych środków transportu
	TROLLEY	Promocja trolejbusów jako najczystsze i najbardziej ekonomicznego środka transportu na obszarze zrównoważonych miast i regionów Europy Środkowej
	Wychowanie Komunikacyjne	Projekt Zarządu Komunikacji Miejskiej skierowany do dzieci oraz uczniów szkół podstawowych, gimnazjów i szkół średnich. Związany m.in. z ekologicznym podróżowaniem w miastach
YOUTH	Projekt edukacyjny dla dzieci i młodzieży promujący transport miejski w Gdyni	

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Połom, *Promocja elektrycznego transportu miejskiego. Projekt TROLLEY*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2011, nr 12, s. 42–45; Mamo, tato, wybieram ekotransport, www.wyberamekotransport.pl (26.06.2014); Urząd Miasta Gdańska, www.gdansk.pl (20.06.2014); Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, www.zkmgdynia.pl (28.06.2014).

3. Ocena podjętych działań i perspektywa elektromobilności

Komunikacja tramwajowa i trolejbusowa dobrze wpisuje się w tzw. koncepcję elektromobilności¹⁴. Istnienie tych podsystemów transportu zbiorowego w Trójmieście stanowi znaczący argument w kształtowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej. Jednoznacznie pozytywnie należy ocenić działania władz Gdańska i Gdyni, które skupiły uwagę na wspomnianych gałęziach transportu, nadając im priorytet inwestycyjny. Dotychczasowy brak integracji tramwajów i trolejbusów w Sopocie można przezwyciężyć poprzez realizację kolejnego zadania finansowanego z budżetu europejskiego na lata 2014–2010. Władze Sopotu, wychodząc naprzeciw perspektywie elektromobilności, zaczęły inspirować tego typu działania. Planowane przedłużenie linii trolejbusowej w okolice hali widowiskowo-sportowej na granicy Sopotu i Gdańska umożliwi stworzenie węzła integrującego tramwaj z trolejbusem na zasadzie door-to-door. W Planie Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego w Gdyni planuje się dalsze wzmocnienie roli komunikacji trolejbusowej, a w gdańskim PZRPTZ znaczącą rozbudowę torowisk tramwajowych, głównie w części południowej miasta (najbardziej rozwijającej się) oraz w układzie północ–południe (tzw. Nowa Politechniczna). Budowa linii PKM i jej integracja z pozostałymi gałęziami miejskiego transportu elektrycznego stworzy spójny system transportowy Trójmiasta. Istotnym zadaniem pozostaje usamorządowienie SKM i jej instytucjonalne lub organizacyjne zintegrowanie z linią PKM pod egidą MZKZG, np. na wzór linii kolei miejskich S-Bahn w Niemczech.

Budowa linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej stwarza możliwość „nowego otwarcia” transportu zbiorowego w Trójmieście. Zgodnie z ideą „Koncepcji dla przyszłości”, opisaną przez K. Kopcia¹⁵, jeśli powiedzie się plan integracji tej linii z pozostałymi środkami transportu elektrycznego, a infrastruktura towarzysząca w postaci parkingów Park&Ride i Bike&Ride będzie poprawnie funkcjonowała – to pojawi się znaczna szansa, że mieszkańcy peryferyjnych dzielnic i suburbiów

¹⁴ M. Połom, *Trolejbus najważniejszym ogniwem zrównoważonego rozwoju transportu w Gdyni*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” [Warszawa] nr 118 (2011), s. 87–89; M. Wołek, *Transport trolejbusowy w kształtowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej na przykładzie Gdyni*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 7–8, s. 64–68.

¹⁵ K. Kopeć, *Koncepcje kształtowania systemu transportowego współczesnych metropolii*, w: *Europejska przestrzeń transportu. Uwarunkowania mobilności*, red. E. Załoga, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2012 (Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 742, Problemy Transportu i Logistyki nr 19), s. 101–112.

Trójmiasta zamieniają samochód osobowy na transport publiczny, realnie wpływając na zmniejszenie zatłoczenia ulic.

