



BIULETYN INFORMACYJNY

ISSN 2300-4347

80-850 Gdańsk, ul. Rajska 6 ◆ tel. +48 58 321 84 84 ◆ gdansk.enot.pl ◆ e-mail: biuro@gdansk.enot.pl

Nr 43 - wrzesień 2023
WYDANIE SPECJALNE

Pomorskiej Rady Federacji Stowarzyszeń Naukowo - Technicznych NOT w Gdańsku

Pomorska Rada FSNT NOT w Gdańsku żegna dra inż. Jana Bogusławskiego

Prezesa i Wiceprezesa Zarządu

Dyrektora Instytutu Naukowo-Badawczego

Redaktora Naczelnego Biuletynu Informacyjnego

Prezesa SITK RP Oddział w Gdańsku



Spis treści

dr inż. Jan Bogusławski - zyciorys	3
Wybrane artykuły opublikowane na łamach Biuletynu Informacyjnego PR FSNT NOT w Gdańsku w latach 2014-2023	
Raport - opinia na temat Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020	6
Co się dzieje wokół Wisły?	7
Przekop przez Mierzeję Wiślaną	8
Historia projektowania i budowy przystanku SKM „Śródmieście” oraz węzła „Unii Europejskiej”	10
Uwagi na marginesie aktualizacji „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska”	12
Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska	14
Wodór – energia przyszłości	15
Pomorska Kolej Metropolitalna jako wieloletni projekt samorządowy zmieniający transport w regionie	17
Niektóre aspekty przyszłości podsystemu tramwajowego w Gdańsku	18
Uwagi merytoryczne do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i transportu [RPS] dla Województwa Pomorskiego 2030	19
Stanowisko w sprawie wdrażania odnawialnych źródeł energii (OZE) w publicznym transporcie zbiorowym na Pomorzu	21
Wspomnienia...	
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP	22
Komitet Seniorów i Historii Ruchu Stowarzyszeniowego	22
Stowarzyszenie Geodetów Polskich	23
Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Pożarnictwa	23
Stowarzyszenie Elektryków Polskich	24
Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni	25
Miasto Gdynia	25
Kondolencje	26



Dr inż. Jan Bogusławski

1935 – 2023

Jan Bogusławski - doktor nauk technicznych, inżynier budownictwa lądowego.

W latach 2008-2016 Prezes Pomorskiej Rady Federacji Stowarzyszeń Naukowo Technicznych Naczelnej Organizacji Technicznej w Gdańsku, w bieżącej kadencji wiceprezes.

W roku 2012 odznaczony złotą z diamentem Honorową Odznaką NOT.

Przynależność do macierzystego Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP od 01.07.1961 r.

Członek Honorowy SITK (1998). Prezes oddziału SITK RP w Gdańsku w latach 1994-2006 i ponownie od marca 2022 roku. Honorowy Prezes oddziału SITK w Gdańsku (od 2006). W roku 2002 odznaczony złotą z diamentem Honorową Odznaką SITK RP.

Studia ukończył w 1957 roku na Wydziale Budownictwa Lądowego w Katedrze Budowy Kolei Żelaznych na Politechnice Gdańskiej jako mgr inż. budownictwa lądowego ze specjalizacją w komunikacji miejskiej. W 1967 ukończył studia podyplomowe planowania przestrzennego na Politechnice Warszawskiej; specjalizacja zawodowa I st. w kierunku budowy i utrzymania dróg kołowych (Min. Bud. Gosp. Przestrz. i Komunalnej 1986); rzeczoznawca w zakresie specjalności: układy komunikacyjne w miastach, organizacja ruchu, bezpieczeństwo ruchu i wypadki (SITK 1981); uprawnienia budowlane do projektowania w zakresie drogowych obiektów budowlanych (WZDP 1966); rzeczoznawca Towarzystwa Urbanistów Polskich w zakresie planowania układów komunikacyjnych w obszarach zurbanizowanych (1981, 1993);

Praca w latach 1957 - 1973 to kolejno: asystent projektanta, projektant, st. projektant, dyrektor. Wojewódzka Pracownia Urbanistyczna Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku, Miejska Pracownia Urbanistyczna w Gdańsku, Okręgowa Dyrekcja Inwestycji Miejskich w Gdańsku, Biuro Studiów i Programowania Inżynierii Miejskiej w Gdańsku; W latach 1973 - 1993 Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku - w latach 1970/80 generalny projektant komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej, kierownik pracowni drogowej. W tych latach odbył trzykrotnie staże zawodowe: dwukrotnie w USA (1975 i 1979) i w Holandii (1975). W roku 1993 przeszedł na emeryturę.

W latach 1993 - 2004 niezależny konsultant i właściciel firmy projektowej w Gdańsku; jednocześnie od 1993 do dnia odejścia pracował w Zarządzie Komunikacji Miejskiej w Gdyni jako główny specjalista ds. inżynierii komunikacyjnej.

W 1976 roku na Wydziale Architektury PG obronił pracę doktorską "Wpływ rozwoju motoryzacji na potrzebę przemian istniejących ulicznych ciągów usługowych na tle głównej trasy komunikacji kołowej gdańskiego zespołu miejskiego". Tytuł doktora nauk technicznych w dziedzinie i dyscyplinie naukowej: planowanie przestrzenne, programowanie i projektowanie układów komunikacyjnych, budownictwo komunikacyjne nadano 23 marca 1977 r.

Autor kilkudziesięciu artykułów w miesięcznikach, w tym w miesięczniku „Transport Miejski” oraz „Transport Miejski i Regiony” a także licznych referatów na konferencjach naukowo-technicznych dotyczących planowania i projektowania układów komunikacyjnych. Współautor podręczników akademickich z zakresu komunikacji miejskiej.

W latach 1984 - 1991 prowadził zajęcia dydaktyczne w Instytucie Inżynierii Komunikacyjnej Politechniki Gdańskiej jako docent kontraktowy, wykładając projektowanie dróg i układów komunikacyjnych.

W tym czasie kierował zespołem, który opracował w Instytucie „Koncepcję skoordynowanego systemu transportu pasażerskiego na przykładzie konurbacji gdańskiej” (1991) na zlecenie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej

Uczestniczył w pracach zespołu, który opracował w 1974 roku „Warunki lokalizacji rafinerii Wybrzeże w rejonie Gdańska” za co uzyskał nagrodę specjalną od Ministra Przemysłu Chemicznego.

Jako generalny projektant komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej miał możliwość wpływania na kształtowanie systemu transportu aglomeracji gdańskiej, w tym zaprojektowanego w planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego zespołu miast Gdańsk-Gdynia, ciągle realizowanego, podstawowego układu drogowego (w 2016 roku oddano do użytku tunel drogowy pod Martwą Wisłą). W latach 1996 - 1997 współpracował przy tworzeniu strategii rozwoju Gdyni, jako współautor projektu rozwoju transportu. Autor projektów rozwoju transportu w planach Elbląga, Zamościa i innych miejscowości. Osiągnięcia realizacyjne m.in.: współautorstwo koncepcji zrealizowanego węzła ulicznego Brama Oliwska w Gdańsku, dworzec autobusowy w Rumii, centrum handlu rolniczego „Renk” Gdańsk-Osowa, ulice osiedli mieszkaniowych w Gdańsku Osowie i w innych osiedlach.

Brał udział w pracach licznych zespołów ekspertów i doradczych, w tym: Rady Naukowe przy Ministrze Administracji i Gospodarki Przestrzennej (1983 - 1985) i przy Ministrze Komunikacji (1985 - 1987); Komitet Sterujący do nadzorowania przebiegu realizacji studium celowości dalszej rozbudowy metra w Warszawie powołany przez Zarząd Związku Dzielnic- Gmin Warszawy (1994 - 1996); Zespół Ekspertów ds. polityki transportowej państwa na lata 2000 - 2015 przy Ministrze Transportu i Gospodarki Morskiej, Tadeuszu Syryjczyku (1999-2001); Rada Naukowo-Ekspertka Wojewody Gdańskiego (do 2006); Zespół Doradczy ds. komunikacji miejskiej przy Prezydencie Miasta Gdańska (2005); Pomorska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (do 2006); 2006 - 2014 Miejska Komisja Urbanistyczno -Architektoniczna w Gdańsku; od 2015 Zespół Doradczy ds. mobilności i transportu przy Prezydencie Miasta Gdańska.

Otrzymał liczne nagrody i wyróżnienia, m.in.: Zespołowa nagroda I stopnia KBUA za plan ogólny zagospodarowania przestrzennego zespołu miast Gdynia-Gdańsk (1962); Zespołowa nagroda II stopnia KBUA za plan szczegółowy zagospodarowania przestrzennego Śródmieścia Gdańska (1963); Zespołowa nagroda II stopnia MGTiOS za studium kierunkowe komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej (1973); Zespołowa nagroda II stopnia MGTiOS za koncepcję rozwoju aglomeracji gdańskiej i twórcze rozwinięcie metod planowania aglomeracji (1975); Zespołowa nagroda III stopnia MAGTiOS za zrealizowany projekt Systemu Automatycznej Regulacji Ruchu "SARR-2" w Gdańsku (1976);

Konkursy: projekt układu dróg rejonu rejonu Targów w Poznaniu SARP i SITK II nagroda (1961); projekt układu komunikacyjnego fragmentu Śródmieścia Gdańska SITK - II nagroda (1965); założenia techniczno-ekonomiczne projektu osiedla 20 tys. Mieszkańców w Gdyni - Cisowej, CZSBM - I miejsce 1972; projekty osiedli w Gdańsku- Kowale (wyróżnienie 1974) i Chełm (wyróżnienie 1975); koncepcja przebudowy Śródmieścia Słupska (wyróżnienie 1978); projekt koncepcyjny centralnego węzła komunikacji zbiorowej „Kaponiera” w Poznaniu TUP- I nagroda 1985.



2012 r. Gala Finałowa XVI edycji Konkursu PNJ



2013 r. gabinet prezesa, Dom Technika NOT w Gdańsku



2013 r. Szymbark, wręczenia odznaczeń



2013 r. wizyta Prezes FSNT-NOT w Gdańsku



2015 r. Gala Finałowa XVIII edycji Konkursu PNJ



2015 r. odsłonięcie tablicy pamiątkowej w Domu Technika NOT w Gdańsku



2017 r. jubileusz 70-lecia PR FSNT NOT w Gdańsku



2017 r. jubileusz 70-lecia PR FSNT NOT w Gdańsku



2022 r. Gliwice SZIP KTP



2021 r. Przekop Mierzei Wiślanej



2022 r. jubileusz 75-lecia PR FSNT NOT w Gdańsku



2022 r. jubileusz 75-lecia PR FSNT NOT w Gdańsku

Wybrane artykuły opublikowane na łamach Biuletynu Informacyjnego PR FSNT NOT w Gdańsku w latach 2014-2023

Odszedł wizjoner, społecznik, nasz kolega, przyjaciel, Jan Bogusławski.

Jego rozsądne spojrzenie na otaczającą nas rzeczywistość często prowokowało do zatrzymania się i zastanowienia, czy zmierzamy w dobrym kierunku, czy obrana droga faktycznie przyniesie najwięcej korzyści dla rozwoju naszego miasta i regionu.

Ulubione powiedzenie dra inż. Jana Bogusławskiego: zdrowy rozsądek i inżynierska wyobraźnia towarzyszyły nam podczas planowania działań Biura Pomorskiej Rady, podczas debat dotyczących rozwoju naszej organizacji, naszego miasta i otaczającej nas rzeczywistości.

Jan Bogusławski nie bał się krytyki i podejmowania trudnych tematów. Wielokrotnie zwracał uwagę władz samorządowych na realne, palące problemy, poddawał pod dyskusję plany rozwoju i sugerował podejmowanie decyzji w jak najszerszym kontekście i w gronie fachowców.

Na łamach przywróconego do druku w 2014 roku Biuletynu Informacyjnego Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku, regularnie publikował treści, których zamysłem było ukazanie szerszej perspektywy i zaproszenie do dialogu.

Poniżej prezentujemy wybrane artykuły, kończąc ostatnim, przygotowanym przez Autora, do wydania 43/2023.

Redakcja

Biuletyn nr 1, styczeń 2014

Raport - opinia na temat Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020

(skrót referatu wygłoszonego na posiedzeniu Rady Naukowej Instytutu Naukowo-Technicznego Pomorskiej Rady FSNT NOT w dniu 19.11.2013 poświęconym Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020)

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego została przyjęta uchwałą Sejmiku Województwa Pomorskiego w dniu 24.09.2012 r. Pomorska Rada włączyła się w jej realizację delegując swoich przedstawicieli do poszczególnych Regionalnych Programów Strategicznych.

W tym etapie Pomorska Rada skupiła się głównie na ocenie Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu- Mobilne Pomorze mającego na celu doprowadzenie do sprawnego systemu transportowego w województwie pomorskim. Wniesiono w maju 2013 szereg opinii i propozycji.

W zakresie diagnozy systemu transportowego województwa stwierdzono, że:

- diagnoza podsystemów transportu drogowego, kolejowego, publicznego zbiorowego i wodnego charakteryzuje się dużym stopniem uogólnienia;
- podając informacje o skali zaniedbań np. stanu technicznego dróg wojewódzkich (52% w stanie niezadawalającym lub złym) należało podać informację jakich środków wymagałoby doprowadzenie np. 80% (lub inny poziom poprawy stanu) tych dróg do stanu przynajmniej zadawalającego;
- w diagnozie pominięto zupełnie ocenę skali zaniedbań w zakresie stanu technicznego dróg powiatowych i gminnych. Na około 10 tys.km dróg gminnych zaledwie połowa posiada nawierzchnie utwardzone;
- w diagnozie systemu transportowego nie wskazano, że przyczyną spadku udziału przewozów w transporcie zbiorowym i „korków” ulicznych jest brak polityki transportowej w ogóle a w szczególności polityki promującej transport zbiorowy. Ten brak polityki dotyczy nie tylko kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich.

Odnosząc się do najważniejszych wyzwań w perspektywie 2020 stwierdzono, że wśród wyzwań winno znaleźć się, jako priorytet, wdrożenie polityki transportowej promującej transport zbiorowy w tym:

- inwestycje (modernizacje) realizujące priorytet dla pojazdów transportu zbiorowego w ruchu ulicznym;
- uruchomienie systemu taryfowo-biletowego, zachęcającego do korzystania z transportu zbiorowego, obejmującego wszystkie podsystemy tego transportu i skoordynowanego z polityką wobec samochodu osobowego (strefowanie, kontrola dostępu do centrów metropolii i opłaty za parkowanie).

Stwierdzono także, że do najważniejszych wyzwań do 2020 należy zaliczyć udrożnienie drogi wodnej „Wisła”.

Na uznanie zasługuje zaliczenie transportu zbiorowego do jednego z 3 celów szczegółowych składających się na „sprawny system transportowy”.

Wniesiono także szereg wniosków szczegółowych jak to, że:

- należy wymienić kluczowe, niezbędne, przedsięwzięcia inwestycyjne (modernizacyjne) w sieci drogowej jak na przykład:

*Obwodnicę Północną Aglomeracji Trójmiasta (OPAT);

*„wąskie gardła” wymagające likwidacji należy szczegółowo zdefiniować bowiem sprawa ich zakresu i ważności będzie przedmiotem gorących dyskusji politycznych.

- w ocenie efektu, jako wskaźnik, należy wprowadzić gęstość sieci drogowej o nawierzchni ulepszonej w stanie zadawalającym w podziale na kategorie dróg (gminne, powiatowe, wojewódzkie).
- w zakresie węzłów multimodalnych - konieczne jest określenie „ram współdziałania” lotnisk w Gdańsku i Gdyni. Lotnisko w Kosakowie będzie ważnym elementem podsystemu transportu lotniczego Pomorza i nie można jego stawiać niemal w jednym szeregu z 10 innymi lotniskami i lądowiskami;
- jako przedsięwzięcie strategiczne należy wymienić budowę

(modernizację) połączenia kolejowego Portu Północnego w Gdańsku;

- podobnie w zakresie przedsięwzięć strategicznych należy wymienić uruchomienie żeglugi na Dolnej Wiśle (międzynarodowa droga wodna E 70) od Gdańska do węzła śródlądowych dróg wodnych w Bydgoszczy wraz z niezbędnymi inwestycjami portowymi (port barkowy i inne w porcie gdańskim oraz w innych portach (ładowniach) na trasie drogi E 70);
- z uruchomieniem żeglugi w rejonie delty Wisły wiąże się także budowa kanału przecinającego Mierzeję Wiślaną.

