

2014

Sektorowy Plan Działań

INFRASTRUKTURA DROGOWA I TRANSPORT ZBIOROWY

Projekt do konsultacji społecznych

Chojnicko-Człuchowski
Miejski Obszar Funkcjonalny





Na zlecenie:



Powiatu Chojnickiego
ul. 31 Stycznia 56
89-600 Chojnice
<http://powiat.chojnice.pl/>

Redakcja i opracowanie:



Lider Projekt Sp. z o.o.
Al. Marcinkowskiego 1
61-745 Poznań
www.liderprojekt.pl

Zamówienie jest realizowane w ramach projektu:
Chojnicko-Człuchowski Miejski Obszar Funkcjonalny
dofinansowanego ze środków Unii Europejskiej
w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna 2007-2013



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**POWIAT
CHOJNICKI**



**MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Spis treści:

1.	WSTĘP	5
2.	POGŁĘBIONA DIAGNOZA SEKTORA.....	7
2.1.	Mocne strony.....	7
2.2.	Słabe strony	9
2.3.	Szanse	12
2.4.	Zagrożenia	15
3.	CELE ROZWOJOWE.....	17
3.1.	Cel operacyjny nr 1: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej	18
3.2.	Cel operacyjny nr 2: Organizacja sprawnego systemu zrównoważonego transportu.....	20





POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



**POWIAT
CHOJNICKI**



**MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU**

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





1. Wstęp

W celu konkretyzacji celów Strategii rozwoju Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego opracowano **cztery sektorowe plany działań (SPD)**. Każdy z opracowanych SPD zakłada koncentrację merytoryczną na określonych uprzednio obszarach strategicznych, obejmujących bardziej szczegółowe zagadnienia wchodzące w skład zakresu rzeczowego diagnozy stanu istniejącego. Szczegółowe tematy pogrupowano ostatecznie w cztery obszary strategiczne, dla których opracowano SPD: 1) Środowisko przyrodnicze i infrastruktura komunalna, 2) Społeczeństwo i współpraca międzygminna, 3) Gospodarka i turystyka oraz 4) Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy. Niniejszy dokument dotyczy czwartego z nich, tj. obszaru „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”.

Tabela 1. Skład komisji problemowej „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”.

Lp.	Imię i nazwisko	Jednostka
1.	Przemysław Bloch	Gmina Czersk
2.	Krzysztof Gierszewski	Gmina Brusy
3.	Tomasz Kamiński	Miasto Chojnice
4.	Dorota Lipska	Miasto Człuchów
5.	Krzysztof Łangowski	Gmina Czersk
6.	Stanisław Marek	Zakładu Wdrożeń i Usług Technicznych w Czarnem
7.	Robert Sawicki	Powiat Chojnicki
8.	Miłosz Strejczyk	Lider Projekt Sp. z o.o. (koordynator prac komisji)

Źródło: Opracowanie własne.

Tworzenie sektorowych planów działań przebiegało, podobnie jak w przypadku ogólnej części strategii, z udziałem ekspertów zewnętrznych (Lider Projekt Sp. z o.o.) oraz ekspertów lokalnych. Środowisko lokalnych ekspertów weszło w skład czterech **komisji problemowych** odpowiadających poszczególnym obszarom strategicznym i konstruowanym do nich SPD. Komisję problemową „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy” tworzyło łącznie 8 osób a prace nad SPD koordynował przedstawiciel Lider Projekt Sp. z o.o. (tab. 1). Komisje pracowały nad kształtem SPD podczas spo-

tkań warsztatowych. Łącznie odbyły się trzy spotkania warsztatowe każdej z komisji problemowych.

Każdy z SPD ma określoną strukturę. W pierwszej części dokonano **pogłębionej diagnozy obszaru strategicznego**. W tym celu wykorzystano stosowaną wcześniej metodę SWOT, polegającą na identyfikacji mocnych i słabych stron (czynników wewnętrznych) oraz szans i zagrożeń (czynników zewnętrznych). Metodę tę wykorzystano w następujący sposób. Otóż najpierw zespół ekspercki przygotował pierwszą wersję zbioru wewnętrznych i zewnętrznych czynników rozwoju wraz ze statystycznym lub opisowym materiałem uzasadniającym ich identyfikację. Następnie zbiór ten podlegał merytorycznej weryfikacji dokonanej przez wybrane wcześniej komisje problemowe. Każda z komisji (po uprzednim merytorycznym uzasadnieniu) mogła usunąć, dodać lub zmodyfikować przygotowany materiał ekspercki. Po uzgodnieniu ostatecznej wersji macierzy SWOT, dokonano rangowania poszczególnych mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń. Rangowania dokonywali zarówno eksperci lokalni, tj. członkowie danej komisji problemowej (2/3 wpływu na ostateczną rangę) jak i eksperci zewnętrzni, tj. przedstawiciele Lider Projekt Sp. z o.o. (1/3 wpływu na ostateczną rangę) w ten sposób, że suma punktów rozdzielonych w ramach danej kategorii czynnika (np. w ramach mocnych stron) wynosi 100, a liczba przyznanych punktów konkretnemu czynnikowi określa jego znaczenie dla rozwoju danego obszaru strategicznego Ch-CzMOF.

Po określeniu zbioru najważniejszych mocnych i słabych stron oraz szans i zagrożeń, a także ich uporządkowaniu według rangi, przystąpiono do drugiej części prac nad SPD, czyli sformułowania **celów rozwojowych oraz działań** w ramach poszczególnych planów sektorowych. Założono przy tym trzystopniowy układ hierarchiczny (ryc. 1) składający się z: 1) celu głównego, 2) celów operacyjnych oraz 3) działań; przy czym cel główny odpowiadał jednemu z celów strategicznych (por. ogólna część strategii), a cele operacyjne – celom szczegółowym (por. ogólna część strategii). Procedura tworzenia zbioru działań przebiegała natomiast w następujący sposób. Najpierw przedstawiciele wykonawcy SPD zaproponowali szeroki zbiór sformułowań, które mogłyby stać się działaniami zmierzającymi do osiągnięcia poszczególnych celów operacyjnych i celu głównego. Następnie poszczególne komisje pro-





blemowe redukowały ten zbiór do najwyżej kilku działań, z możliwością ich modyfikacji i wprowadzania nowych propozycji, po czym przedstawiciele Lider Projekt Sp. z o.o. ponownie go zweryfikowali tworząc tym samym ostateczny kształt układu działań w ramach poszczególnych SPD.

projektów zależęć będzie od możliwości finansowych i organizacyjnych podmiotów reprezentujących Ch-CzMOF.

Procedura tworzenia zbioru propozycji projektów przebiegała w następujący sposób. Najpierw w trakcie warsztatów przedstawiciele Lider Projekt Sp. z o.o. prowadzili otwartą dyskusję w ramach komisji problemowych, podczas której formułowano propozycje projektów wraz z ich krótkim opisem. Czynność tę powtarzano dwukrotnie. Ponadto, podczas dwóch warsztatów przeprowadzono ćwiczenie polegające na wzbogaceniu propozycji projektów sformułowanych przez członków danej komisji problemowej. Polegało ono na tym, że członkowie określonej komisji mogli formułować propozycje projektów do innych SPD, przy czym ostateczna decyzja o pozostawieniu lub usunięciu określonej propozycji projektu należała do komisji, która odpowiadała za dany SPD.

Dodatkowo, oprócz sformułowania układu celów, działań i projektów, w ramach każdego z celów operacyjnych sformułowano pewne elementy związane z ewaluacją (*ex ante*), monitoringiem oraz wdrażaniem SPD (a tym samym, również części ogólnej Strategii rozwoju Ch-CzMOF). Określono bowiem **zgodność celów operacyjnych z celami Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego oraz Regionalnymi Programami Strategicznymi** (jeden z elementów ewaluacji *ex ante*). Wskazano również propozycję **wskaźników produktu i rezultatu** stanowiących miary stopnia realizacji SPD a tym samym ogólnej części Strategii rozwoju Ch-CzMOF (jeden z elementów monitoringu i ewaluacji *ex tempore*). Określono także **potencjalne źródła finansowania** działań i projektów w ramach danego celu operacyjnego oraz zbiór potencjalnych **partnerów** w realizacji SPD (elementy wdrażania SPD i ogólnej części Strategii).



Rycina 1. Hierarchiczny układ celów, działań i projektów w sektorowych planach działań.
Źródło: Opracowanie własne.

Kolejnym etapem konstruowania SPD „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy” było sformułowanie i wybór **propozycji projektów**. Uznano przy tym, że zbiór projektów zostanie podzielony na dwie grupy. W pierwszej z nich znalazły się przedsięwzięcia priorytetowe, rekomendowane do realizacji w ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego. Natomiast drugą tworzą projekty dodatkowe. Projekty z tej grupy nie były przedmiotem gruntownych negocjacji między liderami poszczególnych JST, w związku z tym ich realizacja musi być jeszcze poprzedzona dodatkowymi konsultacjami, negocjacjami wdrożeniowymi. Założono również, że grupa tych przedsięwzięć ma charakter otwarty i fakultatywny, tzn.: (1) w trakcie realizacji SPD może ona ulec zmianie poprzez dodanie nowych propozycji projektów lub usunięcie niektórych z nich oraz (2) ostateczna decyzja co do realizacji poszczególnych



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





2. Pogłębiona diagnoza sektora

Diagnoza przeprowadzona w ramach obszaru strategicznego „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy” pozwoliła na zidentyfikowanie najważniejszych czynników rozwojowych Ch-CzMOF, tworzących zbiór: **7 mocnych stron (S)**, **7 słabych stron (W)**, **5 szans (O)** i **4 zagrożenia (T)**. Kolejność ich prezentacji wynika z nadanego im (w drodze rangowania) znaczenia.

