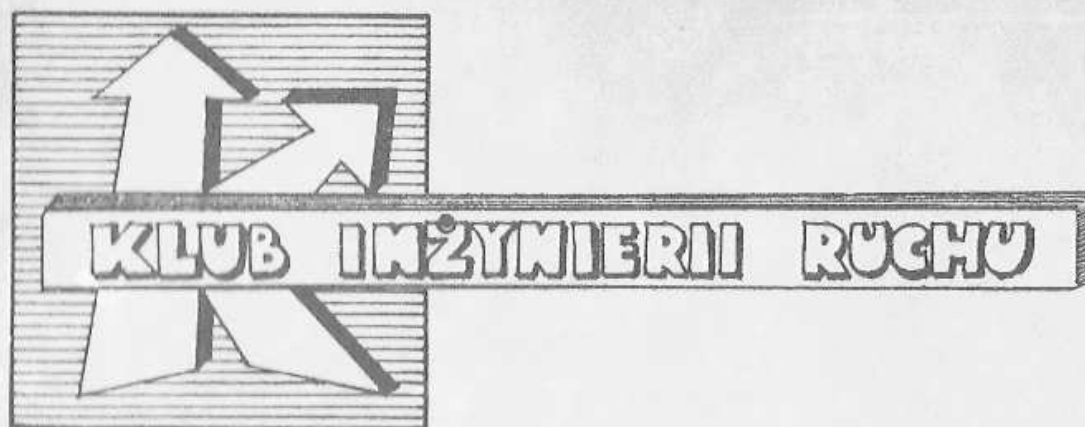


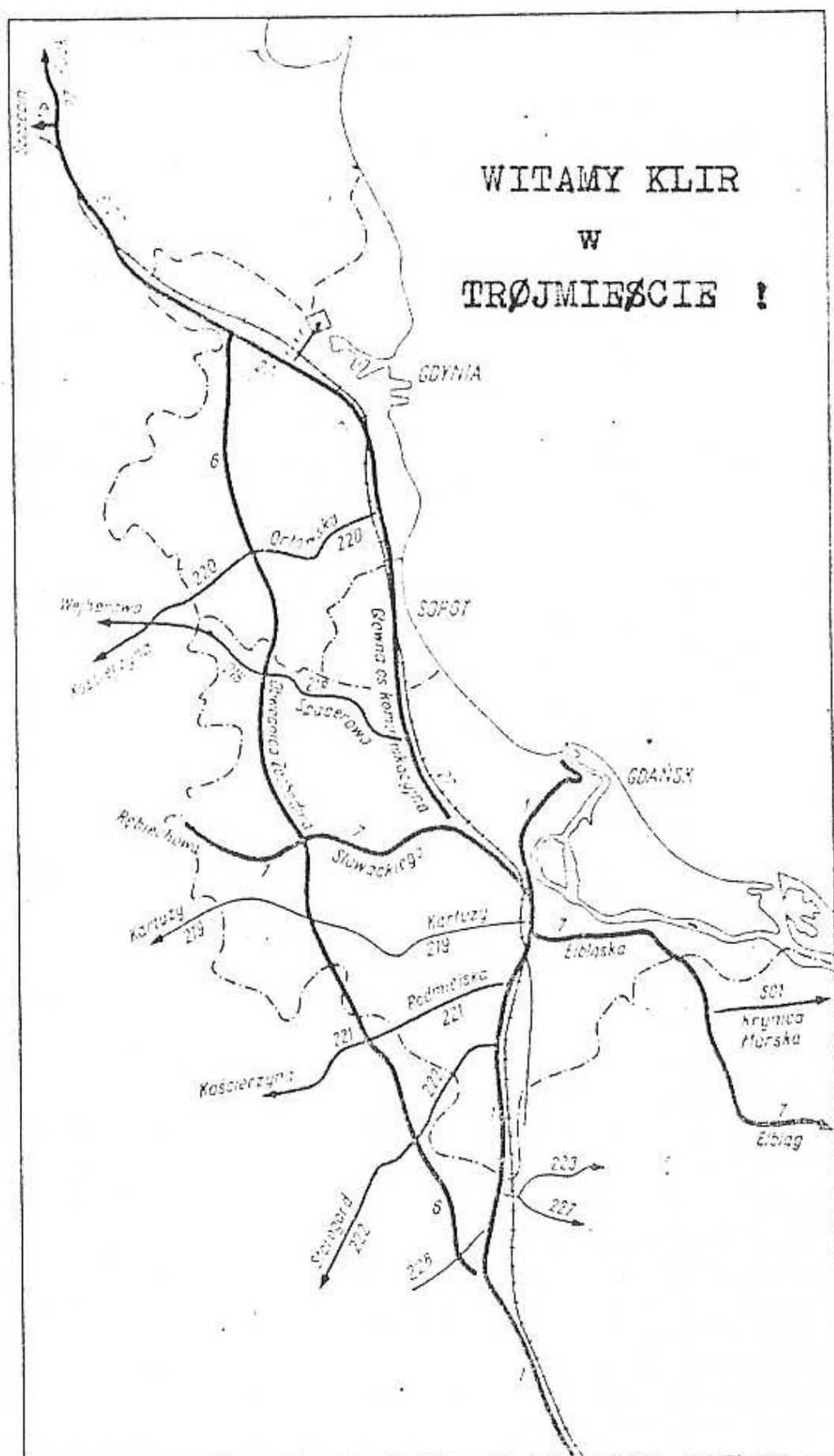


INFORMACJA

NR **8**

kwiecień 1991

WITAMY KLIR
W
TRÓJMIEŚCIE !



TRÓJMIASTO

Jest to dość dziwny organizm miejski zachowujący duże odrębności poszczególnych miast, ukształtowane historycznie w okresie ich powstania i rozwoju. Dla przybysza jednak (zwłaszcza dla korzystających z sieci drogowej) granice między Gdańskiem, Sopotem i Gdynią nie istnieją. Może częściowo wyczuwa się odrębność pozostałych (obrzeżnych) miast tej aglomeracji.

Jako całość zajmowałyby trzecie (a może nawet drugie) miejsce pod względem liczby ludności (ponad 800 tys. mieszkańców). Samo trójmiasto miałoby największą powierzchnię (ok. 500 km²) i trzecią pozycję pod względem liczby ludności (ok. 770 tys. mieszkańców), gdyby je potraktować jako jeden organizm miejski. A tak największy z tego zespołu miejskiego Gdańsk ma powierzchnię ok. 262 km² (5 pozycja w Polsce) i ok. 470 tys. mieszkańców (6. pozycja). W Gdańsku też jest stosunkowo duża sieć dróg krajowych (10,6 % sieci drogowej). Pozostałe (Gdynia i Sopot) praktycznie nie różnią się od innych miast „prezydenckich”.