Odnosząc się do ram finansowych RPS Transport zgłoszono pytania w związku z tym, że pulę środków 8,3 mld PLN podzielono na: transport zbiorowy – 4,02; drogi – 3,4 i węzły multimodalne 0,9.

Muszą nasuwać się pytania bowiem:

- nie wiadomo jakie były kryteria podziału środków między 3 cele szczegółowe (transport zbiorowy, drogi, węzły);
- nie wiadomo jakie były kryteria podziału środków między poszczególne priorytety wewnątrz celów szczegółowych;
- brak jest porównania między potrzebami a dostępnymi środkami finansowymi więc nie wiadomo jakie są szanse na zaspokojenie potrzeb;
- nie wiadomo jaka ma być kolejność zaspokajania potrzeb w czasie (nie wszystkie przedsięwzięcia są jednakowo pilne).

W końcowej części opinii przekazanej w trakcie konsultacji społecznych RPS Transport stwierdzono, że ramy finansowe określone w RPS Transport nie pozwalają rzetelnie ocenić jakie są szanse na wyrównanie zaległości w systemie transportu i w jakim stopniu cele szczegółowe przyczynią się do osiągnięcia celu głównego.

W konkluzji opinii stwierdzono, że Regionalny Program Strategiczny Transport przedstawiony do konsultacji jest opracowaniem stanowiącym dobre, ale tylko założenia do opracowania strategicznego programu rozwoju transportu województwa pomorskiego.

PROGRAM STRATEGICZNY TO PLAN ZAMIERZONEGO DZIAŁANIA który winien określać:

- co ma być zrobione (zakres przedsięwzięcia),

- kiedy ma być zrobione dane przedsięwzięcie,
- ile będzie kosztowała jego realizacja (szacunkowo).

Pomorska Rada Federacji SNT NOT wyraziła nadzieję, że dalsze prace nad strategią rozwoju województwa pomorskiego pozwolą na sformułowanie takiego właśnie programu strategicznego.

Uwagi wniesione przez Pomorską Radę FSNT NOT do programu dochodzenia do celu głównego (sprawny system transportowy) zostały w pewnym stopniu uwzględnione w końcowej edycji RPS w zakresie transportu Mobilne Pomorze 2020. Wymieniono, na przykład, zgodnie z sugestiami Pomorskiej Rady, realizację Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) jednak wśród oczekiwań wobec władz centralnych nie ujęto tej drogi w spisie przedsięwzięć strategicznych.

Porównanie części finansowej w Regionalnym Programie Strategicznym transport „Mobilne Pomorze” i w Regionalnym Programie Operacyjnym wykazuje, że RPS transport „Mobilne Pomorze” przewiduje środki dostępne na realizację całości celu głównego Sprawny System Transportowy w wysokości 8,11 mld zł (s.59).

Natomiast Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020 przedstawiony do konsultacji społecznych w październiku 2013 przewiduje w pozycji Mobilność (priorytet 9-Plan finansowy Programu s.101) finansowanie w wysokości 338 512 941 EUR (szac.1,4 mld zł).

Reasumując brak programu realizacji przedsięwzięć, zwłaszcza strategicznych, zawierającego ich szacunkowe koszty, nie pozwala na ocenę realności osiągnięcia celu głównego jakim ma być Sprawny System Transportowy.

Trzeba wyrazić obawę, że na drodze do niego jest jeszcze wiele nieświadomych wśród których na samym początku znajduje się brak wypracowanej i przyjętej przez gestorów polityki transportowej.

Zasadniczy etap realizacji RPS Mobilne Pomorze rozegra się więc na etapie ustalania rankingu przedsięwzięć a następnie podejmowania decyzji inwestycyjnych.

Trafność rankingu warunkować będzie uzyskanie pożądaných efektów i uniknięcia marnotrawstwa środków.

Biuletyn nr 6, kwiecień 2014

Co się dzieje wokół Wisły?

Czy Dolna Wisła ma być międzynarodową drogą wodną czy skansenem niegospodarności, niekonsekwencji i straconych szans?”

W dniu 15 marca 2014 odbyło się w Fabryce Sztuk w Tczewie spotkanie integracyjne „TERAZ WISŁA”. Inicjatorami spotkania byli: Tadeusz Wrycza - Prezes Towarzystwa Żeglugi Śródlądowej „DELTA WISŁY”, Alicja Gajewska - Dyrektor Fabryki Sztuk w Tczewie oraz Mariusz Szmidka – Redaktor Naczelny Dziennika Bałtyckiego. Obrady prowadził Jan Bogusławski - Prezes Pomorskiej Rady FSNT NOT.

Historia rzeki Wisły jest tak stara jak historia państwa polskiego (1). Nie sięgając jednak tak daleko wystarczy przypomnieć, że na konferencji poświęconej kierunkom rozwoju transportu w województwie pomorskim (2) stwierdzono, że Polsce potrzebny jest śródlądowy transport wodny. Zadano też pytanie „Czy Dolna Wisła ma być międzynarodową drogą wodną czy skansenem niegospodarności, niekonsekwencji i straconych szans?” i we wnioskach wyrażono nadzie-



Fot. Kwidzyn.pl

ję, że żegluga wewnętrzna zacznie znowu odgrywać należną jej rolę.

Wyrazem tego przekonania były wnioski skierowane przez Pomorską Radę FSNT NOT w Gdańsku o ujęcie w Regionalnym Programie

Strategicznym 2020 w zakresie transportu „Mobilne Pomorze” udrożnienia drogi wodnej „Wisła” jako jednego z najważniejszych wyzwań do 2020 roku. Sformułowano wnioski szczegółowe:

- w zakresie przedsięwzięć strategicznych uruchomienie żeglugi na Dolnej Wiśle (międzynarodowa droga wodna E 70) od Gdańska do węzła śródlądowych dróg wodnych w Bydgoszczy należy powiązać z niezbędnymi inwestycjami portowymi (porty barkowe w Gdańsku i (Gdyni) oraz z rewitalizacją portów (ładowni) rzecznych w miastach na trasie drogi E 70 ;

- z uruchomieniem żeglugi w rejonie delty Wisły wiąże się także budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną (Skowronki lub Nowy Świat);

Natomiast Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Gdańsku wnioskował o wpisanie do Strategii Rozwoju

Województwa Pomorskiego kompleksowej sieci transportu wodnego jako elementu rozwoju transportu intermodalnego z założeniem, że przewóz ładunków do i z portów morskich będzie korzystać z transportu kombinowanego, w tym wodnego śródlądowego, jako dziedziny transportu najbardziej przyjaznej dla środowiska, dzięki niskiemu poziomowi emisji zanieczyszczeń. Wniosek ten nie został uwzględniony przez autorów Strategii z następującym uzasadnieniem odmowy:

„Transport wodny śródlądowy z uwagi na uwarunkowania krajowe interwencji, które koncentrować się będą na Odrzańskiej Drodze Wodnej nie daje wyraźnej podstawy do sensownej interwencji w tym zakresie z poziomu regionalnego. Droga wodna Wisły musi mieć sensownie zaplanowany Plan działań na szczeblu centralnym” (odpowiedź na wniosek nr 743).

Wobec takiego stanowiska można się obawiać, że pytanie zadane na wspomnianej wyżej konferencji SITK w 2001 roku „Czy Dolna Wisła ma być między- narodową drogą wodną czy skansenem niegospodarności, niekonsekwencji i straconych szans” jest w dalszym ciągu aktualne.

Natomiast stanowisko zajęte przez uczestników konferencji tczewskiej w dniu 15 marca 2014 (w załączeniu) wskazuje, że racjonalnie myślący rzecznicy rewitalizacji Wisły nie akceptują „skansenu” i potwierdzają stanowisko zajęte na konferencji „Międzynarodowa Droga Wodna E70 w aspekcie jej utrzymania- przywróćmy drogom wodnym gospodarza” (Tczew 4 października 2012).

Jest ono wyrazem upartego, konsekwentnego działania środowiska o inżynierskim sposobie myślenia, działania mającego na celu wykorzystanie Wisły jako elementu systemu infrastruktury transportowej Polski o ogromnym potencjale gospodarczym (kaskady Dolnej Wisły jako element infrastruktury energetycznej, przeciwpowodziowej, wodnomelioracyjnej, aktywizacja gospodarcza miast nadwiślańskich) ale także historycznym, kulturowym i społecznym.

1) Najstarszym dokumentem świadczącym o żegludze Polaków na Wiśle jest zapis kronikarski z XI wieku, mówiący, że Bolesław Chrobry wysyłając w roku 997 biskupa Wojciecha w misji chrystianizacyjnej do Prus dał mu statek wraz ze zbrojną załogą 30 wojów.

(2) konferencja SITK „Kierunki rozwoju transportu w województwie pomorskim na tle narodowej strategii rozwoju transportu i strategii rozwoju województwa”. Gdańsk wrzesień 2001

Biuletyn nr 7, lipiec 2014

Przekop przez Mierzę Wiślaną

Pomorska Rada Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT aktywnie włączała się w opracowanie Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego i teraz uważnie obserwuje jej realizację. Już na etapie jej formułowania szereg zapisów budziło nasze wątpliwości jak choćby zapisy dotyczące Wisły i z nią związanego Zalewu Wiślanego.

Zapewnienie dostępności portu w Elblągu i Zalewu Wiślanego dla statków morskich przez kanał żeglugowy przecinający Mierzę Wiślaną jest postulatem podnoszonym od szeregu lat. Ma także uzasadnienia historyczne. Powstanie tego kanału zwiększy nie tylko atrakcyjność transportową dróg wodnych prowadzących do portów Zalewu Wiślanego i stworzy możliwość eksploatacji statków morsko-rzecznych, ale także przyczyni się do zwiększenia ruchu jachtowego i dalszej aktywizacji żeglarskiej turystyki krajowej, jak i zagranicznej (niemieckiej i skandynawskiej) na Zalewie Wiślanym. Takie stwierdzenie znajduje się w roboczej wersji regionalnej strategii rozwoju transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020 opracowanej w 2007 roku przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego a lokalizacja kanału w Skowronkach została wpisana w podstawowy układ transportowy województwa pomorskiego do roku 2020 (rys.6 s.78).

Wielostronna Umowa Konsorcjum w sprawie realizacji projektu „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną” została podpisana 21 maja 2007 r. a Liderem Konsorcjum został ustanowiony Urząd Morski w Gdyni.

Już w roku 2007, na zlecenie Urzędu Morskiego, opracowano stu-

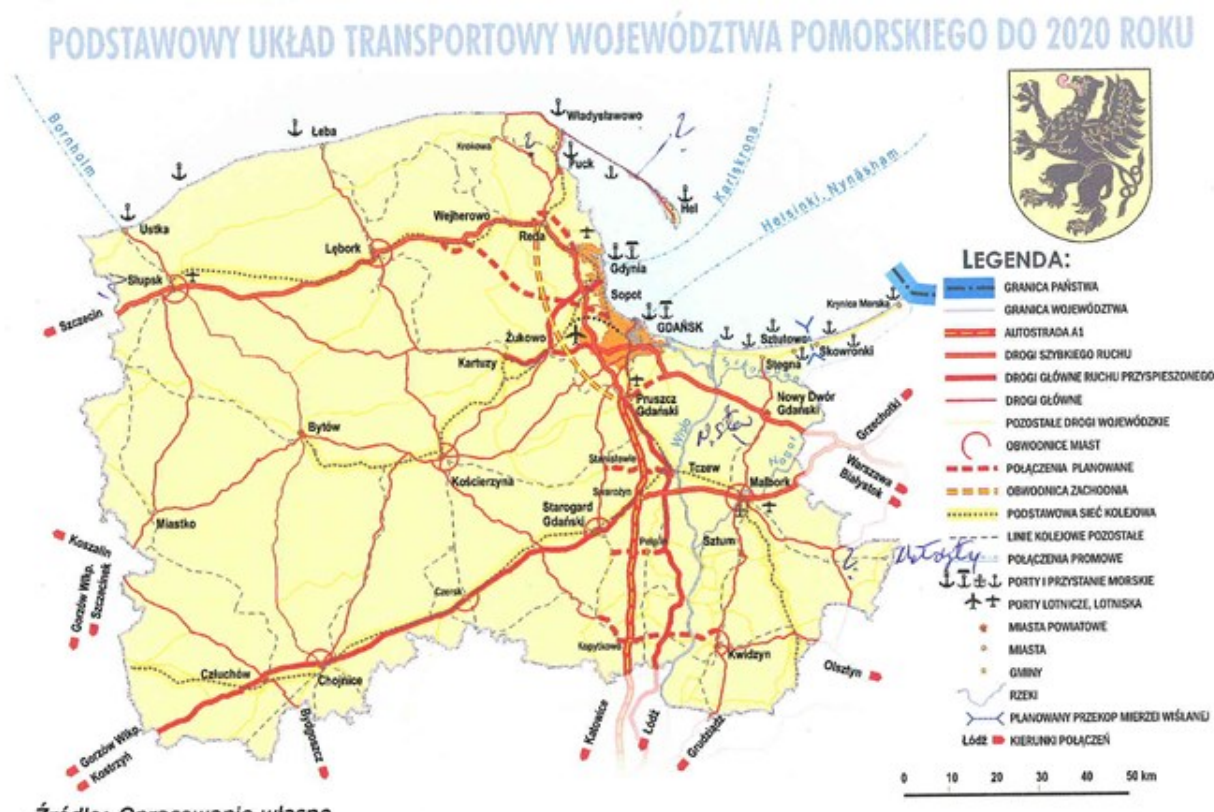
dium wykonalności inwestycji „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną”. Wykonawcą studium było specjalnie w tym celu powołane konsorcjum (1). W studium spośród 4 analizowanych lokalizacji kanału (Skowronki, Nowy Świat, Przebrno, Piaski) wybrano kanał w Skowronkach. Po czym zapadło wieloletnie milczenie i wreszcie w 2013 roku została podpisana umowa na aktualizację studium wykonalności (2), w której spośród ww. lokalizacji wybrano kanał żeglugowy w Nowym Świecie.

Natomiast w Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie transportu – Mobilne Pomorze 2020 przyjętym przez Zarząd Województwa Pomorskiego 13 sierpnia 2013 r. znalazły się enigmatyczne ustalenia strategiczne: „(...) zauważalna jest perspektywa rozwoju w przewozach śródlądowych i morskich w relacji: porty Trójmiasta i Elbląg z Obwodem Kaliningradzkim Federacji Rosyjskiej” (s.15) oraz, jako cel szczegółowy 3, priorytet 3.1. (p.5 s.43): „Poprawa dostępności Zalewu Wiślanego i jego przystosowanie do potrzeb transportu śródlądowego, w tym usunięcie wszystkich barier prawnych dla zapewnienia swobodnej międzynarodowej żeglugi na tym akwenie”. Stwierdzenia te są cofnięciem się w stosunku do ustaleń poprzednich (regionalnych strategii), gdzie budowa kanału żeglugowego w Skowronkach została imiennie zapisana.

O tym, że „życie nie cierpi próżni” świadczy ogromny ruch transgraniczny między Pomorzem i Obwodem Kaliningradzkim. Świadczą o tym także inne działania:

Instytut Morski w Gdańsku wspólnie z Rosyjskim Centrum Nauki i

Rysunek 6 Podstawowy układ transportowy województwa pomorskiego do roku 2020



Kultura zorganizowała 18 marca 2014 debatę na temat korzyści współpracy transgranicznej w regionie Zalewu Wiślanego. Celem debaty była dyskusja nad problemami wykorzystania potencjału Zalewu Wiślanego we współpracy polskich i rosyjskich samorządów terytorialnych, instytucji biznesu, badawczych, kultury i mieszkańców regionu Zalewu.

Zbudowanie kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną niewątpliwie podniesie atrakcyjność gospodarczą, turystyczną, kulturalną Elbląga (kilkakrotne zwiększenie przeładunków w porcie, skrócenie drogi wodnej na Bałtyk). Przekonanie o tym stało za wspólnym włączeniem się Naczelnych Organizacji Technicznych z Gdańska i Elbląga do akcji mającej na celu przejście od fazy studialnej do fazy realizacyjnej budowy kanału. Na spotkaniu w Urzędzie Miasta Elbląga (26 marca 2014) Prezydent Miasta Elbląga Jerzy Wilk zaakceptował organizację konferencji naukowo-technicznej na temat budowy kanału oraz zgodził się na objęcie konferencji Patronatem Honorowym.

