



Strategia
Transportu i Mobilności

STRATEGIA TRANSPORTU
I MOBILNOŚCI OBSZARU
METROPOLITALNEGO
GDAŃSK-GDYNIA-SOPOT DO ROKU 2030

Załącznik nr 6 – Strategiczna ocena
oddziaływania na środowisko

Gdańsk, październik 2015

Opracowanie wykonała



FUNDACJA
ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ

na zlecenie



Autorzy opracowania:

mgr Bogusław Grechuta

biegły Wojewody Pomorskiego nr 042 w zakresie
sporządzania ocen oddziaływania na środowisko

SPIS TREŚCI

1.	Wprowadzenie	7
1.1	Podstawowe definicje	9
1.2	Podstawa prawna i przebieg postępowania w sprawie sporządzenia prognozy	10
1.3	Wymogi prawa wspólnotowego.....	10
1.4	Przedmiot i cel prognozy	11
1.5	Zakres prognozy oddziaływania na środowisko	14
1.6	Metodyka sporządzania prognozy	15
2.	Ustalenia Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 .	18
2.1	Cele sporządzenia Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.....	19
2.2	Zawartość projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030	20
3.	Powiązania projektu Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego	38
3.1	Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2013	38
3.2	Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transport zbiorowego dla województwa pomorskiego.....	44
3.3	Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze	45
3.4	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020.....	50
3.5	Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (projekt 04.2015).....	56
3.6	Program Ochrony środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020	71
4.	Uwarunkowania środowiskowe realizacji	76
4.1	Położenie i charakterystyka ogólna obszaru objętego Projektem Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku	76
4.2	Powiązania przyrodnicze obszaru objętego Projektem Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku	77
5.	Skutki realizacji ustaleń Projektu Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku na środowisko i zdrowie mieszkańców.....	79
5.1	Środowiskowe skutki realizacji potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020	81
5.2	Skutki środowiskowe realizacji Strategicznych Programów Współpracy (Pakiety Wspólnych Działań).....	86
6.	Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko	123
7.	Wnioski końcowe	125

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 1.1 Obszaru Metropolitalnego w województwie pomorskim, przyjęty do opracowania Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030	13
Rys. 2.1. Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w województwie pomorskim, przyjętego do opracowania projektu Strategii.....	30
Rys. 3.1 Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w poszczególnych powiatach Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej w 2012 r.	54
Rys. 3.2 Dynamika zmian ludnościowych w latach 1988-2011	57
Rys. 3.3 Kluczowe obiekty infrastruktury transportowej na Obszarze Metropolitalnym wraz z planowanymi inwestycjami	59
Rys. 4.1 Położenie Obszaru Metropolitalnego w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego.....	76
Rys. 4.2 Ustanowione formy ochrony przyrody w granicach Obszaru Metropolitalnego	77

SPIS TABLIC

Tabl. 2.1 Lista potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020.....	32
Tabl. 2.2 Zestawienie wielkości prognozowanych parametrów funkcjonowania systemu transportowego z uwzględnieniem, poszczególnych okresów, scenariuszy i wariantów	33
Tabl. 3.1 Prognoza zmian sytuacji transportowej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot (w ujęciu scenariuszowym)	61
Tabl. 3.2 Potencjalne korzyści efektów polityki transportowej w ujęciu terytorialnym.....	66
Tabl. 5.1 Lista potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020.....	83
Tabl. 5.2 Kluczowe zadania rozwoju sytemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej związanej	88
Tabl. 5.3 Kluczowe zadania rozwoju sytemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TEN-T	91
Tabl. 5.4 Kluczowe zadania rozwoju sytemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Spójny i zrównoważony system transportowy Obszaru Metropolitalnego	94
Tabl. 5.5 Kluczowe zadania rozwoju sytemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w Obszarze Metropolitalnym.....	100
Tabl. 5.6 Kluczowe zadania rozwoju sytemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Aktywna mobilność w Obszarze Metropolitalnym	107
Tabl. 5.7 Kluczowe zadania rozwoju sytemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Bezpieczny transport i mobilność w Obszarze Metropolitalnym	112
Tabl. 5.8 Podział modalny podróży zmotoryzowanych w całym Obszarze Metropolitalnym w 2030 roku	120
Tabl. 5.9 Podział modalny podróży w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego w 2030 roku.....	121

TABELE PROGNOSTYCZNE

Tabela A

Prognozowane skutki realizacji potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020

Tabela B

Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Program 1 Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej

Tabela C

Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Program 2: Konkurencyjna infrastruktura morskich i lotniczych portów TENT

Tabela D

Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Program 3 Spójny i zrównoważony system transportowy Obszaru Metropolitalnego

Tabela E

Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Program 4: Efektywny system zarządzania transportem w Obszarze Metropolitalnym

Tabela F

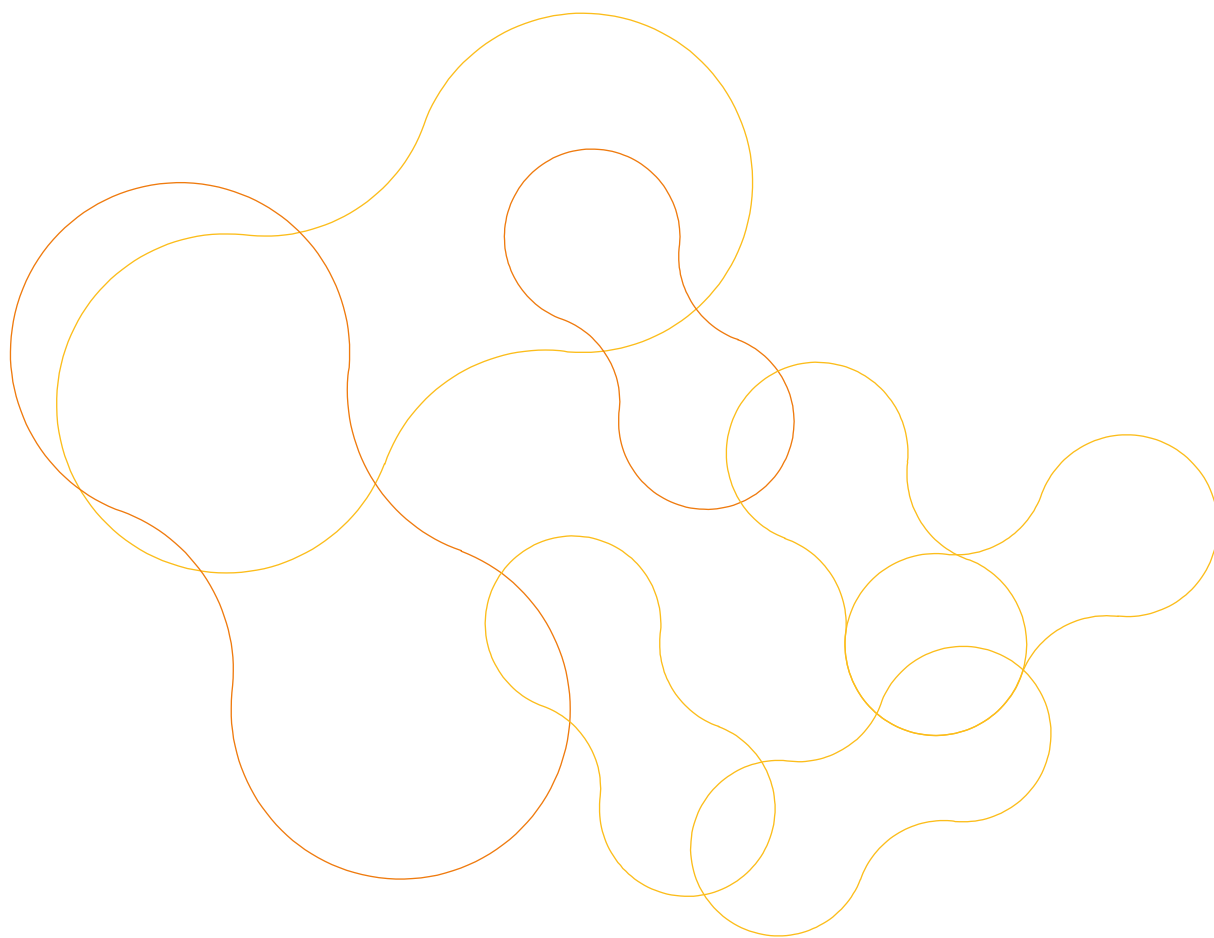
Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Program 5: Aktywna mobilność w Obszarze Metropolitalnym

Tabela G

Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Program 6: Bezpieczny transport i mobilność w Obszarze Metropolitalnym

Rozdział 1

Wprowadzenie



1. Wprowadzenie

Niniejsza **Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030** została wykonana na zlecenie firmy Partner Business In Strategies *pbs* Sp. z o.o..

Projekt Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych oraz unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego, jako istotnego elementu prowadzenia polityki spójności. Całe opracowanie projektu Strategii obejmuje pięć części, niniejsza prognoza oddziaływania na środowisko jest częścią V - Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.

Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, określająca cele i priorytety polityki rozwoju prowadzonej na obszarze Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny. Celem projektu Strategii była diagnoza funkcjonowania istniejącego systemu transportowego m.in. w zakresie mobilności zewnętrznej i wewnętrznej Obszaru Metropolitalnego, która była podstawą do opracowania Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego. W projekcie Strategii zostały sformułowane cele, priorytety i wskazane działania wspólne dla systemu transportowego i preferowanych kierunków zmian w schematach mobilności. Wypracowane w strategii wnioski powinny przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego poprzez poprawę jego spójności i dostępności transportowej w zakresie powiązań wewnętrznych, jak i zewnętrznych oraz implementację zasad transportu zrównoważonego.

Celem opracowania projektu Strategii była ocena diagnostyczna systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego stanowiąca punkt wyjścia w procesie tworzenia dokumentu określającego długofalowe działania zmierzających do budowy sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportu metropolitalnego.

Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 jest dokumentem o charakterze strategicznym, dla którego niezbędne było przeprowadzenie postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zasadniczym elementem oceny strategicznej jest prognoza oddziaływania na środowisko.

Prognoza oddziaływania na środowisko jest instrumentem służącym temu, aby powstający dokument, jakim jest projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, był w jak największym stopniu zgodny z zasadami trwałego i zrównoważonego rozwoju. Prognoza analizuje i ocenia w szczególności: stopień i sposób uwzględnienia w Strategii aspektów środowiskowych, wpływ na środowisko ustaleń projektowanego dokumentu, właściwy sposób ochrony

środowiska, a także określa sposoby i skuteczność zminimalizowania lub zrekompensowania negatywnych oddziaływań.

Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 stanowi integralny element prac nad Strategią i opracowywana była przy ścisłej współpracy z zespołem koordynującym prace nad projektem Strategią.

Podstawą prawną wykonania niniejszej Prognozy oddziaływania na środowisko był art. 46 pkt 2 oraz art. 51 Ustawy z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziału społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (tj. Dz. U z 2013 roku, poz. 1235 z późniejszymi zmianami). Zakres i stopień szczegółowości Prognozy został uzgodniony z Regionalnym Dyrektorem Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskim Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Gdańsku.

Podstawowym celem prognozy było określenie, analiza i ocena skutków, które mogą wyniknąć z realizacji ustaleń Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 dla wszystkich komponentów środowiska i zdrowia ludzi (mieszkańców) oraz przedstawienie rozwiązań eliminujących lub ograniczających jego (ewentualnie) negatywny wpływ na środowisko i zdrowie ludzi. Realizacja ustaleń Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 może się odbywać w sposób mniej lub bardziej korzystny dla środowiska. Zatem realizacja projektu Strategii jest warunkiem koniecznym, lecz niedostatecznym dla zapewnienia ochrony i właściwego wykorzystania środowiska, a osiągnięcie tego celu będzie skuteczne jedynie przy pełnej koordynacji wysiłku wszystkich uczestników kolejnych procesów decyzyjnych i realizacyjnych.

Z funkcji projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 i sposobów jego realizacji wynika, że ocena jego wpływu i zmian środowiska spowodowanych realizacją jego ustaleń jest zadaniem obciążonym wysokim stopniem niepewności, a zakres zmian może nie być zależny bezpośrednio od propozycji jego ustaleń. Ciągłe nie są także rozpoznane do końca konsekwencje działalności człowieka w środowisku. Prognoza wpływu realizacji ustaleń projektu Strategii na środowisko z samej swojej istoty zawiera, więc oceny hipotetyczne, oparte bardziej na prawdopodobieństwie i zasadach logicznego wnioskowania niż konkretnych wyliczeniach dla realizowanych w przyszłości zamierzeń. Prognoza, analizując skutki najsilniej obciążające środowisko (także sytuacje awaryjne), pełni rolę informacyjną i ostrzegawczą w stosunku do późniejszych etapów planowania i projektowania poszczególnych przedsięwzięć jej realizacji, wskazując, jakie problemy z zakresu ochrony środowiska muszą być w ich trakcie brane pod uwagę i rozwiązywane, a także czym może grozić brak odpowiednich rozwiązań. Na tym etapie oceny skutków realizacji ustaleń projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 sygnalizuje się możliwość wystąpienia zagrożeń w przyszłości, ale mogą one nie wystąpić lub mieć inny (łagodniejszy) charakter, o ile podejmie się odpowiednie działania zapobiegawcze na dalszych

etapach jego realizacji. Prognoza może też wskazać preferowane z punktu widzenia ochrony środowiska sposoby realizacji ustaleń projektu Strategii oraz działania, których nie można zawrzeć w jego ustaleniach ze względu na jego specyfikę prawną.

1.1 Podstawowe definicje

Prognoza oddziaływania na środowisko - należy rozumieć postępowanie w sprawie strategicznych oceny oddziaływania na środowisko Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 obejmujące w szczególności: określenie skutków realizacji poszczególnych działań na komponenty środowiska i zdrowie ludzi, uzyskanych wymaganych ustawą opinii i uzgodnień, zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa

w postępowaniu (art. 3 ust. 1 pkt 8 ustawy o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko).

Transport – zbiór wydzielonych pod względem technicznym, organizacyjnym i ekonomicznym czynności, których celem jest przemieszczanie ładunków i osób.

System transportu – szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków, informacji

i energii, za pomocą niezbędnych kapitałów, środków i dróg.