2.1. Mocne strony

W pierwszej kolejności zostaną przedstawione mocne strony Ch-CzMOF w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”, tzn. wszystko to, co stanowi atut, przewagę konkurencyjną, zaletę Ch-CzMOF i jest zlokalizowane na jego obszarze. W ramach pogłębionej diagnozy sektora „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy” zidentyfikowano **7 mocnych stron**, uporządkowanych według nadanego im znaczenia dla rozwoju Ch-CzMOF:

Mocne strony obszaru strategicznego „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”:

1. Dobrze rozwinięta wewnętrzna sieć drogowa obszaru (gęstość i spójność sieci, bezpośredniość połączeń);
2. Liczne działania podejmowane na rzecz rozwoju sieci infrastruktury rowerowej;
3. Dobra współpraca i współfinansowanie w budowie i przebudowie dróg;
4. Bardzo dobry lub dobry stan techniczny nawierzchni jezdni głównych osi drogowych: W-E czyli DK22 oraz N-S czyli DK25;
5. Istnienie połączenia kolejowego w relacji Chojnice – Gdańsk;
6. Funkcjonujące połączenia kolejowe między centralnymi ośrodkami gminnymi na terenie Ch-CzMOF;

7. Dobry stan techniczny liniowej infrastruktury kolejowej;

Poniżej zostanie przedstawione pogłębione i opisowe uzasadnienie identyfikacji zbioru poszczególnych mocnych stron Ch-CzMOF.

[S1] Dobrze rozwinięta wewnętrzna sieć drogowa obszaru (gęstość i spójność sieci, bezpośredniość połączeń) (21 pkt.).

Tabela 2. Długość poszczególnych dróg wewnętrznej sieci drogowej Ch-CzMOF.

Kategoria drogi	Długość [km]
Krajowe	86
Wojewódzkie	138
Powiatowe	504
Gminne	432
Razem	1160

Zródło: *Identyfikacja potrzeb rozwojowych...* (2011).

Warunkiem koniecznym współdziałania w jakiegokolwiek formie jest sprawna komunikacja pomiędzy podmiotami kooperującymi. Na gruncie współpracy w ramach Ch-CzMOF, niezwykle ważna jest możliwość sprawnych przemieszczeń pomiędzy różnymi miejscowościami miejskiego obszaru funkcjonalnego. Stąd za najważniejszą mocną stroną uznana została dobrze rozwinięta wewnętrzna sieć drogowa obszaru, wyrażona jej gęstością, spójnością oraz możliwością odbywania bezpośrednich połączeń – bez zbędnego wydłużenia tras – przynajmniej pomiędzy siedzibami wszystkich gmin Ch-CzMOF. W tym miejscu wyjaśnić należy, że ocenę tę traktować należy jako ilościową – uwzględnia jedynie fakt występowania połączeń drogowych (por. tab. 2.), natomiast zupełnie pomija jakość tych połączeń (stan techniczny dróg).

[S2] Liczne działania podejmowane na rzecz rozwoju sieci infrastruktury rowerowej (17 pkt.).

Drugą zidentyfikowaną mocną stroną są liczne działania podejmowane w celu rozwoju sieci infrastruktury rowerowej funkcjonującej w Ch-CzMOF (por. ryc. 2).



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Dodatkowo dzięki np. inicjowaniu kampanii promujących turystyczną sieć rowerową, organizacji imprez dla cyklistów (np. rajdy, maratony), możliwe jest wykreowanie silnego produktu turystycznego, który mógłby zapewnić jednostkom Ch-CzMOF wiele różnych korzyści, w tym także finansowych, co wiąże się z rozwojem turystyki kwalifikowanej. Z kolei ciągły rozwój miejskich tras rowerowych stanowi idealny fundament kształtowania pożądanego nawyków komunikacyjnych mieszkańców i może wpływać na stopniową zmianę w podziale zadań przewozowych – rezygnacja z samochodu jako środka transportu na krótkich dystansach (do 5 km) na rzecz zrównoważonych środków transportu (m.in. rower, przejścia piesze).

ogromnej skali potrzeb w zakresie przebudowy dróg w gminach Ch-CzMOF.

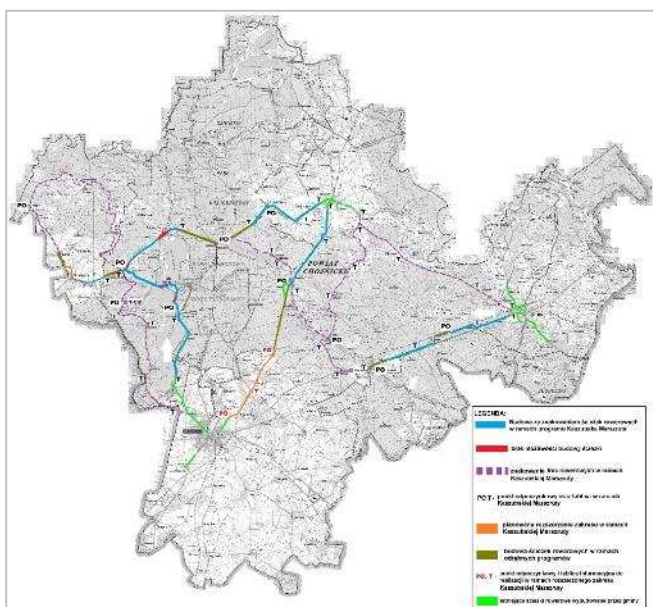
[S4] Bardzo dobry lub dobry stan techniczny nawierzchni jezdni głównych osi drogowych: W-E czyli DK22 oraz N-S czyli DK25 (14 pkt.).



Rycina 3. Odcinki dróg krajowych wyremontowane w latach 2011-2012.

Źródło: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/i/inwestycje-drogowe_6774/nak%C5%82adki%202011%20i%202012%20mapa.pdf

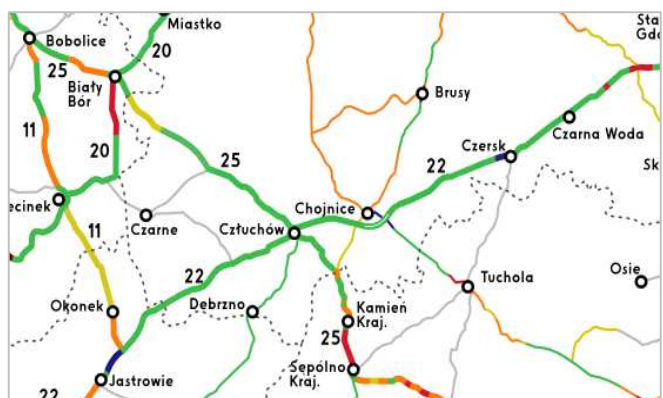
Jako ważną (czwartą z kolei) mocną stroną uznano dobry stan techniczny nawierzchni jezdni odcinków dróg krajowych, stanowiących najważniejsze elementy podstawowego układu drogowego Ch-CzMOF (por. ryc. 3 i 4). Duże znaczenie stanu technicznego tych odcinków dróg wynika przede wszystkim z natężenia ruchu oraz ich funkcji – po pierwsze pełnią ważną rolę w obsłudze podróży pomiędzy miejscowościami Ch-CzMOF, a po drugie prowadzą ruch tranzytowy (niezwiązany z obszarem), w tym ciężarowy.



Rycina 2. Trasy rowerowe w ramach Kaszubskiej Marszruty.
Źródło: <http://tv5.wizjalokalna.pl/mapa2013km.jpg>

[S3] Dobra współpraca i współfinansowanie w budowie i przebudowie dróg (16 pkt.)

Jako trzecią mocną stroną, szczególnie podkreśloną przez członków komisji problemowej, uznano dobre praktyki w zakresie współpracy przy realizacji inwestycji drogowych, pomiędzy podmiotami zarządzającymi drogami różnych kategorii, a gminami Ch-CzMOF. Fakt ten zasługuje na wyróżnienie, gdyż wysoki poziom współpracy przyspiesza i ułatwia prowadzenie oraz współfinansowanie wszelkich inwestycji drogowych (w tym remontów), co wydaje się szczególnie istotne wobec



Rycina 4. Ocena stanu technicznego dróg krajowych i wojewódzkich (kolorem zielonym oznaczono drogi o dobrym lub bardzo dobrym stanie technicznym).

Źródło: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1310317>.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





[S5] Istnienie połączenia kolejowego w relacji Chojnice-Gdańsk (13 pkt.)



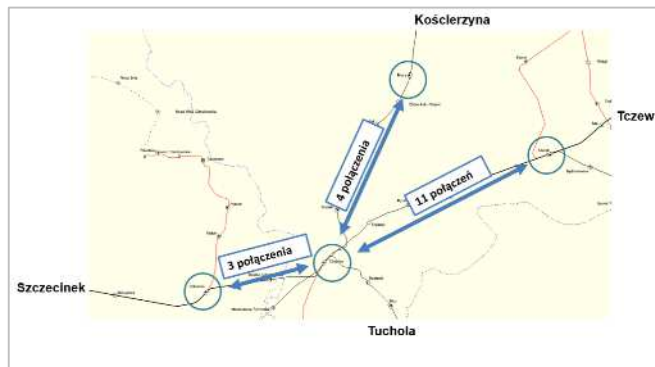
Rycina 5. Schemat połączenia kolejowego Ch-CzMOF ze stolicą województwa pomorskiego.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie bazy programu Railmap 2.2 oraz <http://rozklad.sitkol.pl/bin/query.exe/pn?>.