Konferencję (10 czerwca) otworzył Prezydent Jerzy Wilk. Referat

wprowadzający wygłosił prof. dr hab. inż. Eugeniusz Dembicki a następnie swoje referaty przedstawili:

- dr inż. Bogdan Sedler – Polska Polityka Morska, klaster gmin zalewowych szansą rozwoju regionu południowo-wschodniego Bałtyku;
- mgr inż. Marian Głowicki – Studium wykonalności kanału przez Mierzęję Wiślaną -wnioski i rekomendacje;
- mgr Maria Ebelt – Oddziaływanie na środowisko kanału przez Mierzęję Wiślaną w świetle dotychczasowych analiz;
- prof. dr hab. inż. Bohdan Zadroga – Aspekty techniczne budowy kanału przez Mierzęję Wiślaną;

Arkadiusz Zgliński, Dyrektor Zarządu Portu w Elblągu – Rozwój morskiego portu w Elblągu-znaczenie planowanego kanału przez Mierzęję Wiślaną;

Po dyskusji przedstawiono wnioski, które podpisał Prezydent Jerzy Wilk oraz przedstawiciele współorganizatorów konferencji (wnioski w załączeniu).

Reasumując, można stwierdzić, że nastąpił istotny postęp bowiem w obu opracowaniach (studium wykonalności 2007 i jego aktualizacja 2013) została udowodniona zasadność budowy kanału żeglugowego dla statków morskich (3) przez Mierzęję Wiślaną.

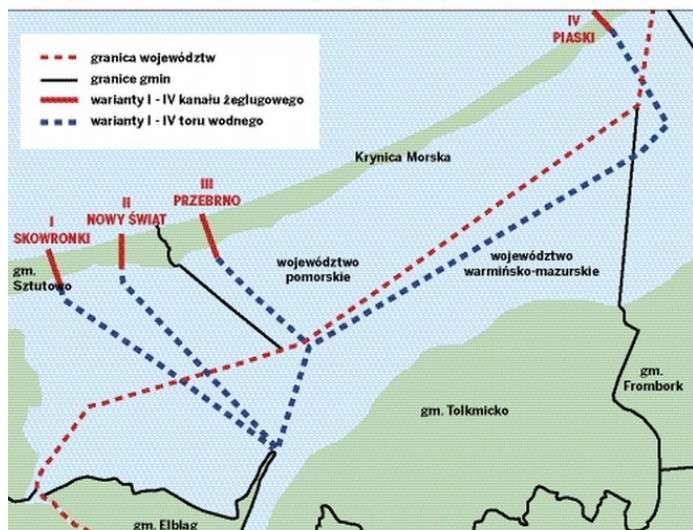
Inną sprawą jest sprawa oddziaływania na środowisko naturalne, jakie wywoła budowa kanału i jego eksploatacja (4).

Autorka referatu w tej sprawie, po analizie słabych i mocnych stron przedsięwzięcia proponuje minimalizację parametrów torów wodnych i kanału żeglugowego do poziomu wymaganego dla śródlądowych dróg wodnych (szerokość toru 50m, głębokość tranzytowa 2,8m, dla kanału

Nowy Świat-ok.647 mln zł).

Uzasadnienie odrzucenia lokalizacji kanału w Skowronkach tym, że nie jest tam możliwa kompensacja przyrodnicza wydaje się dosyć enigmatyczne i podobnie jak koszty wymaga dodatkowej analizy przez niezależny zespół ekspercki.

Propozycje miejsc budowy kanału żeglugowego w poprzek Mierzei Wiślanej



szerokość 40m, głębokość 3,5m). Parametry te wykluczają żeglugę statków morskich o założonych parametrach, a więc uniemożliwiają osiągnięcie zakładanego celu, jakim jest poprawa dostępności do portu morskiego w Elblągu.

Jednocześnie budowa kanału przecinającego Mierzęję Wiślaną, nawet o obniżonych parametrach, będzie ingerować w środowisko naturalne w stopniu niewiele mniejszym niż budowa kanału o pełnych parametrach.

W tej sytuacji rozważając ochronę środowiska (i tak naruszonego przez budowę kanału o ograniczonych parametrach) i interes publiczny w postaci aktywizacji gospodarczej Elbląga i całego regionu, wybór interesu publicznego jako nadrzędnego jest bezsporny. Jednakże decyzja o tym musi leżeć u podstawy przedsięwzięcia „Budowa kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną”.

Natomiast decyzja o tym, czy ma być to kanał w Skowronkach, czy w Nowym Świecie jest sprawą kolejną. Różnice między wskazanymi lokalizacjami nie wydają się tak istotne z punktu widzenia celu jakim jest odblokowanie portu w Elblągu. To stwierdzenie nie dotyczy kosztów inwestycyjnych, które się różnią znacznie na niekorzyść kanału w

Nowym Świecie (Skowronki – ok.491 mln zł; Nowy Świat-ok.647 mln zł).

Uzasadnienie odrzucenia lokalizacji kanału w Skowronkach tym, że nie jest tam możliwa kompensacja przyrodnicza wydaje się dosyć enigmatyczne i podobnie jak koszty wymaga dodatkowej analizy przez niezależny zespół ekspercki.

(1) W skład konsorcjum na realizację usługi „Studium wykonalności budowy kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną” wchodziły: Polbud Pomorze; Przedsiębiorstwo Geosyntex Sp. z o.o.; Fundacja Naukowo-Techniczna Gdańsk; Opr. grudzień 2007;

(2) Umowa między Urzędem Morskim w Gdyni i Kancelarią Radców Prawnych „CIC” podpisana 18.02.2013;

(3) Maksymalne parametry statku morskiego: L = 100m; B = 20m; T = 4m. Wymagają one budowy kanału o szerokości 60m (lokalnie 100m na długości 200m) i głębokości 5m w stosunku do średniego poziomu morza ;

(4) Maria Ebelt. Oddziaływanie środowiskowe budowy kanału żeglugowego przez Mierzęję Wiślaną w świetle dotychczasowych analiz.

Biuletyn nr 9, styczeń 2015

Historia projektowania i budowy przystanku SKM „Śródmieście” oraz węzła „Unii Europejskiej”

Kształtowanie docelowej koncepcji podsystemu Szybkiej Kolei Miejskiej w aglomeracji gdańskiej przebiega z ogromnymi oporami nie mówiąc o rozwoju tego podsystemu. Dość powiedzieć, że realizowany obecnie krótki (ok. 1km) odcinek przedłużający trasę SKM od Dworca Głównego PKP w Gdańsku do przystanku Gdańsk Śródmieście doczekał się rozpoczęcia realizacji dopiero w 2013 roku. A miał on, wg kolejnego porozumienia zawartego w 1983 roku między resortem komunikacji a wojewodą gdańskim, być zbudowany w latach 1984 - 1987. Budowa została rozpoczęta później i planowano jej zakończenie w roku 1993. Jednakże prace stanęły w miejscu po przebudowie układu torowego na stacji Gdańsk Główny i zbudowaniu potężnego muru oporowego od strony ul. 3 Maja.

Trzeba przypomnieć, że plany zagospodarowania przestrzennego



Fot. trójmiasto.pl

Gdańska z początku lat 70-tych zakładały obsługę osiedli Gdańska-Południe (ponad 100 tys. mieszkańców) odcinkiem SKM od Gdańska Gł. do Szadółek już od 1980 roku. Prognozy ruchu przewidywały, że obciążenie tego odcinka wyniesie 18 tys. pasażerów/godzinę w jed-

nym kierunku w godzinie szczytowego natężenia ruchu.

Przystanek SKM „Śródmieście

Prace projektowe związane z budową węzła komunikacyjnego na skrzyżowaniu planowanej Trasy WZ (droga krajowa nr 7) z istniejącą ul. Okopową (droga krajowa nr1) i linią kolejową Gdańsk-Tczew rozpoczęto w roku 1970.

Główny problem techniczny polegał na tym, że linia kolejowa, przebiegająca wykopem starej fosi, posiadała w miejscu skrzyżowania z Trasą W-Z trzymetrowe wywyższenie spowodowane przejściem nad kanałem rzeki Raduni.

Kanał ten wybudowany jeszcze przez Krzyżaków dla zasilania wodą Młynów Prochowych był zabytkiem sztuki technicznej i nie mógł być zlikwidowany. Z kolei, to trzymetrowe wzniesienie niwelety kolejowej uniemożliwiało poprawne, w ramach obowiązujących parametrów technicznych, wykonstruowanie skrzyżowania.

Opracowanie koncepcji rozwiązania problemu zlecono Biuru Projektów Kolejowych w Gdańsku, jako biuru kierującemu przy współpracy z Biurem Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku. Na Głównego Koordynatora prac projektowych powołano Marka Niedzielskiego z BPK Gdańsk.

Na przełomie lat 1970/71 opracowano wielowariantowe studium koncepcyjne poparte makietami dwóch podstawowych wariantów. Rozwiązania były opiniowane przez Zespół Ekspertów Komisji Planowania przy Radzie Ministrów. Po wielu kontrowersjach ostatecznie przyjęto rozwiązanie preferowane przez BPK Gdańsk, polegające na syfonowaniu kanału rzeki Raduni i obniżeniu niwelety torów kolejowych o ponad 3 m. Zakres robót prowadzonych w śródmieściu starego Gdańska, ze względu na istniejące urządzenia miejskie, był bardzo złożony.

Obejmował on budowę:

- trójpoziomowego skrzyżowania ul. Okopowej z Trasą WZ (dzisiejszą ul. Armii Krajowej),
- obniżenie istniejących 2-ch torów szlakowych magistrali kolejowej o ponad 3m, wraz z syfonowaniem kanału rzeki Raduni i zrzutem lewarowym w rejonie Bastionu Św. Gertrudy,
- wiadukt drogowy o szerokości 70 m rozpięty nad 6-ma torami szlakowymi i dwoma peronami przyszłego przystanku SKM Gdańsk-Śródmieście.

Projekt przebudowy torów szlakowych opracował Wacław Wegner, projekt syfonu kanału rzeki Raduni-Jerzy Oświecimski, a projekt wiaduktu nad torami Anna Niedzielska z pracowni mostowej BPK Gdańsk, kierowanej przez Andrzeja Ulasieńskiego. Większość robót (poza przystankiem Gdańsk Śródmieście) zakończono w 1976 r.

Wykonawcą robót związanych z obniżeniem niwelety torów było Przedsiębiorstwo Budownictwa Kolejowego nr 12 w Gdańsku. Syfon kanału rzeki Raduni wykonała firma „Spelwar” -Gdańsk, a wiadukt nad torami - Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych.

Opisany wyżej zakres robót integralnie wiązał się z przyszłościowym zamierzeniem wydłużenia torów SKM do stacji Gdańsk Południowy. Celem stworzenia takiej możliwości konieczna była przebudowa układu torowego stacji Gdańsk Główny, w oparciu o dokumentację sporządzoną przez BPK Gdańsk, czego dokonało PRK 12 Gdańsk i Płockie Przedsiębiorstwo Robót Mostowych oddział w Tczewie.

Zakres robót obejmował:

- przebudowę obydwu głowic stacyjnych,
- poszerzenie równi stacyjnej przez wykonanie muru oporowego z pali dużych średnic (≈ 1500 mm), podtrzymującego ul. 3 Maja,
- budowę nowego peronu dla pociągów odjeżdżających w kierunku południowym wraz z wiatą peronową i posterunkiem dyżurnego ruchu peronowego,
- budowę tunelu bagażowego z dźwigami towarowymi, aby w przyszłości wyeliminować krzyżowanie się ruchu wózków bagażowych z częstym ruchem pociągów SKM po wydłużeniu torów do przystanku Gdańsk Śródmieście.

W realizację zadania byli zaangażowani: Bernard Staszkiwicz, Jerzy Majder, Józef Pepliński, Bogdan Karpiński, Stefan Hajduk i wielu innych. Projekt muru oporowego opracował Andrzej Mieszczuk.

Węzeł „Unii Europejskiej” (dawniej „Leningradzki”)

Projekt koncepcyjny węzła opracowany został w Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku (projektant – Jan Jakubowski) pod koniec lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku (1968-69). Z przedstawionych 4 wariantów ówczesne władze wojewódzkie wybrały wariant trójpoziomowy z estakadą dla lewych skrętów z ul. Wały Jagiellońskie w ul. Podwale Przedmiejskie (50% ruchu z kierunku węzła „Hucisko”).

W początkowej fazie opracowywania projektu technicznego z uwagi na ograniczone środki finansowe władze administracyjne podjęły decyzję o realizacji skrzyżowania w jednym poziomie, jednak decyzja została zmieniona i na początku lat siedemdziesiątych w BPBK (główny projektant – Jerzy Góra) przystąpiono do opracowania dokumentacji dla wersji węzła dwupoziomowego (bez estakady). Po dwu latach po rozpoczęciu realizacji podjęta została decyzja o wprowadzeniu do realizacji trzeciego poziomu (estakada) zgodnie z pierwotnym wyborem wariantu na etapie projektu koncepcyjnego.

Warunki wyjściowe i ograniczenia do projektowania były następujące:

- istniejąca zabudowa (budynek Komendy Wojewódzkiej Policji oraz budynek mieszczący wówczas Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego na wlocie ul. Podwale Przedmiejskie);
- przewidywana budowa tzw. ciągu drogowo-ulicznego W-Z (obecna

Al. Armii Krajowej), stąd projekt węzła obejmował wiadukt nad torami kolejowymi do ul. 3 Maja;

- tereny kolejowe;
- bliskie odległości sąsiednich skrzyżowań („Hucisko i ul. Okopowa – Toruńska);
- planowane przedłużenie linii Szybkiej Kolei Miejskiej do przystanku Gdańsk – Śródmieście;
- istniejące i prognozowane natężenie ruchu.

Warunki te w istotnej mierze determinowały możliwości rozwiązań projektowych.

Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego w Gdańsku było biurem wiodącym współpracującym z Biurem Projektów Kolejowych w Gdańsku w zakresie rozwiązań przedłużenia SKM do przystanku Gdańsk – Śródmieście (Układ torów, lokalizacja przystanku, wiadukt nad torami).

Warto zwrócić uwagę na niektóre elementy rozwiązań technicznych, które przy istniejących ograniczeniach terenowych – jak na czas projektowania – były nowatorskie:

- bliskość sąsiednich skrzyżowań oraz zabudowa na wlocie ul. Podwale Przedmiejskie wymusiła prowadzenie ruchu w relacji północ-wschód estakadą z prawego pasa jezdni ulicy Wały Jagiellońskie;
- geometria estakady (łuk poziomy o promieniu 90 m, łuk pionowy oraz spadek podłużny i poprzeczny 6 % skomplikowały jej projektowanie i przy konsultacjach naukowców z Politechniki Gdańskiej posłużono się metodą modelową (projektant z BPBK – Leon Święciuchowski);
- rozpiętość podpór estakady w środkowej części węzła z uwagi na widoczność wynosi 40 m;
- pierwszy raz zastosowano sygnalizację świetlną wielofazową;
- z uwagi na ograniczenia w usytuowaniu uzbrojenia podziemnego wzdłuż ul. Okopowej zastosowano kanał zbiorczy;

Na głównym ciągu pieszym wzdłuż ul. Okopowej zaprojektowano tunel dla pieszych.

Generalnym wykonawcą węzła było Gdańskie Przedsiębiorstwo Robót Drogowych.

W latach 1972 – 1979 kolejne etapy tego węzła były oddawane do ruchu.

Tak oto, po trwających blisko pół wieku „perypetiach”, dobiega końca budowa bardzo ważnego węzła integracyjnego, w którym powiązanie przystanków tramwajowych i autobusowych z peronem SKM będzie niemal idealne.

W pierwotnym zamyśle trasa tramwajowa w Alei Armii Krajowej miała być tramwajem szybkim, dwu - systemowym, obsługującym nie tylko osiedla Gdańska Południe ale wybiegającym dalej i poprzez linię kolejową nr 201 (Gdynia-Kościerzyna) otwierającym metropolię trójmiejską na całe Kaszuby. Po drodze tramwaj dwu- systemowy obsługiwać miał Port Lotniczy w Rębiechowie.

W standardzie szybkiego tramwaju zbudowano pierwszy jego odcinek od Śródmieścia do ulicy Sikorskiego na Chelmie. Na połączeniu z tą ulicą wykonano bezkolizyjny węzeł. W takim też standardzie przygotowano dalej pas terenu między obu jezdniami Alei Armii Krajowej.

