

Droga ekspresowa S6

jako obwodnica Trójmiasta

16.08.2022 r.

Oskar Gruca

Sandra Polak

Wojciech Leśków

Michał Imiołek

Redakcja: Emil Rojek

1. Wstęp

W tekście argumentujemy, że rozbudowa obwodnicy Trójmiasta jest niewątpliwie skomplikowanym, czasochłonnym i kosztownym, ale kluczowym dla całego regionu przedsięwzięciem, które musi odbywać się wieloetapowo. Same prace projektowe mogą potrwać kilka lat, a realizacja inwestycji nawet dziesięć lat. Właśnie dlatego tak ważne jest, aby zacząć tę inwestycję już teraz. Jej realizacja będzie czasochłonna, jednak nie będzie kolidować z innymi pracami, a środki finansowania mogą być zapewnione z wielu źródeł.

Ponadto należy zauważyć, że z każdym rokiem zwłoki wykonanie tej inwestycji będzie coraz trudniejsze. Ruch na drogach nieustannie się zwiększa. Tym samym wprowadzenie tymczasowej organizacji ruchu będzie powodować większe utrudnienia. Dodatkowo koszty zarówno prac projektowych, prac budowlanych oraz materiałów budowlanych stale rosną. Zwlekanie z rozpoczęciem prac na kolejne lata będzie tylko powiększać koszty finansowania tej inwestycji. Nie można zapominać również, że zagospodarowanie działek ewidencyjnych w sąsiedztwie pasa drogowego ciągle się zmienia. W przeciągu kolejnych lat na tym terenie będą powstawać kolejne budynki, które mogą kolidować z projektem rozbudowy Obwodnicy Trójmiejskiej (OT) o trzeci pas i uniemożliwić wykonanie inwestycji. Uwzględnić należy też planowane inwestycje: rozbudowa Terminala kontenerowego DCT Gdańsk, budowę fabryki systemów magazynowania energii w Gdańsku firmy Northvolt, budowę portu zewnętrznego w Gdyni, budowę elektrowni atomowej jak również budowę projektowanych obecnie potężnych

inwestycji offshore na Bałtyku. Inwestycje te niewątpliwie zwiększą ruch ciężarowy i osobowy na OT.

OT, jako jedna z najważniejszych dróg w województwie pomorskim, obecnie osiągnęła granice swojej przepustowości. Przebudowa OT oraz wykonanie odcinka tzw. Drogi Czerwonej jest jedną z najważniejszych do realizacji inwestycji infrastrukturalnych dla województwa pomorskiego. Jej realizacja znacząco wpłynie na rozwój handlu morskiego oraz transportu morskiego z wykorzystaniem Portu Morskiego Gdańsk, Gdynia, a także powinna w istotnym stopniu wpłynąć na komfort życia społeczeństwa w regionie i na gospodarczy rozwój województwa. Środki na rozbudowę należy pozyskać ze źródeł wewnętrznych oraz zewnętrznych. Rozbudowa OT w sposób zaproponowany w niniejszej analizie wpłynie korzystnie na stan środowiska naturalnego. Usprawni ruch pasażerski, towarowy oraz nienormatywny, zapewni odpowiednie warunki dla służb uprzywilejowanych. Sięganie w opisanej inwestycji po rozwiązania nowoczesne, przyjazne dla fauny i flory, a także pozwalające na korzystanie z OZE i ograniczanie śladu węglowego powinny wyznaczyć wysoki standard także dla dalszych inwestycji infrastrukturalnych Pomorza. Realizacja inwestycji powinna także w istotny sposób wpłynąć na stan bezpieczeństwa na OT oraz całym obszarze trójmiejskiego obszaru metropolitalnego.

Odcinek drogi ekspresowej S6 zwany Obwodnicą Trójmiejską (OT) zarządzany jest przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) Oddział Gdańsk, ma długość 38,6 km i znajduje się w północnej części Polski, w województwie pomorskim. Jest to droga łącząca autostradę A1 ze Szczecinem oraz drogą ekspresową S7. Na co dzień wykorzystywana jest jako główna arteria dla transportu drogowego, zarówno pasażerskiego jak i transportowego. OT służy też jako główny kanał transportu odpadów do Zakładu Utylizacyjnego w Gdańsku Szadółkach. W okresie letnim ponadto staje się główną drogą dla turystów podróżujących do ośrodków wypoczynkowych. Zwiększenie ruchu w sezonie wypoczynkowym jest źródłem istotnych problemów komunikacyjnych na odcinku OT.

Na przeważającej długości OT, za wyjątkiem węzła Karczemki i przebudowywanego obecnie węzła Wielki Kack¹ oraz odcinka pomiędzy węzłami Matarnia i Karczemki², przekrój jezdni składa się z dwóch pasów ruchu. Ponadto jezdnie nie posiada pasa awaryjnego poza nielicznymi wyjątkami.