SIEĆ ULICZNA I DROGI KRAJOWE W TRÓJMIEŚCIE

Miasto	Długość dróg publicznych [km]	W tym drogi krajowe	
		długości [km]	% długości dróg publicznych
Gdańsk	747,4	79,8	10,6
Gdynia	360,1	27,8	7,7
Sopot	62,9	4,7	7,5

TARASA EUGENIUSZA KWIATKOWSKIEGO W GDYNI NA TLE
AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ

1/ CHARAKTERYSTYKA PODSTWOWEGO UKŁADU ULICZNEGO OBSZARU
WĘZŁOWEGO AGLOMERACJI GDAŃSKIEJ

1.1/ Charakterystyka ogólna aglomeracji

1.1.1/ Obszar aglomeracji gdańskiej tworzy Zespół 8 miast : Tczew, Pruszcz Gd., Gdańsk, Gdynia, Runia, Reda i Wejherowo. W tym 6 z W/w miast, a mianowicie: Pruszcz Gd., Gdańsk, Sopot, Runia, Reda - tworzy tzw. obszar węzłowy aglomeracji gdańskiej /ok. 830 tys.mk/ wyróżniający się szczególną koncentracją problemów funkcjonowania i rozwoju.

Determinantami rozwoju są /m.in./:

a/ Ukształtowanie terenu przez istnienie form tarasowych tj.:

Tarasów Dolnego i Górnego.

- Taras Dolny jest pasmem terenu o szer. od 1,0-5 km położonym pomiędzy linią brzegową a skarpą Wysoczyzny oraz Taras Górny jest pasmem terenu położonym na Wysoczyźnie o kilkadziesiąt metrów powyżej terenów Tarasu Dolnego. Skarpa Wysoczyzny rozdzielająca oba Tarasy jest silnie zalesionym terenem stanowiącym w dużej części obszar ochronny tzw. Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego. Tereny Dolnego Tarasu stanowią dotychczas obszar podstawowego zainwestowania miejskiego, natomiast tereny Górnego Tarasu są obszarem dynamicznie rozwijającego się zainwestowania, w szczególności różnych form mieszkalnictwa. Górny Taras jest praktycznie jedynym terenem możliwości rozwojowych obszaru węzłowego aglomeracji gdańskiej.

b/ Struktura funkcjonalno przestrzenna będąca układem węzłowo -

- pasmowym. Węzłami tego układu są Śródmieścia Gdańska i Gdyni.

Podstawowym pasmem układu jest obszar Dolnego Tarasu, którego możliwości rozwojowe są na wyczerpaniu.

1.2.2. Stan projektowany

W przyszłości elementami głównych połączeń drogowych zewnętrznych będą:

a/ Transeuropejska Autostrada Północ-Południe łącząca /Skandynawięprzez Europę z Półwyspem Arabskim/, tzw. Obwodnica Zachodnia będzie przedłużeniem tej autostrady w obrębie obszaru węzłowego aglomeracji.

b/ tzw. Trasa Lęborska - trasa ekspresowa Szczecin - Gdynia. Trasa ta w obszarze aglomeracji poprowadzona ma być z ominięciem Wejherowa, Redy i Rumii, stanowiąc nowy przebieg drogi E-28 /dr.kraj.nr.6/. Przedłużeniem trasy w obszarze węzłowym aglomeracji ma być Trasa E.Kwiatkowskiego, prowadząca również z Obwodnicy Zachodniej do terenów portowo-przemysłowych Gdyni.

c/ tzw. Duża Obwodnica Południowa, omijająca od południowej strony Gdańsk i stnowiąca połączenie Obwodnicy Zach. z kierunkiem Elbląg-Warszawa. Jedną z funkcji tej trasy ma być również przedłużenie autostrady do nowego terminalu portowego Gdańsk-Wiślinka.

1.3. Podstawowy układ uliczny obszaru węzłowego aglomeracji

1.3.1. Stan istniejący

Obecnie podstawowy układ uliczny obszaru węzłowego aglomeracji skła się z:

a/ Główniej Trasy obsługującej miasta obszaru węzłowego, która pełni funkcję ulicy głównej tranzytowej z jednoczesną obsługą terenów przyległych. Po trasie prowadzone są linie komunikacji autobusowej i tramwajowej.

Trasa posiada 2 jezdnie o lokalnie zmiennym przekroju /2 lub 3 pasy ruchu w każdym kierunku/.

b/ tzw. Obwodnicy Zachodniej, która pełni funkcję trasy ekspresowej tranzytowej, omijającej główne tereny zainwestowania miejskiego w obszarze węzłowym aglomeracji, po zachodniej jego stronie. Trasa na odcinku Łęgowo - Borkowo ma

przekrój jednojezdniowy /1*7,5 m/ a na odcinku Borkowo-Chylonia /Gdynia/ ma przekrój dwujezdniowy /7,5 m/. Na trasie znajduje się 6 węzłów dwupoziomowych oraz 4 skrzyżowania jednopoziomowe.

c/ Układ tych tras uzupełniają:

- ulice stanowiące miejskie przedłużenie dróg krajowych o zasadniczym przebiegu poprzecznym do obu w/w tras tj. wiążące układ Dolnego i Górnego Tarasu.

- ulice lokalnie wspomagające układ dwóch głównych tras na tym samym kierunku obsługi.

W obu tych grupach występują ulice o przekroju jedno i dwujezdniowym o wielofunkcyjnym charakterze obsługi obszarów miejskich.

1.3.2. Stan projektowany

W przyszłości elementami głównych drogowych połączeń wewnętrznych będą:

- a/ twz. Droga Czerwona - trasa ekspresowa przebiegająca /w obszarze Dolnego Tarasu/ na kierunku zasadniczo równoległym do obecnej Trasy Głównej. Trasa ta ma przejąć z głównej trasy funkcje obsługi powiązań dalekiego zasięgu /w skali obszaru węzłowego aglomeracji/ oraz powiązań międzdziedzinicowych /średniego zasięgu/. Jednocześnie wzrost przepustowości układu ulicznego umożliwi przeniesienie wzrostu natężeń ruchu na kierunku Gdańsk-Gdynia.

- b/ trasy współdziałające na tym samym kierunku powiązań. Występujące tylko w Gdańsku /Nowa Abrahama, Droga Zielona/.

- c/ trasy tworzące łączenia pomiędzy Górnym i Dolnym Tarasem o parametrach tras ruchu szybkiego jak i ruchu normalnego o podniesionych parametrach przekroju porzecznego /dwujezdniowe/. W Gdyni jedyna trasa o tym charakterze ma być Trasa Eugeniusza Kwiatkowskiego.

1.4. Podstawowe problemy komunikacyjne obszaru węzłowego

Problemy te wyróżnić można następująco:

- a/ wyczerpywane się przepustowości układu podstawowego, szczególnie w obszarach Śródmieść Gdańska i Gdyni
- b/ wielofunkcyjność tras /szczególnie poprzez nałożenie funkcji obsługi tras ruchu tranzytowego/powodująca wzrost uciążliwości dla otoczenia
- c/ obsługa terenów portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni odbywająca się przez układy uliczne Śródmieść
- d/ niedostateczne parametry tras łączących Górnego i Dolnego Tarasu/szczególnie z terenami portowo- przemysłowymi/

2. Charakterystyka podstawowego układu ulicznego m. Gdyni

2.1. Charakterystyka ogólna struktury funkcjonalno-przestrzennej

Charakterystycznymi elementami struktury funkcjonalno-przestrzennej Gdyni przy liczbie są:
: /1. mieszkańców - 255 tys. i wskaźniku motoryzacji -155so/1000mk n 1990/r.