Dlaczego zarzucono tę koncepcję i realizuje się w obszarze Gdańska Południe rozbudowany układ tras tradycyjnego tramwaju? Bardzo kosztowny w budowie i w eksploatacji? Nie znam odpowiedzi na to pytanie.

Przy opracowaniu niniejszego artykułu wykorzystano m.in. „Wspomnienie o inwestycjach kolejowych w aglomeracji gdańskiej i ich twórcach” (autorzy Marek Niedzielski i Bernard Staszkiwicz) opublikowane w Monografii Gdańskiego Oddziału SITK „60 lat działalności SITK RP dla społeczeństwa i transportu na Wybrzeżu Gdańskim”. Wyd. Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego Sopot 2008

Biuletyn nr 14, kwiecień 2016**Uwagi na marginesie aktualizacji „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska”****1. Wprowadzenie**

Gdańsk przystąpił do aktualizacji „Studium...” edycji z 2007 roku. Studium nie jest obowiązującym (uchwalanym przez samorząd) aktem prawa lokalnego, jednak jest ważnym dokumentem w ciągu działań podejmowanych przez samorządy od przyjęcia celów strategicznych w strategiach rozwoju (Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot do roku 2030, Gdańsk 2030 plus i innych) poprzez studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta, plany miejscowe (szczegółowe), programy inwestycyjne, projekty realizacyjne określonych przedsięwzięć (inwestycyjnych, modernizacyjnych) do ich fizycznej budowy.

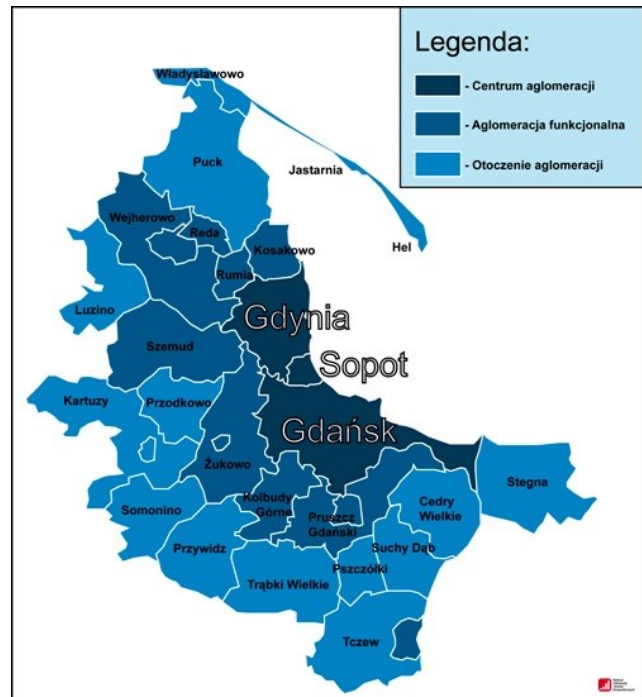
W przypadku systemów infrastruktury (ale nie tylko) jest to działanie wymagające kompleksowego objęcia wszystkich podsystemów i koordynacji w etapach planowania, programowania, projektowania i realizacji. Koordynacji w przestrzeni i czasie. Warto zdawać sobie z tego sprawę przy definiowaniu uwarunkowań i formułowaniu założeń do kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska. Warto też zdawać sobie sprawę z tego, że etap realizacyjny interesuje Władze najbardziej.¹

Pomorska Rada FSNT NOT jest żywnie zainteresowana wyborem kierunków rozwoju przestrzennego Obszaru Metropolitalnego GGS a w nim Gdańska, w szczególności systemu transportu w metropolii.

Z inicjatywy NOT Prezydent Miasta Gdańska pan Paweł Adamowicz reaktywował „Zespół Doradczy ds. mobilności i transportu” przy Prezydencie Miasta Gdańska z Zastępcą Prezydenta Miasta Gdańska panem Piotrem Grzelakiem jako przewodniczącym zespołu. Zespół na kilku spotkaniach zapoznał się z kierunkami działań inwestycyjnych, przygotuje też opinię w sprawie „Studium uwarunkowań...miasta Gdańska”. Zespół zapoznał się też z jednym z najważniejszych problemów systemu transportowego Gdańska, jakim jest obsługa publicznym transportem zbiorowym dzielnic Gdańska Południe (i przedstawił określone wnioski). W miarę upływu czasu problem ten będzie „ważny” coraz więcej i jest przedmiotem dużego zainteresowania społeczeństwa i mediów. Rozwiązywanie jego robi jednak wrażenie „błądzenia po omacku” czego oznaką były kolejne decyzje w sprawie pętli przesiadkowej tramwajowo/ autobusowej na Siedlcach i zmiany w funkcjonowaniu linii autobusowych obsługujących Morenę. Problem ten konkretyzuje się w postaci koncepcji linii tramwajowej do obsługi potoku pasażerów w relacji Gdańsk Południe- Wrzeszcz Oliwa (GP-W). Na posiedzeniu Zespołu Doradczego (14.03.16) zespół autorski koncepcji tej linii dokonał prezentacji wariantów. Miała ona charakter ogólnoinformacyjny, nie zawierała wyjaśnień szeregu rozwiązań funkcjonalno-technicznych trasy jak również funkcjonowania trasy na tle całego układu komunikacyjnego mającego łączyć Gdańsk Południe z Wrzeszczem i Oliwą.

2. Stan wyjściowy warunkuje kierunki zagospodarowania przestrzennego (kierunki rozwoju) – diagnoza stanu istniejącego

Generalnie, problem obsługi ruchu pasażerskiego mieści się w uwarunkowaniach i założeniach do „Studium...” i formułowanie kierunków rozwoju powinno zacząć się od diagnozy stanu istniejącego systemu transportu. Diagnozy obejmującej główne problemy funk-



cjonowania transportu we wszystkich jego podsystemach:

- publicznego transportu zbiorowego (obsługa głównych potoków pasażerskich, analiza izochronowa);
- układu drogowo-ulicznego (braki w układzie, „wąskie gardła”, odcinki niebezpieczne, sterowanie ruchem ulicznym);
- układu kolejowego (ruch pasażerski dalekobieżny, obsługa ruchu towarowego w tym portów-braki w układzie, „wąskie gardła”);
- inne podsystemy;

3. Cele – głównym celem „Studium ...” jest danie Władzom Miasta narzędzia do formułowania polityki inwestycyjnej (modernizacyjnej).

W systemie transportu jednym z głównych celów powinno być sformułowanie i przyjęcie modelu funkcjonalno-przestrzennego systemu w metropolii, według którego ma się on rozwijać. W zakresie podsystemu transportu pasażerskiego jednym z głównych celów planistycznych powinno być zatrzymanie wzrostowego trendu motoryzacyjnego w podróży miejskich poprzez podniesienie atrakcyjności (standardu) podsystemu publicznego transportu zbiorowego drogą odpowiednich działań w zakresie:

-planowania zagospodarowania przestrzennego miasta zorientowanego (ułatwiającego) na obsługę publicznym transportem zbiorowym (szybkie trasy szynowe, rezygnacja z rozbudowy sieci tradycyjnego tramwaju, uprzywilejowanie w ruchu, wygodny tabor, atrakcyjny system taryfowo/biletowy, odpowiednia polityka parkingowa);

Jest oczywiste, że miernikiem osiągnięcia celów w roku docelowym (2030?) muszą być założone określone wskaźniki (np. podziału zadań przewozowych, skrócenie średniego czasu podróży czy inne

wskaźniki)

4. Trendy

Miasto Gdańsk już po raz kolejny przystępuje do aktualizacji „Studium uwarunkowań...” (poprzednie w latach 2007 i w 2001). Jest to więc proces ciągły i można by się pokusić o porównanie stanu miasta (obrazu miasta) w tych przekrojach czasowych i w roku 2015. Dane z różnych badań na pewno są dostępne.

Zbadanie, w jakim kierunku postępują zmiany, jakie były trendy zmian, jest konieczne przy formułowaniu założeń do aktualizacji „Studium...”.

Warto by sprawdzić, jak realizowana była uchwała RM Gdańska z roku 2003 w sprawie „Zintegrowanego planu rozwoju transportu publicznego w latach 2004-2015” (podobnie RM Gdyni – uchwała w sprawie polityki transportowej m.Gdyni z dnia 25.02.1998 i „zintegrowany plan rozwoju transportu publicznego w Gdyni w latach 2004-2013”). Te akty zarysowały właściwy kierunek działań preferujących publiczny transport zbiorowy.

Warto by zbadać, jak wdrożony w 2015 roku system sterowania ruchem ulicznym TRISTAR wpłynął na prędkości komunikacyjne tramwajów, trolejbusów, autobusów.

Warto by porównać, jak zmieniła się dostępność w czasie centrów OMGGS, miejsc pracy, nauki i innych celów (analiza izochronowa).

Warto by sprawdzić, jakie rezultaty dała polityka intensyfikacji zagospodarowania przestrzennego centrum Obszaru Metropolitalnego GGS. Czy próba sterowania „rozplywaniem się” metropolii nie jest beznadziejną walką z trendem wynikającym z mechanizmów gospodarki rynkowej? To, że OMGGS rozplywa się widać gołym okiem – wystarczy przejechać się dk20 (Gdynia-Kościerzyna).

A po co zbudowaliśmy Pomorska Kolej Metropolitalną? Po to by mieszkańcy metropolii mogli „taniej mieszkać” np. w Kartuzach a pracować w Gdańsku lub w innym mieście OM GGS.

5. Wnioski

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot stanowi jeden organizm miejski i działania podejmowane przez samorządy tych miast muszą być wzajemnie skoordynowane na wszystkich szczeblach procesu realizowania rozwoju metropolii. Jest to szczególnie ważne w systemie transportu gdzie konieczne jest sformułowanie listy przedsięwzięć (zamierzeń) transportowych koniecznych do podjęcia w latach 2016-2030 w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk, Gdynia, Sopot.

5.1. Ogólne – strategiczne, planistyczne, programowe, organizacyjne

- przyjąć wspólną politykę transportową w gminach OMGGS
- ujednoczyć metody badań ruchu (w zakresie transportu zbiorowego badania preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców);
- powołać jednostkę (biuro, urząd ?) posiadający uprawnienia do koordynacji i nadzoru nad rozwojem systemu transportu w OMGGS
- utworzyć zintegrowany system taryfowo-biletowy w zbiorowym transporcie publicznym;

5.2. Zdefiniowanie SWOT systemu transportu (silne, słabe, dające szanse, stwarzające zagrożenia, elementy systemu transportu - koleje, drogi, zbiorowy transport publiczny, inne podsystemy transportu);

Z analizy SWOT oraz zdeterminowanych kierunków zagospodarowania przestrzennego powinna zostać zdefiniowana lista określonych przedsięwzięć.

6. Uwagi końcowe

- Układ komunikacyjny (sieć dróg, ulic, kolei) tworzy się latami.

Stanowi on konstrukcję na której rozpina się struktura miasta z jego osiedlami, przemysłami, ośrodkami usługowymi. Odbywa się to w przestrzeni i w czasie z częstymi „sprzężeniami zwrotnymi”, na żywym organizmie miejskim. Trzeba się dobrze zastanowić nim się zacznie na układzie komunikacyjnym eksperymentować.

Rozwój podstawowego układu komunikacyjnego w ubiegłych dziesięcioleciach pozwala stwierdzić, że zaprojektowana przed laty struktura podstawowego układu komunikacyjnego jest, w zasadzie, realizowana - już niedługo zostanie oddany do użytku jeden z kluczowych elementów „ramy drogowej” Gdańska - tunel pod Martwą Wisłą. Mam nadzieję, że nie uda się ramy zepsuć oponentom Zielonej Drogi.

„Nie będziemy dyskutować o krawężnikach” – taki „szlagwort” zastępczy (modna piosenka, przebój) daje się słyszeć w odpowiedzi na pytania o pewne szczegóły (np. o wskaźniki). Ale o pewnych szczegółach rozmawiać trzeba.

Na przykład:

Parę kilometrów toru kolejowego to zapewne w skali OMGGS szczegół, ale gdy „wymknął się” spod kontroli taki szczegół, jak zajęcie „korytarza” o długości kilku kilometrów przewidywanego na trasę tramwajową (w szczycie prognozowane obciążenie 3,2 tys.pas/godz) przez Pomorską Kolej Metropolitalną szukamy teraz innego korytarza dla tramwaju Gdańsk Południe – Wrzeszcz, Oliwa. Odbijają się konsultacje społeczne nad koncepcją (Nowa Politechniczna) budzącą poważne zastrzeżenia techniczno-eksploatacyjne. (3,4km; koszt 220 mln zł, ok. 65mln zł/km. Koszt PKM ok.63 mln zł/km)

Zespół Doradczy zaproponował audyt koncepcji przez odpowiedniego rzeczoznawcę i dokonanie jednocześnie analizy wariantu trasy GP -W poprowadzonej razem z pociągami PKM po tym samym torowisku. (Prognozowane małe obciążenie Pomorskiej Kolei ruchem regionalnym całkowicie to uzasadnia. PKM przewozi obecnie 100tys x 12=1,2 mln pas/rok ; w przyszłości ok. 10mln pas/rok);

- obserwujemy ogromny postęp techniczny w zakresie taboru o napędzie hybrydowym (zasilanie z sieci trakcyjnej i z baterii akumulatorów)- jest uzasadnione by Władze zainteresowały się korzyściami jakie można uzyskać w tym zakresie;

- z planowanymi przedsięwzięciami jest zapoznawane społeczeństwo i bardzo dobrze, jednakże odnosi się wrażenie, że często zastępujemy fachowe myślenie konsultacjami społecznymi;

1) Gdy zabraknie koordynacji będziemy mieli to co mamy, na przykład:

wysokiej rangi urzędnik w wywiadzie na temat PKM (Dz.Bałt. 31.03.2016) stwierdza, że „...pracujemy nad problemem bezpośrednich połączeń między Gdańskiem i Kościerzyną....Dobudowa drugiego toru na linii 201 jest niezbędna nie tylko by rozwijać transport pasażerski, ale także by zwiększyć możliwości przewozu ładunków drogą kolejową do portów...”. O tym było wiadomo od dawna i od tego należało zacząć realizację Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, której głównym zadaniem jest połączenie zachodnich

Biuletyn nr 23, lipiec 2018**Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska**

W dniu 13 czerwca br. Zespół Doradczy ds. Mobilności i Transportu przy Prezydencie Miasta Gdańska zapoznał się z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska opracowany pod kier. Karoliny Orcholskiej przez zespół autorski reprezentujący Urząd i Radę Miasta Gdańska, Gdański Zarząd Dróg i Mostów, Gdańskie Autobusy i Tramwaje, Zarząd Transportu Miejskiego, Biuro Rozwoju Gdańska, Politechnikę Gdańską, Polską Unię Mobilności Aktywnej oraz Forum Rozwoju Aglomeracji Gdańskiej.

Zespół został utworzony Zarządzeniem Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 29.09.2016 r. w sprawie powołania zespołu ds. opracowania Zrównoważonego Planu Mobilności Miejskiej dla Gdańska (1).

Opracowanie potwierdza poglądy ekspertów zajmujących się transportem miejskim przynajmniej od połowy lat 70-tych ubiegłego wieku, że problematyka transportu musi znaleźć się w istotnych obszarach i celach strategicznych ważnych dla rozwoju Gdańska (2).

Cele operacyjne istotne w kontekście Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej zostały określone w dziale Mobilność i Transport jako:

- poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego;
- zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego;
- poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej;
- popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.

Opracowanie prawidłowo ocenia zasadnicze problemy w dziedzinie transportu jakimi są:

1. Struktura funkcjonalno – przestrzenna aglomeracji w postaci spolaryzowania miejsc pracy i miejsc zamieszkania. Polaryzacja ta będzie się pogłębiać w wyniku realizacji osiedli mieszkaniowych na Górnym Tarasie, gdy liczba miejsc pracy na 1000 mieszkańców zmniejszy się tam z 540 obecnie do 410 w roku 2045. Determinuje to zasadnicze kierunki przemieszczeń i problemy dla transportu miejskiego.

2. Rosnący udział samochodu osobowego w obsłudze podróży.

Z badań przeprowadzonych przez Biuro Rozwoju Gdańska w 2016 roku wynika, że głównymi przesłankami wyboru samochodu

	2009	2016
Samochód osobowy (%)	39,2	41,2
Publiczny transport zbiorowy (%)	37,5	32,1

osobowego jest większa wygoda i krótszy czas podróży.