Strategia rozwoju transportu – zbiór programów i działań rozwojowych dla obszaru, na którym funkcjonuje analizowany system transportu. Programy i działania dobierane są adekwatnie do pojawiających się uwarunkowań, a w przyjętej perspektywie czasowej powinny zapewnić spójność przestrzenną obszaru oraz przyczynić się do wzrostu gospodarczego, rozwoju infrastruktury, poprawy funkcjonowania obsługi transportowej, polepszenia usług społecznych, a co się z tym wiąże, wyższej jakości życia mieszkańców całego obszaru.

Zintegrowany system transportu – uporządkowany i zespolony system transportu według określonych reguł. Cele integracji: integracja transportu pasażerskiego, integracja transportu towarowego, koordynacja wewnętrzna, koordynacja zewnętrzna.

Zrównoważony rozwój – proces mający na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia w sposób umożliwiający realizację tych samych dążeń następnym pokoleniom.

Mobilność – ruchliwość, zdolność do zmiany miejsca, a także łatwość przystosowywania się do zmian, umiejętność pracy w różnych miejscach i sytuacjach, elastyczność; wg Amerykańskiego Instytutu Inżynierów Transportu (ITE)) to warunki związane z możliwością podróżowania, takie jak średnia prędkość, straty czasu, zatłoczenia i dostępności do innych rodzajów podróżowania lub zdolność przemieszczania ludzi i towarów do miejsca przeznaczenia. Mobilność jest pojęciem

wieloznacznym, dotyczy zarówno zjawisk migracji ludności, przepływu kapitału, a także zachowań transportowych mieszkańców.

Mobilność aktywna (miejska mobilność zrównoważona) – pojęcie używane do określenia sposobów przemieszczania się osób w sposób niezmotoryzowany (pieszo, rowerem, na rolkach, na wózku itp.).

1.2 Podstawa prawna i przebieg postępowania w sprawie sporządzenia prognozy

Podstawą prawną sporządzenia niniejszej **Prognozy oddziaływania na środowisko skutków realizacji projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030** była Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U z 2013 roku, poz. 1235 z późniejszymi zmianami), która zawiera transpozycję do prawodawstwa polskiego dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko. Dokładniej art. 46 pkt 2, w którym stwierdza się, że przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wymagają projekty, polityk, strategii, planów lub programów w dziedzinie przemysłu, energetyki, transportu, telekomunikacji, gospodarki wodnej, gospodarki odpadami, leśnictwa, rolnictwa, rybołówstwa, turystyki i wykorzystywania terenu, opracowywanych lub przyjmowanych przez organy administracji, wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz powodować znaczące oddziaływania na obszar Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000, a nie będących bezpośrednio związanych z ochroną tego wyznaczonego obszaru i nie wynikają z jego ochrony.

Dnia 09 marca 2015 roku, Ryszard Pieńkowski, jako pełnomocnik Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny, organu sporządzającego projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku z propozycją zakresu oraz stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko sporządzanego dokumentu.

1.3 Wymogi prawa wspólnotowego

Przy sporządzaniu niniejszej prognozy obowiązują następujące Dyrektywy i przepisy wspólnotowe:

- Dyrektywa 2001/42/W Parlamentu Europejskiego i Rady (SEA Directive) w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko, określająca wymagania przeprowadzenia oceny w odniesieniu do planów

mogących mieć znaczące oddziaływanie na środowisko. Celem tej Dyrektywy jest wspieranie zrównoważonego rozwoju poprzez zapewnienie wysokiego poziomu ochrony środowiska i szerokiego uwzględniania aspektów kompleksowej ochrony środowiska w przygotowywanych dokumentach.

- Dyrektywa 2008/50/WE w sprawie jakości powietrza i czystszej powietrza dla Europy.
- Ramowa Dyrektywa Wodna (Dyrektywa 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, Dz. U. WE L 327/1).
- Dyrektywa 2003/4/WE w sprawie publicznego dostępu do informacji dotyczących środowiska, będącej w posiadaniu organów władzy publicznej, każdemu, kto zwróci się z wnioskiem o ich udostępnienie.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2003/35/WE przewidująca udział społeczeństwa w sporządzaniu niektórych planów i programów w zakresie środowiska oraz zmieniającej i zmieniającej Dyrektywy Rady 85/337/EWG i 96/61/WE w sprawie udziału społeczeństwa i dostępie do wymiaru sprawiedliwości.
- Dyrektywa Rady 92/43/EWG o ochronie siedlisk przyrodniczych oraz dziko żyjącej fauny i flory z dnia 21 maja 1992 r. (zmieniona Dyrektywą 97/62/EWG).
- Dyrektywa Rady 79/409/EWG o ochronie dziko żyjących ptaków z dnia 2 kwietnia 1979 r. (zmieniana późniejszymi dyrektywami).
- Dyrektywa 2004/35/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie odpowiedzialności za środowisko w odniesieniu do zapobiegania i zaradzania szkodom wyrządzonym środowisku naturalnemu.

1.4 Przedmiot i cel prognozy

Przedmiotem niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko był Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Projekt Strategii wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego, jako istotnego wymiaru prowadzenia interwencji w zakresie polityki spójności. Potrzeba przygotowania dokumentu strategicznego, ujmującego długookresową koncepcję rozwoju systemu transportu metropolitalnego wynika z następujących przesłanek:

- konieczność rozwoju transportu zbiorowego, będącego częścią systemu transportu metropolitalnego, jako elementu rozwoju gospodarczego,

- umożliwienie społeczeństwu i osobom spoza metropolii realizacji prawa o mobilności, uznanego obecnie za prawo nabyte społeczeństw UE,
- rozwój motoryzacji indywidualnej, narastającą kongestię i uzależnienie człowieka od samochodu czynniki ograniczające mobilność, powodujące spadek efektywności metropolitalnego transportu zbiorowego i konkurencyjność Metropolii, a tym samym pogarszające jakość życia,
- konieczność istotnego zwiększenia roli przez publicznego transportu zbiorowego
w systemie transportowym metropolii obsługującym potrzeby przewozowe w zakresie transportu pasażerskiego, co wymaga podejmowania działań zwiększających jego konkurencyjność i efektywność w obsłudze potrzeb transportowych ludności,
- niezadawalający stan wielu składników systemu transportu metropolitalnego,
- możliwość rozwoju transportu, wynikającą z dostępności środków finansowych
w kolejnej perspektywie finansowej Wspólnoty Europejskiej.

Działania te dotyczą tych przedsięwzięć inwestycyjnych i zarządczych, których celem będzie zwiększenie sprawności, efektywności i wysokiego poziomu bezpieczeństwa systemu transportu na obszarze województwa pomorskiego oraz jego obszarów funkcjonalnych. Jednym z takich obszarów jest Obszar Metropolitalny obejmujący Trójmiasto i osiem powiatów w jego otoczeniu, według delimitacji przyjętej w Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020.

Istotą oceny strategicznej była nie tylko próba określenia przewidywanego wpływu planowanych działań określających długookresową koncepcję rozwoju systemu transportu Obszaru Metropolitalnego oraz przedsięwzięć inwestycyjnych i zarządczych, na poszczególne komponenty środowiska i warunki równoważenia rozwoju jednostek osadniczych i terenów do nich przyległych, ale także ocena spójności (zgodności) priorytetów i celów strategicznych z politykami w zakresie ochrony środowiska sporządzonymi na różnych poziomach: krajowym i regionalnym.

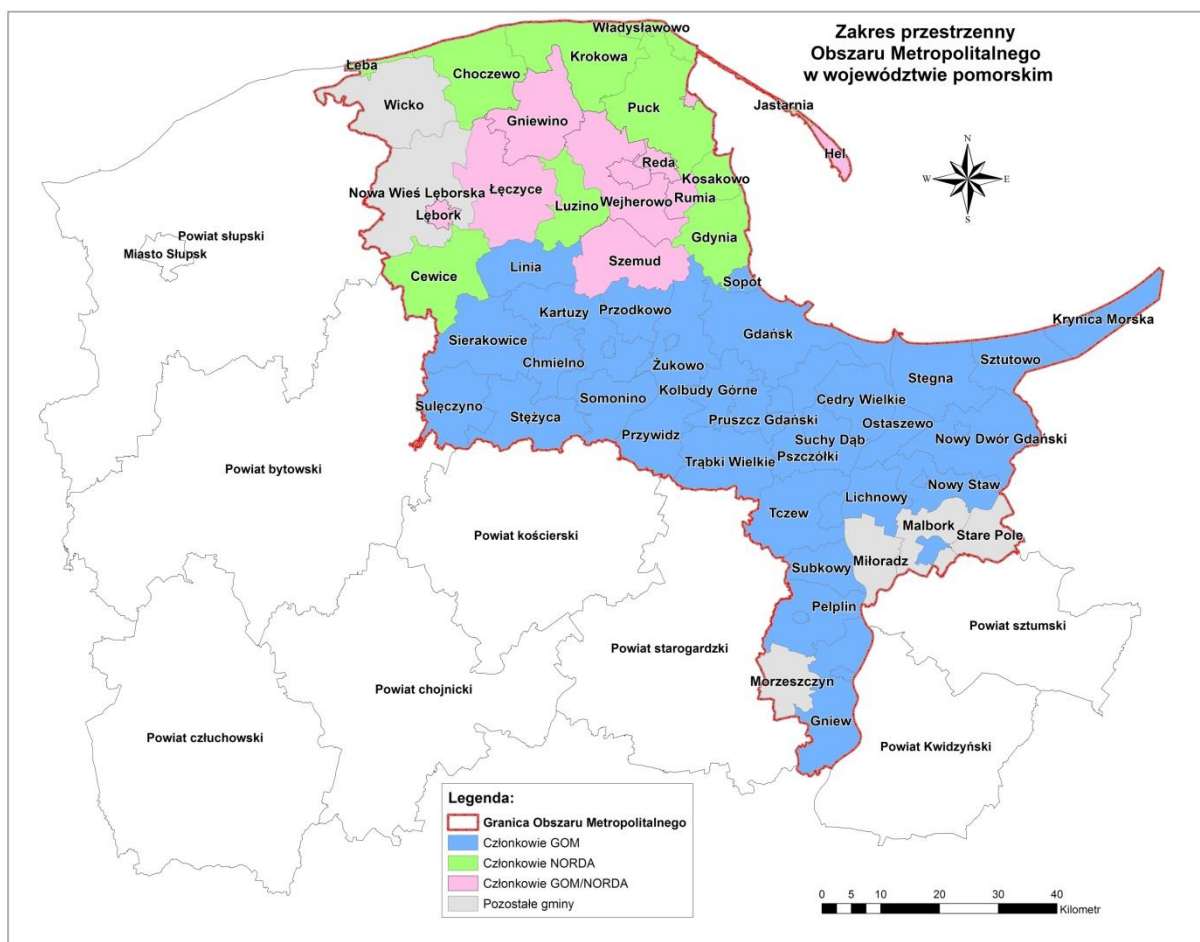
Podstawowym celem niniejszej prognozy było określenie, analiza i ocena skutków, które mogą wynikać z realizacji ustaleń Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 dla wszystkich komponentów środowiska i zdrowie ludzi (mieszkańców) oraz przedstawienie rozwiązań eliminujących lub ograniczających jego (ewentualnie) negatywny wpływ na środowisko. **Celem niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko było wskazanie najbardziej korzystnych dla środowiska i zdrowia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego możliwości realizacji ustaleń Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 poprzez:**

- kompleksową identyfikację i ocenę najbardziej prawdopodobnych skutków wpływu na poszczególne komponenty środowiska, jakie może wywołać

realizacja **Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030,**

- dyskusję i współpracę autora prognozy z autorami projektu Strategii celem maksymalnego wyeliminowania rozwiązań niemożliwych do przyjęcia ze względu na ewentualne znaczące negatywne skutki dla środowiska i zagrożenia dla zdrowia mieszkańców,
- pełne poinformowanie podmiotów planu, tj. wnioskodawców, społeczność lokalną i organa samorządu o skutkach wpływu ustaleń projektu Strategii na stan środowiska przyrodniczego i zdrowie mieszkańców.

Prognoza miała również na celu ocenę czy przyjęte w Strategii rozwiązania w dostateczny sposób chronią przed powstawaniem konfliktów i zagrożeń dla środowiska. Jednocześnie udostępnienie jej w procedurze z udziałem społeczeństwa, spełni niezwykle ważną rolę informacyjną. Zapoznanie się mieszkańców Obszaru Metropolitalnego z Prognozą oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 pozwoli na większe zrozumienie oddziaływań środowiskowych jego realizacji, a tym samym wpłynie na bardziej aktywne włączenie się mieszkańców do konsultacji społecznych.



Rys. 1.1 Obszaru Metropolitalnego w województwie pomorskim, przyjęty do opracowania Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

Źródło: Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

1.5 Zakres prognozy oddziaływania na środowisko

Zakres ogólny niniejszej prognozy oddziaływania na środowiska został określony w art. 51 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U z 2013 roku, poz. 1235 z późniejszymi zmianami). Na podstawie art. 53 wymienionej ustawy Dnia 09 marca 2015 roku, Ryszard Pieńkowski, jako pełnomocnik Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny, organu sporządzającego Strategię Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku oraz Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Gdańsku z propozycją zakresu oraz stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko sporządzanego dokumentu.

17 kwietnia 2015 roku Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gdańsku poprosił o uzupełnienie proponowanego zakresu i stopnia szczegółowości prognozy oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 o następujące informacje:

1. przedstawienie założonych celów, kierunków zadań, działań przewidywanych do realizacji w ramach przedmiotowego projektu dokumentu **w sposób wystarczająco szczegółowy do oceny** docelowej zawartości dokumenty (bądź projekt dokumentu);
2. informacje czy przedmiotowy projekt dokumentu:
 - określa przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko w ujęciu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 (Dz. U nr 213, poz. 1397 ze zm.) wraz z ewentualnym ich wskazaniem,
 - wyznacza ramy dla późniejszych realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w odniesieniu do usytuowania, rodzaju i skali tych przedsięwzięć wraz z uzasadnieniem,

Prognoza zawiera:

- komplet informacji o celach Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 i kolejności realizacji poszczególnych jego elementów;
- powiązania realizacji projektu Strategii z innymi dokumentami i programami o charakterze strategicznym;
- informacje o metodach zastosowanych przy prognozowaniu skutków realizacji programu jako całości oraz poszczególnych jego elementów na środowisko i zdrowie mieszkańców;
- informacje o metodach analizy (monitoringu) i częstotliwości oceny skutków realizacji całości programu oraz poszczególnych jego elementów,

- informacje o możliwych transgranicznych oddziaływaniach skutków realizacji programu,
- streszczenie sporządzone w języku niespecjalistycznym.