a/ położenie Śródmieścia w najwęższym miejscu Dolnego Tarasu /od 1,5-2,0 km które- rozdziłają fizycznie i funkcjonalnie miasto na cz. południową /mieszkaniową/ i część północną. /przemysłowo - mieszkaniową/

b/ tereny Górnego Tarasu - stanowiące od lat obszar o rosnącej funkcji mieszkaniowej , które w okresie najbliższych 20 lat będą podstawowym kierunkiem rozwoju przestrzennego miasta. /planowane jest zrealizowanie, po zachodniej stronie Obwodnicy Zachodniej, zespołu dzielnic mieszkaniowych na ok. 110 tys. mieszkańców.

c/ tereny portowo-stoczniowe - tworzące bazę miejsc pracy. Tereny te ograniczają połączenie obu części miasta do wąskiego ''przesmyku'' /ok.1km/ służącego przede wszystkim do

powiązań transportowych i infrastrukturalnych. W "przesmyku" tym decydujący udział przestrzenny mają tereny kolejowe, których funkcją jest obsługa towarowa /porty, stocznie, przemysł/ oraz pasażerska - w obu przypadkach od skali powiązań międzynarodowych poprzez krajowe do lokalnych.

2.2. Główny układ uliczny

Istniejąca struktura przestrzenna tego układu w niewielkim stopniu ulegnie zmianie w przyszłości.

2.2.1. Stan istniejący

Układ ten obecnie tworzą

a/ Obwodnica Zachodnia (Et) /północny - końcowy jej odcinek/ od granicy z Sopotem do skrzyżowania z główną trasą w Chyloni.

b/ Trasa Główna (Gt) tj. ciąg ulic: Al. Zwycięstwa /2*2/, Czołgistów /1*2/, Śląska /2*2/, Morska /2*2/

c/ ciąg ulic: Wielkopolska, Chwaszczyńska (Gt) - obsługujący południową i południowo-zachodnią część miasta. Trasa ta ma węzeł z Obwodnicą Zachodnią.

d/ ciąg ulic: Władysława IV /2*3/-J. Wiśniewskiego /1*2/ wraz z ulicami jednokierunkowymi w Centrum.

Trasa ta umożliwia dojazd z południa do terenów portowo - stoczniowych, a wraz z Trasą Kwiatkowskiego do północno-wschodnich dzielnic mieszkalnych.

e/ Trasa E. Kwiatkowskiego (Zt) /obecnie 1*2/ z odcinkiem estakadowym /2*2/.

Układ ten uzupełniają drugorzędne powiązania o lokalnym charakterze, zagęszczające sieć połączeń między poszczególnymi obszarami miasta.

2.2.2. Stan projektowany

Podstawowymi elementami planowanego układu ulicznego będą:

f/ Droga Czerwona - trasa ekspresowa obszarowa /2*3/, przebiegająca na kierunku południe- północ. Trasa ta w obszarze Śródmieścia i terenów portowo-stoczniowych, szczególnie w rejonie "przesmyku" między obu obszarami, realizowana będzie w bardzo trudnych warunkach terenowych /budowa tuneli i estakad w silnie zainwestowanych terenach/

g/ Trasa E. Kwiatkowskiego (Gt) /2*2/ umożliwić ma wyprowadzenie ruchu z /i do/ terenów portowo-przemysłowych na Obwodnicę Zachodnią ominięciem terenów Śródmieścia i dzielnic mieszkaniowych. Jednocześnie stwarza możliwość powiązań bezpośrednich terenów rozwojowych na Górnym Tarasie /tzw. Gdynia Zachód/ z terenami portowo - przemysłowymi.

h/ Trasa Lęborska (Et) /2*2/

i/ Obwodnica Zachodnia - na odcinku ul. Morawskiej do Drogi Czerwonej. Fragment łączący obie trasy, umożliwiający jednocześnie dwustronne wyprowadzenie ruchu z terenów portowo-przemysłowych /tzw. Chyloni Przemysłowej/.

Realizacja w/w taras powodować będzie przekształcenia funkcjonalne układu ulicznego. Nastąpi podział pomiędzy Droga Czerwoną a główną /obecnie/ trasą w zakresie obsługi ruchu tranzytowego i obszarowego co spowoduje również obniżenie rangi funkcjonalnej innych tras miejskich.

Natomiast trasa Kwiatkowskiego /obecny odcinek nowoprojektowany/ stanie się trasą o funkcji głównej tranzytowej.

Tak więc w efekcie zmian głównie jakościowych w strukturze przestrzennej układu ulicznego powinna nastąpić specjalizacja funkcjonalna tras spójna z ich parametrami technicznymi i znaczeniem w obsłudze transportowej miasta.

3. Obszar portowo-stoczniowy w Gdyni

3.1. Charakterystyka ogólna

Obszar portowo-stoczniowy w Gdyni rozciągający się na długości ponad 4km, dzieli się na:

- tereny portu gdyńskiego położone we wschodniej części obszaru;
- tereny stoczni produkcyjnej /im. Komuny Paryskiej/ położone w południowej części obszaru;
- tereny bazy kontenerowej położonej przy Nabrzeżu Helskim tj. w północno-wschodniej części obszaru;
- tereny portu wojennego położonego w północnej części obszaru

Port Gdyński, w jego części wewnętrznej, oparty jest na kanale wchodzącym w Dolinę Chylonki stanowiącą naturalny obszar rozwojowy portu.

Obecnie kanał sięga do istniejącej ulicy /Kwiatkowskiego/ stanowiącej przeszkodę w dalszym rozwoju portu. Z tego względu koniecznym jest przeprowadzenie jej w drugim poziomie umożliwiającym swobodne przepływanie jednostek. Proponowany basen barkowy po zachodniej stronie Trasy Kwiatkowskiego stanowiłby pierwszy element nowego fragmentu portu po przekroczeniu Trasy.

W istniejącej części kanału portowego /tj. po wschodniej stronie TRASY KWIATKOWSKIEGO/ oprócz w/w stoczni i bazy kontenerowej, proponuje się zlokalizowanie bazy promowej /2 stanowiska/, która obsługiwałaby ruch towarowo-pasażerski w relacji Polska-Skandynawia.

3.2. Układ powiązań drogowo-ulicznych z terenami portowo stoczniowymi

3.2.1. Stan istniejący - układ powiązań

Możliwości powiązań z terenami portowo-stoczniowymi kształtują się następująco:

- a/ ul. Kwiatkowskiego /bezpośrednio z bazy kontenerowej, lub w połączeniu z ul. J. Wiśniewskiego z terenów stoczni i części wschodniej portu/ do ul. Morskiej i tą ulicą;

- w kierunku zachodnim /Koszalin, Szczecin/ oraz poprzez Obwodnicę Zachodnią na południe kraju;

- w kierunku wschodnim i południowym główną trasą, /Sopot, Gdańsk/ a poprzez ciąg: Wielkopolska, Chwaszczyńska do Obwodnicy Zachodniej i drogi krajowej nr. 220.

Wykorzystanie ul. Morskiej do obsługi ruchu zewnętrznego ma szereg wad. Ulica ta jako składowa głównego ruchu ulicznego aglomeracji spełnia wszystkie jego funkcje doprowadzania ruchu tranzytowego do obsługi pojedynczych obiektów. Obciążona jest znaczną liczbą środków transportu pasażerskiego /szczególnie trolejbusów/ z uwagi na znaczenie tej trasy w układzie transportu pasażerskiego m. Gdyni.