Funkcjonowanie sprawnego połączenia transportem publicznym pomiędzy Ch-CzMOF a siedzibą województwa – Gdańskiem, zostało wskazane jako piąta mocna strona (por. ryc. 5). Połączenie to, ma szczególne znaczenie dla mieszkańców, gdyż Gdańsk, stolica województwa, jest miastem realizacji nie tylko usług związanych z administracją na szczeblu wojewódzkim, ale także ważnym ośrodkiem wysokospecjalistycznych usług np. medycznych, edukacyjnych (szkolnictwo wyższe) itp. W tym kontekście, sprawne połączenie kolejowe stanowi silną alternatywę dla indywidualnego transportu zbiorowego (koszt podróży) oraz inne środki komunikacji zbiorowej (czas podróży). Istotę przepływu osób w relacji Ch-CzMOF-Gdańsk potwierdziły również wyniki badania kwestionariuszowego z mieszkańcami (por. I tom dokumentu Strategii).

[S6] Funkcjonujące połączenia kolejowe między centralnymi ośrodkami gminnymi na terenie Ch-CzMOF (10 pkt.).

W kontekście postępującej od początku lat 90' stopniowej likwidacji regionalnych połączeń pasażerskich na terenie całego kraju, w wielu przypadkach skutkującej postępującą marginalizacją dotąd obsługiwanych obszarów Polski, sam fakt funkcjonowania kolejowych połączeń pasażerskich obsługujących główne miejscowości Ch-CzMOF (Chojnice, Człuchów, Czersk, Brusy; por. ryc. 6) uznane zostało jako mocna strona, która może stanowić fundament wspólnego systemu publicz-

nego transportu zbiorowego na obszarze stowarzyszonych gmin.



Rycina 6. Schemat lokalnych połączeń kolejowych na obszarze Ch-CzMOF.
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Bazy danych programu Railmap 2.2 oraz <http://rozklad.sitkol.pl/bin/query.exe/pn?>

[S7] Dobry stan techniczny liniowej infrastruktury kolejowej (9 pkt.).

Jako ostatnią z mocnych stron uznano dobry stan techniczny liniowej infrastruktury kolejowej. Jest to sytuacja korzystna nie tylko z punktu widzenia istniejących i potencjalnie pożądaných kolejowych połączeń pasażerskich, ale także w kontekście możliwości prowadzenia ruchu towarowego, co może okazać się bardzo ważne dla podmiotów gospodarczych zainteresowanych inwestowaniem w Ch-CzMOF.

2.2. Słabe strony

W drugiej kolejności zostaną przedstawione słabe strony Ch-CzMOF w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”, tzn. wszystko to, co stanowi słabość, barierę, ograniczenie rozwoju Ch-CzMOF i jest zlokalizowane na jego obszarze. W ramach pogłębionej diagnozy sektora zidentyfikowano **7 słabych stron**, uporządkowanych według nadanego im znaczenia dla rozwoju Ch-CzMOF:

Słabe strony obszaru strategicznego „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”:

1. Brak szybkich połączeń drogowych (drogi klasy A lub S) Ch-CzMOF z ośrodkami miejskimi o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym;



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





2. Zły stan techniczny wielu odcinków dróg wojewódzkich, wielu odcinków dróg powiatowych i gminnych;
3. Brak obejść drogowych niektórych większych miejscowości (przede wszystkim Czerska);
4. Niski odsetek osób korzystających regularnie z komunikacji zbiorowej (średnio ok. 21%);
5. Brak integracji na szczeblu ponadgminnym obecnie funkcjonujących systemów komunikacji zbiorowej;
6. Duże rozproszenie mieszkańców Ch-CzMOF, utrudniające planowanie uzasadnionych ekonomicznie linii transportu zbiorowego;
7. Duże ograniczenia nośności nawierzchni jezdni istniejącej sieci drogowej;

Poniżej zostanie przedstawione pogłębione i opisowe uzasadnienie identyfikacji zbioru poszczególnych słabych stron Ch-CzMOF w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”.

[W1] Brak szybkich połączeń drogowych (drogi klasy A lub S) Ch-CzMOF z ośrodkami miejskimi o znaczeniu krajowym i ponadregionalnym (24 pkt.).

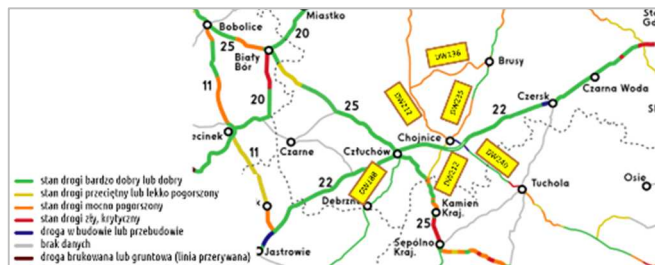


Rycina 7. Schemat istniejących oraz planowanych dróg klas A (kolor jasno- i ciemnozielony) i S (kolor błękitny).
Źródło: <http://wrut.pl/ssc/>

Za najważniejszą słabą stronę uznano brak szybkich połączeń drogowych obszaru z ośrodkami miejskimi wyższej rangi. Problem ten został uznany jako istotny, gdyż brak sprawnego dostępu do autostrad i dróg ekspresowych zdecydowanie wydłuża czas podróży ponadlokalnych, co przekłada się na słabą dostępność zewnętrzną obszaru i obniża jego konkurencyjność transportową.

[W2] Zły stan techniczny wielu odcinków dróg wojewódzkich, wielu odcinków dróg powiatowych i gminnych (19 pkt.).

Jako drugą z kolei słabą stronę uznano ogólny zły stan techniczny wielu odcinków dróg samorządowych (wojewódzkich, powiatowych, gminnych). Sytuacja ta utrudnia odbywanie podróży na obszarze Ch-CzMOF (w tym także drogowym transportem zbiorowym), co wydaje się szczególnie istotne na płaszczyźnie podjętej współpracy międzygminnej. Utrudnia ona również dostępność zewnętrzną tego obszaru. Potwierdzają to zarówno badania obiektywne, eksperckie (ryc. 8) jak i subiektywna percepcja stanu technicznego dróg przez mieszkańców Ch-CzMOF (ryc. 9).



Rycina 8. Ocena stanu technicznego dróg krajowych i wojewódzkich (kolorami pomarańczowym i czerwonym oznaczono odcinki dróg o mocno pogorszonym, złym i krytycznym stanie technicznym).
Źródło: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1310317>



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



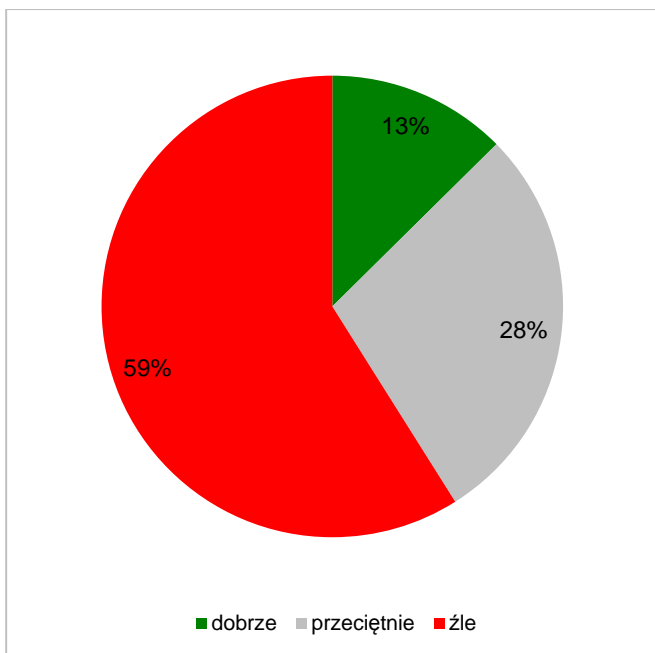
POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Rycina 9. Struktura odpowiedzi na pytanie: Jak ocenia Pani/Pan stan techniczny dróg w Ch-CzMOF?

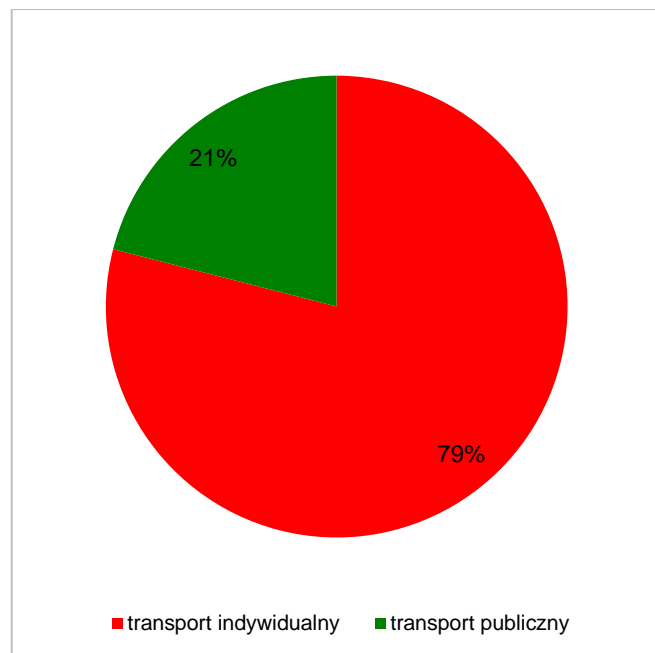
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania kwestionariuszowego z mieszkańcami.

Szczególnym problemem jest stan techniczny byłej DK22, łączącej Chojnice i Człuchów, która po wybudowaniu obwodnicy Chojnic została skategoryzowana jako droga gminna. Problem ten jest istotny, ponieważ jest to najintensywniej użytkowany (wg badań GDDKiA) fragment drogi Ch-CzMOF.

[W3] Brak obejść drogowych niektórych większych miejscowości (przede wszystkim Czerska) (16 pkt.).