W niniejszej Prognozie oddziaływania na środowisku skutków realizacji Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 określone zostały przewidywane oddziaływania, w tym oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótkoterminowe, średnioterminowe i długo-terminowe, stałe i chwilowe oraz pozytywne i negatywne, na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000 oraz ich integralność, a także na środowisko, a w szczególności na: **zdrowie i komfort życia mieszkańców pozostających pod wpływem i w zasięgu oddziaływań skutków jego realizacji**, różnorodność biologiczną, zwierzęta, rośliny, wody, powietrze, powierzchnię ziemi, krajobraz, klimat, zasoby naturalne, zabytki, dobra materialne z uwzględnieniem zależności między tymi elementami środowiska i między oddziaływaniami na te elementy.

W prognozie wskazane zostały:

- rozwiązania mające na celu zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, mogących być rezultatem realizacji programu, w szczególności na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru,
- rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w programie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych, w tym wskazania napotkanych trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy.

1.6 Metodyka sporządzania prognozy

Metodologia strategicznych ocen oddziaływania na środowisko oraz przepisy dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko oraz ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie preferują konkretnych metod sporządzania prognoz do projektów dokumentów strategicznych. Zakres prognozy był pochodną rodzaju i zakresu dokumentu podstawowego. Podejście do metody strategicznej oceny projektów dokumentów wynikało z roli tej oceny, rozumianej, jako instrument zapewniający włączenie aspektów środowiskowych oraz rozwoju zrównoważonego do podstawowego nurtu procesów decyzyjnych na poziomie Unii Europejskiej oraz państw beneficjentów.

W opracowaniu niniejszej Prognozy oddziaływania na środowisko dla **Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030** zastosowano następujące metody prognozowania:

- analiza dostępnych materiałów kartograficznych i literatury, z różnych okresów ich sporządzenia oraz opracowanych dla szeroko pojętych zagadnień środowiskowych;
- diagnozy stanu środowiska w oparciu o prace terenowe i zebrane, dostępne materiały,
- analogii środowiskowej,
- identyfikacja obszarów problemowych wymagających szczególnego rozpatrzenia,
- opisową ocenę potencjalnych znaczących oddziaływań skutków realizacji poszczególnych etapów realizacji projektu Strategii,
- **przystosowaną metodę macierzy interakcji w celu określenia skutków środowiskowych realizacji ustaleń Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.**

Prace terenowe nad określeniem aktualnego stanu środowiska przyrodniczego (maj i czerwiec 2015 r.) poprzedzone zostały szczegółową analizą dostępnych materiałów archiwalno-dokumentacyjnych odnoszących się do wybranych terenów w granicach Obszaru Metropolitalnego wskazanych w projekcie Strategii oraz terenów przyległych.

Szczegółowo przeanalizowano całe opracowanie projektu Strategii obejmujące następujące części:

Część I: Diagnoza systemu transportowego w Obszaru Metropolitalnego.

Część II: Program rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014-2020.

Część III: Model ruchu w obszarze Obszaru Metropolitalnego.

Część IV: Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego.

Szczegółowej analizie i ocenie poddano te zjawisko i procesy, które bezpośrednio wpływają na funkcjonowanie transportu w granicach Obszaru Metropolitalnego, w tym przede wszystkim:

- zjawisko postępującej peryferyzacji (suburbanizacji) obszarów mieszkaniowych w Gdańsku i Gdyni oraz migracja do gmin bezpośrednio sąsiadujących z tymi miastami powodujące silny wzrost zapotrzebowania na podróże, głównie do centrum Obszaru Metropolitalnego w skali przekraczającej techniczne, finansowe i organizacyjne możliwości dostosowywania systemu transportowego do tych potrzeb;
- położenie wewnątrz struktur miejskich portów morskich i powiązanych z nimi terenów przemysłowo-usługowych oraz prognozy silnego wzrostu obrotów przeładunkowych w portach, które wymagać będą dalszej rozbudowy i budowy kapitałochłonnej infrastruktury dostępowej i rozwiniętego zaplecza logistycznego i techniczno-organizacyjnego,

- wzrost turystycznego i rekreacyjnego zainteresowania obszarami pobrzeża Morza Bałtyckiego i Pojezierza Kaszubskiego, które wymagać będą sprawnej obsługi transportowej i dobrego zaplecza informacyjnego, a przede wszystkim zdecydowania o formie tej obsługi poszukując konsensusu pomiędzy zachowaniem walorów przyrodniczych i krajobrazowych a korzyściami gospodarczymi (zrównoważonego rozwoju Obszaru Metropolitalnego).

Przy określaniu skutków środowiskowych realizacji poszczególnych działań wskazanych w projekcie Strategii, w prognozie zastosowano metodę macierzy interakcji skutków jego realizacji, polegającej na wybraniu takich kryteriów oceniających, które pozwolą w wymierny sposób ocenić potencjalne oddziaływania na poszczególne komponenty środowiska. Skutki realizacji projektu Strategii opisano w formie tabelarycznej, w wierszach wpisano uruchamiane przez realizację projektu Strategii zamierzenia (obszary wsparcia), a w kolumnach wpisano wskaźniki charakteryzujące i opisujące skutki środowiskowe ich realizacji na środowisko. Występowanie wzajemnego oddziaływania pomiędzy składnikami przeciwstawnych osi zaznaczono symbolem:

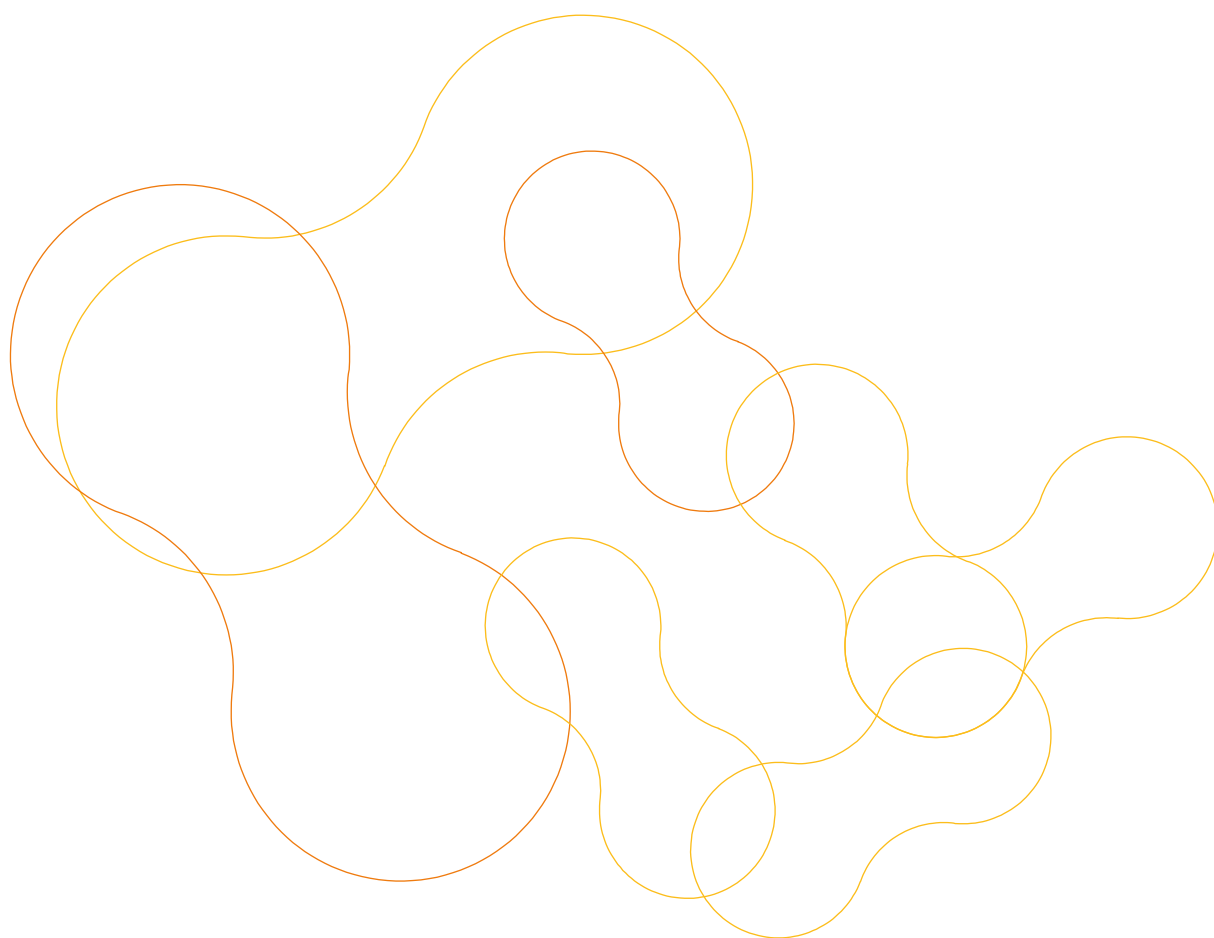
- **P** - realizacja celu spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki realizacji planowanego przedsięwzięcia
- **N** - realizacja celu spowoduje negatywne oddziaływania i skutki realizacji planowanego przedsięwzięcia,
- **O** - realizacja celu nie będzie źródłem niekorzystnych oddziaływań realizacji planowanego przedsięwzięcia,
- **N/P** – realizacja celu może powodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone skutki.
- **N/O** – realizacja celu może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.

Następnie dokonano omówienia wszystkich ważniejszych oddziaływań i podsumowano wpływ poszczególnych celów na poszczególne elementy środowiska.

Metoda macierzowa uznana została za właściwą dla sporządzania ocen oddziaływania na środowisko tego typu dokumentów, w publikacji Strategic Environmental Assessment – Status, Challenges and Future Directions [VROM, 1996] wydanej przez Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment of the Netherlands. Przeanalizowano również szereg dokumentów o charakterze strategicznym, metody sporządzenia dla nich prognoz oddziaływania na środowisko oraz wytycznych w zakresie ocen oddziaływania dokumentów strategicznych na środowisko, które potwierdziły, że metoda macierzy przy zastosowaniu wskaźników, czy też kryteriów, ocen jest właściwa dla dokumentu, jakim jest Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.

Rozdział 2

Ustalenia Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030



2. Ustalenia Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

2.1 Cele sporządzenia Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

Strategia Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznaczać będzie cele, priorytety i kierunki długofalowych działań, w perspektywie do 2030 roku, z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej i rozwoju społeczno-gospodarczego dla budowy sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportu metropolitalnego.

Specyficzną cechą metropolitalnych analiz diagnostycznych w zakresie transportu jest koncentrowanie się na ocenach obecnej i potencjalnej roli systemu transportowego w wspieraniu i realizacji zewnętrznych i wewnętrznych funkcji metropolitalnych.

Funkcje zewnętrzne - funkcje metropolitalne z definicji mają charakter egzogeniczny (zewnętrzny), innowacyjny (nowoczesny) i warunkujący konkurencyjność pomiędzy metropoliami¹. W odniesieniu do systemu transportu funkcje te realizowane są przez infrastrukturę o randze krajowej i międzynarodowej.

Funkcje wewnętrzne - w odniesieniu do systemu transportu dotyczą tej infrastruktury i form zarządzania, które warunkują jakość powiązań transportowych i poziom mobilności codziennej pomiędzy centrum metropolii i pozostałymi ośrodkami obszaru metropolitalnego oraz powiązań ważnych generatorów podróży (obiekty o znaczeniu metropolitalnym), węzły transportowe (lotniska, porty, stacje kolejowe itp.) i obszarów specjalnych (obszary turystyczne, rekreacyjne itp.). W odniesieniu do transportu funkcje te realizowane są przez infrastrukturę o randze: regionalnej, metropolitalnej oraz ważniejszej powiatowej i gminnej.

Powyższy, metropolitalny kontekst wskazuje, że drugoplanowe znaczenie mają oceny diagnostyczne odnoszące się do lokalnych systemów transportowych gmin tworzących obszar metropolitalny, które są właściwe dla gminnych strategii rozwoju i studiów zagospodarowania przestrzennego.

¹ T. Markowski, T. Marszał, Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe, Warszawa 2006, s. 12.

Dlatego celem projektu Strategii była diagnoza funkcjonowania istniejącego systemu transportowego m.in. w zakresie mobilności zewnętrznej i wewnętrznej Obszaru Metropolitalnego, która była podstawą do opracowania projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego, w którym sformułowano cele, priorytety i wskazane działania wspólne dla systemu transportowego i preferowanych kierunków zmian w schematach mobilności. Wypracowane w strategii wnioski mają przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego poprzez poprawę spójności i dostępności transportowej Obszaru Metropolitalnego w zakresie powiązań wewnętrznych jak i zewnętrznych oraz implementację zasad transportu zrównoważonego.

2.2 Zawartość projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 składa się z 6 zasadniczych rozdziałów i liczy 48 stron (wraz z załącznikami).

W **rozdziale 1 Wstęp** wskazano, że Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 jest częścią IV Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego, ale w odróżnieniu od części II (Program rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020) dotyczy okresu 2020-2030 i tylko tych aspektów transportowych, które potencjalnie mają charakter strategiczny, a przede wszystkim, metropolitalny. W Wstępie wskazano, że cele, zasady i działania w nim zawarte odnoszą się do:

- *wspólnych inicjatyw podejmowanych lub wspieranych przez samorzędy OM, obejmujących co najmniej dwie gminy,*
- *zadań organizacyjnych i inwestycyjnych będących kontynuacją tych rozpoczętych przed 2020 rokiem lub nowych, opierających się o zasady nowoczesnego podejścia do rozwoju transportu i wykorzystujących najnowsze technologie,*
- *mobilności środkami transportu indywidualnego i zbiorowego, drogowego, kolejowego, wodnego i powietrznego, a także form mobilności aktywnej w zakresie adekwatnym do znaczenia tych form dla funkcjonowania całego OM.*

Kluczowe dla Strategii przesłanki wynikają z pozostałych trzech części, zawierających diagnozę istniejącego systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego, program rozwoju transportu do roku 2020 oraz wyniki analiz prognostycznych z wykorzystaniem modelu ruchu w Obszaru Metropolitalnego. Jednocześnie wskazano, że z formalno-prawnego punktu widzenia, zapisy projektu Strategii powinny stanowić podstawę przy formułowaniu rekomendacji do regionalnych i gminnych dokumentów planistycznych i programowych, których status określają przepisy prawa.