3. Brak szybkiej komunikacji miejskiej na Górnym Tarasie obniża jakość obsługi tego obszaru publicznym transportem zbiorowym i tym samym zmniejsza jego atrakcyjność względem motoryzacji indywidualnej. Potwierdza to słusność postulatu zgłoszonego przez NOT w 2016 roku a dotyczącego zbudowania szybkiego tramwaju (V_k 30 km/h) w Nowej Bulińskiej a nie tradycyjnego (V_k 18 km/h) jaki się aktualnie realizuje.

4. Potrzeba tworzenia obszarów, stref, dla pieszych jako aspektu miast przyjaznych pieszym, przy jednoczesnym ograniczaniu dostępu samochodu osobowego do obszarów centralnych Gdańska. Tu trzeba wskazać na zaprzepaszczoną szansę stworzenia strefy pieszej w rejonie Heweliusza/Rajska postulowanej przez stowarzyszenie „Nasz Gdańsk” i NOT jeszcze w roku 2000. Dzia-

łania Władz Gdańska idą akurat w odwrotnym kierunku- realizowania zbiorowych parkingów w centrum miasta. Wdrożono też system sterowania ruchem ulicznym TRISTAR pogarszający poruszanie się pieszych.

W wizjach transportu zbiorowego Autorzy prawidłowo ocenili trendy i priorytety. Priorytety w ruchu ulicznym dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego, poprawa jakości jego funkcjonowania (większa prędkość komunikacyjna, punktualność, wygoda podróżowania). Integracja podsystemów transportu zbiorowego (Szybka Kolej Miejska, Przewozy Regionalne, Pomorska Kolej Metropolitalna, transport komunalny) w tym także taryfowo/biletowa.

W opracowaniu znaczną uwagę poświęcono ruchowi rowerowemu. Można nawet powiedzieć, że jest ono wypełnione „duchem rowerowym” czego zresztą nie ukrywają Autorzy.

Nie negując potrzeby propagowania ruchu rowerowego wraz z tworzeniem odpowiedniej infrastruktury trzeba stwierdzić, że poszczególne polityki (rowerowa, parkingowa, inna) powinny być elementami wspólnej polityki transportowej i to wspólnej w całej metropolii. Przykładowo: restrykcje wobec użytkowników motoryzacji indywidualnej (zakazy wjazdu, opłaty za parkowanie, opłaty za wjazd do strefy centralnej miasta) bez jednoczesnego podnoszenia jakości obsługi przez publiczny transport zbiorowy wzbudzą frustrację i opór społeczny, bądź co bądź, połowy społeczeństwa.

Opracowanie potwierdza poglądy ekspertów w sprawie kierunków w jakich powinien rozwijać się system transportu miejskiego w Gdańsku i w tym kontekście może ono służyć Władzom do kształtowania polityki transportowej miasta. Powinno ono jednak zostać rozwinięte (skorygowane) o istotne aspekty jak niżej:

Brak jest w opracowaniu odniesienia do całej Metropolii z miastami której Gdańsk jest powiązany szczególnie silnie poprzez rozmieszczenie miejsc zamieszkania, miejsc pracy i nauki i wynikającymi z tego potokami pasażerskich podróży obligatoryjnych wykraczających poza granice miast. Z tego stanu wynika potrzeba przyjęcia wspólnej polityki transportowej a w niej takiej samej polityki parkingowej, rowerowej, taryfowo-biletowej i ew. innej.

Podróże między miastami, dzielnicami, gminami są obsługiwane w znacznej części przez podsystem kolejowy (Szybka Kolej Miejska, Przewozy Regionalne, Pomorska Kolej Metropolitalna), który przewozi w skali metropolitalnej ok. 10% z ogólnej liczby pasażerów publicznego transportu zbiorowego (w pracy przewozowej ok.30% pasażerów-kilometrów). Podsystem ten został potraktowany marginesowo w omawianym opracowaniu, a ponadto w tabeli „Wskaźniki” (s. 83) liczby dotyczące użytkowników SKM (ok. 42,3 mln. pasażerów) i PKM (ok. 3,1 mln pas.) w roku 2016 dotyczą całej metropolii (województwa?) i zestawienie ich z liczbą użytkowników autobusów i tramwajów (ok. 175,6 mln. pas. w 2016 r. tylko w Gdańsku) daje

(1) Zakładam jednak, że celem było opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej a nie zrównoważonego planu

(2) Także w „Zintegrowanym Planie Rozwoju Transportu Publicznego w Gdańsku w latach 2004 – 2015. Opr. 2004

nieprawdziwy obraz udziału tych podsystemów w obsłudze ruchu pasażerskiego.

Cel 4 (s. 61) – wzrost udziału podróży transportem zbiorowym, winien zostać rozbudowany. Proponuję brzmienie: Wzrost udziału podróży transportem zbiorowym w podróżach ogółem między innymi przez:

podniesienie jakości powiązań transportu zbiorowego z transportem pieszym, rowerowym i zmotoryzowanym (węzły integracyjne);

doprowadzenie do pełnej integracji podsystemów publicznego transportu zbiorowego w całej metropolii (funkcjonalnej, technicznej, taryfowo-biletowej);

poprawę wygody podróżowania pojazdami publicznego transportu zbiorowego (nowoczesny tabor, większa liczba miejsc siedzących);

zwiększenie prędkości komunikacyjnej tramwajów i autobusów. O aktualnie „chorej” sytuacji w tym zakresie świadczy fakt, że rzeczywista średnia prędkość tramwajów (prawie w całości na torowiskach wydzielonych) jest prawie o 3 km/h niższa (18,09 km/h) niż autobusów (20,98 km/h);

W tabeli „Wskaźniki” (s. 83) kolumna czwarta (pożądane tendencje [^]v) powinna posiadać treść „Pożądane tendencje lub wartości oczekiwane w 2025 r.” a treści wskaźników skonkretyzowane na przykład:

średnia prędkość komunikacyjna autobusów (godz. szczytu) 22 km/h (co to jest prędkość rzeczywista?) w roku 2025;

średnia prędkość komunikacyjna tramwajów (godz. szczytu) 22 km/h w roku 2025;

Należałoby dodać wskaźniki:

długość tras z priorytetem dla tramwajów, oczekiwany wskaźnik – wszystkie trasy w 2025 r.,

długość tras z priorytetem dla autobusów, oczekiwany wskaźnik – wszystkie ulice na których częstotliwość kursowania autobusów przekracza 20 poj./godz. szczytu w jednym kierunku w 2025 r.,

udział miejsc siedzących w pojazdach publicznego transportu zbiorowego min. 50% przy wypełnieniu 4 osoby/m² wolnej powierzchni podłogi do stania w 2025 r.

Należy usunąć wskaźnik „Rzeczywista średnia prędkość samochodów osobowych w godz. szczytu (a co z motocyklami i skuterami?) bo wiem nie podano:

co oznacza ten wskaźnik (45 km/h) ?;

jakich ulic on dotyczy – czy Obwodowej i innych tras klasy Gp i G także?;

jak sobie wyobrazić zmniejszenie prędkości z 45 km/h na 40 km/h gdy aktualnie limit prędkości podnosi się w Gdańsku do 70 km/h na niektórych ulicach (odcinkach ulic) pełniących ewidentnie funkcje ulic zbiorczych (Z).

Niezależnie od powyższych uwag życzę Władzom Gdańska aby to opracowanie nie spotkał los podobnego opracowania z roku 2004, które wyładowało na półce a postulowane w nim priorytety dla pojazdów publicznego transportu zbiorowego czekają na realizację do dziś.

Biuletyn nr 28, grudzień 2019

Wodór – energia przyszłości

Wodór jako nośnik energii zaczyna przebijać się do świadomości społeczeństwa, biznesu i polityki. Szeroki zakres problemów związanych z tym gazem w obszarach prawa i legislacji, technologii wodorowych, wodoru w sektorze energetycznym oraz w transporcie przedstawiono na Drugiej Polskiej Konferencji poświęconej energii wodorowej i związanej z nią technologii – 2 nd Polish Conference On Hydrogen Energy and Technology (PCHET 2019), która odbyła się 01.10.2019 w Pomorskim Parku Naukowo – Technologicznym w Gdyni [1].

Problemy te obejmują ciąg od produkcji H₂ poprzez magazynowanie, przesyłanie gazu i jego dystrybucję - koszt samej produkcji H₂ stanowi 20% - 25% kosztu na etapie dystrybucji. Koszt produkcji zależy od źródeł pozyskiwania energii – może ona pochodzić z elektrowni wodnych, wiatrowych, słonecznych (ogniwa fotowoltaiczne), a także z pozyskiwanej biomasy, gazu ziemnego, węgla brunatnego i innych surowców. Koszt produkcji wodoru czystego jest wyższy od kosztu wodoru przemysłowego, którego cena w Polsce wynosi ok. 3,2 USD/kg. Jedynie ten pierwszy jest aktualnie stosowany do ogniw paliwowych zasilających silniki elektryczne w pojazdach.

Bodaj najważniejszą zaletą wodoru jako nośnika energii jest możliwość magazynowania go w postaci energii w gazie uzyskiwanym drogą elektrolizy z wymienionych wyżej źródeł. Energia, która nie jest aktualnie wykorzystywana, jest przechowywana w magazynie, skąd jest pobierana później ze stacjonarnych bądź mobilnych magazynów. Wodór w postaci H₂ zasila ogniwa paliwowe, gdzie w wyniku reakcji chemicznej z tlenem (z powietrza) powstaje energia elektryczna napędzająca silnik. Jako produkt uboczny pojawia się ciepło i woda. Systemy zasilania z ogniwami paliwowymi zawierają odpowiednie zbiorniki

wodoru, które uzupełniane mogą być zaledwie w kilka minut. Stanowi to istotną przewagę tego sposobu uzupełniania energii nad elektrycznym ładowaniem baterii (także litowo-jonowych).

Wg informacji z firmy WORTHINGTON Słupsk (producent cylindrów z kompozytów z włókien węglowo-szklanych do magazynowania H₂, rys.1 i 2) efektywność napędu z ogniwami paliwowymi zasilanymi wodorem zastosowanego w autobusach jest 2,4 razy większa niż w autobusach „bateryjnych”.

W konferencji, obok polskich uczestników, wzięli udział przedstawiciele firm (urzędów) z Hiszpanii, Czech, Niemiec i Chin, którzy przedstawili swoje doświadczenia:

– Port w Walencji (Hiszpania) – szerokie zastosowanie wodoru do napędzania sprzętu portowego, mobilne stacje zasilania wodorem. W wyniku tych doświadczeń powstało Narodowe Centrum Wodoru (National Hydrogen Centre);

– Czeska Platforma Technologii Wodorowych HYTEP – niezależna firma, nonprofit – doświadczenia z mobilnymi stacjami zasilania wodorem, statek spacerowy na Wełtawie z napędem wodorowym;

– Kolonia (RFN) – 12 lat doświadczeń strategii „klastra wodorowego”, wykorzystanie H₂ jako produktu odpadowego w Chemical Region Hycologne Hurth;

– E4tech- FC in China – zużycie wodoru do napędu autobusów na poziomie 0,7kg/100km;

– Wystrach GmbH – mobilne stacje wodorowe;

Ze strony polskiej przedstawiono m.in. referaty:

- PGNiG - wodorowa mapa drogowa;
- PGE EO - Energia Odnawialna wodór jako nośnik energii.

TOYOTA przedstawiła auto napędzane wodorem i ogniwami paliwowymi poparte prezentacją „na żywo” gdyż 12 wylosowanych uczestników konferencji mogło się przejechać tym samochodem (Toyota Mirai).


Głównym akcentem konferencji było podpisanie listu o współpracy przy utworzeniu „Pomorskiej Doliny Wodorowej” – klastra technologii wodorowych i czystych technologii węglowych. List podpisali m.in. przedstawiciele Urzędu Marszałkowskiego Woj. Pomorskiego, Urzędu Miasta Gdyni, Politechniki Gdańskiej, PGNiG, PGE EO. Celami i zadaniami Pomorskiej Doliny Wodorowej, wg materiałów informacyjnych klastra, są:

- wdrożenie europejskich wytycznych dotyczących paliw alternatywnych;
- projekt transportowy „HY-WAY-TO HEL” tworzący sieć zeroemisyjnego transportu i połączeń kolejowych, morskich oraz lądowych na liniach Trójmiasto – Półwysep Helski;
- wdrożenie pojazdów komunikacji miejskiej zasilanych wodorem oraz promocja zeroemisyjnego transportu;

- „Porty Trójmiasta jako punkt początkowy zeroemisyjnego korytarza logistycznego towarów i usług”;
- magazynowanie i przetwarzanie energii (także w oparciu o technologie wodorowe);
- zwiększenie dostępności „zielonego wodoru”;
- budowa systemu dystrybucji i sprzedaży „zielonego wodoru”.

Jesteśmy na dobrej drodze do budowania partnerstw strategicznych na rzecz rozwoju transportu niskoemisyjnego, ochrony środowiska i rozwoju zaawansowanych technologicznie przemysłów bowiem m.in. dlatego, że rozwój technologii wodorowych został wpisany do rocznego Planu Realizacji Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie rozwoju gospodarczego **Pomorski Port Kreatywności**.

Pomorska Rada FSNT NOT w Gdańsku powinna włączyć się w proces rozwoju technologii wodorowych poprzez działania eksperckie, analizy i seminaria tematyczne. Idąc w tym kierunku Zarząd Pomorskiej Rady skierował do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego pismo z ofertą współpracy. W piśmie przedstawiono także zarys problematyki szeroko pojętego gospodarowania wodorem (zał. 1 i 2).



**Pomorska Rada
Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych
Naczelnej Organizacji Technicznej w Gdańsku**

Gdańsk, dnia 02 grudnia 2019 r.

L. dz. 644/KW/2019/BW

Szanowny Pan
Ludwik Szakiel
Zastępca Dyrektora Departamentu Rozwoju
Gospodarczego
Urząd Marszałkowski Województwa
Pomorskiego

Szanowny Panie Dyrektorze,

nawiązując do stanowiska Pomorskiej Rady FSNT NOT w sprawie gospodarki wodorowej przedstawionego na posiedzeniu Rady Programowej Regionalnego Programu Strategicznego Województwa Pomorskiego (29.11.2019) przez dra Jana Bogusławskiego Wiceprezesa Zarządu Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku, niniejszym proponujemy, aby w projekcie „Rocznego Planu Realizacji Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie rozwoju gospodarczego Pomorski Port Kreatywności” na 2020 rok dokonać uzupełnienia tekstu w rozdziale planowane działania – „Przeprowadzenie działań eksperckich związanych z kreowaniem i rozwojem polityki innowacji...” zapisem:


„konkretnie z uwzględnieniem gospodarki wodorowej”.

W załączeniu pozwalamy sobie przesłać zarys problematyki szeroko pojętego gospodarowania wodorem. Może ona stanowić zarys działań odpowiedniej jednostki organizacyjnej, której zostanie powierzone koordynowanie prac mających na celu wdrożenie strategii gospodarki wodorowej na przykład Pomorskiemu Centrum Wodoru.


Sugerowane działania byłoby kontynuacją listu Intencyjnego w sprawie Doliny Wodorowej podpisanego w Gdyni w dniu 01.10.2019 m.in. przez przedstawiciela Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego.

Przedstawiając powyższe, Pomorska Rada zgłasza gotowość współuczestniczenia w przedmiotowym zamierzeniu.


Z poważaniem

Prezes

Prof. dr hab. inż. Bożenna Kawalec-Pietrenko

Załącznik: zarys problematyki



ul. Raparta 6, 83-835 Łeba/Śc
telefonicznie: 58 330 61 84, tel. -48 53 32 64 84
KRS 000022203-1 NIP 58300618351 REGON 149565071




dr.inż. Jan Bogusławski
NOT Gdańsk

Gdańsk 29.11.2019

GOSPODARKA WODOROWA
Rozwój zaawansowanych technologii przemysłów, transportu niskoemisyjnego
i ochrony środowiska – zarys problemu

1. Zastosowanie wodoru
 - elektromobilność (koleje, transport zbiorowy, żegluga, transport indywidualny);
 - utylizacja frakcji energetycznych odpadów (plastiki, opony, inne);
 - przemysły wysokoemisyjne;
2. Pozyskiwanie i magazynowanie energii pod postacią wodoru (H2)
3. Budowanie partnerstw strategicznych dla wdrożenia gospodarki wodorowej
 - Pomorska Dolina Wodorowa – klastr technologii wodorowych i czystych technologii węglowych (list intencyjny podpisany w Pomorskim Parku Naukowo-Technologicznym w Gdyni 01.10.2019);
 - „mapa drogowa” dojścia do wdrożenia kompleksowej gospodarki wodorowej;
 - utworzenie Pomorskiego Centrum Wodoru w oparciu o Grupę Lotos S.A., PGNiG S.A., PGE EO, Politechnikę Gdańską; ew. inne jednostki naukowo-badawcze.
4. Opracowania studialne
 - przegląd technologii pozyskiwania i magazynowania wodoru;
 - infrastruktura wodorowa (sieci, stacje zaopatrywania, inne ?);
 - inne ?