Jest to problem szczególnie dotkliwy dla mieszkańców miejscowości przez które przebiega droga krajowa (np. Czersk) lub ruchliwe drogi wojewódzkie (np. Brusy). Ruch tranzytowy (nie związany z Ch-CzMOF źródłem ani celem) jest prowadzony przez obszary zurbanizowane, czego najważniejsze skutki to przekroczone normy emisji hałasu oraz wibracji, zwiększona emisja zanieczyszczeń – głównie spalin oraz zmniejszony poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.

[W4] Niski odsetek osób korzystających regularnie z komunikacji zbiorowej (średnio ok. 21%) (13 pkt.).



Rycina 10. Udział osób korzystających z transportu indywidualnego i publicznego w Ch-CzMOF.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie badania kwestionariuszowego z mieszkańcami.

Słabą stroną, świadczącą o małej atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w Ch-CzMOF jest niewielka liczba regularnych pasażerów (por. ryc. 10). Taki stan rzeczy, dodatkowo potwierdzony wysokim odsetkiem osób regularnie korzystających z samochodu jako podstawowego środka podróży, przemawia za koniecznością podjęcia działań, mających na celu przebudowę obecnie funkcjonujących systemów komunikacji zbiorowej, w sposób, który pozwoli na korzystną zmianę w podziale zadań przewozowych. Z punktu widzenia tzw. dobra publicznego korzystniejszy jest transport zbiorowy. Jednak zmiany zachowań transportowych są związane z wieloma skomplikowanymi czynnikami (por. ryc. 11). Warto pamiętać, że na większość z nich jednostki samorządowe mają niewielki wpływ.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



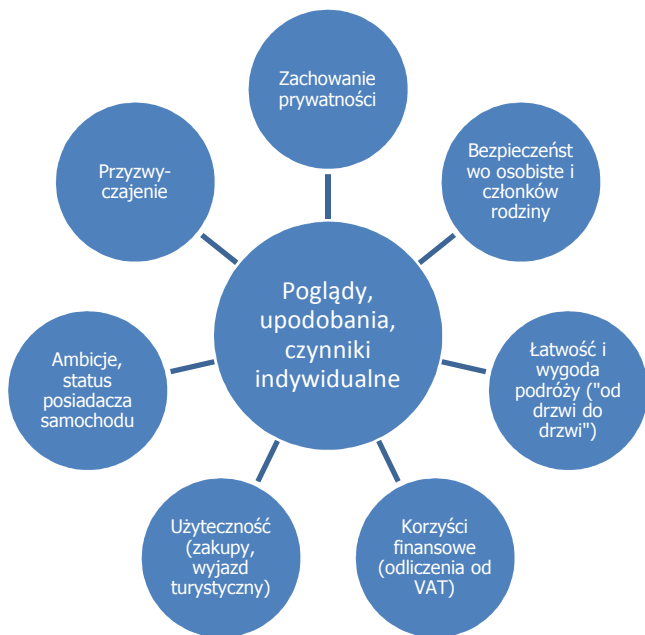
POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Rycina 11. Czynniki mające wpływ na wybór samochodu jako środka transportu.

Źródło: Mobilność zrównoważona-podręcznik dla praktyków opracowany na podstawie materiałów szkoleniowych projektu Transport Learning.

[W5] Brak integracji na szczeblu ponadgminnym obecnie funkcjonujących systemów komunikacji zbiorowej (13 pkt.).

Jak wspomniano wcześniej, warunkiem koniecznym wielopłaszczyznowej współpracy międzygminnej jest sprawna komunikacja. Współczesna polityka UE, kładzie szczególny nacisk na oszczędność energii w całej gospodarce, stąd transport publiczny powinien odgrywać coraz większą rolę w obsłudze podróży pasażerskich. Na gruncie Ch-CzMOF za silną barierę rozwojową dla sprawnie funkcjonującego systemu zbiorowego transportu publicznego uznano brak integracji obecnie funkcjonujących systemów transportowych. Przewozy pasażerskie realizowane są przez przynajmniej kilku przewoźników (PKP, PKS, MZK Chojnice, prywatne podmioty gospodarcze). Brak ciała koordynującego utrudnia budowę wspólnego systemu transportu publicznego, przez co komunikacja zbiorowa, zwłaszcza na obszarach wiejskich, nie jest konkurencyjna w stosunku do transportu indywidualnego.

[W6] Duże rozproszenie mieszkańców Ch-CzMOF, utrudniające planowanie uzasadnionych ekonomicznie linii transportu zbiorowego (9 pkt.).

Szóstą zidentyfikowaną słabą stroną jest sieć osadnicza Ch-CzMOF, w skład której wchodzi 4 miasta oraz kilkadziesiąt wsi o zróżnicowanej liczbie ludności, rozproszonych po całym obszarze. Taki stan rzeczy jest istotnym utrudnieniem w planowaniu tras komunikacji zbiorowej, które z jednej strony pozwolą obsłużyć możliwie największą liczbę mieszkańców, a z drugiej strony będą uzasadnione ekonomicznie i atrakcyjne ze względu na czas przejazdu i odległość.

[W7] Duże ograniczenia nośności nawierzchni jezdni istniejącej sieci drogowej (6 pkt.).

Pośród słabych stron najniżej oceniono niedostosowanie nawierzchni istniejącej sieci drogowej do przeniesienia obciążeń 11,5 t/oś. Sytuacja ta (charakterystyczna dla większości dróg w kraju) wydaje się ważna z punktu widzenia dużych natężeń ciężkich pojazdów ciężarowych przemieszczających po drogach Ch-CzMOF. Niedostosowanie konstrukcji nawierzchni do przenoszenia dużych obciążeń przyczynia się do przyspieszonej destrukcji dróg, pomimo nakładów ponoszonych na remonty górnych warstw nawierzchni (ścieralnej, wiążącej). Ponadto konieczność dostosowania dróg do przenoszenia odpowiednich obciążeń wynika z unijnych uregulowań prawnych, nakazujących udostępnienie całej sieci dróg kraju dla pojazdów ciężkich.

2.3. Szanse

W trzeciej kolejności zostaną przedstawione szanse Ch-CzMOF w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”, tzn. wszystko to, co stwarza dla Ch-CzMOF szansę korzystnej zmiany i jest zlokalizowane poza jego obszarem. W ramach pogłębionej diagnozy sektora zidentyfikowano **5 szans**, uporządkowane według nadanego im znaczenia dla rozwoju Ch-CzMOF:

Szanse w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”:

1. Zewnętrzne środki finansowe na budowę nowych oraz poprawę stanu technicznego istniejących odcinków dróg;



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





2. Zewnętrzne środki finansowe na budowę wygodnych, bezpiecznych, łatwo dostępnych i funkcjonalnych - zintegrowanych węzłów przesiadkowych;
3. Alternatywne technologie w budowie i przebudowie dróg;
4. Godne naśladowania dobre praktyki innych samorządów w zakresie organizacji systemu komunikacji zbiorowej;
5. Mechanizm kaskadowego obniżania kategorii drogi.

Poniżej zostanie przedstawione pogłębione i opisowe uzasadnienie identyfikacji zbioru poszczególnych szans Ch-CzMOF w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”.

[O1] Zewnętrzne środki finansowe na budowę nowych oraz poprawę stanu technicznego istniejących odcinków dróg (39 pkt.).

Jako najważniejszą szansę dla rozwoju infrastruktury drogowej i transportu publicznego uznano możliwość pozyskiwania zewnętrznych środków finansowych z przeznaczeniem na poprawę stanu technicznego istniejących odcinków dróg oraz uzupełnienie sieci drogowej Ch-CzMOF o brakujące odcinki dróg. Znaczne koszty inwestycji drogowych sprawiają, że zarządzający drogami mają ściśle ograniczone możliwości realizacji planowanych inwestycji. Zewnętrzne źródła finansowania umożliwiają zwielokrotnienie (nawet pięciokrotne) własnych środków finansowych podmiotów zarządzających, traktowanych jako wkład własny. Jest to szczególnie istotne w kontekście olbrzymiej skali potrzeb w zakresie budowy i przebudowy dróg – niezbędnych dla prawidłowej obsługi komunikacyjnej obszaru, zarówno środkami transportu indywidualnego, jak i zbiorowego. Katalog źródeł zewnętrznych środków finansowych zawiera przynajmniej kilka pozycji, są to zarówno środki bezzwrotne jak i zwrotne (pożyczki). Poniżej, jako przykład wskazano wysokość finansowania dla województwa pomorskiego w ramach II etapu Narodowego Programu Przebudowy Dróg Lokalnych (2012-2015):

- * rok 2012 – 10 878 000,00 zł
- * rok 2013 – 27 195 000,00 zł
- * rok 2014 – 13 597 500,00 zł
- * rok 2015 – 54 390 000,00 zł.

[O2] Zewnętrzne środki finansowe na budowę wygodnych, bezpiecznych, łatwo dostępnych i funkcjonalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (26 pkt.).

Jako drugą co do znaczenia szansę dla rozwoju infrastruktury drogowej i transportu publicznego uznano perspektywę skutecznego pozyskiwania zewnętrznych środków finansowych z przeznaczeniem na organizację (budowę) zintegrowanych lokalnych węzłów przesiadkowych, rozumianych szerzej – jako lokalne centra mobilności, obszary realizacji potrzeb nie tylko transportowych, ale także mieszkaniowych, związanych z rekreacją i wypoczynkiem, handlem i usługami itp. Podobnie jak w punkcie powyżej, katalog źródeł finansowych jest zróżnicowany.

[O3] Alternatywne technologie w budowie i przebudowie dróg (17 pkt.).