Kongestia jest jedną z podstawowych barier rozwoju miast, a jednocześnie samorządy ograniczone możliwościami finansowymi nie są w stanie budować nowej infrastruktury drogowej w tempie równym rozlewaniu się miast¹⁶. Miasta dążą do trwałego i zrównoważonego rozwoju. Można zidentyfikować dodatkowe problemy, które wzajemnie pogłębiają problem równoważenia rozwoju w przypadku Trójmiasta. Jest to zespół trzech miast zlokalizowanych szeregowo względem siebie, głównie ze względu na ograniczenia środowiskowo-topograficzne, ponadto widać w ostatnich latach proces rozwoju suburbiów i dynamiczny przyrost mieszkańców sąsiednich gmin, którzy jednocześnie uczą się, pracują i spędzają czas w Gdańsku, Gdyni lub Sopocie. Z jednej strony dostrzec można problemy z przemieszczaniem się wewnątrz Trójmiasta, a z drugiej – kongestię na trasach wylotowych. Stąd tak istotna jest budowa nowej kolei aglomeracyjnej o charakterze obwodowym i jej ścisła integracja z pozostałymi środkami miejskiego transportu, przede wszystkim elektrycznego.

Wnioski

W Trójmieście stosuje się zarządzanie mobilnością w kształtowaniu zrównoważonego rozwoju transportu. Szczególny nacisk samorządy aglomeracji trójmiejskiej kładą na inwestycje infrastrukturalne i taborowe związane z elektrycznym transportem miejskim. Gdynia ma ponadto duże doświadczenie w stosowaniu różnych „miękkich” instrumentów zarządzania mobilnością. Są to działania związane z promocją transportu zbiorowego (szczególnie trolejbusowego), głównie realizowane dzięki dedykowanym projektom międzynarodowym współfinansowanym ze środków europejskich. Można przyjąć, że – przy dalszym postępie integracji komunikacji miejskiej w Trójmieście pod egidą MZKZG – inicjatywy podjęte w Gdyni będą rozlewać się na cały obszar oddziaływania organizatora.

Znaczne nakłady finansowe wydatkowane w latach 2004–2013 przez trójmiejskie samorządy na rozwój proekologicznych form transportu zbiorowego oraz plany dalszej ich rozbudowy i integracji w okresie kolejnego budżetu unijnego przekonują o dużej świadomości lokalnych władz w zakresie kształtowania

¹⁶ Zob. szerzej: J. Szoltysek, *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011, ss. 212.

zrównoważonego transportu. Początkowy brak integracji różnych form transportu elektrycznego i przyznania im priorytetu ulega przewyciężeniu wskutek realizowania i planowania inwestycji w zakresie zarządzania ruchem na głównych arteriach Trójmiasta (TRISTAR) oraz rozbudowy systemów (węzły integrujące tramwaj z koleją PKM, tramwaj z trolejbusem i trolejbus z koleją PKM).

Istotna jest wartość podejmowanych inicjatyw. Mimo iż koszt budowy nowej kolei aglomeracyjnej PKM jest porównywalny z całym rocznym budżetem Gdyni (co stanowi o wielkości projektu), to władze wojewódzkie, mające świadomość znaczenia transportu elektrycznego, planują jej dalszą rozbudowę i przede wszystkim elektryfikację. Ważnym argumentem przemawiającym za elektryczną perspektywą mobilności w transporcie zbiorowym Trójmiasta jest zmieniająca się postawa władz Sopotu, które dotychczas niechętnie włączały się w inicjatywy związane z rozwojem transportu elektrycznego. Władze Sopotu, posiadającego status uzdrowiska, powinny być szczególnie wrażliwe na możliwość poprawy stanu środowiska i sprzyjać integracji oraz rozwojowi komunikacji trolejbusowej i tramwajowej.

Trójmiasto w najbliższej przyszłości będzie posiadać dwie ważne linie kolei miejskiej: SKM i PKM. Istotne jest, aby to władze samorządowe wzięły odpowiedzialność za kształtowanie transportu na podlegającym im obszarze, więc – aby SKM została w pełni usamorzadowiona i mogła zintegrować się z pozostałymi środkami transportu elektrycznego. Dalsza modernizacja oraz rozbudowa komunikacji tramwajowej i trolejbusowej, nadanie priorytetu tym zadaniom w planach transportowych Gdańska i Gdyni – zapowiadają szansę zmiany negatywnych przyzwyczajzeń transportowych mieszkańców i zmotywowania ich do korzystania z bardziej ekologicznych i efektywnych energetycznie form podróżowania.

Bibliografia

- Determinants of functioning of trolleybus transport in selected cities of the European Union*, red. M. Bartłomiejczyk, M. Połom, Wydawnictwo Bernardinum, Pelplin 2011.
- Gdański Inwestycje Komunalne, www.gik.gda.pl (26.06.2014).
- Hebel K., Wyszomirski O., *Wykorzystanie funduszy unijnych w zarządzaniu mobilnością w Gdyni*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2014, nr 1–2.