¹ gdzie na obu jezdniach na przekrój jezdni składają się po trzy pasy ruchu w obu kierunkach

² gdzie jedna jezdnie - w kierunku Łodzi posiada trzy pasy ruchu

W 2005 r. dobowy rekord natężenia ruchu wyniósł 35 tys. pojazdów. W 2015 r. rekord wynosił 96 tys. pojazdów na dobę, a w 2016 r. liczba pojazdów poruszających się po OT przekroczyła 100 tys. pojazdów na dobę, by w 2019 r. osiągnąć 106 tys.³ Rekordowe natężenia występowały latem, czyli oprócz zwiększonego transportu towarów ten trend wiązał się z ruchem turystycznym do Trójmiasta i tranzytowym do miejscowości nadmorskich.

Średnie dobowe roczne natężenie ruchu drogowego [poj./dobę] w 2015 i 2020 r.⁴

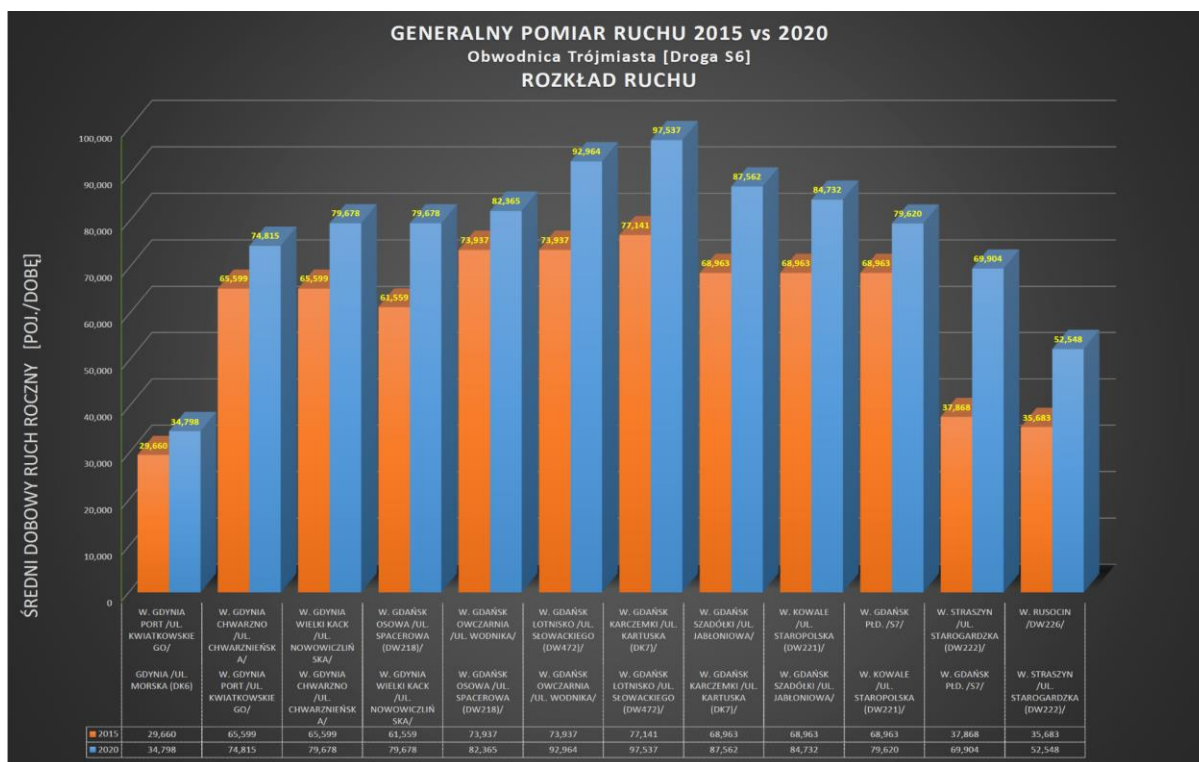
5

	Średni Dobowy Ruch Roczny [poj./dobę]	
	Generalny Pomiar Ruchu 2015*	Generalny Pomiar Ruchu 2020**
GDYNIA-WĘZEL GDYNIA PORT	29660	34789
WĘZEL GDYNIA PORT-WĘZEL GDYNIA CHWARZNO	65599	74815
WĘZEL GDYNIA CHWARZNO -WĘZEL GDYNIA WIELKI KACK		79678
WĘZEL GDYNIA WIELKI KACK-WĘZEL GDAŃSK OSOWA	61559	79678
WĘZEL GDAŃSK OSOWA - WĘZEL GDAŃSK OWCZARNIA	73937	82365
WĘZEL GDAŃSK OWCZARNIA-WĘZEL GDAŃSK LOTNISKO		92964
WĘZEL GDAŃSK LOTNISKO-WĘZEL GDAŃSK KARCZEMKI	77141	97537
WĘZEL GDAŃSK KARCZEMKI-WĘZEL GDAŃSK SZADÓŁKI	68963	87562
WĘZEL GDAŃSK SZADÓŁKI-WĘZEL KOWALE		84732
WĘZEL KOWALE-WĘZEL GDAŃSK POŁUDNIE		79620
WĘZEL GDAŃSK POŁUDNIE-WĘZEL STRASZYN	37868	69904
WĘZEL STRASZYN-WĘZEL RUSOCIN	35683	52548

³ <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,20463400,rekordowa-obwodnica-trojmiasta-konieczny-trzeci-pas.html>, <https://historia.trojmiasto.pl/42-lata-temu-otwarto-Obwodnice-Trojmiasta-n140985.html>

⁴ Należy wziąć pod uwagę, że pomiar dokonany w 2020 jest zaniżony ze względu na pandemię covid-19 i obowiązujące obostrzenia.