W rozdziale 2 omówiono uwarunkowania rozwoju systemu transportowego w Obszarze Metropolitalnym do 2030 roku, na podstawie diagnozy systemu transportowego, jaka została wykonana na pierwszym etapie prac nad projektem Strategii. Wskazano, że **metropolitalne funkcje transportowe pełni, przede wszystkim, infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, pozostałe drogi krajowe i wojewódzkie oraz linie kolejowe**. W Obszarze Metropolitalnym znajduje się północny odcinek korytarza sieci bazowej Bałtyk-Adriatyk (Baltic - Adriatic Corridor - BAC) przebiegający od polskich portów w Gdańsku i Gdyni przez Czechy, Słowację i Austrię do portów Koper (Słowenia) oraz Wenecja, Triest i Rawenna (Włochy). Na metropolitalnym odcinku korytarza BAC koncentrują się zaliczone do sieci bazowej TEN-T następujące elementy infrastruktury transportowej:

- porty morskie w Gdańsku i Gdyni,
- port lotniczy w Gdańsku,
- odcinki linii kolejowych dla ruchu towarowego: nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201, 202 (Gdynia Port Centralny - Gdańsk Główny)
- odcinki linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego: nr 9 (Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny),
- odcinki dróg samochodowych: autostrada A1 (Gdańsk - Toruń - Łódź - Katowice), drogi ekspresowe nr S6 (odcinek Gdynia - Gdańsk) i nr S7 (Gdańsk - Warszawa).

W ramach korytarza BAC utworzony został także towarowy korytarz kolejowy RFC 5. Do sieci kompleksowej TEN-T znajdującej się poza korytarzami bazowymi należą odcinki:

- linii kolejowych dla ruchu towarowego: nr 201 (Nowa Wieś Wielka - Kościerzyna - Gdynia Port), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński), nr 203 (odcinek Tczew - Łąg Wschód),
- linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego: nr 131 (Tczew - Chorzów Batory), nr 201 (Gdynia - Kościerzyna - Maksymilianowo), nr 202 (Gdańsk Główny - Stargard Szczeciński), nr 203 (odcinek Tczew - Łąg Wschód),
- drogi ekspresowej nr S6 (gr. Państwa w Kołbaskowie - Szczecin - Koszalin - Gdańsk - Łęgowo).

Pozostała infrastruktura transportowa w Obszarze Metropolitalnym służy głównie jego wewnętrznej obsłudze transportowej w powiązaniach międzypowiatowych i międzygminnych.

W rozdziale 2 dokonano następującej oceny infrastruktury transportowej Obszaru Metropolitalnego:

1. Sieć drogowa w OM w zasadniczej części jest już ukształtowana, niemniej jednak dla sprawnego jej funkcjonowania i obsługi sieci osadniczej wymaga rozbudowy między innymi o takie elementy jak Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska

(w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).

2. Sieć kolejowa i jej stan rzutuje na zbyt mały udział podróży odbywanych tym środkiem transportu w OM. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) może się przyczynić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób w OM. W ruchu towarowym problemem jest obsługa portów morskich transportem kolejowym.
3. Istnieje konieczność poprawy dostępu drogowego i kolejowego do terminali portowych w portach morskich w Gdyni i Gdańsku z zachowaniem wymagań sieci TEN-T.
4. **Podstawowymi mankamentami całego systemu transportowego lądowego w OM są:**
 - **brak właściwej struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej, zgodności pomiędzy nominalnymi i rzeczywistymi klasami dróg, braku regulacji dostępności,**
 - **brak odpowiedniej do potrzeb integracji między poszczególnymi podsystemami transportu w Obszaru Metropolitalnego, słabe tempo rozwoju węzłów przesiadkowych, niepełna integracja biletowo-taryfowa, zbyt mała rola roweru, jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych,**
 - **słaba dostępność transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem Obszaru Metropolitalnego oraz zbyt niska jakość usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem a pozostałymi gminami Obszaru Metropolitalnego, małe wykorzystanie akwenów wodnych w przewozach pasażerskich,**
 - **brak wspólnych działań w Obszarze Metropolitalnym, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,**
 - **niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),**
 - **dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.**

W kontekście zdefiniowanych i zidentyfikowanych problemów lądowej infrastruktury transportowej w rozdziale 2 wskazano następujące inwestycje drogowe, jakie należy zrealizować do roku 2020:

- a. w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej:
 - budowa drogi ekspresowej S-6 Słupsk – Gdańsk wraz z obwodnicą metropolitalną,
 - budowa drogi ekspresowej S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki na terenie województwa pomorskiego,
 - budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu dróg krajowych nr 22 i 55,

- przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni,
 - budowa obwodnic Czerska, Malborka i Starogardu Gdańskiego w ciągu drogi krajowej nr 22,
 - przebudowa dróg wojewódzkich nr 222 i 224 poprawiających dostęp do autostrady A1,
 - przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211,
 - budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi wojewódzkiej nr 218
 - budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej wraz z łącznikiem zapewniającym dostęp do Portu Gdyni: rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem i Drogi Zielonej, węzła Kowale na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, węzła Szadółki na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, Trasy W-Z – etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska, węzła – wiadukt Biskupia Górka, Nowej Kościuszki, Nowej Bulońskiej Północnej, Nowej Bulońskiej Południowej, Nowej Politechnicznej, Nowej Warszawskiej, Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej, Jana z Kolna, Nowej Wałowej, mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku -Sobieszewie,
 - rozwój podstawowego układu ulic w innych miastach Obszaru Metropolitalnego, w tym: trasa dojazdowa do suchego portu w Zajęczkowie Tczewskim, tunel pod linią kolejową w ciągu ulicy Sikorskiego łączący dwie części Pruszcza Gdańskiego, przebudowa „wąskich gardeł” na ulicach Starowiejska, I Dywizji WP, Dąbrowskiego, Pomorska, Kosynierów w Rumi, budowa bezkolizyjnego węzła „Zryw” wraz z funkcją Park&Ride w Wejherowie,
 - wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej, w tym: rozbudowa systemu TRISTAR w Obszarze Metropolitalnym, stosowanie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego, organizacja stref wyłączonych z ruchu samochodowego w miastach Obszaru Metropolitalnego;
- b. w zakresie infrastruktury kolejowej:
- poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni,
 - poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk,
 - prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II,
 - prace na linii kolejowej C-E65 odcinek Bydgoszcz - Tczew – odcinki na terenie woj. pomorskiego 700 (cała inwestycja),
 - prace na linii kolejowej Nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia - Słupsk,

- rewitalizacja linii kolejowej Nr 207 odcinek Granica województwa - Kwidzyń - Malbork,
- rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM),
- rewitalizacja linii kolejowej Nr 229 odcinek Łębork - Łeba,
- zakup zespołów trakcyjnych dla SKM i PKM;

c. w zakresie infrastruktury wodnej:

- Port Gdańsk - modernizacja wejścia do portu wewnętrznego, układu falochronów osłonowych Portu Północnego, toru wodnego do Portu Północnego, portu wewnętrznego, budowa portu schronienia w Porcie Północnym, rozbudowa sieci kolejowej i drogowej w porcie Gdańsk,
- Port Gdynia - budowa terminalu promowego w porcie Gdynia, pogłębienie toru podejściowego i akwenów, przebudowa nabrzeży, rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie, przebudowa wejścia południowego, rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia,
- budowa systemu GMDSS administracji morskiej,
- odbudowa budowli regulacyjnych na Dolnej Wiśle (w ramach rewitalizacji drogi wodnej E-70 i E-40),
- modernizacja śluz żeglugowych na drodze wodnej Nogatu i Szkarpawy i Martwej Wisły (element rewitalizacji drogi wodnej E-70 i E-40),
- rozwój dróg wodnych Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego (kontynuacja),
- budowa przekopu przez Mierzeję Wiślaną,
- rozbudowa Portu Puck;

d. w zakresie transportu zbiorowego:

- wdrożenie systemu zintegrowanego zarządzania transportem publicznym (autobusowym i kolejowym) z uwzględnieniem miast powiatowych jako lokalnych węzłów transportu publicznego, zmierzającego do wprowadzenia wspólnego biletu,
- rozbudowa układu linii tramwajowych w Gdańsku wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową,
- zakup taboru transportu publicznego,
- budowa, rozbudowa i modernizacja zajezdni transportu publicznego,
- dostosowanie infrastruktury transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- rozbudowa/modernizacja układu linii trolejbusowych w Gdyni i Sopocie (w tym zastosowanie superkondensatorów) ,
- integracja dynamicznej informacji o usługach środków transportu zbiorowego w ramach systemu TRISTAR,

- ożywienia dróg wodnych w Gdańsku (kontynuacja) obsługujących linie tramwaju wodnego,
 - przebudowa i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportu publicznego,
 - budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą;
- e. w zakresie infrastruktury rowerowej i pieszej:
- system tras rowerowych dla Obszaru Metropolitalnego,
 - budowa zamiejskich regionalnych tras rowerowych,
 - utworzenie systemu roweru metropolitalnego (spójnego dla Obszaru Metropolitalnego systemu roweru publicznego i wypożyczalni rowerowych),
 - budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele) ,
 - przedsięwzięcia wspierające realizację planów aktywnej mobilności w miastach Obszaru Metropolitalnego.

W rozdziale 3 pod tytułem Zasady i kierunki polityki transportowej Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku omówiono system transportowy i jego funkcje metropolitalne, jako istotny element współpracy metropolitalnej wszystkich samorządów, który powinien obejmować:

- uchwalenie wspólnej dla całego **Obszaru Metropolitalnego** strategii rozwoju transportu;
- koordynację procesów planowania transportu, zwłaszcza w zakresie lokalizacji infrastruktury transportowej i rozwoju poszczególnych podsystemów;
- koordynację procesów zarządzania ruchem, w pierwszej kolejności w obszarze rdzenia Obszaru Metropolitalnego i w dalszej kolejności w obszarach stanowiących jego otoczenie;
- koordynację realizacji inwestycji transportowych;
- prowadzenie kompleksowych badań transportowych (popyt, ruch, zachowania transportowe mieszkańców i podmiotów gospodarczych, preferencje transportowe) w obszarze metropolitalnym;
- integrację transportu publicznego (miejskiego i regionalnego), obejmującą sferę taryfowo-biletową, koordynację rozkładów jazdy, unifikację standardów obsługi pasażerskiej w dostosowaniu do potrzeb transportowych i popytu;
- realizację koncepcji integracji organizacyjnej transportu publicznego, obejmującej rdzeń metropolii.

Omówiono pożądane cechy systemu transportowego, do których zaliczono:

1. sprawność systemu, o którym decydować będą:

- planowanie przestrzenne sprzyjające ograniczaniu potrzeb transportowych wewnątrz Obszaru Metropolitalnego;
- zdolność do pełnej realizacji potrzeb transportowych układu gospodarczego, w tym portów, w pierwszej kolejności poprzez wzrost udziału przewozów intermodalnych;
- zmniejszenie uciążliwości transportu ładunków dla mieszkańców i środowiska poprzez wzrost wykorzystania dostaw z wykorzystaniem centrów logistycznych zlokalizowanych na obrzeżu Obszaru Metropolitalnego i miejskich centrów konsolidacji;
- niezawodność, uzyskana poprzez wprowadzanie i rozbudowę inteligentnych systemów zarządzania ruchem i nowoczesne instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw;
- wzrost elastyczności w realizacji potrzeb przewozowych poprzez rozwój oferty transportu zbiorowego, integrację i w rezultacie podniesienie jego konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego;
- utrzymanie udziału transportu zbiorowego w przewozach w obszarze rdzenia Obszaru Metropolitalnego na poziomie 50%, w pozostałym obszarze na poziomie 25-50%;
- dążenie do co najmniej utrzymania obecnych parametrów obsługi transportowej **Obszaru Metropolitalnego**: prędkości komunikacyjnej wewnątrz Obszaru, jego dostępności wewnętrznej i zewnętrznej oraz bezpieczeństwa ruchu;

2. bezpieczeństwo systemu, które osiągać można poprzez:

- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, głównie poprzez zarządzanie prędkością i nadzór
- ochrona pieszych i rowerzystów
- budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej
- rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu, w tym upowszechnianie narzędzi oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego (oceny, audyty, inspekcje)

3. integracja systemu, która zostanie zapewniona poprzez:

- integrację wewnętrzną transportu zbiorowego (drogowego, kolejowego), przede wszystkim w aspekcie taryfowo-biletowym i funkcjonalnym, poprzez koordynację rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu zbiorowego,

budowę węzłów i przystanków przesiadkowych i organizację przesiadek;

- integrację transportu zbiorowego i indywidualnego (rowerowego, realizowanego pieszo oraz własnymi samochodami osobowymi, motocyklami i motorowerami), poprzez budowę parkingów P&R, B&R, K&R;
- spójność w realizacji polityki parkingowej, w pierwszej kolejności w obszarze rdzenia OM, poprzez stosowanie ujednoczonych zasad tworzenia stref parkowania i ograniczania parkowania i postoju oraz pobierania opłat parkingowych;
- rozszerzanie zasięgu przestrzennego objętego ITS;

4. niska emisyjność systemu realizowana poprzez:

- rozwój trakcji elektrycznej w transporcie pasażerskim (kolej, tramwaje, trolejbusy);
- wprowadzanie elektrobusów do obsługi nowych tras w transporcie zbiorowym i zastępowanie autobusów elektrobusami w obsłudze istniejących połączeń;
- rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, w tym samochodów osobowych;
- rozwój infrastruktury rowerowej i systemów rowerów miejskich;
- tworzenie miejskich „pobliskich stref dostaw” na obrzeżach obszarów z zakazami wjazdu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, umożliwiającymi realizację dostaw w tych obszarach pojazdami elektrycznymi;
- wprowadzenie ograniczeń w ruchu dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi niespełniającymi norm czystości spalin.