Trasa przebiega głównie zabudowie mieszkaniowej, usytuowanej niejednokrotnie w minimalnych odległościach od jezdni. Relacje w kierunku wschodnim i południowym wymagają przejazdu przez Śródmieście Gdyni;

b/ ul. J. Wiśniewskiego do Śródmieścia Gdyni i główną trasą przez Sopot, Gdańsk oraz ciągiem Wielkopolska, Chwaszczyńska do Obwodnicy Zachodniej i drogi krajowej nr 220. Oczywiście wadą tej relacji jest przejazd przez Śródmieście i Centrum z wykorzystaniem głównej trasy o przedstawionych wcześniej jej cechach.

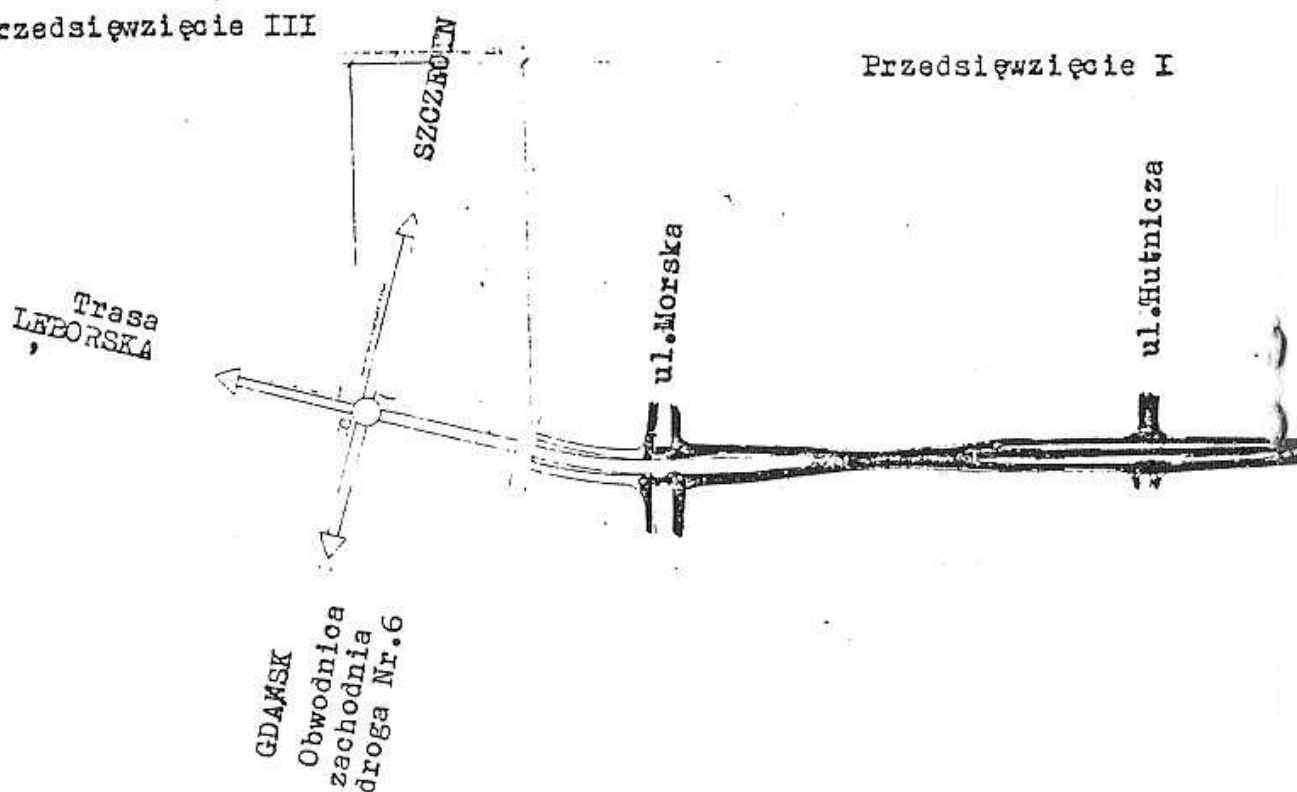
3.2.2. Stan istniejący - warunki ruchu

Prowadzone badania ruchu na głównej trasie w Gdyni tj. ciągu ulic: Morska-Słaska - Al. Zwycięstwa, wskazują na występowanie na tym ciągu niekorzystnych warunków.

Natężenia w godzinie szczytu wynoszą od ul. Morskiej 1000 - 1600 pu/h a na Al. Zwycięstwa od 1500 - 1700 pu/h w godzinie szczytu na jeden kierunek ruchu. Oznacza to /przy przekroju ulic 2x2 / występowanie ruchu kolumnowego z ograniczeniem możliwości manewrowania, przy szybkości podróży 30km/h - 40km/h. W konsekwencji powyższego określić można, iż panujące warunki /w godzinach szczytu/ odpowiadają poziomowi swobody D, okresowo E.

Przedsięwzięcie III

Przedsięwzięcie I



Z uwagi na znaczenie w/w ciągu w układzie komunikacyjnym miasta, stwierdzić można iż warunki ruchu na tym ciągu decydująco wpływają na funkcjonowanie systemu transportowego miasta.

W tej sytuacji lepsze warunki jazdy na Obwodnicy Zachodniej i Trasie Wielkopolskiej /niższe natężenia, wyższe prędkości/ w nieznaczającym stopniu wpływają na łączne warunki ruchu na trasach powiązań z obszarem portowo stoczniovym.

3.2.3. Stan projektowy

Realizacja projektowanego układu tras ulicznych pozwoli na wprowadzenie nowych możliwości powiązań z terenami portowo-stoczniovymi. Kształtować się one będą następująco:

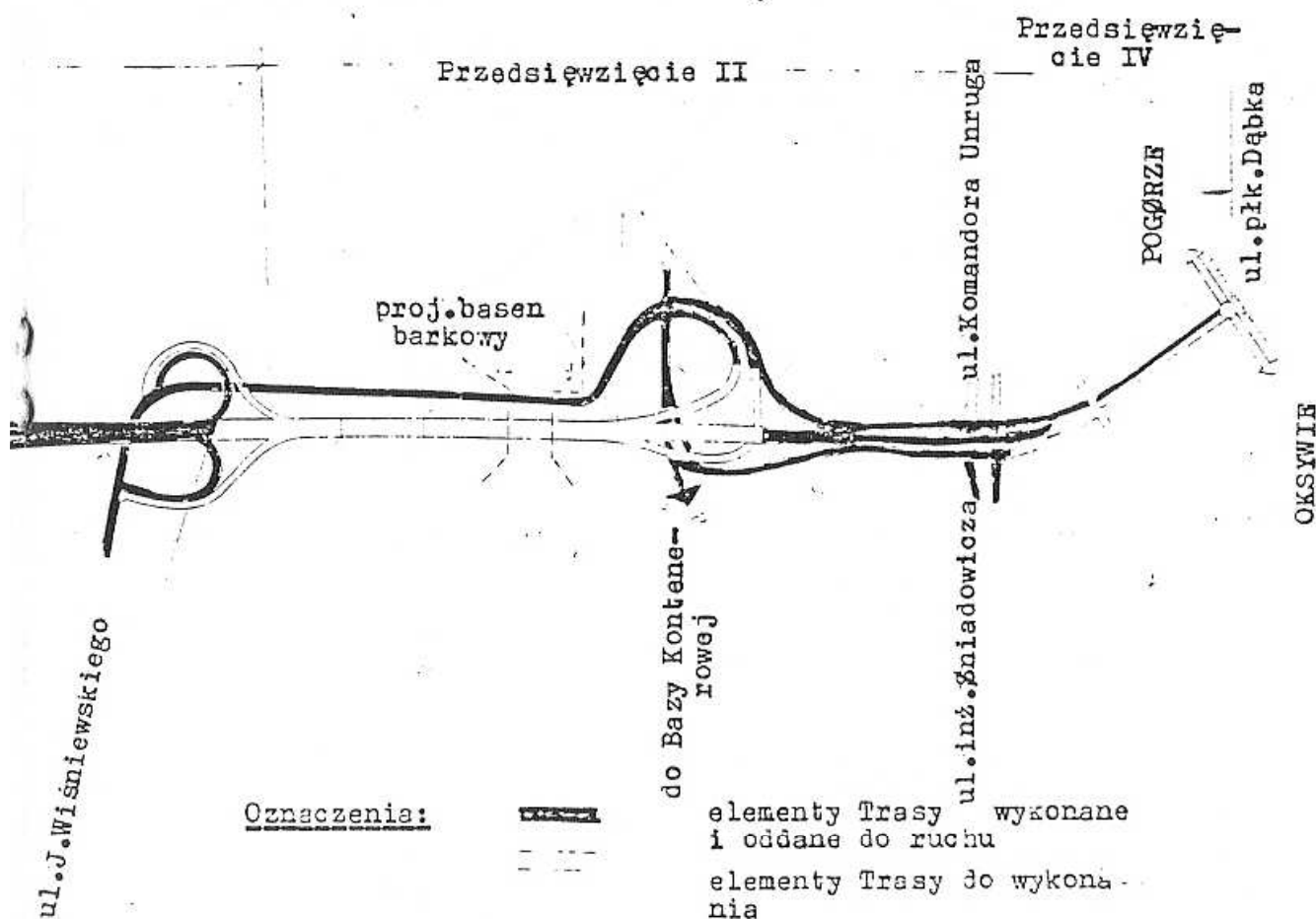
a/ Tras E. Kwiatkowskiego możliwie najkrótszą drogą połączy tereny portowe z południem i wschodem kraju. Jednocześnie trasa ta umożliwia powiązanie z terenami rozwojowymi Gdyni /tzw. Gdynia Zachodnia/.

b/ Droga Czerwona połączy Gdynię z zachodem, południem i wschodem kraju

Przypisek redakcji

Dalej autor omawia szczegóły w kolejnych punktach:

4. Synteza warunków realizacji projektowanych tras powiązań
5. Kryteria wyboru powiązania terenów portowo - stoczniovych z układem dróg zewnętrznych



Trasa Eugeniusza KWIATKOWSKIEGO w Gdyni

przechodząc w punkcie 6 do szczegółowego omówienia Trasy E. Kwiatkowskiego.

Punkt 5 autor kończy poniższymi wnioskami:

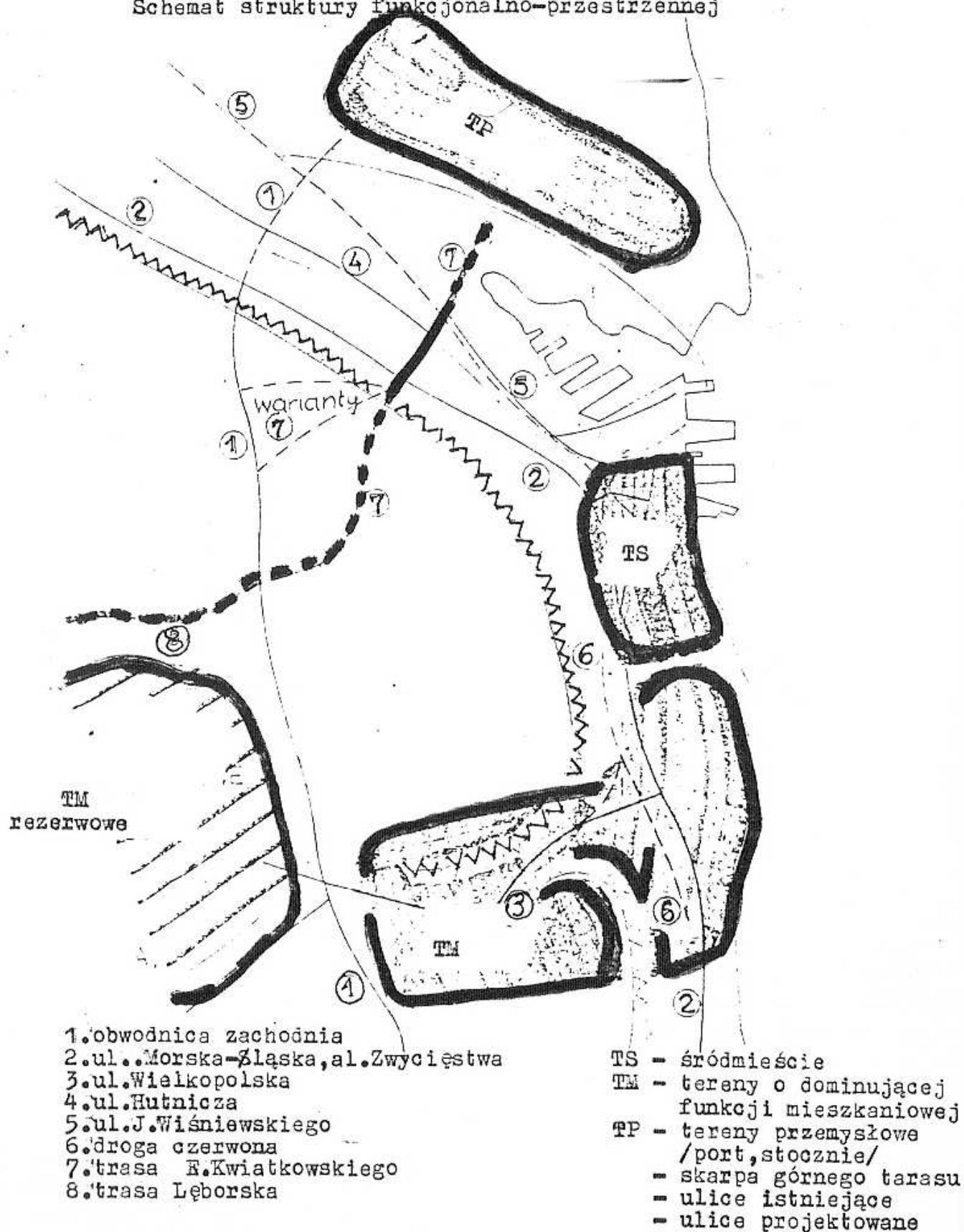
.....