⁵ https://www.archiwum.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/g/generalny-pomiar-ruchu-w-2015_15598//SYNTEZA/WYKAZ_GPR2015_DW.pdf, <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>



Temat rozbudowy Obwodnicy o trzeci pas był poruszany wielokrotnie w przeciągu ostatnich kilkunastu lat przez mieszkańców Trójmiasta i okolic. Niestety rządzący za każdym razem odmawiali realizacji tej inwestycji argumentując to brakiem miejsca w pasie drogowym, znacznymi kosztami oraz obecnie trwającą budową obwodnicy metropolitalnej i trasy kaszubskiej.

2. Sieć TEN-T

Droga S6 na odcinku Gdańsk-Gdynia wchodzi w skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (korytarz Bałtyk-Adriatyk)⁶, co generuje na OT ruch międzynarodowy skierowany do strategicznych bałtyckich portów Gdańska i Gdyni, licznych centrów logistycznych, elektrowni, fabryk lub kolejowych terminali przeładunkowych. Według danych Głównego Pomiaru Ruchu z 2020 roku ruch samochodów ciężarowych⁷ to ok. 10% całości ruchu na całej długości OT. Ważną funkcją OT jako elementu TEN-T jest też zapewnienie dostępności do lotniska w Gdańsku, które jest kluczowym węzłem komunikacyjnym w regionie. Rozbudowa

⁶ Przynależność do sieci TEN-T wiąże się ze spełnieniem dodatkowych parametrów i wymogów. Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej UE i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz towarów.

⁷ z przyczepami i bez przyczep

lotniska o nowy terminal pasażerski sprawiła, że przepustowość liczona PAX rocznie obecnie jest dwukrotnie większa, czyli wynosi 5 milionów.

Droga ekspresowa S6 na całej swojej długości cechuje się dużą wypadkowością, co powoduje zatory i zakłócenie terminowości dostarczania towarów oraz punktualności pracowników firm znajdujących się w całym Trójmieście i okolicach. Codzienne komplikacje radykalnie obniżają wartość OT jako sieci TEN-T. Według danych uzyskanych z wydziału ruchu drogowego Komendy Miejskiej Policji w Gdańsku, na odcinku objętym ich jurysdykcją doszło do następującej ilości zdarzeń drogowych.⁸

2018		2019		2020		2021	
Wypadki	Kolizje	Wypadki	Kolizje	Wypadki	Kolizje	Wypadki	Kolizje
23	413	25	440	19	408	12	307

3. Planowane inwestycje na Trójmiejskim odcinku S6

W związku z wyżej opisanymi czynnikami, takimi jak natężenie ruchu i przepustowość OT konieczna jest:

1. rozbudowa OT do trzech pasów na każdej jezdni,
2. przebudowa węzłów ,
3. modernizacja pod względem organizacji ruchu,
4. modernizacja pod względem wymogów ochrony środowiska,
5. realizacja Drogi Czerwonej jako naturalnego przedłużenia S6 w kierunku terenów portowych w Gdyni.

3.1. Rozbudowa OT do trzech pasów na każdej jezdni

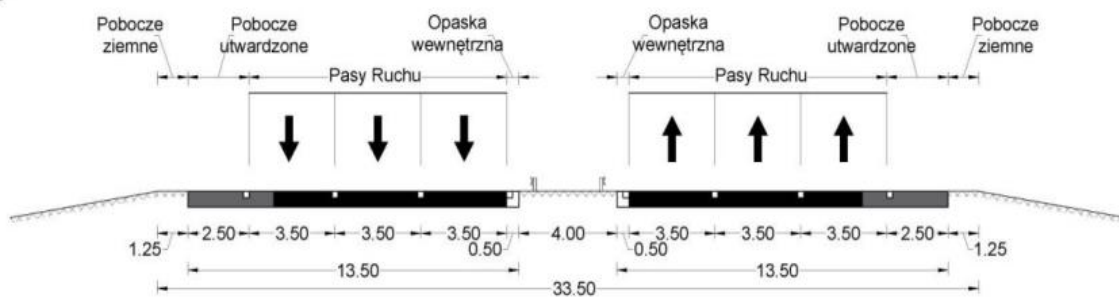
Konieczność poszerzenia OT wynika z przeciętnych i maksymalnych wartości natężenia ruchu jakie są osiągane obecnie. W 2019 roku dobowy rekord natężenia ruchu wyniósł 106 tys. pojazdów. Według obowiązujących wytycznych preferowanym przekrojem dla osiąganych i prognozowanych natężeń ruchu na