Przeanalizowano i określono oczekiwane efekty w zakresie Metropolitalnych usług transportowych wskazując, że wzrost dostępności wewnętrznej Obszaru Metropolitalnego nastąpi poprzez integrację transportu zbiorowego i usprawnienie jego funkcjonowania przy wykorzystaniu ITS i wprowadzaniu priorytetów dla pojazdów tego transportu. Dostępność wewnętrzna Obszaru Metropolitalnego dla użytkowników transportu indywidualnego będzie realizowana poprzez integrację z transportem zbiorowym, będzie także różnicowana poprzez wprowadzanie stref o zróżnicowanej dostępności dla samochodów osobowych, w tym parkowania. Rozwój infrastruktury transportowej będzie uwzględniał konieczność utrzymania założonego dla poszczególnych stref Obszaru Metropolitalnego podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. Wzrost dostępności będzie realizowany także poprzez rozbudowę infrastruktury dla rowerzystów i systemów organizacji ruchu rowerowego, w tym rowerów miejskich. **Podkreślono, że o cechach systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego decydować będzie jego konkurencyjność, przede wszystkim jako czynnik lokalizacji inwestycji**

gospodarczych, naukowych, kulturalnych i społecznych. Aspekt konkurencyjności stanowić będzie także priorytet określający kierunki rozwoju poszczególnych podsystemów, w tym zwłaszcza transportu zbiorowego i innych podsystemów sprzyjających realizacji polityki zrównoważonego rozwoju poszczególnych miast i gmin Obszaru Metropolitalnego. W tym kontekście działania związane z budową, rozbudową modernizacją infrastruktury transportowej, organizacji funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych podporządkowane muszą zostać zasadzie rozszerzania możliwości wyboru realizacji potrzeb przewozowych, w sposób zwiększający udział proekologicznych środków transportu.

W podrozdziale omawiającym zarządzanie popytem transportowym i mobilnością stwierdzono, że celem zarządzania mobilnością jest tworzenie warunków dla rozwoju zrównoważonego transportu w Obszarze Metropolitalnym poprzez: wpływanie na zachowania transportowe oraz zmianę postaw i zachowań podróźnych, mieszkańców, podmiotów realizujących określone potrzeby transportowe i decydentów. Podkreślono, że zarządzanie mobilnością w Obszarze Metropolitalnym będzie oddziaływać na rozwój przestrzenny i transportowy obszaru, zachowania transportowe użytkowników, poprzez racjonalizowanie liczby, długości, tras, wybór środka transportu, sprzyjającego zrównoważonemu rozwojowi społeczno-gospodarczemu i ochronie środowiska naturalnego. Natomiast cele zrównoważonej mobilności zostaną osiągnięte przez:

- planowanie przestrzenne gospodarcze i społeczne, sprzyjające zmniejszeniu liczby i długości podróży, przy co najmniej dotychczasowym poziomie realizacji potrzeb transportowych;
- wybór proekologicznych środków transportu, prowadzący do zahamowania wzrostu udziału samochodów osobowych w realizacji podróży w Obszarze Metropolitalnym, na rzecz transportu zbiorowego, rowerowego i podróży pieszych;
- zachęcanie pracodawców do różnicowania godzin rozpoczęcia i zakończenia pracy, a w szkołach i uczelniach godzin rozpoczęcia i zakończenia zajęć;
- promowanie zasad zrównoważonego rozwoju i zachowań transportowych wpisujących się w te zasady;
- prowadzenie działań edukacyjnych wśród dzieci i młodzieży wpływających na ich obecne i przyszłe zachowania transportowe;
- tworzenie warunków i płaszczyzny współpracy oraz wspieranie jednostek miasta, instytucji, urzędów, placówek handlowych, usługowych, szkół, uczelni i przedsiębiorstw prowadzących do tworzenia indywidualnych dla tych podmiotów planów mobilności zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju;
- inicjowanie i wspieranie wydarzeń i działalności publicznej wskazującej na korzyści z zrównoważonej mobilności;

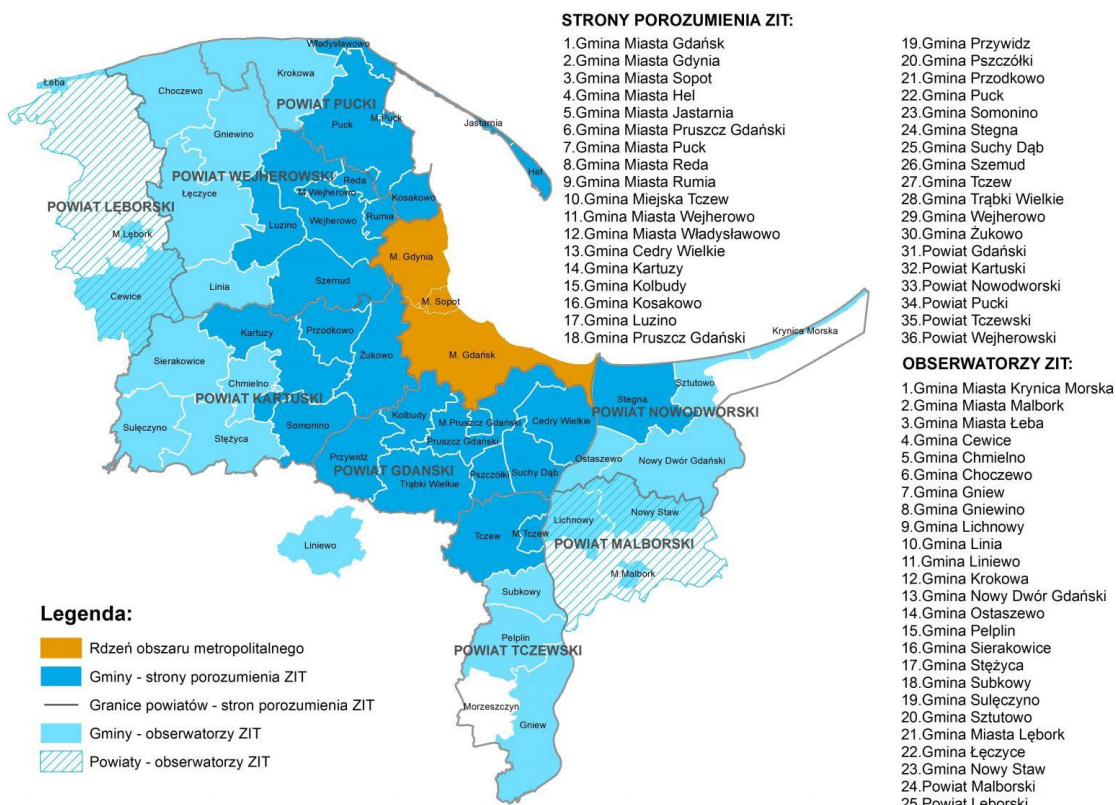
- rozwój infrastruktury dla proekologicznych podsystemów transportowych i transportu intermodalnego;
- rozwój nowych form usług proekologicznych podsystemów transportowych.
- rozwój systemów informacji (w tym mobilnej) o usługach proekologicznego transportu i ograniczeniach w ruchu dla samochodów osobowych.

Zarządzania popytem transportowym i mobilnością nierozłącznie związane jest ze strefowym podejściem do polityki transportowej, także w przypadku Obszaru Metropolitalnego, co zostało omówione w kolejnym podrozdziale rozdziału 3. Po przeprowadzonych analizach, **na podstawie kryteriów intensywności występowania poszczególnych zjawisk (np. natężenia ruchu drogowego, udziału transportu zbiorowego w przewozach, liczby źródeł i celów ruchu skoncentrowanych na danym obszarze itp.) wyodrębnionych w granicach Obszaru Metropolitalnego trzy rodzaje stref (rys. 2.1):**

- rdzeń Obszaru Metropolitalnego, którą tworzą miasta: Gdańsk, Gdynia i Sopot;
- otoczenie bliższe, które tworzą pozostałe gminy strony porozumienia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych,
- otoczenie dalsze, które tworzą pozostałe gminy Obszaru Metropolitalnego.

Przyjęto, że poszczególne, wydzielone rodzaje stref charakteryzować się będą:

- odmienną rolą transportu zbiorowego w obsłudze i w związku z tym innym udziałem tego transportu w podziale zadań przewozowych;
- stosowaniem zróżnicowanych narzędzi kształtowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczba miejsc postojowych, parkowania, organizacja parkingów i miejsc postojowych, odpłatność za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych);
- odmienną lokalizacją określonych elementów infrastruktury transportowej (węzłów i przystanków przesiadkowych transportu zbiorowego, parkingów P&R, B&R, K&R, centrów logistycznych, w tym miejskich centrów konsolidacji i tzw. pobliskich stref dostaw, zatoczek załadunkowo-wyładunkowych itp.).



Rys. 2.1. Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w województwie pomorskim, przyjętego do opracowania projektu Strategii

Źródło: Projekt Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego

Zakończeniem rozdziału 3 omawiającego Zasady i kierunki polityki transportowej Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku jest omówienie **racjonalizacji procesu inwestycyjnego w Obszarze Metropolitalnym**. Wskazano, że racjonalizacja procesu inwestycyjnego powinna zostać podporządkowana zasadom racjonalności, tj. wykonalności, analizy kosztów i korzyści, z uwzględnieniem analiz oddziaływania na środowisko i społeczne oraz odpowiedniej kolejności zdeterminowanej:

- pilnością realizacji określonych inwestycji, określoną wpływem danej inwestycji na sprawność funkcjonowania systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego lub danej strefy, z zastrzeżeniem, że należy prowadzić inwestycje w takim zakresie, by w perspektywie kilkunastu lat od jej zakończenia nie zaistniała potrzeba ponownych, inwestycji polepszających jej sprawność i niezawodność,
- znaczeniem dla realizacji celów zrównoważonej mobilności, poprzez stosowanie zasady, aby, zakres inwestycji zawsze obejmował wszystkie elementy infrastrukturalne i systemy transportowe związane z inwestycją podstawową, tzn. z przebudową drogi muszą być związane przebudowy skrzyżowań, chodników i dróg rowerowych; z remontem lub modernizacją linii kolejowej musi być związana przebudowa systemu sterowania, bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, peronów itp. W każdym

przypadku zakres inwestycji powinien obejmować również elementy systemów towarzyszących infrastrukturze transportowej: sanitarną, kanalizacyjną, wodociągową, telekomunikacyjną, energetyczną;

- zakresem wykraczającym poza obszar danej gminy.

W rozdziale 4 szczegółowo omówiono **możliwe scenariusze i warianty rozwoju systemu transportowego do roku 2030 przy przyjęciu kryterium umożliwiającym porównanie tych scenariuszy**. Do takiego kryterium, autorzy projektu Strategii w transporcie pasażerskim zaliczyli podział modalny podróży (przewozów). Zasadniczy wpływ na ten podział mają dwa czynniki: sytuacja społeczno-ekonomiczna społeczeństwa i skuteczność polityki transportowej w realizacji celów zrównoważonego rozwoju. Przy takim założeniu wyróżnić można cztery scenariusze:

- scenariusz stagnacji,
- scenariusz promotoryzacyjny,
- scenariusz restrykcyjny,
- scenariusz zrównoważony.

Wskazano jednocześnie, że mała skuteczność stosowanych narzędzi polityki transportowej prowadzić może do mało istotnych zmian w strukturach przewozów lub też przy dużych środkach inwestycyjnych do rozwoju infrastruktury transportowej służącej głównie transportowi indywidualnemu. Dużą skuteczność narzędzi polityki transportowej skutkować może wprowadzaniem tylko dużych ograniczeń dla transportu indywidualnego lub też, stosownie do dostępnych środków finansowych, wprowadzaniem zarówno ograniczeń dla transportu indywidualnego jak i wysokiej jakości rozwiązań alternatywnych, konkurencyjnych dla transportu indywidualnego.

Analizy wskazały:

- że intensywny rozwój infrastruktury transportowej, w tym służącej transportowi zbiorowemu, bez ograniczeń dostępności dla transportu indywidualnego nie jest w stanie istotnie zwiększyć udziału transportu zbiorowego w podróżach,
- z punktu widzenia współczesnych oczekiwań względem systemów transportu, scenariusz zrównoważony należy traktować jako scenariusz preferowany, jednocześnie najtrudniejszy w realizacji. Pozostałe scenariusze należy traktować jako niepożądane, ale prawdopodobne, pokazujące konsekwencje odejścia od realizacji scenariusza zrównoważonego.

Tabl. 2.1 Lista potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020

Inwestycja	Scenariusz			
	Stagnacji	Pro – motory- zacyjny	Restryk- cyjny	Zrówno- ważony
Sieć drogowa				
Droga Czerwona (Wrzeszcz - Oliwa)	-	+	-	-
OPAT (Gdynia - Reda)	-	+	-	+
Nowa Węglowa _Gdynia	-	+	-	+
Rozbudowa DW 216 (Reda-Puck)	-	+	-	-
Trasa Słowackiego do węzła Miszewo DW 472	-	+	-	+
Nowa Chwarznieńska -Gdynia	-	+	-	-
Droga Różowa Sopot -Gdynia	-	+	-	-
Obwodnica Malborka	-	+	+	+
Obwodnica Sierakowic	-	+	+	+
Obwodnica północna Tczewa	-	+	+	+
Obwodnica Wejherowa DW 224	-	+	+	+
Obwodnica Władysławowa	-	+	+	+
Obwodnica Żukowa	-	+	+	+
Sieć kolejowa				
Linia do Kosakowa i Rewy	-	-	-	+
Linia 229 (Kartuzy - Sierakowice)	-	-	+	+
Linia 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy)	-	-	-	*
Linia 229 (Sierakowice - Lębork)	-	-	-	*
Linia 230 (Wejherowo - Rybno)	-	-	-	*
Linia 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański)	-	-	-	*
Linia Osowa - Wiczlino - Krykulec	-	-	-	*

W podrozdziale przedstawiono listę potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020 (Tabl. 2.1) oraz przedstawiono prognozy podróży metropolitalnych dla przyjętych scenariuszy rozwoju transportu w Obszarze Metropolitalnym (Tabl. 2.2).