WNIOSKI

1/Uwzględniając aspekty obsługi ogólnomiejskiej i obsługi obszaru portowo-stoczniowego stwierdzić należy, że rozwiązaniem najkorzystniejszym jest realizacja Trasy Kwiatkowskiego /od ul. Morskiej do Obwodnicy Zachodniej / bezpośrednio wiążącej obszary portowo-stoczniowe z Obwodnicą Zachodnią. Podkreślić należy, że rozwiązanie przyniesie istotne korzyści zarówno dla miast jak i portu.

Gdynia

Schemat struktury funkcjonalno-przestrzennej



2/ Miasto i port odnosić będą stale korzyści z eksploatacji Trasy Kwiatkowskiego, przy zmiennym /zależnym od rozwoju miasta i portu/ poziomie korzyści każdej ze stron. Rozbudowa układu ogólnomiejskiego prowadzić będzie do uwypuklenia specjalizacji Trasy Kwiatkowskiego w obsłudze terenów portowo-stoczniowych, eliminując jako jedyną trasę, całkowicie ruch towarowy zewnętrzny z przebiegu przez tereny mieszkaniowe i usługowe.

3/ Trasa Kwiatkowskiego stanowi jedyną realną możliwość poprawy obsługi obszarów portowo-stoczniowych a jednocześnie jej realizacja w b.długim horyzoncie czasu zaspokoi potrzeby w zakresie obsługi ruchu do i obszarów portowo - stoczniowych.

6. Charakterystyka Trasy Kwiatkowskiego

6.1. Podział funkcjonalny Trasy

Trasę Kwiatkowskiego podzielić można na następujące odcinki ze względów funkcjonalnych:

- niezbędne dla obsługi miasta
- niezbędne dla obsługi miasta i portu

Odcinek od ul. Płk. Dąbka do węzła przy bazie kontenerowej określić można jako niezbędny dla obsługi miasta. Odcinek od bazy kontenerowej do Obwodnicy Zach. określić można jako niezbędny dla obsługi miasta i portu. Wzajemny udział ruchu ogólnomiejskiego jak i portowego zależny będzie od:

- momentu /przedziału czasu/ analizy
- rozwoju miasta /przestrzeń, ludność, motoryzacja/
- rozwoju portu /obroty przeładunkowe osób i towarów/
- rozwoju układu ulicznego ogólnomiejskiego.
- terminu oddania do eksploatacji odcinka Trasy Kwiatkowskiego / od Obwodnicy Zach. do ul. Morskiej/.

Zakładając, że w/w odcinek Trasy zrealizowany zostałby w najbliższych latach /np. do 1995 r./ przyjąć można następujący scenariusz zmian w podziale funkcjonalnym:

- odcinek Obwodnica Zach. - Morska prowadziłby ruch z dużym udziałem ruchu do / i z/ portu w pierwszych latach eksploatacji,
- odcinek od ul. Morskiej do bazy kontenerowej zawsze niezbędny dla miasta i portu z dominacją ruchu ogólnomiejskiego.

W następnym okresie następowałby przyrost ruchu ogólnomiejskiego, z dominacją na całym odcinku od Obwodnicy Zach. do bazy kontenerowej.

6.2. Stan realizacji Trasy

Trasa Kwiatkowskiego została podzielona dla celów inwestycyjnych na 4 przedsięwzięcia /p rys./.

są to:

I przedsięwzięcie od ul. Ściegiennego i ul. Kordeckiego od 06.1974 r.

Zakres rzeczowy obejmuje: estakadę jezdni głównych, tunel dla pieszych, mury oporowe, roboty drogowe, roboty przebrojeniowe, oświetleniowe, małą architekturę. Zakończono i przekazano do ruchu estakadę na odcinku od ul. Morskiej do ul. J. Wiśniewskiego z rampami łącznikowymi z ul. Kwiatkowskiego /istn./ i ul. Morską /wlot wschodni/.

W realizacji pozostało: dokończenie tunelu dla pieszych murów oporowych, dróg gospodarczych oraz połączeń z ul. Morską.

II przedsięwzięcie od ul. Nowogłębiej do ul. kmdr. Unruga /ul. Gruny/ z włączeniem estakady do ul. Kwiatkowskiego o długości 1200m, realizowana od 10.1978 r. Zakres rzeczowy obejmuje: estakadę jezdni głównych, most nad kanałem barkowym /dług. 175m/, roboty drogowe, roboty przebrojeniowe, oświetleniowe, mała architektura.

Zakończono i przekazano do ruchu:

estakadę z rampami łącznikowymi do ul. kmdr. Unruga /wlot zachodni/ i do ul. Kwiatkowskiego /wlot wschodni/. W realizacji pozostało: estakada do ul. Kwiatkowskiego /istn./ wlotu wschodni i do bazy kontenerowej /wlot zachodni/ oraz most nad basenem barkowym.

III przedsięwzięcie od ul. Morskiej do Obwodnicy Zach. o długości 4100m. Wymaga realizacji na całej długości, przy konieczności wykonywania pełnego zakresu prac przygotowawczych od formalno-prawnych do dokumentacyjnych łącznie.

IV przedsięwzięcie od ul. kmdr. Urunga do płk Dąbka o długości 1000m.

Zakres rzeczowy obejmuje dwie jezdnie o szer. 7,0 m z pasem rozdzielającym.

Zakończono i przekazano do ruchu jedną jezdnię. W realizacji pozostała druga jezdnia z rampą łącznikową do ul. kmdr. Urunga /wlot wschodni/.

6.3. Nakłady na realizację Trasy

Analiza stanu zaawansowania realizacji Trasy Kwiatkowskiego w porównaniu z całościowym programem Trasy, pozwala stwierdzić, że wydatkowano 55%-60% nakładów inwestycyjnych i w podobnym stopniu ocenia się efekty rzeczowe.

Niezbędne środki finansowe do zakończenia budowy trasy określono na 320 mld. zł. /poz. cen. 1990/, w tym na dokończenie odcinka istniejącego - ok. 200 mld. zł.

7. Prognozy ruchu

Prognozy ruchu opracowano dla potrzeb analizy ekonomicznej opłacalności realizacji tras z uwzględnieniem możliwych wariantów obsługi. w tym celu prognozą objęto połączenia pomiędzy dwoma następującymi punktami:

- węzeł Trasy Kwiatkowskiego przy bazie kontenerowej /pkt. A/
- węzeł Obwodnicy Zach. z trasą Wielkopolską /pkt. B/

7.1. Ruch ogólnomiejski

Prognozy ruchu sporządzono w oparciu o następujące dane wejściowe:

a/ prognoza dot. rozwoju aglomeracji w latach 2005-2010

b/ ludność obszaru węzłowego aglomeracji 932 tys. mieszkańców w tym ludność m. Gdyni - 277 tys. przy łącznej liczbie zatrudnionych 122 tys.

c/ w Gdyni podział ludności na podstawowe obszary miasta przedstawia się w podziale procentowym następująco:

- obszary rozwojowe /tzw. Gdynia Zach./ ponad 40%
- południowa cz. miasta 17%
- północna i półn.-zach. cz. miasta 26%
- natomiast udział w/w obszarów w rozmieszczeniu zatrudnienia przedstawia się następująco:

- obszary rozwojowe 16%
- południowa cz. miasta 14%
- północne i półn.-zach. cz. miasta 48%,

przy czym w obszarze terenów portowo-stoczniowych zatrudnionych jest 26% zatrudnionych w m. Gdyni.

b/ Wskźniki motoryzacji:

- sam. osob. 250 s.o./1000mk
- sam. cięż. 25 s.c./1000mk

Prognozy ruchu zostaną przy użyciu pakietu programów Urban.Transportation planning System.