⁸ Należy wziąć pod uwagę, że dane z 2020 roku są zaniżone ze względu na pandemię covid-19 oraz obowiązujące obostrzenia, a dane z 2021 roku są niepełne ze względu na pozyskanie ich w październiku 2021 r.

przeważającej długości OT (50-100 tys. poj./dobę) jest przekrój S2/3 czyli dwie jezdnie z trzema pasami ruchu i pasem awaryjnym każda.⁹

Droga	Typ przekroju poprzecznego drogi TPD	Zakres stosowania przekroju			
		Graniczne natężenia ruchu N_{gr} (tys. E/dobę)			
		Obszar			
		Zamiejski		Aglomeracji miejskich (miejski)	
		$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$	$N_{gr,min}$	$N_{gr,max}$
Autostrada A	A2/2	20	70	20	80
	A2/3	50	105	65	120
	A2/4	80	140	95	160
Droga ekspresowa S	S2/2	20	65	20	80
	S2/3	45	95	60	110
	S2/4	70	130	90	155

S2/3



3.2. Przebudowa węzłów

Modernizacja węzłów w ciągu OT wymagana jest ze względu na dostosowanie ich do nowego przekroju jezdni, ale i dostosowanie do zmieniającego się lokalnego układu drogowego tj. Drogi Kaszubskiej, Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta czy ul. Nowej Kielnieńskiej, a także zmiany charakteru OT na drogę śródmiejską w obszarze Metropolii Trójmiejskiej.

3.3. Modernizacja pod względem organizacji i bezpieczeństwa ruchu

⁹ <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wzorce-i-standardy-dotyczace-przygotowania-inwestycji-w-zakresie-drog-publicznych>

Rozbudowa OT o trzeci pas nie przyniesie pożądaných rezultatów, jeśli nie zostanie odpowiednio wpięta w system drogowy Metropolii Trójmiejskiej. Kluczowe wydaje się być zastosowanie na niej systemów optymalizujących ruch oraz identyfikujący wypadki i niebezpieczeństwa. Poprzez zastosowanie odpowiednich urządzeń monitorujących natężenie ruchu powinno się umożliwić dostosowywanie dozwolonej prędkości za pomocą oznakowania o zmiennej treści w celu zachowania płynności ruchu. Elementy takich rozwiązań są zapewne zawarte w realizowanym obecnie Systemie Zarządzania Ruchem Drogowym obejmującym S6 na odcinku OT.¹⁰

Należy dążyć do połączenia tego systemu z podobnym Trójmiejskim Inteligentnym Systemem Transportu Aglomeracyjnego (TRISTAR) obejmującym układ drogowy Trójmiasta. Połączenie systemu monitorującego ruch z systemem TRISTAR umożliwi w sytuacjach awaryjnych przekierowywanie potoku ruchu w celu minimalizacji uciążliwości wywołanych przez wypadki bądź blokady jezdni OT z innych powodów. Należy też zwiększyć ilość przejść dla pieszych i rowerowych nad OT dla ułatwienia ruchu lokalnego na terenach zurbanizowanych.

3.4. Modernizacja pod względem wymogów ochrony środowiska

Rozbudowa i modernizacja OT nie powinna wpłynąć znacząco na zanieczyszczenie środowiska oraz nie będzie znacząco ingerować w siedliska zwierząt. Jednak w trakcie budowy OT, jak i jej modernizacji, w pierwszym dziesięcioleciu XXI w. nie uwzględniono w należyтым stopniu wpływu tej trasy na otaczające ją środowisko naturalne. Jednym z takich aspektów było niezapewnienie migracji ssaków jak i płazów pod lub nad jezdniami OT.

Poszerzenie OT o trzeci pas wydłuży istniejące przejścia, a co za tym idzie pogorszy właściwości tych przejść. Należy więc przy rozbudowie OT o trzeci pas rozważyć rozbudowę istniejących i budowę nowych przejść pod trasą umożliwiających migrację herpetofauny, a także na odcinkach leśnych rozważyć budowę przejść dla zwierząt ponad trasą. Takie przejścia umożliwią migrację zwierząt między dużymi kompleksami leśnymi po obu stronach OT.¹¹ Ponieważ ten element rozbudowy OT będzie elementem kosztownym, należy jego lokalizację i parametry skonsultować z ośrodkami naukowymi i organizacjami

¹⁰ <https://i-przetargi.com.pl/ogloszenie/3321527/regionalne-projekty-wdrozeniowe-krajowy-system-zarządzania-ruchem-drogowym-na-sieci-ten-t-etap-1-rpw-kszrd-e1-czesc-1-czesc-2>

¹¹ <https://korytarze.pl/przejscia-dla-zwierzat/znaczenie-przyrodnicze-i-funkcje-ekologiczne-przejsc-dla-zwierzat>

pozarządowymi, posiadającymi bogate doświadczenie w opiniowaniu i monitorowaniu funkcjonalności podobnych obiektów na autostradach i drogach ekspresowych, budowanych w ciągu ostatnich dwudziestu lat. Tylko taka konsultacja zapewni, że przejścia dla zwierząt spełnią swoją funkcję i publiczne pieniądze będą racjonalnie wydane.