- Kauf S., *Logistyka miasta jako podstawa kształtowania zachowań komunikacyjnych*, „Studia Miejskie” [Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego] nr 10 (2013), s. 57–66.
- Kołodziejcki H., Wyszomirski O., *Wykorzystanie unijnych środków pomocowych w publicznym transporcie zbiorowym na przykładzie Metropolii Zatoki Gdańskiej*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2014, nr 4.
- Kopec K., *Koncepcje kształtowania systemu transportowego współczesnych metropolii, w: Europejska przestrzeń transportu. Uwarunkowania mobilności*, red. E. Załoga, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2012 (Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 742, Problemy Transportu i Logistyki nr 19).
- Kopec K., *Przeszłość i przyszłość szybkiej kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej, w: Wybrane problemy rozwoju lokalnego w Polsce północnej*, red. M. Tarkowski, J. Mazurek, Wydawnictwo Bernardinum, Gdańsk–Pelplin 2010 (Regiony Nadmorskie nr 18).
- Mamo, tato, wybieram ekotransport, www.wyberamekotransport.pl (26.06.2014).
- Mobilna Gdynia, www.mobilnagdynia.pl (25.06.2014).
- Plan działań na rzecz mobilności w mieście*, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX:52009IP0307&qid=1404047319039> (29.06.2014).
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014–2030*, Urząd Miasta Gdańska, Gdańsk 2014.
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Gdyni oraz miast i gmin objętych porozumieniami komunalnymi na lata 2014–2025*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 2014.
- Połom M., *Trolejbus najważniejszym ogniwem zrównoważonego rozwoju transportu w Gdyni*, „Biuletyn Komunikacji Miejskiej” [Warszawa] nr 118 (2011).
- Połom M., *Projekt rewitalizacji i rozwoju komunikacji trolejbusowej w Gdyni współfinansowany ze środków unijnych*, „Transport Miejski i Regionalny” 2011, nr 6.
- Połom M., *Promocja elektrycznego transportu miejskiego. Projekt TROLLEY*, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2011, nr 12.
- Połom M., Palmowski T., *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Wydawnictwo Bernardinum, Gdynia-Pelplin 2009.
- Pomorska Kolej Metropolitalna, www.pkm-sa.pl (25.06.2014).
- Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej w Gdyni, www.pktgdynia.pl (15.06.2014).
- Szołtysek J., *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer, Warszawa 2011.
- Szybka Kolej Miejska w Trójmieście, www.skm.pkp.pl (26.06.2014).

Tekst dokumentu Zielona Księga COM(2007)551. W kierunku nowej kultury mobilności w mieście, „Transport Miejski i Regionalny” 2007, nr 11.

Urząd Miasta Gdańska, www.gdansk.pl (20.06.2014).

Wesołowski J., *Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego*, Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008.

Wołek M., *Transport trolejbusowy w kształtowaniu zrównoważonej mobilności miejskiej na przykładzie Gdyni, „Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2013, nr 7–8.*

Wyszomirski O., *Zrównoważony rozwój transportu miejskiego – przykład Gdyni, „Transport Miejski i Regionalny” 2014, nr 4.*

Załoga E., Kłos Z., *Transport miejski w polityce transportowej Unii Europejskiej, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego” nr 644, Problemy Transportu i Logistyki nr 14 (2011).*

Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku, www.zkm.pl (16.06.2014).

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, www.zkmgdynia.pl (16.06.2014).

THE CONCEPT OF THE GROWING IMPORTANCE OF ELECTROMOBILITY IN THE TRI-CITY PUBLIC TRANSPORT

Summary

The municipal authorities of Tri-City and the Pomeranian region responsibly shape the transport policy, including extensive use of European Union funds. The most important role in the strategic documents of all operators related to communication in Pomerania is based on the improvement of urban mobility (daily/urban mobility) with particular emphasis on electric transport as part of the concept of electromobility. Implementation of high cost investments in infrastructure and rolling stock is supported by the “soft” projects aimed at shaping the attitudes of transport preference of citizens and changing their negative transport habits. So far all undertaken activities support the possible success of the use of EU funds for new projects co-financed from the EU budget for 2014–2020. According to the adopted plans for Sustainable Urban Mobility Plan and the provincial government investment projects, it is expected that they will mostly appeal electromobility.

Keywords: mobility, electric public transport, Tri-city

Translated by Michał Bujak