7.2. Ruch portowy

Określono łączny udział transportu samochodowego w przewidywanym potencjale przeładunkowym portu gdyńskiego /na lata 2010-2020/ w wielkości 2,6 - 3,1 mln. ton/rok, co oznacza od 350-450 poj. rzecz /ciężarowych/ na godzinę szczytu w obu kierunkach /przyjazd, wyjazd/.

Uwzględniając proponowaną lokalizację bazy promowej /2 stanowiska/ - związany z tą bazą ruch kołowy szacowany jest na wielkość 400 pu/h - 600 pu/h w obu kierunkach.

7.3. Sumaryczne wielkości ruchu kołowego

Sumaryczna wielkość ruchu kołowego, przyjęta do mikro rozkładów /pomiędzy pkt.A i pkt.B/ w wariantach tras powiązań wynosi:

- 2480 pu/h szczytu porannego w relacji B-A
- 1030 pu/h szczytu porannego w relacji A-B

Podział ruchu na środki przedstawia się następująco:

	sam. osob.	sam. ciężar
ruch wewnątrzmijski	90%	10%
ruch zewnętrzny	40%	60%

Średni udział ruchu ciężarowego wynosił 30%.

W przeliczeniach ruchu w godzinie szczytu na ruch w okresie roku przyjęto:

- dla sam.osob. - zastępcza liczba dni w roku 310, udział godz.szczytu w dobie 10%
- dla sam.cież. - zastępcza liczba dni w roku 270, udział godz.szczytu w dobie 8%

Materiał powyższy stanowi fragment materiałów roboczych do opracowania FEASIBILITY STUDY dla Trasy Kwiatkowskiego przed podjęciem ostatecznej decyzji co do kontynuowania jej budowy z ewentualnym udziałem kredytów Banku Światowego.

Maciej Berendt

KOMUNIKACJA W ŚRÓDMIEŚCIU GDAŃSKA

Trudną sytuację komunikacyjną śródmieścia Gdańska określają przede wszystkim :

- wzrost ruchu tranzytowego i międzydzielnicowego
- wzrost motoryzacji
- ograniczona pojemność parkingowa
- wzrost atrakcyjności obszaru dla różnych przejawów przedsiębiorczości
- wzrost uciążliwości ruchu dla otoczenia (zwłaszcza dla stałych mieszkańców)

Konsekwencją tego stanu jest pilna potrzeba podjęcia działań normalizujących istn. sytuację komunikacyjną. Dotychczasowa strefa ograniczonego ruchu kołowego (identyfikatory) ma być uzupełniona o strefy ograniczonego parkowania i wyznaczonych miejsc parkowania. Opracowana koncepcja obejmuje podział obszaru na strefy, zmiany w organizacji ruchu, wyznaczenie miejsc postojowych oraz niezbędne działania organizacyjno-prawno-administracyjne (identyfikatory, opłaty, egzekwowanie). Koncepcję przedstawiono na 9. Seminarium Klubu Inżynierii Ruchu w dn. 22.04.1991r.