Przy rozbudowie OT inwestor powinien być zobligowany do budowy ekranów dźwiękochłonnych pokrytych panelami fotowoltaicznymi wraz z dokonaniem nasadzeń zieleni izolacyjnej, a przy montażu oświetlenia drogowego powinno uwzględnąć się wykorzystanie odnawialnych źródeł energii. Również zasilanie interaktywnych tablic informujących m.in o aktualnej sytuacji na drodze przy każdym wjeździe na OT powinno odbywać się z wykorzystaniem OZE.

Aby inwestycja spełniała wszystkie funkcje i była wykonana zgodnie ze wszystkimi procedurami należy rozbudować system odprowadzenia wody z powierzchni utwardzonej oraz montaż nowych urządzeń wraz z modernizacją już aktualnych zamontowanych urządzeń podczyszczających wodę opadową do istniejących odbiorników oraz podłoża. Przebudowie ulec powinna też sieć kanalizacji deszczowej, gdyż z racji zwiększenia powierzchni utwardzonej, zwiększy się też ilość wpustów deszczowych potrzebnych do odbioru wód opadowych.

3.5. Realizacja Drogi Czerwonej

Pod koniec listopada 2020 roku zaprezentowano wstępną koncepcję przebiegu trasy, którą Port Gdynia przygotował w porozumieniu z miastem. Według niej Droga Czerwona ma stanowić przedłużenie istniejącej Obwodnicy Trójmiasta i prowadzić od Chyloni przez powstającą Dolinę Logistyczną i skrzyżowanie z Trasą Kwiatkowskiego oraz Węzłem Ofiar Grudnia '70 aż do terminala promowego i planowanego Portu Zewnętrznego. Inwestycja poprawi dostępność portu od strony lądu, a tym samym zwiększy jego możliwości przeładunkowe, a mieszkańcy Gdyni odczują istotną zmianę w postaci odciążenia Trasy Kwiatkowskiego i wyprowadzenia z niej części tranzytu. Dojazd do północnych dzielnic stanie się dla gdynian łatwiejszy, a nowy dwujezdniowy odcinek poprowadzi ruch pojazdów ciężarowych z Portu Gdynia aż do skrzyżowania ul. Morskiej z Obwodnicą Trójmiasta. Nowe połączenie obsłuży też ruch związany z już powstającym nowym terminalem promowym.

Droga Czerwona ma wyprowadzić ruch tranzytowy aut jadących do i z Portu Gdynia, a przede wszystkim z Estakady Kwiatkowskiego, która przez nadmierne

obciążenie wymaga regularnych i kosztownych remontów. Według danych z NIK Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT) w latach 2015–2018 obsłużył następujące wielkości TEU¹²:

2015 r. – 354 992

2016 r. – 318 871

2017 r. – 363 462

2018 r. – 411 655

Dane pokazują trend rosnący, a przewidywany potencjał przeładunkowy to 750 tys. TEU.¹³ Gdyński Terminal Kontenerowy (GCT) jak i BCT odnotowuje ciągłe wzrosty przeładunku TEU, który dla GCT w 2020 roku przekroczył barierę 400 tys. z potencjałem do 630 tys., a ostatecznie 1 mln, a dla BCT potencjał wynosi 1,2 mln przy czym dodatkowo GCT oraz BCT jest strategicznym miejscem do transportu turbin wiatrowych i innych ładunków ponadgabarytowych.¹⁴ Zgodnie z danymi Zarządu Morskiego Portu Gdynia w 2020 r. dokonano przeładunku kontenerów o wartości 905 121 TEU.¹⁵

W skali kraju najgorzej z drogowym dostępem do portu jest w Gdyni, do którego bram prowadzi droga powiatowa o ograniczonej nośności jaką jest Estakada Kwiatkowskiego, której status drogi powiatowej powinien zostać zmieniony na drogę krajową (w rzeczywistości droga z uwagi na jej znaczenie dla Portu Morskiego Gdynia ma znaczenie nie tylko krajowe, ale też międzynarodowe). Ponadto droga ta jest przeciążona. Średnio 2 razy w roku dochodzi do uszkodzenia dylatacji, a czas naprawy jest długotrwały (zwykle od 1 do 3 miesięcy). Wyłączenie choćby jednego pasa ruchu powoduje gigantyczne korki i paraliż części miasta.

Port w Gdyni jest jednym z 4 portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, dlatego tak istotne jest, aby polepszyć dostępność do niego.