Tabl. 2.2 Zestawienie wielkości prognozowanych parametrów funkcjonowania systemu transportowego z uwzględnieniem, poszczególnych okresów, scenariuszy i wariantów

Scenariusz	Liczba podróży		Praca przewozowa		Globalny czas podróży	
	transport indywidualny	transport zbiorowy	transport indywidualny	transport zbiorowy	transport indywidualny	transport zbiorowy
	LP _{T1}	LP _{T2}	PP _{T1}	PP _{T2}	GCP _{T1}	GCP _{T2}
	mln podr./rok	mln podr./rok	mln paskm/rok	mln paskm/rok	mln pasgodz./rok	mln pasgodz./rok
Stagnacji	552,82	247,53	11549,76	4363,69	228,04	178,24
Pro - motoryzacyjny	640,92	247,21	13835,65	4248,65	269,92	171,67
Restrykcyjny	511,56	288,79	12105,88	5155,31	222,55	204,51
Zrównoważony	549,36	338,77	12184,32	6199,39	211,68	243,34

Rozdział 5 zawiera Wizję i cele rozwój systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego. Zgodnie z przesłankami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (Strategia 2030) i istoty procesu metropolizacji można przyjąć następującą wizję dla metropolitalnego systemu transportu:

„Obszar Metropolitalny, jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich”

Wizja ta powinna być realizowana poprzez następujące ogólne cele:

- cel społeczny: poprawa jakości życia poprzez tworzenie adekwatnego do oczekiwań systemu obsługi transportowej ludności z zachowaniem bezpieczeństwa podstawowych standardów bezpieczeństwa,
- cel gospodarczy: tworzenie warunków dla konkurencyjnego w skali krajowej i międzynarodowej prowadzenia działalności gospodarczej, uruchamiania nowych terenów rozwojowych dla funkcji usługowych i przemysłowych,
- cel środowiskowy: przekształcanie systemu transportu w kierunku eliminowania/ograniczania negatywnych oddziaływań na środowisko.

Natomiast cele strategiczne zostały podzielone na dwa obszary interwencji:

Obszar interwencji A

Obsługa transportowa w powiązaniach zewnętrznych wspomagającej rozwój OM jako węzła międzynarodowego

Cel A.1 Poprawa dostępności transportowej OM

Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TENT

Obszar interwencji B

Obsługa transportowa w powiązaniach wewnętrznych (międzygminnych) wspomagającej rozwój Obszaru Metropolitalnego jako obszaru funkcjonalnego

Cel B.1 Poprawa sprawności sieci transportowych w OM

Cel B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

Cel B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

Rozdział 6 zawiera Strategiczne Programy Współpracy, jako pakiet wspólnych działań czyli działań podejmowanych przez co najmniej dwie gminy i z zaangażowaniem podmiotów spoza instytucji samorządowych. **W projekcie Strategii wskazano 6 kluczowych programów współpracy:**

Program 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej związanej

Cel A.1 Poprawa dostępności transportowej OM

Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność portów morskich i lotniczego TENT od strony lądu.

Miarami realizacji celów strategicznych będzie:

- a) uzyskanie bezpośrednich połączeń lotniczych, kolejami dużych prędkości i drogami szybkiego ruchu z innymi metropoliami krajowymi (Warszawa, Łódź, Poznań, Kraków, Wrocław, Katowice, Bydgoszcz/Toruń, Lublin, Szczecin) i w krajach sąsiednich (Berlin, Praga, Kopenhaga, Sztokholm, Wilno),
- b) uzyskania standardów właściwych dla sieci TENT w drogowej i kolejowej sieci infrastruktury dostępowej portów morskich i portu lotniczego.

Program 2: Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TENT

Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TENT

Miarami realizacji celów strategicznych będzie:

- a) realizacja zadań zawartych w strategiach rozwoju portów,
- b) uzyskanie standardów technicznych drogowej i kolejowej właściwych dla infrastruktury TENT na wszystkich podstawowych połączeniach do portów w Gdańsku i Gdyni.

Program 3: Spójny i zrównoważony system transportowy Obszaru Metropolitalnego

Cel A.1 Poprawa dostępności transportowej Obszaru Metropolitalnego

Cel B.1 Poprawa sprawności sieci transportowych w Obszarze Metropolitalnym

Cel B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

Cel B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

Miarami realizacji celów strategicznych będą:

- a) utrzymanie na obecnym poziomie średniego czasu podróży na obszarze OM
- b) zwiększenie udziału podróży niezmotoryzowanymi środkami transportu do 33%
i transportem zbiorowym do 35% w obszarze rdzenia OM
- c) zwiększenie udziału niezmotoryzowanymi środkami transportu i transportem zbiorowym do 40% w otoczeniu rdzenia OM
- d) zmniejszenie emisji spalin do poziomu wymaganego regulacjami Unii Europejskiej
- e) zmniejszenie obszarów zagrożonych hałasem oraz zmniejszenie liczby mieszkańców narażonych na hałas komunikacyjny przekraczający wartości dopuszczalne.

Program 4: Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w Obszarze Metropolitalnym.

Cel B.1 Poprawa sprawności sieci transportowych w Obszarze Metropolitalnym

Cel B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

Cel B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

Miarami realizacji celów strategicznych będą działania podjęte przez instytucje odpowiedzialne na zarządzanie transportem w Obszarze Metropolitalnym w zakresie:

- a) tworzenia wspólnych dla OM instytucji zarządczych,
- b) wspólnego planowania rozwoju systemu i monitorowania jego funkcjonowania,
- c) informowania mieszkańców OM o zmianach w jakości funkcjonowania sieci, transportu zbiorowego i niezmotoryzowanego oraz występowaniu negatywnych zjawisk w transporcie.

Program 5: Aktywna mobilność w Obszarze Metropolitalnym.

Cel B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

Cel B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

Miarami realizacji celów strategicznych będą:

- a) zwiększenie do 2030 roku, w obszarze rdzenia OM i obszarach centralnych miast OM, udziału w podziale modalnym podróży pieszych do 25,5% i rowerowych do 7,5%
- b) wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerem w ramach łańcucha pasażerskich podróży intermodalnych.
- c) utrzymanie w otoczeniu rdzenia udziału form aktywnej mobilności w podziale modalnym na poziomie 3%.

Program 6: Bezpieczny transport i mobilność w Obszarze Metropolitalnym.

Cel B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

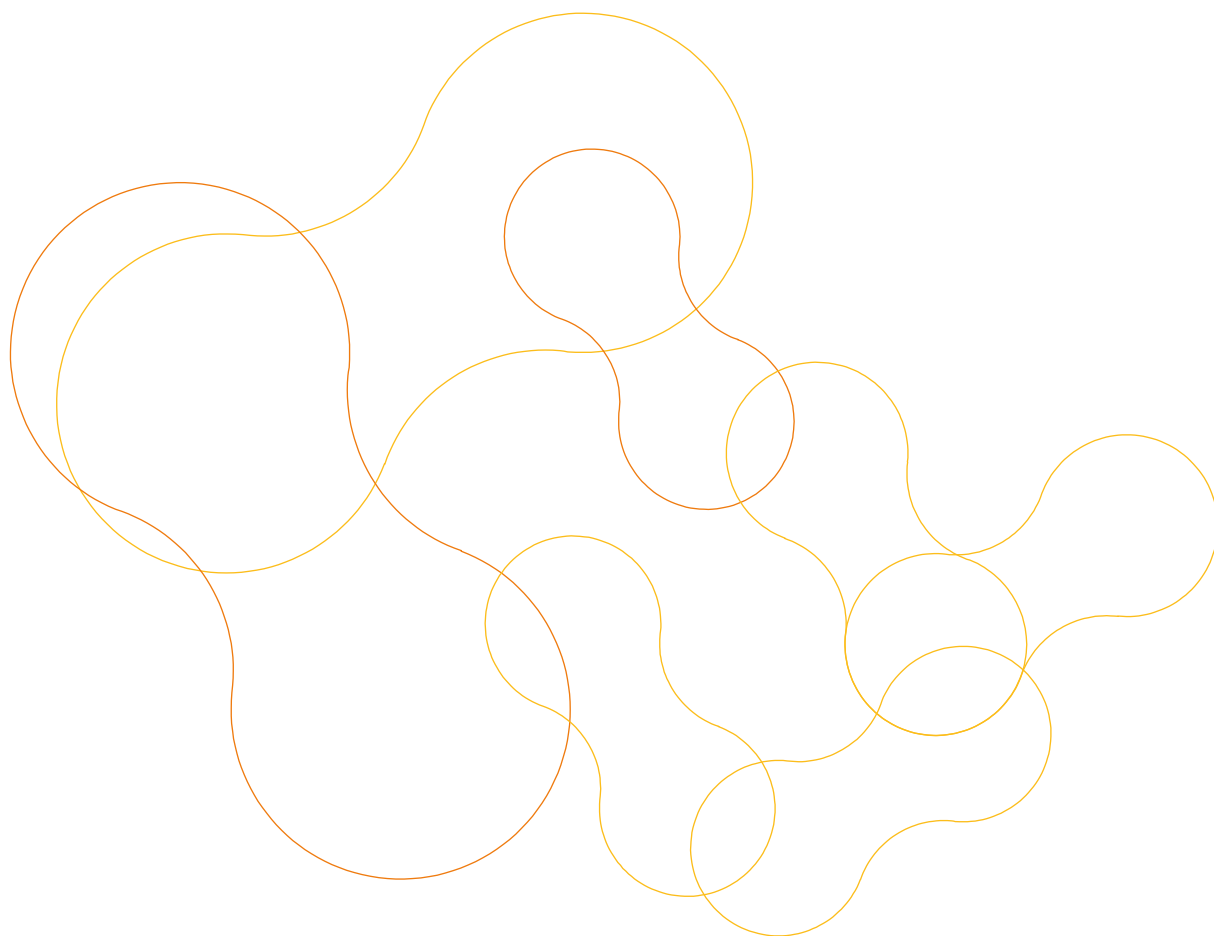
Miarami realizacji celów strategicznych będą: zmniejszenie do roku 2030, w porównaniu do roku 2010 liczby ofiar poważnych wypadków transportowych:

- a) ofiar śmiertelnych o 75 %, tj. do mniej niż 30 ofiar na rok,
- b) ofiar ciężko - rannych o 65 %, tj. do mniej niż 85 ofiar na rok.

Ostatni 7 rozdział projektu Strategii omawia System Wdrażania Strategii, jej monitorowanie oraz rekomendacje.

Rozdział 3

Powiązania projektu Strategii
Rozwoju Transportu i Mobilności
Obszaru Metropolitalnego



3. Powiązania projektu Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego

3.1 Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2013

Regionalna strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2013 została opracowana na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego i zawiera kompleksową wizję rozwoju w tym zakresie dla województwa pomorskiego. Obejmuje ona następujące gałęzie transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy, morski, wodny śródlądowy oraz koncepcję założeń strategicznych dla systemu transportowego metropolii trójmiejskiej.

Rozwój systemu transportowego województwa pomorskiego skoncentrować się będzie na następujących pasmowych obszarach funkcjonalnych i korytarzach:

- metropolii trójmiejskiej,
- transeuropejskim korytarzu transportowym VI,
- północno-wschodnim korytarzu z Gdańska do Nowego Dworu Gdańskiego (i dalej do Elbląga),
- pojeziernym korytarzu transportowym Wschód-Zachód,
- kaszubskim korytarzu transportowym Północ-Południe.

W ramach Strategii zdefiniowano podstawowe problemy związane z rozwojem transportu w województwie pomorskim. Przedstawiają się one następująco:

- węzły osadnicze i ludności są rozmieszczone nierównomiernie;
- występuje wysoka koncentracja ludności i pasmowo-węzłowy układ struktury aglomeracji Trójmiasta, co prowadzi do powiększania się dysproporcji rozwojowych między obszarem metropolitalnym a obszarami pozametropolitalnymi. Rzutuje na to również słabo rozwinięta infrastruktura wsi i małych miast;
- województwo pomorskie jest z punktu widzenia sieci transportowych regionem niespójnym – zauważa się niewystarczającą spójność przestrzenno-funkcjonalna i transportowa między obszarami „starych” województw w obrębie regionu;
- problemem jest stały, wysoki i niezaspokajany popyt na rozbudowę i unowocześnianie infrastruktury transportowej województwa.

W Strategii stwierdzono, że około 43% dróg krajowych oraz około 80% dróg wojewódzkich kwalifikuje się do pilnego remontu, względnie poprawy stanu technicznego. W złym stanie jest również infrastruktura kolejowa – zmniejsza się długość linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pasażerski, a prędkości rozkładowe maleją (na ponad 25% sieci obowiązuje prędkość 40km/h i niższa).

Kolejnym problemem jest spadek dostępności transportowej województwa (zwłaszcza do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, w tym portów morskich), spowodowany m.in. szybkim wzrostem natężenia ruchu samochodowego. To zjawisko jest z kolei konsekwencją nie tylko szybko rosnącej liczby samochodów osobowych, ale także zawieszeniem przewozów pasażerskich na niektórych odcinkach kolejowych linii regionalnych oraz wzrastającą ilością samochodowych przewozów towarowych z portów morskich. Innym skutkiem coraz większej liczby samochodów osobowych w Pomorskiem jest większe zanieczyszczenie środowiska oraz wzrost uciążliwości transportu dla mieszkańców (z powodu hałasu, smogu, niszczenia krajobrazu).

Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim oparta została na następujących założeniach prognostycznych:

- w latach 2000-2020 liczba ludności w miastach spadnie o 5,1%, natomiast na wsiach wzrośnie o 13,8%;
- podział zadań przewozowych między poszczególne gałęzie transportu nie ulegnie większej zmianie;
- nastąpi dalszy wzrost transportu indywidualnego do 60-70%;
- mobilność społeczeństwa wzrośnie wraz ze zmianą modelu i wzrostem poziomu życia;
- szczególnie szybko wzrastać będzie liczba pasażerów i lotów w lotnictwie cywilnym.