Biuletyn nr 32, grudzień 2020

Pomorska Kolej Metropolitalna jako wieloletni projekt samorządowy zmieniający transport w regionie

Komentarz do debaty on-line w dniu 14 grudnia 2020 r.

Debatę prowadził Paweł Rydzyński – ekspert rynku kolejowego.

Zarząd Pomorskiej Rady Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych Naczelnej Organizacji Technicznej w Gdańsku wyraża uznanie za podjęcie przez Gazetę Wyborczą Trójmiasto tak ważnego tematu jakim jest publiczny transport zbiorowy (ptz) w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot (OM GGS) oraz w województwie pomorskim. Nawiązując do dyskusji prowadzonej przez uczestników debaty sięgamy do wypowiedzi Prezesa PKM p. Grzegorza Mocarckiego – „musimy budować z rozważą i w sposób przemyślany” oraz wypowiedzi redaktora Wyborczej Trójmiasto p. Michała Jamroza – „brakuje planu transportowego” (planu rozwoju systemu transportu). Opinie te trafiają w sedno problemów z jakimi mają do czynienia władze samorządowe województwa oraz miast i gmin. Są one całkowicie zbieżne z naszymi ocenami.

Pomorska Rada FSNT NOT w Gdańsku dużo uwagi poświęca problemom rozwoju transportu w OM GGS – ostatnim przedsięwzięciem podjętym przez NOT wspólnie z Towarzystwem Urbanistów Polskich była organizacja konferencji „Publiczny transport zbiorowy w kształtowaniu rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot”. Zaplanowana na 17.03.2020 nie odbyła się z powodu pandemii, ale wnioski z referatów przygotowanych na konferencję zostały przesłane odpowiednim władzom oraz opublikowane w Biuletynie Informacyjnym Pomorskiej Rady (Nr 29/30—marzec/czerwiec 2020).

1. Metropolia Gdańska jest w istocie jednym organizmem miejskim obsługiwany przez sieć transportu kolejowego i drogowego i jako taka musi być traktowana jak jeden system transportu podlegający wspólnej polityce transportowej od planowania i projektowania przez budowę do eksploatacji. Nie można mówić odrębnie o rozwoju SKM (PKM) w Gdyni czy w Gdańsku ale trzeba mówić o rozwoju podsystemu kolejowego w całym OM GGS i regionie gdańskim. Trzeba z rozważą i w sposób przemyślany zdecydować co chcemy budować, gdzie chcemy budować i kiedy chcemy budować. Kolejowa infrastruktura jest droga. Brak kierunkowego planu transportu może prowadzić do nieprzemyślanego wydawania środków.

Trzeba przypomnieć, że likwidacja szeregu linii kolejowych w latach ubiegłych, które teraz chcemy rewitalizować, nastąpiła dlatego, że koszty eksploatacji znacznie przekraczały wpływy z biletów. I to się nie zmienia – publiczny transport zbiorowy zawsze będzie wymagał dopłat ze strony samorządów.

2. Nareszcie dojrzała sprawa budowy kolei do obsługi dzielnic Gdańska Południe (ok.100 tys. m). Koncepcja ta pojawiła się w połowie lat siedemdziesiątych w Studium kierunkowym komunikacji miejskiej w aglomeracji gdańskiej. Nie skorzystano z okazji by budując PKM (2011-2015) włączyć tę kolej do Gdańska Głównego od strony południowej (Jasień, Łostowice, Czerwony Most, Śródmieście) zamiast od strony północnej (Jasień, Strzyża, Wrzeszcz). Długość tras w obu wariantach byłaby podobna choć niewątpliwie trasa od południa byłaby droższa od zrewitalizowanej po istniejącym torowisku trasy przez Wrzeszcz. Uniknięto by natomiast w ten sposób budowy



kosztownych tras tramwajowych (ok.30mln zł/km) do obsługi dzielnic Gdańska Południe.

Rozpatrując rozwój podsystemu kolejowego ptz w OM GGS trzeba też pamiętać o dzielnicach mieszkaniowych w rejonach Gdyni Zachód (ok.40 tys. m) i Oksywia/Kosakowa (ok. 50 tys.m).

Tabor kolei obsługującej ww obszary nowego budownictwa powinien mieć charakterystykę szybkiej kolei miejskiej w odróżnieniu od używanego taboru PKM o charakterystyce kolei regionalnej.

3. Zrealizowana w latach 2011-2015 Pomorska Kolej Metropolitalna znakomicie poprawiła połączenia komunikacyjne Kościerzyny, Kartuz i innych gmin z Obszarem Metropolitalnym GGS jednakże stwierdzenie, iż „dzięki PKM Gdańsk otworzył się na kolej” jest mocno przesadzone. Metropolia gdańska otworzyła się na kolej w latach 1951 – 1957 kiedy to uruchamiano kolejne odcinki SKM. W roku 1970 ub.wieku roczne przewozy SKM przekroczyły 100mln pasażerów by w szczytowym okresie osiągnąć 200mln pasażerów (1975). SKM obsługiwała wtedy ok.30% przewozów pasażerskich w aglomeracji gdańskiej.

Teraz przy ogólnym spadku wielkości przewozów wykonywanych przez ptz, spowodowany konkurencją samochodu osobowego, przewozy SKM są też znacznie niższe i wynoszą rocznie ok. 42 mln pasażerów (dane za 2018) w tym przewozy PKM ok.4 mln pasażerów.

Podsystem kolejowy ptz ma więc olbrzymie rezerwy w zdolnościach przewozowych, także dzięki rozwiązaniom technicznym umożliwiającym ruch pociągów SKM nawet w odstępach 3 minuty (teraz 13' do 42' na odcinku Gdańsk Główny – Gdynia Główna). Potencjał przewozowy podsystemu kolejowego powinien być coraz lepiej wykorzystany do czego przyczyniają się też debaty organizowane przez Gazetę Wyborczą Trójmiasto.

Uczestnicy debaty:

Leszek Bonna - Wicemarszałek Województwa Pomorskiego
Piotr Grzelak - Wiceprezydent Gdańska
Grzegorz Mocarcki - Prezes Pomorskiej Kolei Metropolitalnej
Marcin Wołek - profesor Uniwersytetu Gdańskiego
Mieczysław Gołuński - Burmistrz Kartuz
Michał Jamroź - Gazeta Wyborcza Trójmiasto
Paweł Rydzyński - ekspert rynku kolejowego

Biuletyn nr 33, marzec 2021**Niektóre aspekty przyszłości podsystemu tramwajowego w Gdańsku**

Kierunki rozwoju układu linii tramwajowych i pasów autobusowych w perspektywie unijnej na lata 2021- 2027 (opr. Biura Rozwoju Gdańska) przedstawił Tomasz Budziszewski na pierwszym posiedzeniu nowej Rady ds. Mobilności i Transportu przy Prezydencie Miasta Gdańska. Spotkanie odbyło się on-line w dniu 10 marca 2021, a prowadził je Piotr Borawski Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska. Poza formalnymi punktami porządku posiedzenia znalazły się w nim jeszcze tematy:

- zaawansowanie Strategii Realizacji Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska – przedstawił Remigiusz Kitliński Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej;
- Zmiany w przestrzeni publicznej w Gdańsku w związku z epidemią COVID- 19 – przedstawiła Agata Lewandowska Miejska Inżynier Ruchu;

W tych tematach największy „ciężar gatunkowy” ma temat tramwajowy. Wizja rozwoju tego podsystemu przewiduje, iż długość sieci tramwajowej z 57,4 km obecnie, a z uwzględnieniem tras w realizacji (4,2 km) i w przygotowaniu (3,0 km), z 64,6 km może rozwinąć się prawie do 100 km gdyż analizowana jest jeszcze budowa tras tramwajowych o długości ok. 34 km. Każda trasa to temat „sam w sobie” i wymaga głębszej analizy uzasadniającej jej realizację docelowo a w unijnej perspektywie 2021-2027 powinno to być przestrzegane w szczególności. Wg tej śmiałej wizji układ tramwajowy zwiększyłby swą długość o ponad 50% a koszt tej rozbudowy kształtowałby się na poziomie ok. 1 mld zł. (licząc ok. 30 mln zł/km). Zaletą trakcji tramwajowej jest jej wysoka zdolność przewozowa oraz jej zero-emisyjność choć tu mamy emisję zanieczyszczeń atmosferycznych przeniesioną do źródeł, którymi są, w sytuacji Polski, głównie elektrownie węglowe. Jednak tam przechwycenie szkodliwych emisji jest coraz lepiej opanowane. Wadą tej trakcji jest jej koszt związany z budową infrastruktury (torowiska, sieć trakcyjna z podstacjami zasilającymi i inne obiekty budowlane), sztywne przywiązanie do trasy a także hałaśliwość.

Tramwaj jest środkiem transportu popieranym ze względu na swoje walory ekologiczne - transport generuje ok. 25% wszystkich unijnych emisji i jest tą gałęzią gospodarki, która zwiększa negatywne oddziaływanie na środowisko. Jednakże myślenie ekologiczne nie zwalnia od myślenia ekonomicznego a to oznacza, że określona trasa tramwajowa wybrana do realizacji musi być przeznaczona do obsługi dużych potoków pasażerskich oraz posiadać parametry funkcjonalno-techniczne pozwalające osiągać wysokie prędkości komunikacyjne (powyżej 30km/godz)[1]. Wysoka prędkość przekłada się na przewiezienie określonej liczby pasażerów mniejszą liczbą taboru i co za tym idzie, przekłada się na wyższą efektywność ekonomiczną.

Tylko szybki tramwaj jest uzasadniony przy podejmowaniu decyzji o realizacji określonej trasy.

W planowaniu rozbudowy układu tramwajowego trzeba brać także pod uwagę możliwość wprowadzania do eksploatacji tramwaju hybrydowego, który będzie mógł poruszać się po torowisku kolejowym SKM, PKM i torowisku tramwajowym. Zastosowanie tramwaju hybrydowego umożliwiłoby ścisłą integrację funkcjonalną i techniczną podsystemów kolejowych i komunalnych. Brak w Polsce przykładu i należy liczyć się z trudnościami sądząc choćby z niedopasowania do SKM

rozwiązań technicznych PKM (perony, tabor).

Koncepcja trasy tramwaju hybrydowego do obsługi dzielnic Gdańska Południe została przedstawiona na konferencji „Transport elektromobilny w obsłudze podróży miejskich w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot” (Dom Technika NOT 16.03.2017). Możliwe jest także wprowadzenie tramwaju hybrydowego do obsługi dzielnic Gdynia Zachód gdzie przewidziano „lekki środek szynowy”[2,3].

W przedstawionej 10 marca przez BRG prezentacji rozwoju układu tras tramwajowych w Gdańsku rozważana jest trasa tramwajowa Nowa Abrahama poprowadzona w bezpośrednim sąsiedztwie torów PKM. Rezerwy w zdolności przewozowej PKM i technologia sterowania ruchem kolejowym pozwolą na poprowadzenie ruchu tramwaju hybrydowego po torowisku PKM.

Nowymi kierunkami w doskonaleniu taboru, a ściślej napędu, są:

- zastosowanie hybrydowych elektrycznych zespołów trakcyjnych polegających na wykorzystaniu zasobników hybrydowych składających się z akumulatorów elektrochemicznych i superkondensatorów. Pozwala to na rezygnację z budowy sieci trakcyjnej, kosztownej i kłopotliwej w eksploatacji;
- zastosowanie wodoru jako paliwa alternatywnego do napędzania pojazdów;

Projekt „Polskiej Strategii Wodorowej do roku 2030 z perspektywą 2040 – opracowany został w 2020 roku przez ekspertów Ministerstwa Klimatu i Środowiska oraz międzyresortowy zespół ds. gospodarki wodorowej.

Projekt wskazuje na działania jakie trzeba podjąć w celu uczynienia z wodoru energii przyszłości, w szczególności w dziedzinach energetyki, transportu i przemysłu (dekarbonizacja przemysłu). Projekt wskazuje na transport jako gałąź gospodarki w której zastosowanie wodoru jako paliwa alternatywnego może doprowadzić do znacznej redukcji emisji CO2. Wg projektu Polskiej Strategii Wodorowej już w horyzoncie czasowym 2025 możliwe jest stworzenie warunków do eksploatacji 500 autobusów zeroemisyjnych wyprodukowanych w Polsce napędzanych wodorem + 32 stacje tankowania wodoru. (w roku 2030 dalszych 1500 takich pojazdów oraz 150 stacji tankowania).

Wdrożenie na szeroką skalę wodoru jako paliwa w transporcie stwarza szerokie możliwości planowania układu publicznego transportu zbiorowego, bowiem można w miejsce torowiska tramwajowego zbudować jezdnię dla autobusów elektrycznych napędzanych wodorem przy czym ta droga autobusowa musi mieć parametry funkcjonalno-techniczne takie jak trasa szybkiego tramwaju. Takie rozwiązanie będzie „szybkie” a jednocześnie elastyczne, umożliwiające zjechanie z szybkiej trasy i penetrowanie przyległych do trasy dzielnic, dowożenie mieszkańców (pracowników) bliżej miejsc zamieszkania (pracy). Skróci to czas podróży, który jest obecnie dwa razy dłuższy w transporcie zbiorowym niż samochodem.[4]

Szybka droga autobusowa może być udostępniana samochodom indywidualnym w określonych godzinach dnia. Takie rozwiązania stosowane są np. w USA a upowszechnianie napędu elektrycznego spowoduje, że zmniejszy się problem emisji spalin. Przy elastycznych

godzinach pracy i pracy zdalnej oraz możliwości wyboru godzin podróży część mieszkańców, ceniących sobie wygodę, wybierze taki sposób podróżowania. Sytuację pandemiczną, która obecnie zachęca do unikania ptz, traktowałbym jednak jako nadzwyczajną.

Rozwój układu tramwajowego musi być rozpatrywany łącznie z systemem kolejowym (SKM, PKM, Przewozy Regionalne). To samo dotyczy pozostałych podsystemów ptz. Ocena obecnego i zaprogramowanie przyszłego podziału zadań przewozowych między koleje i przewoźników komunalnych wymaga wykonania studium kierunkowego



komunikacji miejskiej dla całego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, a w nim koncepcję docelowego systemu oraz układu tras publicznego transportu zbiorowego.

Jest to perspektywa wieloletnia i jako taka wymagająca wyobraźni inżynierskiej i zdrowego inżynierskiego rozsądku oraz ścisłej współpracy z samorządami. I oczywiście także konsultacji społecznej.

[1] Odległości między przystankami rzędu 1 kilometra, trasa bezkolejowa bądź wyposażona w sterowanie ruchem z priorytetem dla publicznego transportu zbiorowego.

[2] Jan Bogusławski, Krzysztof Grzelec. Funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. Zbiór referatów z konferencji. Wyd. Pomorska Rada FSNT NOT Gdańsk 2017

[3] „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gdyni”. Biuro Planowania Przestrzennego Gdyni.2015

[4] Szybka trasa szynowa będzie pojmowana nie tylko jako tradycyjne torowisko szynowe ale też jako wydzielona jezdnia dla autobusów i pojazdów uprzywilejowanych a także samochodów osobowych z większym napełnieniem - widok Shirley Highway Washington D.C. z połowy lat siedemdziesiątych.

Biuletyn nr 37, marzec 2022

Uwagi merytoryczne do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i transportu [RPS] dla Województwa Pomorskiego 2030.