Obroty ładunkowe portu Gdynia (2015 – 2019) w tys. ton według grup ładunków¹⁶

¹² https://www.nik.gov.pl/kontrola/wyniki-kontroli-nik/pobierz,lgd~p_18_032_201901171000061547719206~id0~02,typ,kj.pdf

¹³ <https://www.shiphub.pl/gct-gdynia-container-terminal/>

¹⁴ <https://www.gospodarkamorska.pl/gct-w-porcie-gdynia-terminal-ktory-ma-wiele-do-zaferowania-w-polskiej-grze-o-offshore-61525>

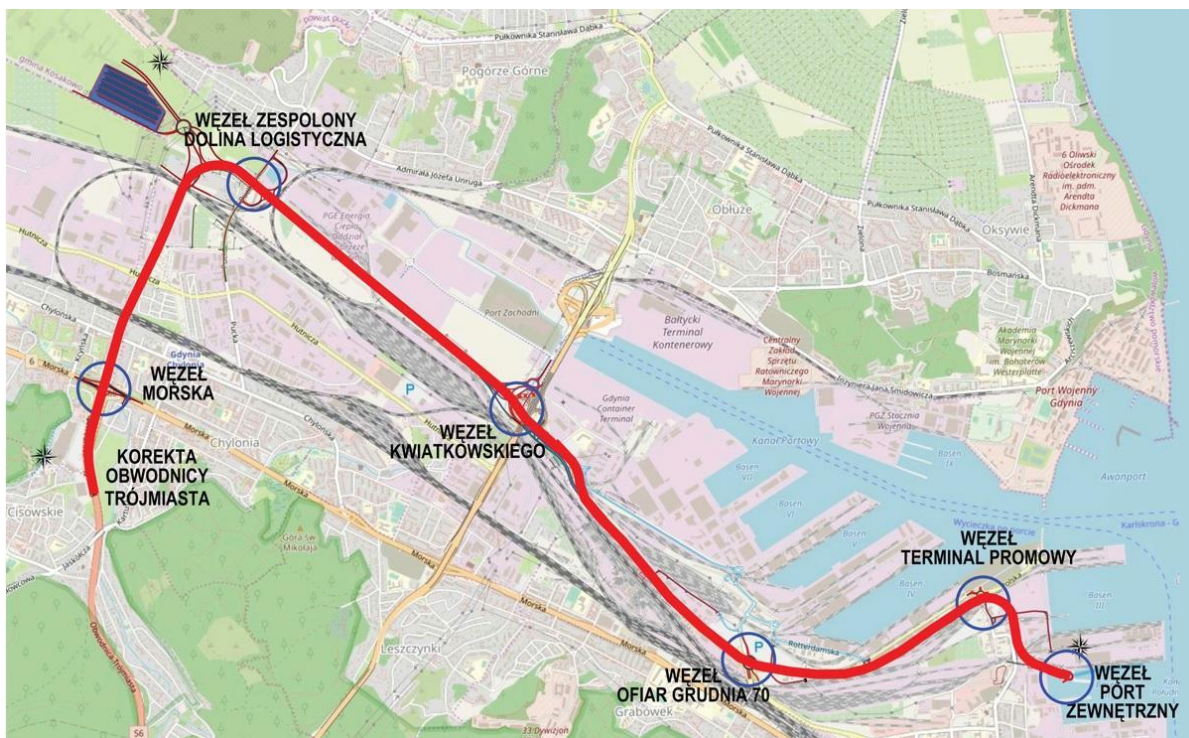
¹⁵ <https://www.port.gdynia.pl/statystyki/>

¹⁶ <https://www.port.gdynia.pl/statystyki/>

Grupy ładunków	2015	2016	2017	2018	2019
Węgiel i koks	1386	1485	2134	2629	2876
Ruda	0	6	15	0	0
Inne masowe	1356	1100	1079	1311	1492
Zboże	3711	4090	3482	2995	3220
Drewno	63	63	234	979	14148
Drobnica	11279	11465	12460	13817	14148
Paliwa	402	1324	1819	1759	1862

Od wielu lat budowa Drogi Czerwonej jest odkładana. Kolejne rządy, deklarują potrzebę budowy Drogi Czerwonej w ramach OPAT i Via Maris. Tymczasem nie ma nawet ogólnego harmonogramu działań związanych z przygotowaniem inwestycji do realizacji.¹⁷

¹⁷ <https://www.portalmorski.pl/porty-logistyka/46915-droga-czerwona-na-ostatniej-prostej>



4. Przewidywane koszty

Rozbudowa infrastruktury drogowej S6 wiąże się z umiejętnym pozyskaniem środków z kilku źródeł takich jak: środki z budżetu państwa, środki z budżetów samorządów, fundusze europejskich oraz innych instytucji krajowych i zagranicznych. Rozbudowa S6 wraz z Drogą Czerwoną ze względu na swoją charakterystykę musi zostać podzielona na sektory inwestycyjne, w których budżet będzie określony indywidualnie względem potrzeb dla danego odcinka. Na podstawie dostępnych szacunków dotyczących poszczególnych elementów rozbudowy OT oraz analogii do podobnych inwestycji drogowych (np. Obwodnica Metropolitarna Trójmiasta) oszacowaliśmy koszty rozbudowy OT.