Oprócz zbyt małej spójności między poszczególnymi gałęziami transportu, w Strategii wskazano na brak integracji wewnątrzgałęziowej – zarówno w skali regionalnej, jak i metropolitalnej. Z tego powodu miejska i regionalna komunikacja samochodowa i kolejowa także nie są skoordynowane. Skutkuje to tym, że użytkownicy transportu nie mają zapewnionej możliwości dokonania racjonalnego wyboru drogi i środka transportu. Dodatkowo mamy do czynienia z coraz mniejszym popytem na usługi transportu publicznego – ich konkurencyjność zmniejsza się, do czego przyczynia się też brak zintegrowanej oferty w zakresie transportu publicznego na poziomie regionu (odpowiedzią na ten problem ma być tzw. wspólny bilet).

Główne cele strategiczne dla rozwoju transportu w regionie określono w następujący sposób:

- **poprawa dostępności transportowej:**
 - zewnętrznej,

- wewnętrznej,
- na obszarze metropolii,
- obszarów turystycznych;
- **poprawa jakości systemu transportowego:**
 - poprawa jakości układu oraz stanu ulic i aglomeracji,
 - przebudowa, modernizacja i przekształcenie systemu;
- **zmniejszenie zatłoczenia dróg:**
 - wzmocnienie roli transportu publicznego,
 - pełne wykorzystanie infrastruktury kolejowej.
 - Integracja systemu transportu:
 - integracja transportu,
 - integracja planów zagospodarowania przestrzennego i planów transportu;
- **poprawa bezpieczeństwa i ochrona środowiska:**
 - bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego,
 - minimalizacja wpływu infrastruktury transportowej i jej użytkowania na środowisko naturalne.

Cele strategiczne dla każdej gałęzi pomorskiego transportu zostały zdefiniowane odrębnie, w sposób następujący:

- a) skrócenie czasu dojazdu do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego oraz Słupska, centrów podregionalnych i ośrodków turystycznych; ma to zostać osiągnięte m.in. poprzez modernizację i zwiększenie przepustowości wojewódzkich dróg dojazdowych do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego, Słupska oraz ośrodków podregionalnych i turystycznych. Strategia przewiduje również budowę dróg dojazdowych do autostrady A1, budowę nowych obwodnic Trójmiasta, dróg łączących porty morskie z ich bezpośrednim zapleczem oraz budowę połączeń drogowych specjalnych stref ekonomicznych w regionie.
- b) zasadnicza poprawa stanu technicznego dróg wojewódzkich w stopniu pozwalającym na uzyskanie w 2015 r. średniego poziomu krajowego, tj. 80% udziału dróg o dobrym stanie technicznym;
- c) poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie uciążliwości tego ruchu dla środowiska naturalnego; mają się do tego przyczynić takie działania, jak budowa obwodnic miast, przebudowa skrzyżowań i układów drogowych w miastach czy wprowadzenie stałego monitoringu ruchu samochodowego oraz poziomu zanieczyszczenia środowiska przez ten ruch;
- d) wzmocnienie struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej województwa.

Efektami realizacji Strategii mają być m.in.:

- przebudowa układu drogowego miast powiatowych,
- stworzenie nowoczesnej, dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej,
- poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróży,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego oraz stanu środowiska naturalnego,
- podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego transportu publicznego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego,
- osiągnięcie akceptowanego społecznie czasu dojazdu do miast, zwłaszcza trójmiejskiego obszaru metropolitalnego i ośrodków turystycznych województwa.

W Strategii rozwój transportu kolejowego ma polegać na:

1. wzmocnieniu powiązania elementów krajowej i regionalnej strategii rozwoju transportu ze szczególnym uwzględnieniem:
 - a) modernizacji magistralnych i pierwszorzędnych linii kolejowych poprzez przystosowanie ich do większej prędkości,
 - b) obsługi ładunków portowych, a także zwiększenia do 60% udziału transportu kolejowego w obsłudze portowych ładunków drobnicowych;
2. zwiększeniu udziału transportu kolejowego w poprawie dostępności do trójmiejskiego obszaru metropolitalnego oraz zacieśnieniu powiązań tego obszaru z regionem;
3. usprawnieniu trójmiejskiego systemu transportowego na drodze rozbudowy linii SKM i skoordynowaniu jej z innymi gałęziami transportu, m.in. poprzez budowę zintegrowanych węzłów transportowych;
4. wzmocnieniu podstawowej infrastruktury transportowej obszarów o niższym potencjale rozwojowym poprzez rewitalizację linii kolejowych mających wpływ na aktywizację lokalnych społeczności;
5. zmniejszeniu negatywnego oddziaływania transportu kolejowego na środowisko naturalne poprzez pełniejsze wykorzystanie potencjału ekologicznie czystego transportu kolejowego, a tym samym zwiększenie udziału kolei w obsłudze przewozowej pasażerów i ładunków (zwłaszcza portowych).
6. Dzięki powyższym działaniom infrastruktura kolejowa ma zostać lepiej wykorzystana, m.in. poprzez:
 - a) zapewnienie połączenia kolejowego miast powiatowych z Gdańskiem w krótszym czasie (np. do Słupska w 100 minut);

- b)** tworzenie regionalnych węzłów integracyjnych przy dworcach kolejowych
w miastach powiatowych poprzez zsynchronizowanie rozkładów jazdy autobusów i pociągów dla osiągnięcia wskaźnika zintegrowania w wysokości co najmniej 60%;
- c)** udrożnienie centralnego korytarza regionalnego – Kaszubskiej Kolei Regionalnej;
- d)** wzmocnienie potencjału rozwojowego trójmiejskiego obszaru metropolitalnego poprzez m.in. przedłużenie linii SKM do Gdańska Południe;
- e)** przystosowanie istniejących odcinków linii i łącznic kolejowych do utworzenia połączenia kolejowego portów lotniczych: Gdynia Babie Doły-Gdańsk Rębiechowo-Trójmiejska Linia Metropolitalna i połączenie jej z Kaszubską Koleją Regionalną w okolicy Kiełpinka – ma to zapewnić dojazd z Gdańska do lotniska w Rębiechowie w ciągu 20 minut z częstotliwością co 30 minut;
- f)** wyprowadzenie z centrum Gdyni i Gdańska regionalnego ruchu autobusowego i ograniczenie ruchu samochodów osobowych.

Ponadto, efektywniej wykorzystanie mają zostać tereny miejskie zajęte pod układy torowe; ma to nastąpić dzięki wprowadzeniu nowoczesnych technologii przewozów, kolejowej obsługi tworzonych centrów logistycznych oraz usprawnieniu kolejowej obsługi transportowej portów Gdyni i Gdańska. Planuje się również odzyskanie dla celów miejskich terenów zajętych przez nadmiernie rozbudowane układy torowe do obsługi portów i zakładów przemysłowych. Kolejnym rezultatem założonych działań ma być wzmocnienie infrastruktury transportowej o niższym potencjale rozwojowym poprzez rewitalizację linii kolejowej Reda-Hel oraz wspieranie inicjatyw lokalnych, szczególnie w zakresie uaktywnienia linii o charakterze turystycznym, np. Kartuzy -Lębork.

Cele strategiczne dla transportu lotniczego wskazane w Strategii to:

- 1.** modernizacja i rozbudowa Portu Lotniczego Gdańsk im. L. Wałęsy w sposób odpowiadający rosnącemu zapotrzebowaniu na usługi lotnicze oraz stworzenie konkurencyjnych warunków dla obsługi przewoźników lotniczych;
- 2.** budowa Pomorskiego Węzła Lotniczego – sieci lotnisk ściśle ze sobą współpracujących;
- 3.** przygotowanie Portu Lotniczego Gdańsk im L. Wałęsy do lotniczych przewozów towarowych, których liczba szybko rośnie, jak również włączenie tego portu do transeuropejskiej sieci transportowej jako integralnej części korytarzy transportowych VI i IA;
- 4.** zabezpieczenie w planach przestrzennych województwa odpowiednio dużych terenów dla rozwoju punktowej infrastruktury lotniczej oraz zapewnienie regionalnej i lokalnej dostępności portu lotniczego;

5. zachowanie, konserwacja i ochrona przed dewastacją i nie związaną z lotnictwem zabudową wszystkich lotnisk w województwie pomorskim. Rozwój transportu lotniczego ma także podążać w kierunku „ucywilnienia i ucywilizowania” lotnisk wojskowych.

Rozwój transportu morskiego według Strategii powinien skupić się na następujących celach:

1. zwiększenie dostępności portów ze strony morza i lądu, przygotowanie nowych obszarów rozwojowych, rewitalizacja portowych inwestycji infrastrukturalnych zgodnie z potrzebami biznesu portowego;
2. wspieranie modernizacji i rozbudowy potencjału przeładunkowo-składowego, logistycznego oraz potencjału usługowego na rzecz statków;
3. tworzenie warunków dla rozwoju funkcji przemysłowej oraz aktywizacji funkcji handlowej portów;
4. wspieranie rozwoju turystyki morskiej i żeglarskiej;
5. harmonijna współpraca między kierownictwem portu a samorządami terytorialnymi, integrująca porty i ich miasta oraz region;
6. rozwój portów jako krajowych wielozadaniowych centrów, działających w ramach łańcuchów transportu kombinowanego;
7. tworzenie warunków do aktywizacji połączeń żeglugi przybrzeżnej łączących porty aglomeracji trójmiejskiej z portami Półwyspu Helskiego.

Rozwój śródlądowego transportu wodnego oparty został na założeniu, że do 2020 roku nastąpi dalsza aktywacja turystyki żeglarskiej. Liczba jachtów (morskich i śródlądowych) ma się do tego czasu co najmniej podwoić; spowoduje to zwiększenie zapotrzebowania na miejsca postojowe dla jachtów, a co za tym idzie, potrzebę rozbudowy istniejących i budowy nowych baz żeglarskich w małych portach Zalewu Wiślanego, na obszarze Deltę Wisły oraz Zatoki Gdańskiej. Powinna nastąpić dalsza rozbudowa przystani i marin w obszarze Deltę Wisły i Zalewu Wiślanego. Wzrost liczby jachtów pełnomorskich oraz zwiększenie liczby zawinięć jachtów zagranicznych wymagać będzie rozbudowy marin w małych portach morza otwartego. Należy również przewidywać możliwość zagospodarowania dla potrzeb żeglarstwa byłego portu wojennego na Helu.

Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020 jest dokumentem definiującym problemy stojące na drodze rozwojowi transportu w regionie, wskazującym jego mocne i słabe strony oraz – co najważniejsze – ustanawiającym główne kierunki jego rozwoju w ramach pomorskiej polityki transportowej

Analizując projekt Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego zauważa się, że w znacznym stopniu realizuje ona cele określone w Regionalnej Strategii Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020.

3.2 Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transport zbiorowego dla województwa pomorskiego

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transport zbiorowego dla województwa pomorskiego określa główne cele i kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego do 2025 roku w przewozach o charakterze wojewódzkim.

Głównym celem Planu Transportowego jest zaplanowanie organizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa pomorskiego do roku 2025.

W planowaniu tych przewozów podstawowe znaczenie ma zapewnianie racjonalnego zakresu usług świadczonych przez transport zbiorowy na obszarze województwa. Racjonalność ta oznacza:

1. dostosowanie ilości i jakości usług świadczonych przez transport zbiorowy do preferencji i oczekiwań pasażerów, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych;
2. zapewnienie wysokiej jakości usług transportu zbiorowego, tworzących realną alternatywę dla podróży własnym samochodem osobowym;
3. koordynację regionalnego planu transportowego z krajowym i lokalnymi planami
4. transportowymi oraz planami rozwoju przestrzennego, w tym dążenie do uzyskania w skali województwa spójnej sieci i zintegrowanych przewozów publicznym transportem zbiorowym;
5. redukcję negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, zwłaszcza na obszarach przyrodniczo wrażliwych oraz poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego;
6. dbałość o efektywność ekonomiczno-finansową rozwiązań w zakresie kształtowania oferty przewozowej i infrastruktury transportowej.

W wyniku realizacji przyjętych kierunków działań, Plan transportowy zakłada:

- utrzymanie, co najmniej, na obecnym poziomie udziału wojewódzkich przewozów pasażerskich, co w sytuacji intensywnego wzrostu motoryzacji jest zadaniem trudnym, ale możliwym do wykonania;
- poprawę dostępności wewnętrznej województwa poprzez skrócenie czasu podróży pomiędzy regionalnymi i ponadregionalnymi ośrodkami osadniczymi i gospodarczymi.

W końcowej części Planu transportowego określono kierunki rozwoju transportu publicznego wskazując, że transport publiczny województwa powinien rozwijać się poprzez:

- poprzez zwiększenie zakresu usług i dostępności,
- poprawę koordynacji z innymi szczeblami transportu publicznego (integrację oferty taryfowej),
- zachęcanie do korzystania z transportu publicznego (na przykład przez budowę parkingów P+R, B+R i stanowisk K+R),
- poprawę jakości usługi i atrakcyjne ceny biletów.

Analizując projekt Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego zauważa się, że w znacznym stopniu realizuje ona cele określone w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa pomorskiego.

3.3 Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze

Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze został przyjęty Uchwałą nr 951/275/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 13 sierpnia 2013r., w którym wskazano następujące wezwania stojące przed województwem pomorskim do roku 2020 w obszarze transportu;

1. **Zrównoważenie struktury podróży (mobilności)** poprzez promocję takich zachowań komunikacyjnych, w których racjonalizuje się długość trasy podróży, motoryzacja indywidualna nie degraduje komunikacji zbiorowej i niezmotoryzowanej, a funkcjonowanie systemu transportu pozwala utrzymać harmonię ze środowiskiem.
2. **Zwiększenie udziału publicznego transportu zbiorowego w ogólnej liczbie podróży** przez kompleksową integrację (infrastrukturalną, taborową, organizacyjną, informacyjną) podsystemów transportu zbiorowego, stworzenie sprawnej węzłowej i liniowej infrastruktury transportu oraz wysoką jakość świadczonych usług.
3. **Zwiększenie efektywności i sprawności podstawowej sieci** (drogowej i kolejowej) odpowiadającej potrzebom społecznym i gospodarczym regionu oraz podjęcie działań na rzecz rozwoju transportu wodnego śródlądowego.
4. **Zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników transportu** oraz zmniejszenia negatywnego wpływu transportu na środowisko.
5. **Zwiększenie dostępności transportowej województwa w skali międzynarodowej**, zwłaszcza w powiązaniach z krajami Unii Europejskiej i obszarami metropolitalnymi Regionu Morza Bałtyckiego, przy jednoczesnym wykorzystaniu potencjału położenia w obszarze transeuropejskich korytarzy i węzłów transportowych.