Barbara Błaszczkowska

ŚRÓDMIEŚCIE GDAŃSKA

— GRANICA ŚRÓDMIEŚCIA
 //// OBSZAR GŁÓWNEGO MIASTA

PODSTAWOWY UKŁAD ULICZNY

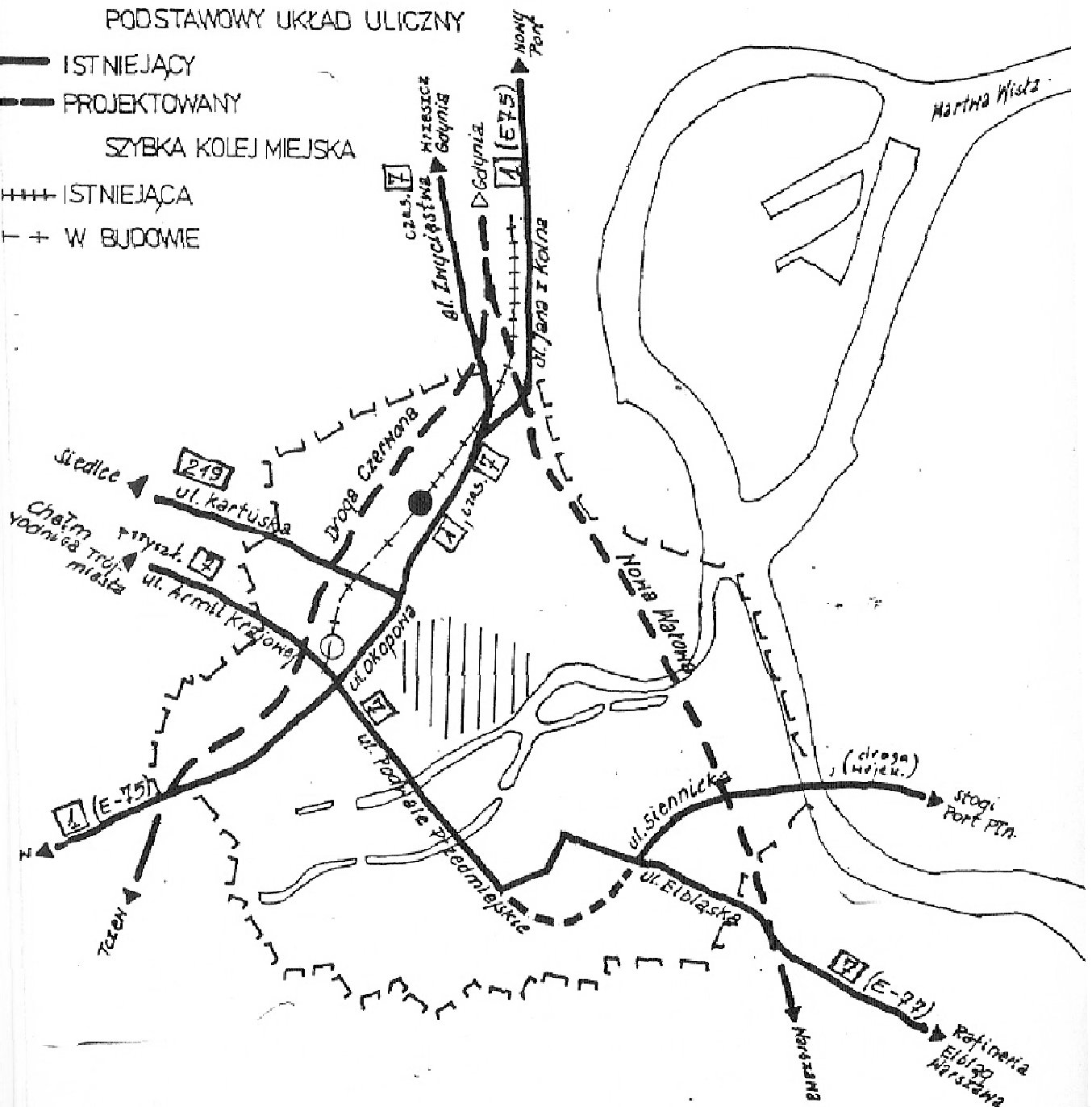
— ISTNIEJĄCY

- - - PROJEKTOWANY

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA

++++ ISTNIEJĄCA

- + - W BUDOWIE



Jerzy Duda
Zygmunt Uźdalewicz
Franciszek Zych

Kraków, Warszawa,
Katowice, kwiecień 1991

1. Stała Komisja Drogownictwa
Miejskiego

2. Forum Drogownictwa Miejskiego
Sekcji Krajowej Drogownictwa
NSZZ "Solidarność"

Jako autorzy opracowań na temat organizacji drogownictwa wydanych m.in. w zbiorze dokumentów pt: "Materiały SKDM", zaniepokojeni postępującym regresem we wszystkich dziedzinach związanych z drogownictwem w miastach i brakiem skutecznych działań instytucji i organizacji odpowiedzialnych za ten dział gospodarki drogowej, pozwalamy sobie zwrócić uwagę na konieczność natychmiastowego zareagowania na zaistniałą ostatnio, szczególnie niekorzystną dla drogownictwa miejskiego sytuację.

Powodem naszego wystąpienia jest faktyczna zmiana kompetencji resortowych jaka nastąpiła od początku 1991r. bez formalnej zmiany ustaw o zakresie działania ministrów oraz ustawy z dn. 21 marca 1985r. o drogach publicznych.

W wyniku przyjętych od początku tego roku zasad dysponowania budżetem państwa i zasad przydziału środków, w faktycznym zakresie działania Ministra Gospodarki Przestrzennej i Budownictwa znalazło się planowanie i finansowanie:

1) wszystkich dróg państwowych (krajowych i wojewódzkich) w miastach, w których przewodniczącym zarządu jest prezydent miasta (z wyjątkiem symbolicznej wielkości środków przyznawanych przez GDDP niektórym miastom na budowę i modernizację niektórych dróg krajowych),

2) dróg wojewódzkich w pozostałych miastach oraz w województwach krakowskim, łódzkim, warszawskim,

3) wszystkich dróg lokalnych miejskich i gminnych.

Oprócz tego do kompetencji MGPIB należy planowanie i przydział środków na funkcjonowanie miejskich budżetowych służb drogowych szczególnie wojewódzkiego.

Warto przypomnieć, że w świetle przemian, które następują w naszym kraju i tych, które już nastąpiły- finansowanie jest równo-
żnaczne z decydującym wpływem na kształtowanie polityki w danej dziedzinie.

Efektem tej sytuacji jest faktyczne przejęcie przez resort gospodarki przestrzennej i budownictwa nadzoru nad 173 tys. km dróg publicznych w Polsce (stanowią one 48% sieci drogowej ogółem i 30% dróg o nawierzchni twardej), w tym ponad 91% dróg publicznych w granicach administracyjnych miast.

Tymczasem MGPIB nie ma nie tylko żadnej komórki, ale nawet żadnego pracownika (choćaby na część etatu), który w sposób racjonalny planowałby działania i nakłady oraz kształtował politykę resortu w dziedzinie drogownictwa komunalnego. Nie są też nam znane przykłady korzystania przez wymienione ministerstwo z usług specjalistycznych jednostek fachowych w tym zakresie działań.

Na podstawie treści ostatniej wersji projektu ustawy o drogach publicznych opracowanego przez zespół działający w Generalnej Dyrekcji Dróg Publicznych można przypuszczać, że zmiany, które nastąpiły od początku tego roku miały miejsce przy pełnej świadomości, a być może także przy aprobacie MTiGM oraz GDDP.

Sytuacja obecna wymaga natychmiastowych działań ze strony wszystkich organizacji poczuwających się do obowiązku reprezentowania interesów środowiska drogowców miejskich, o co apelujemy zarówno do Stałej Komisji Drogownictwa Miejskiego, z którą przez pewien czas współpracowaliśmy jak i do Forum Drogownictwa Miejskiego.

Nasze, podyktowane troską o stan obecny, wystąpienie w tej sprawie nie oznacza zmiany naszych autorskich poglądów na temat organizacji drogownictwa w Polsce wyrażonych w wymienionych na wstępie materiałach.

Jerzy Duda, 30-316 Kraków
ul. Słomiana 13 m 56

Zygmunt Uzdalewicz, 01-616 Warszawa
ul. Mickiewicza 34/36 m 1

Franciszek Zych, 40-215 Katowice
ul. Kurpiowska 2 m 7



INFORMACJA MINISTERSTWA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ

Informujemy przejmie, że rozpoczęty został proces wydawniczy instrukcji oznakowania autostrad i dróg ekspresowych i instrukcji o znakach poziomych, stanowiących załącznik do zarządzenia o zarządzaniu ruchem na drogach publicznych.

Wydawcą obu instrukcji jest Przedsiębiorstwo - Produkcyjno - Usługowe "TAJA" Spółka z o.o. 00-075 Wesoła ul. St. Starzyńskiego 12. Telefon w Warszawie 73-91-38.

Instrukcję otrzymają wszyscy zainteresowani, którzy złożą pisemne zamówienie na adres Spółki podając liczbę egzemplarzy każdej z instrukcji oraz dokonają wpłaty równowartości zamówionej liczby egzemplarzy na konto nr 1599-3678-136 w IX Oddziale PKO w Warszawie, w terminie do 30 marca 1991 r.

Koszt jednego egzemplarza instrukcji oznakowania autostrad i dróg ekspresowych skalkulowany został na 106.500,-zł., a jednego egzemplarza instrukcji o znakach drogowych poziomych na 160.000,-zł. Informujemy jednakże, że wzrost cen w ciągu jednego kwartału br. może pociągnąć za sobą wzrost ceny instrukcji. Ewentualna różnica pomiędzy ceną ostateczną a dokonana przedpłata rozliczona będzie w chwili wysyłki do zamawiających drogą pobrania pocztowego.

Instrukcja oznakowania autostrad wykonana będzie na papierze kredowym w okładkach półtwardych z grzbietem sztywnym i klejonym.

Instrukcja o znakach poziomych wydana będzie na kartonie kredowym w formie skoroszytu w twardej okładce, umożliwiającej wymianę kart w przypadku zmian lub uzupełnień. Nakład instrukcji jest ograniczony i wysyłane one będą w kolejności wpłat aż do wyczerpania pierwszego wydania. W trakcie druku nakład może być powiększony w zależności od wielkości zamówień.

Instrukcja oznakowania autostrad i dróg ekspresowych zawiera:

- zasady zastosowania znaków D-7, D-9 i D-10,
- zasady oznakowania skrzyżowań dróg ekspresowych i autostrad,
- zasady oznakowania dróg krzyżujących się z autostradami i

drogami ekspresowymi.

Instrukcja o znakach drogowych poziomych zawiera:

- wzory i wymiary poziomych znaków drogowych,
- wzory i wymiary liter i cyfr,
- szczegółowe zasady stosowania i umieszczania poziomych znaków drogowych.

Uprzejmie prosimy o poinformowanie właściwych terytorialnie jednostek drogowych, biur projektowych, zakładów produkcyjnych i usługowych o możliwości zakupu wyżej wymienionych instrukcji.