Autor opracowania: Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

Zarząd Województwa Pomorskiego przyjął w dniu 03.02.2022 projekt Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji dla Województwa Pomorskiego 2030, którego częścią jest Regionalny Plan Transportowy. Program ten swoją strukturą treści jest jednak podporządkowany zakresowi RPT. Przekazany w lutym 2022 do konsultacji społecznych materiał składa się z Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji (obj.305str. w tym 85 rysunków, w znacznej części nieczytelnych i 56 tabel) oraz załączników:

zał.1. Uwarunkowania i diagnoza stanu systemu transportu (obj.200str. w tym 83 rysunki i 49 tabel);

zał.2. Uwarunkowania i diagnoza stanu w zakresie cyfryzacji;

zał.3. Wybrany wariant rozwoju transportu regionalnego wraz z inwestycjami krajowymi;

Proces społecznych konsultacji zaplanowany został do 18 marca 2022. Na kolejną konferencję konsultacyjną w dniu 03.03.22 zaprosił Marszałek Województwa Pomorskiego Mieczysław Struk, a otwarcia spotkania dokonał Wicemarszałek WP Leszek Bonna.

Wprowadzenia do tematu dokonał Krzysztof Czopek, Dyrektor Wydziału Infrastruktury UM WP, (wydziału nadzorującego przebieg przygotowania RPS i RPT) a następnie pracownicy biura autorskiego wy-

łożyli podstawowe założenia opracowania.

Opracowanie zawiera ogromną liczbę informacji o różnym stopniu szczegółowości (np. jest mowa o rowerach i hulajnogach na przystankach) jak i różnej „wadze” (np. budowa PKM II Gdańsk Południe).

Podkreślić trzeba z uznaniem ujęcie w RPT działań organizacyjnych jak i wskazania na konieczność dokonywania ocen wpływu planowanych funkcji (zagospodarowania przestrzennego) na kształtowanie potrzeb transportowych, a także ujęcie w RPT, postulowanego od lat, powołania regionalnego (metropolitalnego) zarządu transportu o pełnych kompetencjach.

Wskazano także na potrzebę wdrożenia systemów analiz mobilności (badania ruchu) i diagnostyki infrastruktury transportowej.

Podstawowe wyzwania w zakresie systemu transportu sformułowano prawidłowo- ma być: dostępny, spójny i sprawny, bezpieczny i niezawodny, ekologiczny i zrównoważony, efektywny.

W RPS słusznie stwierdza się, że diagnoza stanu istniejącego jest podstawą planowania systemu transportu. Ale niezbędnym elementem musi być też docelowa koncepcja systemu.

Niestety w RPS (RPT) dla Woj.Pom.2030 brak jest docelowej koncepcji sieci kolejowej – ta zapisana jest w zobowiązaniach Samorządu

Województwa Pomorskiego 2030 (priorytet 1.1. str.203).

Nie przekonuje informacja, że brak krajowej, docelowej koncepcji sieci kolejowej, uniemożliwia opracowanie koncepcji regionalnej, bowiem w programowaniu rozwoju sieci PTZ podstawą jest prognoza wielkości potoków ruchu pasażerskiego. Inną sprawą jest program rozwoju sieci „wypełniający” docelową koncepcję stosownie do potrzeb. Docelowa sieć musi być zdeterminowana planistycznie i technicznie w postaci „korytarzy” rezerwujących teren, z oczywistą potrzebą elastyczności, w myśl zasady przestrzegania zdrowego rozsądku i wyobraźni inżynierskiej.

Podsystem kolejowy zawsze był traktowany jako podstawa funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego (PTZ) w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk- Gdynia-Sopot i regionie Pomorza, ze względu na uwarunkowania przestrzenne. Wprawdzie udział transportu kolejowego w podróżach PTZ wynosił zaledwie 11,22 % (rok 2019), to jest on niewątpliwie znacznie większy w pracy przewozowej liczonej w pasażero-kilometrach - ok. 20%, a w dobrze zaprojektowanym i prawidłowo funkcjonującym systemie Publicznego Transportu Zbiorowego może to być ok. 30-35%.

A zatem, niestety, brak było podstaw do opracowania wiarygodnej prognozy ruchu, „modal splitu”, uwzględniającego wszystkie podsystemy transportu, obliczenia spodziewanej pracy przewozowej (liczby wozokm) i wielkości floty (taboru) potrzebnej w latach przyszłych. W RPS wskazuje się na potrzebę (konieczność) wykorzystania potencjału infrastruktury jakim dysponuje PKP i jest to oczywiście słuszne, ale powinien być zachowany zdrowy rozsądek przy wybieraniu działań na listę strategii. To dotyczy nie tylko kolei.

W tabeli zawierającej zestawienie działań w wybranym wariantcie WB (ok.135 pozycji) mamy ok. 50 węzłów integracyjnych i przystanków różnej wagi np. budowę metropolitalnego węzła integracyjnego w Luzinie (poz. 71, str.196) i budowę przystanku zintegrowanego w Kępicach (poz.98, str.196) – (nie mam nic przeciw podejmowaniu tych zadań), ale jako pojedyncza występuje w tabeli pozycja 116- rozbudowa sieci tramwajowej w Gdańsku (z tunelem pod Motławą) ok. 22 km kosztem ok. 3,5mld zł łącznie z buspasami w Gdańsku i Gdyni (dlaczego razem?) Brak jest uzasadnienia dla szeregu działań, jak choćby przekonywującego uzasadnienia dla rewitalizacji by-pasa kartuskiego (Kolei Kokoszkowskiej) ,uznanej za przedsięwzięcie strategiczne (kosztem 89,1 +55,9 = ok. 150 mln zł), czy też rewitalizacji linii Pruszcz Gdański – Stara Pila.

Wśród przedsięwzięć strategicznych wymienia się PKM II Gdańsk Śródmieście – Gdańsk Południe i słusznie, a nie wymienia się przygotowania tras Pomorskiej Kolei Aglomeracyjnej do Kępy Oksywskiej (Kosakowo) i Gdyni Zachód (Wiczlino) – nie przekonuje mnie, że jest małe prawdopodobieństwo, że Rząd III RP zapłaci za te przedsięwzięcia.

Podobnie brak jest uzasadnienia dla rewitalizacji i modernizacji helskiego korytarza kolejowego, chyba, że ma być to działanie niewiele kosztujące, na przykład polegające na dostosowaniu istniejącej infrastruktury kolejowej do eksploatacji przez elektryczny tabor hybrydowy, nie wymagający budowy sieci trakcyjnej. Potencjał rekreacyjny półwyspu jest na wyczerpaniu, więc zwiększanie zdolności przewozowej tej linii nie jest uzasadnione.

Reasumując problem kolejowy - konieczne jest przeanalizowanie (skoreferowanie) tej „działki” przez niezależny zespół ekspercki.

Sprawa nadmiernych „apetytów” kolejarzy na rewitalizację starych torów, których potem samorządy nie eksploatują bo brak jest środków na finansowanie lub niema chętnych pasażerów, ma już ogólnopolski rozgłos. (vide art. „Tory donikąd” Cezary Kowanda Polityka nr 5/2022)

A z całą pewnością można wskazać obszary predystynowane do obsługi kolejną i tam skoncentrować wysiłek inwestycyjny. Zostały one zresztą opisane w RPT, na przykład:

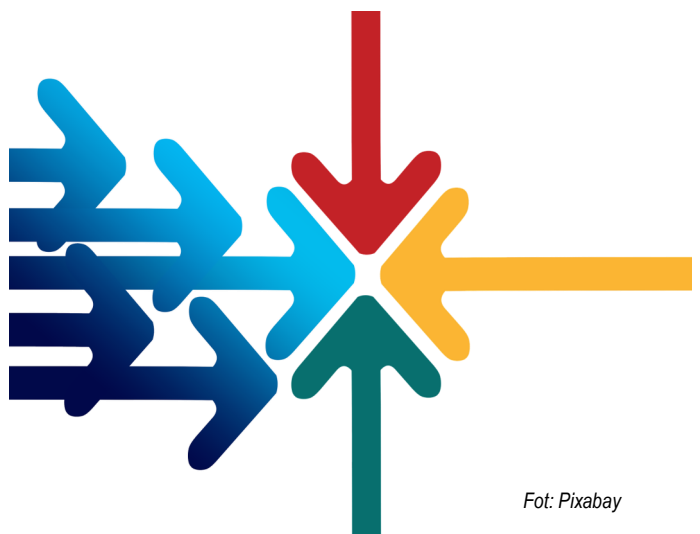
- poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Gdyni i Gdańsku wraz z budową dodatkowego mostu kolejowego nad Martwą Wisłą;
- Włączenie północnych dzielnic Gdyni i Gminy Kosakowo oraz zachodnich - Wiczlino, Bojano w system kolei aglomeracyjnej;
- Budowa PKM II Gdańsk Południe;

Problem „konkurencji” publicznego transportu zbiorowego i samochodu indywidualnego autorzy Regionalnego Planu Transportowego WP 2030 wiążą z jak największym możliwym stopniem zastąpienia indywidualnej mobilności samochodowej przez transport zbiorowy. Podstawowym warunkiem zaistnienia korzystnych zmian w zakresie obsługi transportowej województwa ma być zmiana zachowań transportowych mieszkańców. Problem jest złożony. Samochód osobowy stał się sprzętem domowym ułatwiającym życie tym bardziej, że mamy do czynienia z procesem rozlewania się przestrzennego miast. Proces ten będzie narastał co zapowiadają regulacje w Polskim Ładzie i ułatwienia taniego budownictwa jednorodzinne. Do tego doświadczenia pandemiczne odsłoniły słabe strony PTZ.

Trzeba zająć się poważnie tym jak racjonalnie wykorzystać samochód osobowy w systemie transportu pasażerskiego w przyszłości zwłaszcza, że zniknie niebawem problem zanieczyszczenia spalinami atmosfery wobec przejścia na silniki zeroemisyjne.

Reasumując: Omawiane opracowanie jest ciekawe i zawiera prawidłowe podejście metodologiczne z wyjątkiem podsystemu kolejowego – błąd wpływający istotnie na wyniki prognozy. Jeśli ponadto nie wiemy jakie są skutki pandemii i jak daleko w przyszłość będą sięgać, to w sytuacji niepewności należałoby się pokusić raczej o uproszczoną strategię, na przykład podejście „klastrowe” w jej formułowaniu.

W opracowaniu można znaleźć ponadto kilkadziesiąt nieścisłości (błędów) różnej wagi ale pozostawiam je docieklivości innych (czytelników).



Fot: Pixabay

Ostatni artykuł dr. Jana Bogusławskiego — napisany do Biuletynu 43/2023

Stanowisko w sprawie wdrażania odnawialnych źródeł energii (OZE) w publicznym transporcie zbiorowym na Pomorzu

Decyzją Unii Europejskiej odchodzenie od węgla i ropy jako źródeł energii na rzecz odnawialnych źródeł energii (energia wiatrowa, słoneczna, wodna) stało się obowiązującą dyrektywą w europejskiej polityce energetycznej. Naczelna Organizacja Techniczna i zrzeszone w niej Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP z uwagą śledzą proces wprowadzania w Polsce energii z odnawialnych źródeł jako napędu pojazdów w publicznym transporcie zbiorowym (ptz).

Wyrazem naszego zainteresowania tym tematem na Pomorzu były konferencje i seminaria oraz dyskusje w Klubie Technika (ostatnia w Domu Technika NOT Gdańsk 20.06.2023 r. pt.: „Odnawialne Źródła Energii w Publicznym Transporcie Zbiorowym”).

Wdrażanie OZE w gminach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OM GGS) ogranicza się do obszarów wchodzących w zakres działalności organizatorów i operatorów komunikacji miejskiej w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie i Tczewie, bez koordynacji działań w skali metropolitalnej. Brak jest jednostki odpowiedzialnej za całość przebiegu skomplikowanego procesu planowania systemu transportu w metropolii w tym przechodzenia taboru ptz na napęd z „zielonej energii”.

Brak jest kompatybilnych standardów funkcjonalno-technicznych infrastruktury, zwłaszcza szynowej oraz taboru komunikacji miejskiej. Nie zdecydowano jeszcze o wyborze napędu hybrydowego dla jednostek taboru ptz (wodór +ogniwa paliwowe, wodór+ akumulatory litowo-jonowe czy też autobusy elektryczne zasilane z sieci ładowarek). Nie określone zostały zasady finansowania poszczególnych faz zamierzenia – planowania, programowania, projektowania i realizacji. Z jakich środków mają być finansowane te złożone przedsięwzięcia, które

oprócz taboru muszą obejmować produkcję energii z oze, jej dystrybucję, dostosowanie infrastruktury? Są to kosztowne i trudne do udźwignięcia przez gminy przedsięwzięcia. Pisał o tym red. Michał Jamroz – „W Gdańsku ekologia niszczy transport. Zamiast nowych linii są tylko nowe autobusy.....” (Wyborcza.pl. Trójmiasto 07.07.2023)

Problemy powyższe były przygotowane do dyskusji na konferencji: „Publiczny transport zbiorowy w kształtowaniu rozwoju OM GGS”. Planowana na 17 marca 2020 r. konferencja nie odbyła się z powodu pandemii, ale przygotowane do dyskusji wnioski zostały przesłane Władzom [1]. Nie spotkały się one z reakcją.

Najważniejszym wnioskiem jest wskazanie, że metropolia stanowi organizm miejski spięty układem tras drogowych, kolejowych i publicznego transportu zbiorowego, które w procesach planowania, programowania, projektowania i realizacji (modernizacji i rozbudowy) oraz eksploatacji muszą być traktowane jako jeden system podlegający wspólnej polityce transportowej.

Należy opracować i przyjąć zintegrowany program wdrożenia OZE w publicznym transporcie zbiorowym w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Kontynuowanie chaotycznej, nie zintegrowanej polityki transportowej doprowadzi bez wątpienia do marnotrawstwa środków.

[1] Biuletyn Informacyjny PRFSNT NOT w Gdańsku Nr 29/30 marzec/czerwiec 2020 - Wnioski przygotowane na konferencję „Publiczny transport zbiorowy w kształtowaniu rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. 17.03.2020 r.



Fot. Opracowanie własne

Wspomnienia...

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP



Pamięci Jana Bogusławskiego

Ta wiadomość spadła na nas, to jest koleżanek i kolegów ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, z nienacka. Janek Bogusławski przecież nie był człowiekiem pierwszej młodości. Swoje lata już miał. Mimo to wiadomość, że już nie ma go wśród nas, wprowadziła nas w szok. Przecież jeszcze kilka tygodni temu uczestniczyliśmy w zebraniu zarządu gdańskiego oddziału SITK RP, gdzie razem snuliśmy plany dalszej działalności naszego stowarzyszenia, a Janek rysował plany naszej pracy i doskonalenia działalności.

Był wzorem stałej i wysokiej aktywności zawodowej. W Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji od 1961 roku. Nie do wiary. Przez ponad 62 lata. Przez 12 lat był prezesem naszego oddziału, od 2006 roku Honorowym Prezesem. Odznaczony najwyższą odznaką w SITK tj. Złotą Honorową Odznaką z Diamentem SITK RP.

O jego karierze zawodowej, osiągnięciach naukowych i zasługach w planowaniu, projektowaniu rozwiązań komunikacyjnych będzie mowa w innych artykułach. Ja chciałem, w imieniu wszystkich koleżanek i kolegów z gdańskiego oddziału SITK, powiedzieć o nim, jakim był kolegą, przyjacielem, autorytetem i człowiekiem godnym naśladowania. To dzięki niemu, zrzeszeni w organizacji inżynierowie i technicy związani z szeroko pojętą komunikacją, mogli się spotykać, wymieniać (nieraz bardzo gorąco) swoje poglądy w zakresie różnych pomysłów i rozwiązań komunikacyjnych. W ten sposób nasze środowisko się integrowało i po prostu ciekawie spędzało swój wolny czas. Wreszcie można było porozmawiać bez obciążeń zależności służbowych, w nieskrępowany sposób przedstawić swoje zdanie, ale również posłuchać zdania innych. Janek, dzięki swojemu autorytetowi, na te spotkania potrafił ściągnąć tzw. VIP-ów i innych decydentów spraw komunikacyjnych, stwarzając sobie i nam okazję do zaprezentowania poglądów środowiska inżynierskiego. Środowiska inżynierskiego, które naszym zdaniem często jest za mało słuchane. Zawsze, głównie dzięki Jankowi, te spotkania odbywały się z korzyścią dla nas i dla zaproszonych przez nas gości.