Trzecią szansą dla poprawy stanu technicznego dróg Ch-CzMOF jest wykorzystanie technologii budowy i przebudowy dróg, które w perspektywie długoterminowej gwarantują ponoszenie niższych kosztów budowy, remontów i utrzymania dróg, niż ma to miejsce w przypadku tradycyjnej technologii nawierzchni podatnych (asfaltowych). Najbardziej powszechną technologią alternatywną są nawierzchnie sztywne (betonowe). Ich najważniejsze zalety to zdecydowanie większa trwałość (przeciętnie 2,5 – 3,5, a nawet 7 krotnie większa), długowieczność (przeciętnie 30 – 40 lat, przy znacznych obciążeniach 13 ton / oś, a nawet 80 lat), dobra nośność, odporność na zmienne na zmieniające się warunki atmosferyczne (mrozy, upały), odporność na odkształcenia - brak zjawiska koleinowania, najczęściej niższe koszty budowy, co przekłada się w zdecydowanej większości przypadków na niższe całkowite koszty eksploatacji, lepsze warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego. Drogi tego typu są „bardziej ekologiczne”, dzięki wykorzystywaniu materiałów poddających się recyklingowi, w dodatku dostępnych w Polsce (w przeciwieństwie do asfaltu, będącego pochodną importowanej ropy naftowej).



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



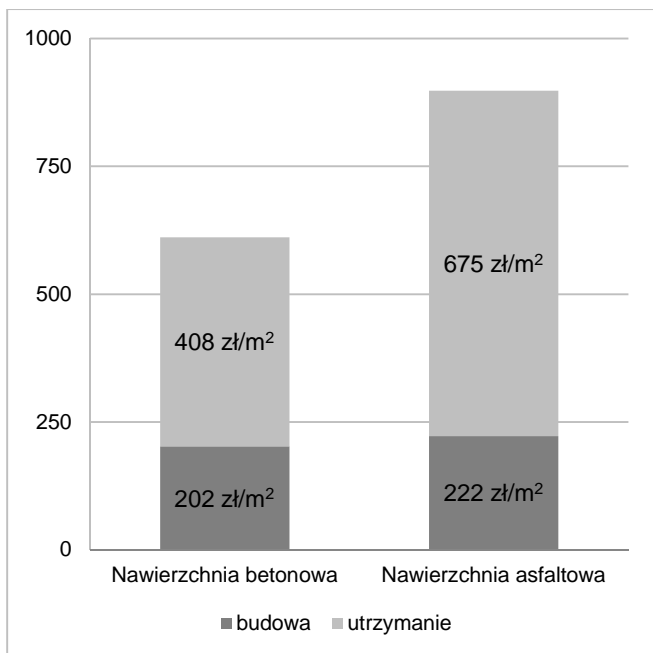
POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Rycina 12. Porównanie kosztów budowy i utrzymania nawierzchni betonowej i asfaltowej przy 2 kategorii ruchu.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie <http://kalkulatordrogowy.pl>

Kolejną (drugą) jest technologia nawierzchni asfaltowych (podatnych) długowiecznych – obecnie rozwijana przez koncern STRABAG, technologia innowacyjna na skalę europejską. Jej główne założenie to wydłużenie żywotności nawierzchni z 20 do 50 lat, głównie poprzez modyfikację podbudowy (bardziej elastyczna i wysoko odporna na „zmęczenie”) oraz warstwy wiążącej (bardziej odporna na koleinowanie), co pozwoli zredukować koszty prac remontowych w perspektywie długoterminowej (rzadsze remonty).

Trzecią przykładową technologią jest stosowanie w górnych warstwach nawierzchni mieszanek polimeroasfaltowych – dużo bardziej odpornych na odkształcenia w lecie i bardziej elastycznych w czasie zimy, co przyczynia się do powstawania zdecydowanie mniejszej liczby spękań wiosną. Obecnie technologia ta stosowana jest obligatoryjnie wyłącznie na drogach krajowych.

[O4] Godne naśladowania dobre praktyki innych samorządów w zakresie organizacji systemu komunikacji zbiorowej (10 pkt.).

Czwartą zidentyfikowaną szansą są doświadczenia innych JST, w zakresie organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego. Praktyki innych podmiotów mogą pomóc zorganizować sprawny i efektywny eko-

nomicznie system komunikacji zbiorowej Ch-CzMOF oraz pozwolą na identyfikację błędów, których należy unikać.

[O5] Mechanizm kaskadowego obniżania kategorii drogi (9 pkt.).

Szansą na obniżenie kosztów, jakie gminy ponoszą na utrzymanie sieci dróg, może być uchwalenie nowelizacji Ustawy o drogach publicznych, w tym m. in. zmiana art. 10. Zmiana przepisów ma umożliwić samorządom bardziej funkcjonalne uporządkowanie sieci drogowej. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami każdy odcinek drogi krajowej, drogi wojewódzkiej, drogi powiatowej zastąpiony nowo wybudowanym odcinkiem drogi, z chwilą oddania go do użytkowania zostaje pozbawiony dotychczasowej kategorii i z mocy Ustawy o drogach publicznych (art. 10 ust. 5) zostaje zaliczony do kategorii drogi gminnej. W konsekwencji gminom przekazywane są odcinki dróg o wysokiej klasie technicznej, nieadekwatnej do potrzeb ruchu lokalnego – przez to są droższe w utrzymaniu. Ponadto najczęściej przekazywane są w bardzo złym stanie technicznym. Planowany stan prawny zakłada wprowadzenie mechanizmu kaskadowego.

Zgodnie z nowym przepisem, droga krajowa zastąpiona wybudowanym odcinkiem drogi krajowej zostaje pozbawiona dotychczasowej kategorii i zostaje zaliczona do kategorii drogi wojewódzkiej. Marszałek województwa (nowy właściciel zastąpionego odcinka) w myśl dalszych uregulowań, ma prawo (ale nie musi) wystąpić z wnioskiem do sejmiku województwa, który w drodze uchwały może pozbawić kategorii drogi wojewódzkiej odcinek drogi wojewódzkiej o proporcjonalnej długości do odcinka drogi który przejął z sieci krajowej i włączył do stanu mienia województwa. Ten odcinek drogi wojewódzkiej zostaje zaliczony do kategorii drogi powiatowej. W dalszej kolejności, rada i zarząd powiatu również otrzymują uprawnienie do podjęcia decyzji dotyczącej sieci dróg w powiecie – w sytuacji zrealizowania uprawnienia marszałka i przekazania powiatowi przez sejmik województwa proporcjonalnych odcinków dróg wojewódzkich i włączenia do stanu mienia powiatu, rada powiatu może przekazać proporcjonalne odcinki dróg powiatowych gminie.

Ponadto, gminy które „nabyły” drogę po 2003 r. (przykład gminy Człuchów i gminy Chojnice, które przejęły odcinek był DK22) na skutek obowiązujących ure-



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





guluowań prawnych, w przeciągu 6 miesięcy od wejścia w życie nowelizacji ustawy, miałyby prawo wystąpić do ministra ds. infrastruktury o określenie innej kategorii tego odcinka. Inny ważny postulat dotyczy wprowadzenia uregulowań prawnych, umożliwiających bardziej skuteczne kontrolowanie ciężkich pojazdów ciężarowych, których kierowcy bardzo często nie przestrzegają ograniczeń tonażowych.

2.4. Zagrożenia

Jako ostatnie zostaną przedstawione zagrożenia Ch-CzMOF w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”, tzn. wszystko to, co stwarza dla Ch-CzMOF niebezpieczeństwo zmiany niekorzystnej i jest zlokalizowane poza jego obszarem. W ramach pogłębionej diagnozy sektora zidentyfikowano **4 zagrożenia**, uporządkowane według nadanego im znaczenia dla rozwoju Ch-CzMOF:

Zagrożenia w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”:

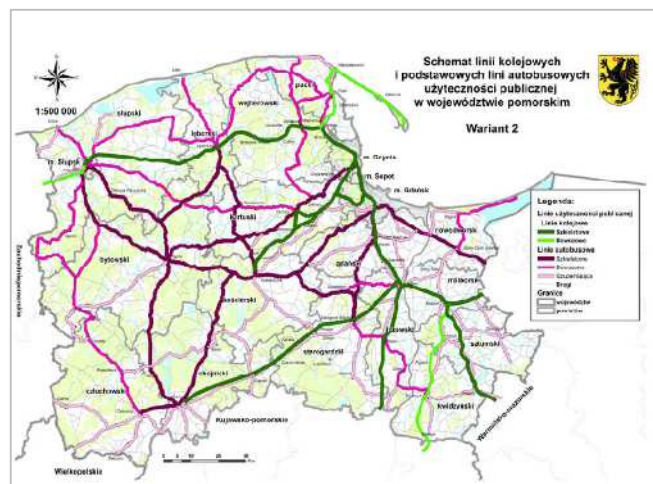
1. Zewnętrzne polityki publiczne prowadzące do zmniejszenia regionalnych i nadregionalnych połączeń publicznej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej;
2. Dalsza marginalizacja Ch-CzMOF w politykach rozwoju układu drogowego kraju;
3. Wysokie koszty finansowe i transakcyjne (procedury przetargowe, negocjacyjne) inwestycji drogowych i transportowych;
4. Ogólny, szybszy rozwój indywidualnego transportu samochodowego m.in. kosztem transportu publicznego (większe koszty publiczne generowane przez indywidualny transport samochodowy);

Poniżej zostanie przedstawione pogłębione i opisowe uzasadnienie identyfikacji zbioru poszczególnych zagrożeń Ch-CzMOF w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”.

[T1] Zewnętrzne polityki publiczne prowadzące do zmniejszenia regionalnych i po-

nadregionalnych połączeń publicznej komunikacji zbiorowej o charakterze użyteczności publicznej (31 pkt.).