Nazwa Elementu	Opis Elementu	Długość odcinka [km]	Wartość [mln PLN]	Źródło Wyceny
Odcinek Węzeł Straszyn - Rusocin 3.30km (planowany)	Poszerzenie do 2x3	3.30	50.00	Szacunek wg Strategia 2050
Węzeł Gdańsk Południe + Węzeł Szadółki (Planowany)	Węzeł z poszerzeniem do 2x3	2.25	220.00	Szacunek wg Strategia 2050

Węzeł Szadółki wraz z dojazdem do węzła – ulica Nowa Jabłoniowa (Planowany)	Węzeł z poszerzeniem do 2x3	4.52	300.00	Szacunek zewnętrzny
Węzeł Kowale wraz z dojazdem do węzła – ulica Nowa Świętokrzyska (Planowany)	Węzeł z poszerzeniem do 2x3	2.53	350.00	Szacunek zewnętrzny
Węzeł Karczemki (Zrealizowany)	Węzeł z poszerzeniem do 2x3	2.93	-	
Węzeł Matarnia (Planowany)	Węzeł z poszerzeniem do 2x3	1.98	200.00	Szacunek wg Strategia 2050
Odcinek Matarnia - Wysoka (Planowany)	Poszerzenie do 2x3	4.75	75.00	Szacunek wg Strategia 2050
Węzeł Wysoka (Planowany)	Węzeł z poszerzeniem do 2x3	2.00	200.00	Szacunek wg Strategia 2050
Odcinek Wysoka - Dąbrowa (Planowany)	Poszerzenie do 2x3	2.62	40.00	Szacunek wg Strategia 2050
Węzeł Dąbrowa (W realizacji)	Węzeł z poszerzeniem do 2x3	2.66	-	
Odcinek Dąbrowa - Cisowa (Planowany)	Poszerzenie do 2x3	7.11	110.00	Szacunek wg Strategia 2050

Szacowany koszt całkowity rozbudowy OT to 1,545 mld zł.¹⁸ Koszt rozbudowy Drogi Czerwonej to 2,7 mld zł.¹⁹ Koszt budowy przejść dla zwierząt aktualnie nie jest możliwy do określenia ze względu na brak danych dotyczących miejsc migracji zwierząt które są zmienne.²⁰ Łączny koszt całej inwestycji zależny będzie od szczegółowych analiz oraz aktualnych cen na rynku, które ze względu na inflację oraz trendy dynamicznie się zmieniają.²¹

5. Priorytety i programowanie prac

Rozbudowa OT o trzeci pas, a zwłaszcza przebudowa węzłów będzie się wiązać z dużymi utrudnieniami w ruchu. GDDKiA stoi na stanowisku, że ewentualna realizacja tej rozbudowy może rozpocząć się po zakończeniu budowy Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta, kiedy nowo wybudowana trasa będzie mogła częściowo odciążać OT, która będzie mogła być wtedy przebudowywana.

¹⁸ <https://media.gdansk.pl/komunikaty/666160/prezydent-gdanska-w-senacie-o-kpo>

¹⁹ <https://www.gdansk.uw.gov.pl/5864-droga-czerwona-do-portu-gdynia-umowa-podpisana>

²⁰ <https://metropolitalna-zadanie2.pl/>

²¹ <https://www.metropolitalna-zadanie1.pl/>

Wydaje się jednak, że odcinki OT „Rusocin–Straszyn” oraz „Wielki Kack–Cisowa” nie będą mogły być w znacznej mierze odciążone poprzez przeniesienie ruchu na Obwodnicę Metropolitalną Trójmiasta (OMT). Większość ruchu na tym odcinku to ruch generowany przez lokalny ruch wewnątrz Trójmiasta, a także do portu Gdańsk, Gdynia oraz ruch wakacyjny na Mierzeję Helską. Żaden z tych strumieni pojazdów nie będzie mógł być przekierowany na Trasę Kaszubską czy OMT. Ponadto większość centr logistycznych znajduje się bezpośrednio przy OT, więc ruch samochodów ciężarowych pozostanie bez zmian. Z przebudową tych odcinków nie trzeba więc czekać do momentu oddania do użytku OMT. Zwłaszcza odcinek końcowy OT, który przechodzi w Drogę Czerwoną powinien być w pierwszej kolejności przebudowywany, ponieważ jest organicznie związany z Drogą Czerwoną i układem drogowym północno-zachodniej części Gdyni. Przebudowa węzła Cisowa będąca elementem budowy Drogi Czerwonej sięgać będzie głęboko w istniejący końcowy odcinek OT i uciążliwości związane z rozbudową ostatniego odcinka OT oraz Drogi Czerwonej należy skoncentrować w możliwie krótkim czasie. Również pewne elementy przebudowy węzłów Kowale, Szadółki, Osowa lub Chwarzno mogły być prowadzone przed głównymi pracami rozbudowy OT, gdyż w dużej mierze dotkną one dróg dojazdowych do węzła, a nie samej OT. Odpowiednie zaplanowanie tych robót pozwoli na rozwiązanie części problemów jakie dotyczą drożności węzłów (np. budowa nowych łącznic wjazdowych i zjazdowych na węźle Kowale).

Uwzględnić trzeba też planowaną rozbudowę Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) Południe, której trasa będzie przebiegać nad OT. Oznacza to, że należałoby prace projektowe przebudowy OT zakończyć przed zakończeniem prac nad studium technicznym PKM. W przeciwnym wypadku może to uniemożliwić rozbudowę OT o trzeci pas.