Janek zadziwiał nas swoimi wizjami, które nieraz wręcz wyprzedzały epokę. To on był autorem, lub współautorem wielu rozwiązań komunikacyjnych w planach zagospodarowania przestrzennego miast Gdańsk – Gdynia. Ilustracją jego pomysłów był choćby, w końcu zrealizowany, tunel pod Martwą Wisłą w Gdańsku. Jego wiedza i autorytet zawodowy nie brały się z niczego. Najpierw ukończona Politechnika Gdańska, później praca przy wielu projektach komunikacyjnych, trzy staże zagraniczne w Stanach Zjednoczonych i Holandii, współpraca na polu ogólnopolskim i wielka chęć dzielenia się swoją wiedzą i doświadczeniem z wszystkimi zainteresowanymi sprawami komunikacji.

Zawsze będziemy pamiętać jego lekko uśmiechniętą twarz, witającą, albo żegnającą nas na każdym ze spotkań, na których to każdy z wielkim zaangażowaniem starał się poprzez uczestnictwo w dyskusji, włączyć się w nurt usprawnienia naszej komunikacji.

Cześć jego pamięci.

Włodzimierz Kubiak

Komitet Seniorów i Historii Ruchu Stowarzyszeniowego



Komitet Seniorów z ogromnym żalem przyjął wiadomość o odejściu Pana Jana Bogusławskiego. A także z niedowierzaniem – zdawało się, że był od zawsze i zawsze uczestniczył w życiu Komitetu, przychodził na nasze zebrania. Także jako Wiceprezes współpracował z Komitetem, pomógł w aktywacji po lockdownie. Był bardzo ciepłym i życzliwym wszystkim człowiekiem. I takim pozostanie w naszej pamięci.



Stowarzyszenie Geodetów Polskich

Pana Prezesa poznałem ok. dziesięć lat temu w siedzibie Pomorskiej Rady Federacji Stowarzyszeń Naukowo Technicznych NOT w Gdańsku jako przedstawiciel Stowarzyszenia Geodetów Polskich Oddział w Gdańsku w PRFSNT NOT w Gdańsku. Już podczas pierwszego posiedzenia Pomorskiej Rady uścisnęliśmy dłonie i zamieniliśmy kilka zdań. Niby nic nadzwyczajnego ale ja odczułem w tym ciepło, serdeczność i życzliwość jakie epatowały od Jego Osoby.

Obserwowałem Jego zachowanie podczas spotkań, kiedy to zawsze, niemal wyłącznie był zaangażowany sprawami merytorycznymi i organizacyjnymi. Nie odważyłbym się oceniać osiągnięć naukowych i zawodowych Pana Prezesa, niechaj w tej kwestii wypowiedzą się osoby kompetentne. Nietrudno było dostrzec, że Pan dr inż. Jan Bogusławski był autorytetem w zakresie inżynierii komunikacyjnej; była to jego pasja. Często w swoich wypowiedziach odnosił się do tej dziedziny. Dzielił się wiedzą i doświadczeniem przy opracowaniach infrastruktury transportu. Nawiązywał kontakty z wszystkimi członkami Rady oraz w szerszych gronach podczas różnorodnych spotkań. Jest mi miło przekazać, że Pan dr inż. Jan Bogusławski chętnie uczestniczył w spotkaniach z członkami Stowarzyszenia Geodetów Polskich.

Pan dr inż. Jan Bogusławski aktywnie działał na rzecz upamiętnienia osób zasłużonych dla NOT i Gdańska. W mojej pamięci pozostanie jako człowiek szlachetny, skromny i życzliwy, godny wzór do naśladowania.

Cześć Jego pamięci!

Ryszard Cieślukowski



Obchody 70-lecia SGP w Gdańsku
Aula Politechniki Gdańskiej - czerwiec 2016
Wręczenie honorowych odznak NOT

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Pożarnictwa



Z wielkim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci Pana dr inż. Jana Bogusławskiego – naszego wieloletniego przyjaciela i kolegę.

Przez wiele lat pełnił odpowiedzialne funkcje w Pomorskiej Radzie FSNT NOT, w tym jako Prezes Pomorskiej Rady przez dwie kadencje. Przez wiele lat uczestniczył w spotkaniach jubileuszowych Gdańskiego Oddziału SITP. Z tych względów na naszej stronie internetowej „O SITP - Historia” zamieszczona jest fotografia z udziału dr Bogusławskiego w jednej z uroczystości jubileuszowych naszego Oddziału zorganizowanej w Dworze Artusa.

Kol. dr inż. J. Bogusławski był dla nas zawsze uczynny, życzliwy i pomocny przy rozwiązywaniu problemów naszego Oddziału. Jako współautor Monografii z okazji 75 – lecia FSNT NOT na Ziemi Gdańskiej doprowadził do przybliżenia tematyki powstania ruchu stowarzyszeniowego i działalności poszczególnych Oddziałów, ale również dla wskazania władzom państwowym i samorządowym eksperckich opracowań kierunkowych przy podejmowaniu ważnych decyzji technicznych dotyczących kierunków rozwoju Pomorza Gdańskiego.

Cześć Jego pamięci.

Tadeusz Szmytke



Stowarzyszenie Elektryków Polskich



Z wielkim smutkiem odebraliśmy informację o śmierci **dr inż. Jana Bogusławskiego**, zasłużonego działacza społecznego, pełniącego w trakcie swojego życia m.in. funkcje prezesa Pomorskiej Rady FSNT-NOT w Gdańsku, wiceprezesa zarządu Rady oraz prezesa SITK RP Oddział Gdańsk.

Śp. Jana Bogusławskiego poznaliśmy jako osobę niezwykle otwartą, zawsze pogodną i uśmiechniętą. Niejednokrotnie brał udział w cyklicznych wydarzeniach organizowanych przez Stowarzyszenie Elektryków Polskich Oddział Gdańsk takich jak Gdańskie Dni Elektryki, spotkania świąteczno-noworoczne czy Walne Zgromadzenia Delegatów. Był również uczestnikiem wyjazdów integracyjno-technicznych jak np. do Białorusi w 2013 r.

Odnaczony przez Stowarzyszenie Elektryków Polskich medalem 50-lecia Oddziału Gdańsk SEP w dniu 29.12.1997 roku.

Rodzinie i bliskim zmarłego, jak również wszystkim współpracownikom z Pomorskiej Rady Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT, z którymi kol. Jan był związany przez ostatnie lata, składamy wyrazy głębokiego współczucia.



WZDO Gdańsk SEP 2014 r.



40. Gdańskie Dni Elektryki



Wyjazd integracyjno-techniczny do Białorusi, 2013 r.

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni

Z głębokim żalem żegnamy dr. inż. Jana Bogusławskiego, pracownika Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni, który prawie od pierwszych dni funkcjonowania tej jednostki przez ponad 30 lat zajmował się sprawami inżynierii komunikacyjnej.

Dr inż. Jan Bogusławski był uznanym w skali kraju autorytetem w zakresie inżynierii komunikacyjnej. Opublikował wiele opracowań w postaci artykułów, referatów i rozdziałów w książkach poświęconych tej problematyce. Opracowania te stanowiły punkt odniesienia dla specjalistów projektujących infrastrukturę transportu w miastach.

W Zarządzie Komunikacji Miejskiej w Gdyni dr inż. Jan Bogusławski przygotowywał opinie dotyczące projektów rozwiązań drogowych, ważnych z punktu widzenia funkcjonowania gdyńskiej komunikacji miejskiej. Wiele projektów, pod wpływem uwag zawartych w tych opiniach, zostało lepiej dostosowanych do parametrów eksploatacyjnych i technicznych gdyńskich autobusów i trolejbusów.

Dużym wsparciem dla działalności dr. inż. Jana Bogusławskiego w Zarządzie Komunikacji Miejskiej w Gdyni były pełnione przez Niego honorowe funkcje, najpierw prezesa zarządu, a później wiceprezesa zarządu regionalnego oddziału Naczelnej Organizacji Technicznej w Gdańsku oraz prezesa zarządu regionalnego oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Gdańsku.

Ogromną zaletą dr. inż. Jana Bogusławskiego była umiejętność przekazywania swojej ogromnej wiedzy fachowej współpracownikom w Zarządzie Komunikacji Miejskiej w Gdyni, którzy dzięki temu są w stanie zajmować się kompetentnie sprawami inżynierii komunikacyjnej.

W uznaniu zasług dla komunikacji miejskiej w skali kraju dr inż. Jan Bogusławski został uhonorowany medalem „Zasłużony dla Komunikacji Miejskiej”, przyznany przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w Warszawie.

Środowisko osób związanych zawodowo z gdyńską komunikacją miejską poniosło ogromną stratę.

Źródło: zkmgdynia.pl

Miasto Gdynia

Był propagatorem inżynierskiej myśli technicznej oraz zasłużonym pracownikiem Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni. Niemal od początku funkcjonowania tej jednostki – przez ponad 30 lat – zajmował się sprawami inżynierii komunikacyjnej. Odszedł dr inż. Jan Bogusławski. Miał 88 lat.

Dr inż. Jan Bogusławski był autorytetem w zakresie inżynierii komunikacyjnej. Opublikował wiele artykułów i referatów poświęconych tej problematyce. Opracowania stanowiły punkt odniesienia dla specjalistów projektujących infrastrukturę transportu w miastach. W **Zarządzie Komunikacji Miejskiej w Gdyni** przygotowywał on opinie dotyczące projektów rozwiązań drogowych, które były ważne z punktu widzenia gdyńskiej komunikacji miejskiej. Dzielił się również wiedzą ze swoimi współpracownikami. Pełnił też funkcje honorowe – najpierw prezesa zarządu, a później wiceprezesa zarządu oddziału regionalnego **Naczelnej Organizacji Technicznej w Gdańsku** oraz prezesa zarządu gdańskiego oddziału **Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji**. Za działania na rzecz komunikacji miejskiej w całym kraju został uhonorowany **medalem „Zasłużony dla Komunikacji Miejskiej”**, który jest przyznawany przez **Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej w Warszawie**.

Źródło: www.gdynia.pl



Kondolencje



Jan Bogusławski

Z ogromnym żalem zawiadamiamy, że w dniu 18.09.2023 r. odszedł od nas ukochany mąż, tata i dziadek
dr inż. Jan Bogusławski
lat 88

Msza św. żałobna odprawiona zostanie 23.09.2023 r. o godz. 11:00, w kościele p.w. św. Stanisława Kostki w
Gdańsku Oliwie, ul Abrahama 38. Uroczystość pogrzebowa rozpocznie się tego samego dnia w kaplicy na
cmentarzu Srebrzysko NOWA KAPLICA o godz. 12.30.

Pograżeni w wielkim smutku

Wanda, Magda, Agnieszka, Ania, Przemek, Madzia, Wojtek

Opublikowany w Dziennik Bałtycki dnia 19.09.2023.





Z wielkim żalem
przyjęliśmy wiadomość o odejściu
dra inż.

Jana Bogusławskiego

Prezesa Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku
przez dwie kadencje,
Wiceprezesa Zarządu Rady,
Prezesa i Prezesa Honorowego Stowarzyszenia Inżynierów
i Techników Komunikacji RP oddział w Gdańsku,
członka wielu samorządowych gremiów opiniodawczych.

Odszedł od nas nieodżałowany społecznik,
Człowiek czynu, wizjoner i nieustrudzony propagator
inżynierskiej myśli technicznej.

Na zawsze pozostanie w naszej pamięci.

Rodzinie, Przyjaciołom i Bliskim

składamy
wyrazy szczerego współczucia

w imieniu inżynierskiej społeczności
Prezes Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku
Zarząd i Współpracownicy



Jan Bogusławski

Z żalem i smutkiem
przyjeliśmy wiadomość o śmierci
dra inż.

Jana Bogusławskiego
Prezesa Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku

Rodzinie i Najbliższym
Wyrazy współczucia składają

Członkowie oraz Zarząd
Polskiego Zrzeszenia Inżynierów i Techników Sanitarnych
Gdańsku

Opublikowany w Dziennik Bałtycki dnia 22.09.2023.



Jan Bogusławski

Z ogromnym żalem i smutkiem żegnamy
dr. inż.

Jana Bogusławskiego
Prezesa Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku
Rodzinie i najbliższym

składamy serdeczne wyrazy współczucia
Rada Nadzorcza, Zarząd oraz pracownicy MZK Wejherowo Sp. o.o.

Opublikowany w Dziennik Bałtycki dnia 20.09.2023.

Wyrazy współczucia z powodu śmierci

Dr inż. Jana Bogusławskiego

Prezesa, Wiceprezesa Zarządu Pomorskiej Rady SNT NOT w Gdańsku, Prezesa i Prezesa
Honorowego SITK RP oddział Gdańsk, opiniodawcy programów rozwojowych dotyczących
transportu, życzliwego Kolegi, aktywnego propagatora inżynierskiej myśli technicznej dotyczącej
rozwiązań transportowych

na ręce Rodziny

składają Pracownicy i Zarząd WKTiR w Gdańsku



Szanowni Państwo,

Z wielkim żalem zawiadamiany, że odszedł dr inż. Jan Bogustawski – Prezes Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku przez dwie kadencje, Wiceprezes Zarządu Rady, Prezes i Prezes Honorowy SITK RP oddział Gdańsk, członek wielu samorządowych gremiów opiniodawczych.

Nieodżałowany społecznik, Człowiek czynu, wizjoner i nieustrudzony propagator inżynierskiej myśli technicznej.

Pogrzeb odbędzie się w sobotę, 23 września na Cmentarzu Komunalnym Srebrzysko.

Nabożeństwo w kaplicy rozpocznie się o godz. 12:30, zaś odprowadzenie na miejsce spoczynku o godz. 13:00.

Rodzinie i bliskim składamy wyrazy głębokiego współczucia.

Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP
Zarząd Krajowy



**RADA REGIONALNA
FEDERACJI STOWARZYSZEŃ NAUKOWO – TECHNICZNYCH
NACZELNEJ ORGANIZACJI TECHNICZNYCH w Słupsku**

76-200 SŁUPSK, ul. Garncarska 4
tel. 59 8422538, www.not.slupsk.pl

Słupsk, dnia 22.09.2023r.

Pomorska Rada Federacji
Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT
w Gdańsku

Szanowne Koleżanki i Kolegi

Z ogromnym bólem przyjęliśmy wiadomość o śmierci dr inż. Jana Bogusławskiego.

Wszystkim Koleżankom i Kolegom NOT w Gdańsku oraz Rodzinie i bliskim przekazujemy serdeczne wyrazy współczucia.

Będziemy Go wspominać jako niezwykle aktywną, pełną pasji i myśli inżynierskiej osobę.

Łączymy się z Wami w smutku po Jego stracie.

Za Zarząd

Tadeusz Bruzda
Prezes RR FSNT NOT
Słupsk

Tadeusz Bruzda



FEDERACJA STOWARZYSZEŃ NAUKOWO-TECHNICZNYCH NOT
RADA REGIONU ZACHODNIOPOMORSKIEGO W SZCZECINIE

Al. Wojska Polskiego 67, 70-478 Szczecin, tel./fax 91 4338305, 91 4345509, biuro@not-szczecin.pl, www.not-szczecin.pl, NIP 852-000-25-70

Szczecin, 22.09.2023 r.

**Pomorska Rada
Federacji Stowarzyszeń Naukowo –Technicznych
Naczelnej Organizacji Technicznej w Gdańsku**

W imieniu Zarządu Rady Regionu Zachodniopomorskiego w Szczecinie składam na Państwa ręce oraz Rodzinie i Współpracownikom wyrazy głębokiego współczucia z powodu śmierci dr. inż. Jana Bogusławskiego - Prezesa Pomorskiej Rady FSNT NOT w Gdańsku przez dwie kadencje, Wiceprezesa Zarządu Rady i Prezesa Honorowego SITK RP Oddział w Gdańsku.

Z poważaniem,

PREZES ZARZĄDU FSNT NOT
Rady Regionu Zachodniopomorskiego
w Szczecinie
Kazimierz Gapiński
inż. Kazimierz Gapiński



BIULETYN INFORMACYJNY POMORSKIEJ RADY FSNT NOT W GDAŃSKU

Redakcja i opracowanie: mgr inż. Paulina Orłowska, mgr Barbara Wiśniewska

Kontakt z Zarządem i Biurem Pomorskiej Rady:

Gdańsk, ul. Rajska 6; tel. +48 58 321 84 84; e-mail: biuro@gdansk.enot.pl, gdansk.enot.pl

Opinie zawarte w artykułach przedstawiają poglądy autorów. Pomorska Rada nie ponosi za nie odpowiedzialności.