Jako największe zagrożenie dla publicznego transportu zbiorowego uznano zewnętrzne polityki publiczne, których ustalenia, poprzez likwidację ponadlokalnych połączeń, mogą zmniejszyć dostępność i pogłębiać dalszą marginalizację transportową Ch-CzMOF. Chodzi głównie o połączenia kolejowe o charakterze użyteczności publicznej. W jednym z wariantów rozwoju systemu publicznego transportu zbiorowego na terenie woj. pomorskiego przewiduje się likwidację większości tego rodzaju połączeń (ryc. 13).



Rycina 13. Schemat linii kolejowych i podstawowych linii autobusowych użyteczności publicznej w województwie pomorskim – wariant 2.
Źródło: Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



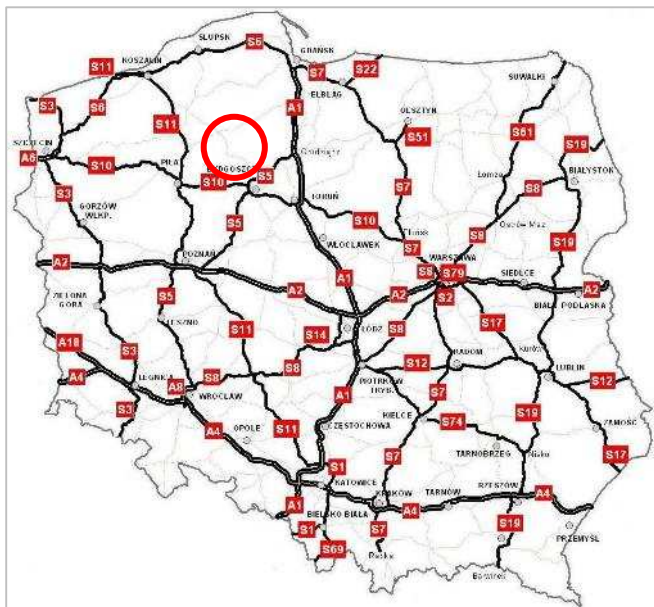
POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

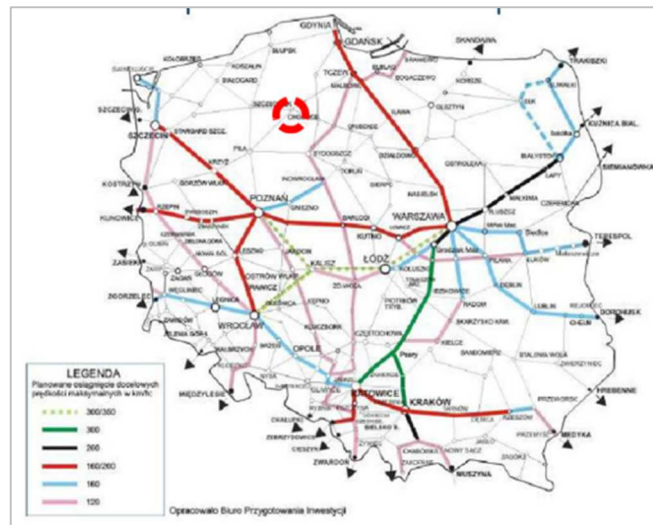




Rycina 14. Docelowy układ dróg szybkiego ruchu (A i S) w Polsce.
Źródło: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

[T2] Dalsza marginalizacja Ch-CzMOF w politykach rozwoju układu drogowego kraju (29 pkt.).

Ch-CzMOF znajduje się z dala od istniejącego oraz projektowanego układu drogowego (ryc. 14) oraz linii kolejowych dużych prędkości (ryc. 15). Niestety nic nie wskazuje na to, aby ta sytuacja miała się zmienić w najbliższych latach. Sytuacja ta, oznaczająca brak perspektyw polepszenia dostępności komunikacyjnej obszaru, może w dalszym ciągu przyczyniać się do marginalizacji Ch-CzMOF na arenie regionalnej i krajowej.



Rycina 15. Docelowy układ linii KDP w Polsce.
Źródło: euro-dane.com.pl/budowa-sieci-kolejowej-2013

[T3] Wysokie koszty finansowe i transakcyjne (procedury przetargowe, negocjacyjne) inwestycji drogowych i transportowych (24 pkt.).

Sprawą powszechnie oczywistą, niewymagającą szczególnego dokumentowania jest fakt, że kwestia finansowania zazwyczaj stanowi największą barierę w zakresie inwestycji infrastrukturalnych oraz transportowych. Wysokie koszty wykupu nieruchomości, wypłat odszkodowań, samej budowy dróg, linii kolejowych, czy zakupu taboru oraz budowy niezbędnego zaplecza, są dla samorządów na tyle dużym obciążeniem, że bez zaciągania zobowiązań finansowych lub pozyskiwania zewnętrznego wsparcia, trudno jest podejmować jakiegokolwiek działania w tym zakresie. Stąd wysokie koszty finansowe i transakcyjne uznane zostały jako zagrożenie, które może zdecydowanie utrudnić i opóźnić realizację projektów związanych z szeroko pojmowanym transportem.

[T4] Ogólny, szybszy rozwój indywidualnego transportu samochodowego m.in. kosztem transportu publicznego (większe koszty publiczne generowane przez indywidualny transport samochodowy) (16 pkt.).



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



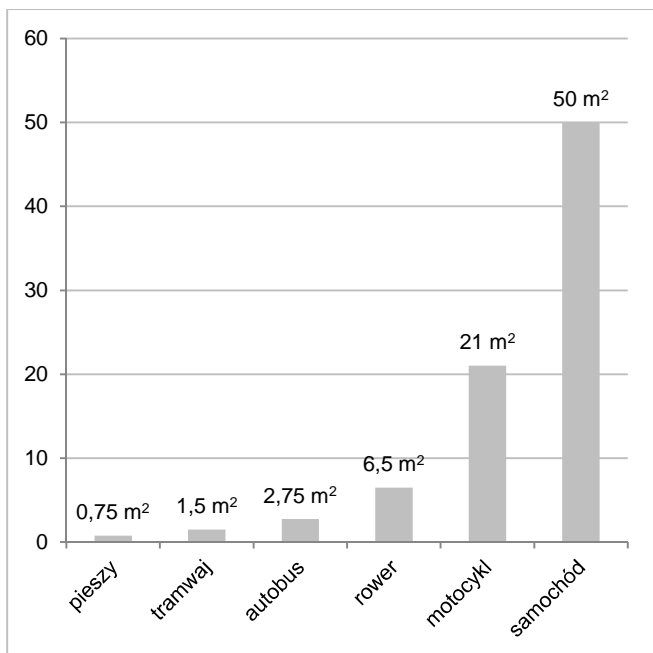
POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





Rycina 16. Zajęcie przestrzeni potrzebnej do przemieszczenia jednej osoby przy zachowaniu bezpiecznych dystansów pomiędzy pojazdami.

Źródło: Beim (2011); w: <http://www.sobieski.org.pl/analiza-is-40/>.

Wzrost natężenia ruchu samochodowego w miastach wywiera szereg negatywnych skutków na życie miasta i jego mieszkańców. Jako najważniejsze wymienić należy dużą zajęcie przestrzeni (ryc. 16), tłumienie aktywności podejmowanych przez mieszkańców niezmotoryzowanych, występowanie sytuacji niebezpiecznych oraz negatywny wpływ na środowisko poprzez zwiększoną emisję spalin, hałasu oraz drgań. Stąd tendencje wzrostowe w zakresie indywidualnego transportu samochodowego uznane zostały jako zagrożenie, mogące zdecydowanie spowalniać procesy rozwojowe w Ch-CzMOF.

3. Cele rozwojowe

Sektorowy Plan Działań „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”, podobnie jak pozostałe SPD zakłada trzystopniową, hierarchiczną strukturę kierunków działań, uzupełnioną o propozycje projektów do realizacji (w perspektywie do 2030 r.). Strukturę tę tworzą: cel główny, cele operacyjne oraz działania, przy czym cel główny i cele operacyjne są „łącznikiem” między ogólną

częścią strategii a SPD. Jako główny cel SPD „Infrastruktura zbiorowa i transport zbiorowy” przyjęto:

CEL GŁÓWNY:
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej oraz rozwój transportu zbiorowego

Uzasadnienie:

Przedstawiony powyżej cel główny jest sprawą kluczową z punktu widzenia rozwoju Ch-CzMOF, w tym w jego aspekcie komunikacyjnym. Wydajny układ transportowy, którego ramy stanowią sieć drogowa oraz kolejowa jest podstawą dobrej komunikacji pomiędzy miejscowościami Ch-CzMOF – umożliwia przepływ osób oraz towarów w granicach obszaru, a także w relacjach zewnętrznych. Liniowa infrastruktura techniczna jest także bardzo ważnym elementem funkcjonowania sprawnego systemu transportu zbiorowego. Wykonana analiza sektora pozwoliła sformułować Cel główny Sektorowego Planu Działań „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”, który zostanie osiągnięty poprzez realizację 2 celów operacyjnych:

CELE OPERACYJNE:

1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej
2. Organizacja sprawnego systemu zrównoważonego transportu

Każdy z celów operacyjnych został uszczegółowiony poprzez sformułowanie działań zmierzających do jego osiągnięcia. Liczba działań w ramach każdego z celów jest różna i wynika z zakresu merytorycznego danego celu. Do określonych celów operacyjnych sformułowano również zbiór proponowanych projektów. Zbiór ten nie stanowi zamkniętej, wyczerpującej całości. Jest on natomiast pewną propozycją katalogu przedsięwzięć, które zblizną Ch-CzMOF do osiągnięcia danego celu.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





3.1. Cel operacyjny nr 1: Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej

Uzasadnienie wynikające z diagnozy:

Przeprowadzona diagnoza wykazała szereg niedoskonałości dotyczących infrastruktury drogowej Ch-CzMOF. Pomimo dobrego stanu nawierzchni głównych osi drogowych obszaru, stan większości odcinków dróg układu podstawowego oraz wielu odcinków dróg układu uzupełniającego ocenić należy jako zły lub bardzo zły, wymagający nakładów inwestycyjnych niezbędnych na przebudowę lub remont. Mimo że wewnętrzna sieć drogowa Ch-CzMOF jest stosunkowo dobrze rozwinięta, wymaga uzupełnienia o takie elementy jak obwodnice największych miejscowości, przez które obecnie przebiegają drogi krajowe i wojewódzkie, obciążone dużym natężeniem ruchu. Ze względu na duże koszty inwestycji w ramach tego celu operacyjnego, należy zwrócić uwagę na hierarchizację poszczególnych zadań oraz poszukiwanie sposobów na zmniejszenie kosztów finansowych ponoszonych przez samorządy na budowę i późniejsze utrzymanie odcinków.