Realizację prac związanych z rozbudową OT należy skoordynować z remontem istniejącej nawierzchni OT, gdyż brak właściwego zsynchronizowania remontu, może wiązać się z niepotrzebną, dwukrotną wymianą nawierzchni ścieralnej

Odsuwanie w czasie rozpoczęcia prac koncepcyjnych i projektowych może uniemożliwić sfinansowanie tej inwestycji przy wsparciu środków UE zaplanowanych w perspektywie budżetowej 2021–2027. Oznaczałoby to konieczność odsunięcia w czasie rozpoczęcia realizacji inwestycji o kolejnych 7 lat.

6. Konsultacje społeczne

Ze względu na to, że rozbudowa OT będzie istotną ingerencją na etapie realizacji, jak i w kształcie docelowym, w strukturę Metropolii Trójmiejskiej, należy już na etapie planowania inwestycji i prac projektowych wykorzystać mechanizmy konsultacji społecznych tak, aby tak ważna inwestycja w największym możliwym stopniu spełniła oczekiwania społeczne, przy zachowaniu parametrów funkcjonalnych. Ten etap konsultacji można rozpocząć już teraz i zaprosić do udziału instytucje i zainteresowanych mieszkańców Trójmiasta. Inwestycja powinna rozpocząć się przed kolejną okresową wymianą nawierzchni jezdnej, aby uniknąć dodatkowych kosztów.

Wykaz stosowanych skrótów, skrótowców i pojęć:

BCT- Bałtycki Terminal Kontenerowy zlokalizowany w Porcie Morskim Gdynia

Droga Czerwona- inwestycja drogowa, której celem jest udrożnienie zakorkowanej Estakady Kwiatkowskiego łączącej końcowy odcinek Obwodnicy Trójmiasta i Port Morski Gdynia

GCT- Gdyński Terminal Kontenerowy położony na Nabrzeżu Bułgarskim w Basenie Kontenerowym Portu Gdynia

GDDKiA- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, centralny urząd administracji rządowej w Polsce obsługujący Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (jako organ), powołany w celu zarządzania drogami krajowymi oraz autostradami i drogami ekspresowymi, a także realizacji budżetu państwa w tym zakresie

Korytarz Bałtyk-Adriatyk łączy główne węzły (węzły miejskie, porty, porty lotnicze i inne terminale transportowe) dzięki kluczowym połączeniom kolejowym, drogowym, morskim i powietrznym między Północą a Południem tj. z Polski przez Czechy, Słowację i Austrię do Włoch i Słowenii.

Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (OMT)- planowana część drogi ekspresowej S6 o długości 39 km. Ma prowadzić od węzła Chwaszczyno, wzdłuż granic Gdańska na zachód i południe od tego miasta do węzła Obwodnicy Trójmiasta w Straszynie.

Obwodnica Trójmiejska (OT)- zachodnia obwodnica Trójmiasta będąca częścią drogi ekspresowej S6- przebiega w kierunku północ-południe od Gdyni-Chylonia do Pruszcza Gdańskiego. Jej długość wynosi 38,6 km.

OZE- odnawialne źródła energii bazujące na naturalnych, ekologicznych i niewyczerpywalnych zasobach

PAX- pasażer

Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM)- spółka akcyjna powołana przez samorząd województwa pomorskiego oferująca przewozy na liniach 248 oraz 253

Pojazd nienormatywny- pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku, wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych przewidzianych w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym- poruszający się zazwyczaj w nocy w asyście pilota drogowego

Rozporządzenie Ten-T- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej

Ten-T- Transeuropejska Sieć Transportowa- jest instrumentem służącym koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. W wyniku zakończonej w 2013 r. rewizji wytycznych dla sieci TEN-T ustalono jej nowy układ na terytorium państw członkowskich UE. Układ ten obejmuje sieć bazową, stanowiącą podstawę rozwoju sieci transportowej, na której mają koncentrować się działania unijne i sieć kompleksową zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów Unii. Szczegółowe uregulowanie zostało zawarte w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Dz. U. L 348 z 20.12.2013, str. 1-128).

TEU- jednostka ładunkowa, która odpowiada parametrom kontenera 20-stopowego (standardowy kontener o wymiarach 20×8×8,5 stopy, czyli 6,10×2,44×2,59 metra).

Transport Intermodalny- transport łączący dwa lub więcej rodzajów transportu w jeden system przewozu ładunków, następuje przy użyciu środków różnych gałęzi transportu, jednakże w tej samej jednostce ładunkowej na całej trasie od nadawcy do odbiorcy bez przeładunku towaru; transport intermodalny jest składową transportu kombinowanego.

Tranzyt- w transporcie przewóz ludzi lub towarów przez terytorium jakiegoś państwa

Trasa Kaszubska- nowo budowany odcinek trasy S6 o długości 42 km pomiędzy miejscowością Leśnice a węzłem Wielki Kack na OT, w skład której wchodzi obwodnica metropolitalna

TRISTAR- Trójmiejski Inteligentny System Transportu Aglomeracyjnego-
zintegrowany system inteligentnego sterowania ruchem drogowym w Trójmieście,
który ułatwia przejazd i skraca czas przejazdu w aglomeracji.