Zgodność z celami Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego i Regionalnymi Programami Strategicznymi:

POMORSKIE 2020:



Cel operacyjny 3.1. „Sprawny system transportowy”:
Kierunek działań 3.1.2. „Rozwój sieci drogowej wiążącej miasta powiatowe regionu z Trójmiastem oraz ich otoczeniem”;
Kierunek działań 3.1.3. „Modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu”;

MOBILNE POMORZE 2020:



Priorytet 2.1. „Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa”:

Działanie 2.1.1. „Poprawa dostępności transportowej ośrodków regionalnych i subregionalnych do Trójmiasta, a także pomiędzy nimi”;

Priorytet 2.2. „Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa”:

Działanie 2.2.1. „Przebudowa istniejących dróg lokalnych stanowiących dowiązanie do sieci dróg krajowych

w sieci TEN-T”;
Działanie 2.2.2. „Poprawa dostępności do miast powiatowych z ich otoczeniem funkcjonalnym”;

Priorytet 2.3. „Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej”:

Działanie 2.3.1. „Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego”;

Wskaźniki produktu:

- * liczba kilometrów zbudowanych albo zmodernizowanych dróg (w tym rowerowych);

Wskaźniki rezultatu:

- * czasu podróży pomiędzy miejscowościami Ch-CzMOF;
- * czas podróży do miast regionalnych;
- * liczba wypadków i kolizji drogowych;
- * zmiana w podziale zadań przewozowych w podróżach codziennych na korzyść podróży rowerem;

Działania:

Działanie 1.1. Budowa obejść drogowych miejscowości położonych przy drogach, na których występuje duże natężenie ruchu pojazdów;

Działanie 1.2. Poprawa stanu technicznego odcinków dróg sieci podstawowej wraz z przystosowaniem nawierzchni do przenoszenia obciążeń 11,5 t / oś;

Działanie 1.3. Budowa i przebudowa dróg układu uzupełniającego (dróg o znaczeniu lokalnym);

Działanie 1.4. Rozbudowa systemu dróg rowerowych wraz z uzupełnieniem istniejącej infrastruktury towarzyszącej;

Dla osiągnięcia celu operacyjnego 1 „Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej” należy dążyć poprzez realizację 4 działań, tj. 1) budowę obejść drogowych miejscowości położonych przy drogach, na których występuje duże natężenie ruchu pojazdów, 2) poprawę stanu technicznego odcinków dróg sieci podstawowej modernizacji technicznej zabudowy i infrastruktury towarzyszącej, 3) budowę i przebudowę dróg układu uzupełniającego, 4) rozbudowę systemu dróg rowerowych wraz z uzupełnieniem istniejącej infrastruktury towarzyszącej.

Projekty kluczowe, rekomendowane



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





do realizacji w ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego:

- * Modernizacja byłej drogi krajowej nr 22 i budowa ścieżki rowerowej od wschodniej granicy miasta Chojnice do drogi krajowej 22 przy węźle Pawłowo (działania 1.2. i 1.4.).

Uzasadnienie:

Odcinek byłej drogi krajowej nr 22 jest główną osią transportową Ch-CzMOF. Łączy ona dwa miasta rdzenie (Chojnice i Człuchów) oraz wiele miejscowości wiejskich. Jej kluczowe znaczenie potwierdziły badania natężenia ruchu realizowane przez GDDKiA. Stan techniczny tej drogi jest jednak wysoce niezadowolający (por. słabe strony w ogólnej części Strategii i w obszarze strategicznym „Infrastruktura drogowa i transport zbiorowy”). Wymaga ona pilnej modernizacji z uwzględnieniem środków zewnętrznych, ponieważ jej parametry (dostosowane do dróg krajowych) znacznie zwiększają koszty przeprowadzenia inwestycji i są niemożliwe do pokrycia przez JST szczebla gminnego.

- * Budowa tras pieszo-rowerowych w ramach Kaszubskiej Marszruty i Kasztelanii Szczytnieńskiej w Chojnicko-Człuchowskim Miejskim Obszarze Funkcjonalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą (działanie 1.4.).

Uzasadnienie:

Głównym celem budowy tras jest wyeksponowanie walorów turystycznych Ch-CzMOF, poprzez poprawę dostępności do obszarów najcenniejszych pod względem krajozrazowym i przyrodniczym. Realizacja projektu stworzy szereg możliwości dla całej społeczności lokalnej, począwszy od zapewnienia im możliwości aktywnego spędzania czasu wolnego, poprzez stworzenie warunków dla rozwoju specjalistycznej bazy turystycznej (np. rowerowej), organizacji imprez sportowych (np. rajdy, maratony, zawody sportowe). Dzięki zapewnieniu dobrej integracji planowanego systemu tras pieszo-rowerowych z systemami miejskich dróg rowerowych w miejscowościach Ch-CzMOF, zapewnione zostaną dogodne warunki dla kształtowania pożądaných nawyków komunikacyjnych mieszkańców, którzy w jeździe na rowerze oraz chodzeniu dostrzegą także możliwość odbywania codziennych podróży, szczególnie na niedługich dystansach.

- * Poprawa dostępności transportowej i komunikacyjnej do Chojnicko-Człuchowskiego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (działania 1.2. i 1.3.).

Uzasadnienie:

Zasadniczym celem realizacji projektu jest „przybliżenie” Ch-CzMOF do innych obszarów rozwojowych, zarówno o znaczeniu regionalnym, jak i krajowym. Zadania tego nie ułatwia mało atrakcyjne położenie komunikacyjne obszaru, w odosobnieniu od sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz linii kolejowych dużych prędkości, co z pewnością nie zmieni się w najbliższych kilkudziesięciu latach. Dlatego bardzo ważnym jest podnoszenie jakości (wzmacnianie potencjału) istniejącej sieci transportowej - głównie dróg krajowych i istniejących linii kolejowych, w celu ułatwienia sprawnego podróżowania w relacjach zewnętrznych względem Ch-CzMOF, a tym samym uczynienie obszaru atrakcyjnym dla mieszkańców i otwartym dla potencjalnych inwestorów.

- * Przebudowa drogi powiatowej nr 2505G Koczała-Przechlewo-DK nr 25 wraz z przebudową mostu na rz. Brda w m. Lisewo”.

Uzasadnienie:

Projekt ten związany jest z modernizacją systemu dróg układu uzupełniającego (dróg lokalnych). Jest to kluczowy odcinek tego systemu łączący dwa ważne ośrodki lokalne powiatu człuchowskiego z Człuchowem, czyli jednym z miast rdzeni Ch-CzMOF.

- * Wzmocnienie korytarza transportowego południowego poprzez zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej nr 212 w Chojnicach (działania 1.1. i 1.2.).

Uzasadnienie:

Zasadniczym celem realizacji tego projektu jest wyrowadzenie z miasta Chojnice ruchu tranzytowego (ciężarowego i osobowego) cechującego się dużym i stale rosnącym natężeniem, poprzez budowę zachodniej obwodnicy, jako nowego odcinka DW212. Oprócz tego, realizacja projektu zdecydowanie polepszy warunki ruchu



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





w całym korytarzu transportowym, czego miarą będzie skrócenie czasu podróży na osi północ – południe, a także przyczynie się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, dzięki wyprowadzeniu ruchu z obszarów o dużej gęstości zaludnienia. Ponadto, budowa nowej drogi zapewni możliwości aktywizowania przyległych terenów inwestycyjnych, co przyczyni się do zwiększenia potencjału gospodarczego Chojnic, a pośrednio także całego Ch-CzMOF.

Pozostałe propozycje projektów:

- * Modernizacja byłej DK22 (działania 1.2. i 1.3.);
- * Budowa i przebudowa dróg do Zakładu Zagospodarowania Odpadów w Nowym Dworze (działania 1.2. i 1.3.);
- * Przebudowa drogi wraz z budową ścieżki rowerowej w ciągu DP2628G, na odcinku DW235-Krojanty-DK22 (działania 1.3. i 1.4.);
- * Rozbudowa i uzupełnienie systemu ścieżek rowerowych Ch-CzMOF: (1) ścieżki rowerowej w ciągu DK22, na odcinku Rytel-węzeł Pawłowo; (2) połączenie ścieżek rowerowych w miejscowości Zychcie Osady; (3) ścieżki rowerowej Rychnowy-Chojnice; (4) ścieżek rowerowych wokół jezior człuchowskich (Człuchowskie, Miejskie, Rychnowskie); (5) ścieżki rowerowej Brusy-Lubnia-Leśno-Wiele; (6) ścieżek rowerowych na odcinkach Czersk-Łąg, Czersk-Odry, Czersk-Kosobudy; (7) ścieżki rowerowej Człuchów-Sieroczyn-Canpol; (8) ścieżki rowerowej Chojniczki-Charzykowy; (9) ścieżki rowerowej Silno-Ostrowite-Ciechocin; (10) ścieżki rowerowej Głędowo-Wierzchowo (działanie 1.4.);
- * Budowa obwodnicy Czerska (w ciągu DK22) (działania 1.1. i 1.2.);
- * Budowa obwodnicy Człuchowa (w ciągu DK25) (działania 1.1. i 1.2.);
- * Budowa obwodnicy Brus (w ciągu DW235) (działania 1.1. i 1.3.);
- * Modernizacja sieci dróg wojewódzkich na terenie Ch-CzMOF (DW188, DW212, DW235, DW236, DW237, DW240) (działania 1.2. i 1.3.);
- * Przebudowa obiektów mostowych na drogach powiatowych powiatu człuchowskiego (działania 1.3.);
- * Modernizacja drogi powiatowej na odcinku od miejscowości Konarzyny, do skrzyżowania z DW212 i DW236 (działanie 1.3.);

Potencjalni partnerzy przy realizacji projektów:

- * jednostki samorządu terytorialnego,
- * Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
- * Pomorski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- * organizacje pozarządowe.

Potencjalne źródła dofinansowania:

- * Zintegrowane Porozumienie Terytorialne,
- * programy operacyjne UE,
- * środki jednostek administracji rządowej (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju),
- * środki GDDKiA.

3.2. Cel operacyjny nr 2: Organizacja sprawnego systemu zrównoważonego transportu

Uzasadnienie wynikające z diagnozy:

Pogłębiona diagnoza sektora wykazała także słabe strony w funkcjonowaniu zrównoważonych środków transportu, w tym transportu zbiorowego. Najważniejszym wskaźnikiem świadczącym o nienajlepszym funkcjonowaniu obecnego systemu komunikacji publicznej jest niski udział podróży transportem zbiorowym (jedynie ok. 21% podróży). Aktualnie funkcjonujący system jest niespójny, usługi przewozowe świadczone są przez przynajmniej kilka podmiotów, zarówno publicznych jak i prywatnych, działających w dużej mierze niezależnie od siebie. Każdy z przewoźników decyduje o swoim rozkładzie jazdy, każdy z przewoźników świadczy usługi na podstawie własnego planu taryfowego, przez co niemożliwym jest stworzenie oferty przewozowej, stanowiącej realną alternatywę dla samochodowej komunikacji indywidualnej, co jest szczególnie odczuwalne przez osoby niezmotoryzowane.

Zgodność z celami Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego i Regionalnymi Programami Strategicznymi:

POMORSKIE 2020:



Cel operacyjny 3.1. „Sprawny system transportowy”:
Kierunek działań 3.1.1. „Rozwój systemów transportu zbiorowego”;
Kierunek działań 3.1.3. „Modernizacja infrastruktury wiążącej węzły multimodalne z układem transportowym regionu”;



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



**MOBILNE POMORZE 2020:**

Priorytet 1.1. „Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego”:

Działanie 1.1.3. „Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego”;

Działanie 1.1.4. „Infrastruktura transportu rowerowego stanowiąca dojazd do węzła integracyjnego”;

Priorytet 1.2. „Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja”:

Działanie 1.2.1. „Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego”;

Działanie 1.2.3. „Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej”;

Działanie 1.2.4. „Promocja transportu zbiorowego”;

Priorytet 3.1. „Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu”;

Działanie 3.1.1. „Inwestycje w infrastrukturę łączącą węzły multimodalne z systemem transportowym”;

Priorytet 3.2. „Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych”;

Działanie 3.2.2. „Rozwój nowych węzłów multimodalnych i centrów logistycznych”.

Wskaźniki produktu:

- * liczba utworzonych lokalnych węzłów transportowych w miejscowościach gminnych Ch-CzMOF;
- * liczba utworzonych systemów P&R oraz B&R;
- * liczba kilometrów zbudowanych albo zmodernizowanych miejskich dróg rowerowych;
- * liczba zakupionych lub zmodernizowanych pojazdów komunikacji zbiorowej;

Wskaźniki rezultatu:

- * Liczba osób korzystających z transportu zbiorowego;
- * Liczba osób deklarujących korzystanie z transportu rowerowego;

Działania:

Działanie 2.1. Podjęcie czynności inicjujących wspólną organizację publicznego transportu zbiorowego;

Działanie 2.2. Zapewnienie taboru;

Działanie 2.3. Utworzenie lokalnych węzłów transportowych w ośrodkach gminnych oraz infrastruktury P&R, B&R w innych dużych miejscowościach położonych na

obszarze Ch-CzMOF;

Dla osiągnięcia celu operacyjnego 2 „Organizacja sprawnego systemu zrównoważonego transportu” należy dążyć poprzez realizację 3 działań, tj. 1) podjęcie czynności inicjujących wspólną organizację publicznego transportu zbiorowego, 2) zapewnienie taboru, 3) utworzenie lokalnych węzłów transportowych w ośrodkach gminnych.

Projekty kluczowe, rekomendowane do realizacji w ramach Zintegrowanego Porozumienia Terytorialnego:

- * Utworzenie transportowych węzłów integrujących wraz ze ścieżkami pieszo-rowerowymi i rozwojem sieci publicznego transportu zbiorowego na terenie Chojnicko-Człuchowskiego MOF (działanie 2.3.).

Uzasadnienie:

Projekt zakłada budowę wygodnych, bezpiecznych, łatwo dostępnych i funkcjonalnych, zintegrowanych węzłów przesiadkowych w miastach Ch-CzMOF – Chojnicach, Człuchowie, Czersku i Brusach. Jako że projektowane węzły transportowe będą pełniły nie tylko strategiczną rolę w całym systemie komunikacji zbiorowej Ch-CzMOF, ale także będą to ważne przestrzenie publiczne, to powinny charakteryzować się wielofunkcyjnością – ich rola nie powinna ograniczać się wyłącznie do funkcji transportowej, integrującej wszystkie, najbardziej popularne środki transportu, zarówno zbiorowego jak i indywidualnego - tak więc powinny być kształtowane w taki sposób, aby umożliwiały realizację innych potrzeb ludzkich, w tym m. in. potrzeb mieszkaniowych, wypoczynku, związanych z handlem i usługami a także w taki sposób aby integrowały się z istniejącą strukturą funkcjonalno-przestrzenną miast.

- * Poprawa komunikacji kolejowej w MOF (działanie 2.1.).

Uzasadnienie:

Główną przesłanką dla poprawy komunikacji kolejowej jest założenie, że funkcjonowanie sprawnych połączeń kolejowych wewnętrznych i zewnętrznych ma szczególne



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO





znaczenie dla mieszkańców, gdyż stanowi dogodną formę podróżowania, szczególnie na długich dystansach (podróże regionalne i ponadregionalne) oraz stanowi ważną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego, głównie ze względu na koszt podróży, jak i innych środków komunikacji zbiorowej – głównie ze względu na krótszy czas podróżowania i większy komfort. Ponadto, sprawnie funkcjonująca komunikacja kolejowa, może stanowić kręgosłup dla tworzonego na obszarze Ch-CzMOF, lokalnego zintegrowanego systemu zrównoważonego transportu. Dodatkowo, w kontekście rosnącego znaczenie kolei w transporcie towarów, fakt dostępności kolejowej do obszaru Ch-CzMOF może okazać się istotnym czynnikiem dla podmiotów gospodarczych, zainteresowanych rozwojem własnej działalności w którejś z gmin.

Pozostałe propozycje projektów:

- * Opracowanie zrównoważonego planu rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla obszaru Ch-CzMOF (działanie 2.1.);
- * Akcje informacyjne i promocyjne zachęcające do zmiany środków transportu (z samochodu na rower lub transport zbiorowy) (działanie 2.1.);
- * Opracowanie wspólnej sieci połączeń, zakładającej poprawę dostępności do komunikacji zbiorowej (działanie 2.1.);
- * Opracowanie rozkładów jazdy, spełniających warunki dobrego skomunikowania w węzłach przesiadkowych (działanie 2.1.);
- * Budowa sprawnego systemu informacji pasażerskiej, wspomagającego podejmowanie decyzji osób podróżujących (działanie 2.1.);
- * Przygotowanie projektu identyfikacji wizualnej zintegrowanego systemu komunikacji zbiorowej (logotyp, kolorystyka, itp.), służącej uzyskaniu rozpoznawalności rynkowej i wyróżnienia tego systemu spośród innych marek (działanie 2.1.);
- * Zainicjowanie rozmów na temat wydłużenia do Chojnic projektowanej linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (działanie 2.1.);
- * Modernizacja i zakup nowoczesnego taboru, ze szczególnym uwzględnieniem odpowiedniej pojemności pojazdów, dostosowanej do przewidywanego popytu na usługi przewozowe (głównie ekonomiczne mini- i midibusy) (działanie 2.2.);
- * Budowa infrastruktury P&R, B&R w dużych miejscowościach Ch-CzMOF, w których nie planuje się

budowy integrujących węzłów transportowych (działanie 2.3.).

Potencjalni partnerzy przy realizacji projektów:

- * jednostki samorządu terytorialnego,
- * MZK w Chojnicach,
- * PKP S.A.,
- * Przewozy Regionalne;
- * przedsiębiorstwa (przewoźnicy transportowi),
- * organizacje pozarządowe.

Potencjalne źródła dofinansowania:

- * Zintegrowane Porozumienie Terytorialne,
- * programy operacyjne UE,
- * środki jednostek administracji rządowej (Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju),
- * Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej,
- * środki podmiotów prywatnych.



POMOC TECHNICZNA
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



POWIAT
CHOJNICKI



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY
I ROZWOJU

UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