Cel główny Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie transportu. Mobilne Pomorze został określony w sposób następujący:

Sprawny system transportowy

Zapewnienie elementarnych warunków dla stabilnego, długofalowego i zrównoważonego rozwoju wymaga podejmowania szeregu działań związanych z tworzeniem warunków do wysokiej mobilności mieszkańców, a także sprawnego i bezpiecznego przepływu towarów. Podejmowana interwencja ma przyczynić się do podniesienia sprawności i efektywności funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego oraz poprawy warunków dostępności zewnętrznej i spójności transportowej województwa. Obecnie system transportu zbiorowego ogranicza dostęp do ośrodków miejskich i wyższych usług publicznych, cechuje się niskim stopniem integracji i koordynacji przewoźników, względnie niskim poziomem bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług, a także niedopasowaniem oferty do realnych potrzeb mieszkańców. Na czoło wyzwań w tym zakresie wysuwają się: konieczność rozwoju infrastruktury transportowej oraz potrzeba integracji i koordynacji regionalnych podsystemów transportu zbiorowego – dla osiągnięcia efektu sprawności całego systemu.

Na tle centralnych i południowych regionów Polski dostępność i spójność sieci drogowej województwa jest w dalszym ciągu niska, co wynika z niskiej jakości techniczno-funkcjonalnej krajowej i wojewódzkiej infrastruktury drogowej. W związku z tym podejmowane działania będą ukierunkowane na poprawę stanu technicznego układu drogowego regionu służącego powiązaniom wewnątrzregionalnym, zwłaszcza między miastami powiatowymi a Trójmiastem, a także między miastami powiatowymi a ich otoczeniem.

Dostrzegana rosnąca ranga regionu, związana z istnieniem węzłów transportowych, stwarza możliwość ukształtowania na ich bazie multimodalnych węzłów transportowych. Potencjał ten jest tym cenniejszy, że jego wykorzystanie stabilizować będzie trwały jego rozwój w skali międzynarodowej. Efektem podejmowanych działań będzie poprawa dostępności istniejących i potencjalnych węzłów multimodalnych, służących poprawie dostępności zewnętrznej regionu w skali kraju i Regionu Morza Bałtyckiego oraz wykorzystania jego potencjałów rozwojowych w zakresie logistyki.

W Regionalnym Programie Strategicznym w zakresie transportu wskazano 3 cele szczegółowe, mające charakter ogólny i określające pożądane stany docelowe w ujęciu tematycznym odpowiadającym Kierunkom Działań zapisanym w Celu Operacyjnym 3.1. Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020. Są one konkretyzowane przez 7 Priorytetów oraz 17 działań.

Cel szczegółowy 1.

Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego

Rozwój publicznego transportu zbiorowego jest z jednej strony odpowiedzią na wyzwania związane z zatłoczeniem dróg, wysoką ceną paliw, niedostatkiem miejsc parkingowych w miastach i innymi niedogodnościami indywidualnej motoryzacji, a z

drugiej strony wynika z troski o osoby, które nie mogą na co dzień korzystać z samochodu (młodzież szkolna, osoby starsze, osoby niepełnosprawne, osoby niezamożne).

Rozwinięty i efektywny system publicznego transportu zbiorowego oznacza:

- spójną, sprawnie działającą i bezpieczną liniową i węzłową infrastrukturę transportu zbiorowego;
- koordynację zarządzania transportem zbiorowym pozwalającą na pełne skomunikowanie transportu zbiorowego kolejowego z autobusowym, trolejbusowym i tramwajowym;
- dopasowanie oferty transportu zbiorowego do potrzeb jego użytkowników (rozkład jazdy, systemy informacji pasażerskiej itp.);
- ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko.

Zakłada się, że rozwój systemu publicznego transportu zbiorowego będzie opierał się o hierarchiczny model organizacji, planowania i zarządzania transportem zbiorowym (aktywny udział organizacyjny i finansowy władz samorządowych wojewódzkich, powiatowych i gminnych).

Priorytet 1.1.

Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego

Priorytet 1.2.

Wysoka jakość usług transportu zbiorowego i jego promocja

Cel szczegółowy 2.

Sieć drogowa wzmacniająca dostępność i spójność regionu

Poprawa dostępności i spójności regionu w układzie drogowym dotyczy szerokiego pakietu działań mających na celu skrócenie czasu dojazdu do najważniejszych ośrodków w układzie krajowym i regionalnym. Dotyczy to realizacji działań usprawniających ważne dla województwa połączenia drogowe wiążące regionalny system transportowy z siecią dróg krajowych, przebiegającą przez obszar województwa. Uwzględniając rozbudowaną i gęstą sieć dróg publicznych w województwie, oznacza to konieczność:

- przebudowy i budowy połączeń drogowych wiążących ośrodki powiatowe z Trójmiastem,
- rozwijania połączeń drogowych między ośrodkami powiatowymi i obszarami wiejskimi,

- podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego i likwidację punktów krytycznych,
- wprowadzania zaawansowanych metod zarządzania ruchem drogowym,
- weryfikacji struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej w województwie,
- monitorowania i planowania perspektywicznego sieci drogowej.

Spodziewanym efektem tych działań, jak również priorytetowych inwestycji prowadzonych w ciągu dróg krajowych, będzie:

- stworzenie nowoczesnej, dobrze rozwiniętej infrastruktury drogowej,
- poprawa płynności ruchu i zwiększenie przepustowości oraz prędkości podróży,
- poprawa bezpieczeństwa transportu drogowego oraz stanu środowiska naturalnego,
- podwyższenie jakości i konkurencyjności usług drogowego publicznego transportu zbiorowego i przyczynienie się do zmniejszenia tempa wzrostu natężenia ruchu drogowego,
- osiągnięcie akceptowanego społecznie czasu dojazdu do miast, zwłaszcza Trójmiasta, miast powiatowych i ośrodków turystycznych.

Priorytet 2.1.

Rozwój dróg regionalnych szczególnie ważnych dla poprawy dostępności wewnętrznej województwa

Priorytet 2.2.

Rozwój układu pomocniczego sieci drogowej, wzmacniającego spójność województwa

Priorytet 2.3.

Wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej

Cel szczegółowy 3.

Węzły multimodalne dobrze powiązane z systemem transportowym

Ze względu na swoje nadmorskie położenie i skrzyżowanie europejskich korytarzy transportowych, województwo pomorskie dysponuje dobrymi warunkami dla rozwoju transportu multimodalnego.

Lepsze wykorzystanie tej konfiguracji czynników rozwojowych oznacza konieczność:

- wspierania działań w zakresie rozwoju i poprawy dostępności zewnętrznej węzłowej multimodalnej infrastruktury transportu o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym,

- *prowadzenie inwestycji w zakresie poprawy infrastruktury zapewniającej bezpośredni dostęp do multimodalnych węzłów transportowych,*
- *rozwój nowych węzłów multimodalnych oraz obiektów obsługi centrów logistycznych o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym.*

W wyniku podejmowanych przedsięwzięć, węzłowa infrastruktura transportowa zyska większą zdolność do obsługi rosnących potrzeb przewozowych. Będzie to sprzyjać integracji różnych gałęzi transportu, a także rozwojowi i wzrostowi znaczenia transportu multimodalnego, wpływając na pobudzenie aktywności gospodarczej, związanej m.in. z logistyką.

Priorytet 3.1.

Poprawa powiązań węzłów multimodalnych z układem transportowym regionu

Priorytet 3.2.

Efektywne wykorzystanie dostępności transportowej węzłów multimodalnych

Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020 zawiera wykaz obszarów tematycznych Programu, adresowanych do odpowiednich typów obszarów funkcjonalnych i rekomendowanych do wdrażania w formule Zintegrowanych Porozumień Terytorialnych, w tym dla Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta rekomendowano następujące obszary tematyczne:

1. Infrastruktura liniowa regionalnego transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie 1.1.1.), w szczególności w zakresie kolejowych przewozów aglomeracyjnych.
2. Infrastruktura liniowa miejskiego (w tym aglomeracyjnego) transportu zbiorowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą (Działanie 1.1.2.).
3. Węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego (Działanie 1.1.3.) oraz infrastruktura transportu rowerowego, stanowiąca dojazd do węzłów integracyjnych (Działanie 1.1.4.).
4. Zakup i modernizacja taboru transportu zbiorowego (Działanie 1.2.1.) oraz rozwój innowacyjnych systemów poprawiających konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego (Działanie 1.2.2.).
5. Koordynacja publicznego transportu zbiorowego w skali regionalnej, metropolitalnej i miejskiej (Działanie 1.2.3.), w szczególności integracja systemowa (taryfowo-biletowa) oraz realizacja polityki preferencyjnych opłat za parkowanie w miejscach zorganizowanych w systemie „Park & Ride” lub „Bike & Ride”.
6. Przebudowa i budowa połączeń sieci uliczno-drogowej Trójmiasta, poprawiająca jego dostępność zewnętrzną (Działanie 2.1.2.) oraz rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych (Działanie 2.3.2.).

Analizując projekt Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego zauważa się, że w znacznym stopniu realizuje ona cele i priorytety określone w Regionalnym Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze.

3.4 Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020

W Strategii stwierdzono oceniono sieć transportowa Obszaru Metropolitalnego w sposób następujący:

- sieć transportowa Obszaru Metropolitalnego charakteryzuje się układem pasmowym w kierunkach wschód-zachód, a także północ-południe. Jego charakterystyczny wygląd podyktowany jest położeniem geograficznym (ograniczony przez Zatokę Gdańską) oraz uwarunkowaniami wynikającymi z rzeźby terenu;
- dostępność zewnętrzna OMZG zapewniana jest głównie przez następujące elementy infrastruktury drogowej:
 - a) autostrada A1,
 - b) drogi ekspresowe S6 i S7,
 - c) drogi wojewódzkie (np. 216, 218, 221, 222, 227, 501, 502),
 - d) linie kolejowe,
 - e) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy,
 - f) porty morskie w Gdańsku i w Gdyni;
- **Trójmiasto jest silnym węzłem kolejowym łączącym Pomorze ze zlokalizowanymi tu portami morskimi z resztą kraju.** Równocześnie kolej stanowi jedną z głównych osi komunikacyjnych Obszaru Metropolitalnego, dając możliwość dalszego zwiększenia swojego znaczenia dzięki budowie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Na podstawie prowadzonych badań w ramach tworzenia Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Pomorskiego ustalono, iż gros podróży odbywa się w relacjach „rdzeń - pozostałe obszary OMZG”, dlatego większy nacisk powinien być położony na rozwój takich właśnie relacji. Rolą przewoźników kolejowych w publicznych przewozach pasażerskich jest organizowanie regularnych połączeń w znacznej części Obszaru Metropolitalnego. Takich połączeń nie mają niestety miasta: Gniew i Krynica Morska, natomiast pociągi do Kartuz, Łeby i Nowego Stawu kursują jedynie w sezonie letnim. W północnej części Żuław Wiślanych oraz na Mierzei Wiślanej istnieje połączenie koleją wąskotorową tj. „Żuławska Kolej Dojazdowa”, na trasach: Nowy Dwór Gdański – Stegna oraz Mikoszewo – Sztutowo. Jest to głównie atrakcja turystyczna, ze względu na uruchamianie połączeń jedynie w sezonie letnim.

Wyraźny brak dostępu do transportu kolejowego występuje również w południowo-zachodniej oraz północno-zachodniej części Obszaru Metropolitalnego. Kolejnym problemem jest znacznie ograniczona przepustowość na niektórych odcinkach tras kolejowych np. Rumia-Lębork oraz Gdańsk Główny-Pruszcz Gdański. Powodem takiego stanu rzeczy jest wielofunkcyjność linii kolejowych, po których poruszają się pociągi pasażerskie (połączenia międzywojewódzkie, regionalne oraz wewnątrz-aglomeracyjne), a także towarowe. Linia kolejowa prowadząca z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego w Gdańsku wymaga modernizacji ze względu na niską przepustowość oraz zły stan techniczny ponad stuletnich mostów nad rzeką Motławą i Martwą Wisłą. Niezadowalający jest również stan punktowej infrastruktury kolejowej, takiej jak stacje i przystanki osobowe wraz z wyposażeniem oraz obiekty inżynieryjne. Wskazane byłoby ograniczenie liczby oraz odpowiednie dofinansowanie tych punktów, które miałyby stanowić węzły przesiadkowe dla mieszkańców Obszaru Metropolitalnego, a także punkty załadunkowe dla przewozów towarowych. Prowadzone obecnie modernizacje na linii nr 201 Gdynia Główna-Kościerzyna, nr 213 Reda-Hel oraz nr 202 Gdańsk Główny-Tczew-Warszawa Wschodnia znacznie poprawiły ich stan techniczny, wydatnie przyczyniając się do poprawy jakości przewozów kolejowych. Dokończenie budowy trasy E65 spowoduje natomiast polepszenie dostępności zewnętrznej OMZG, w tym w ramach europejskiego korytarza transportowego na osi północ-południe, prowadzącego do portów morskich w Gdyni i Gdańsku;

- **na terenie Obszaru Metropolitalnego prężnie rozwija się również transport lotniczy.** W obrębie OMZG funkcjonuje Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, który stanowi część europejskiej sieci transportowej TEN-T. W ciągu ostatnich lat można zauważyć ciągły wzrost liczby obsługiwanych pasażerów. W 2013 roku w Porcie Lotniczym w Gdańsku odprawiono nieco ponad 2,8 mln osób, co stanowi trzeci wynik w skali kraju (większą liczbę pasażerów odprawiono jedynie w Porcie Lotniczym im. Fryderyka Chopina w Warszawie oraz w Porcie Lotniczym Kraków-Balice). Obecnie prowadzone są prace mające na celu zwiększenie dostępności Portu Lotniczego i zintegrowanie go z układem transportu publicznego aglomeracji trójmiejskiej. Na terenie OMZG realizowany jest projekt przekształcenia części lotniska wojskowego w Gdyni-Kosakowie w lotnisko cywilne. Prace zostały w znacznej mierze zrealizowane, jednakże Komisja Europejska podjęła decyzję o konieczności zwrotu przez operatora środków publicznych pozyskanych;
- **nadmorska lokalizacja i rozbudowująca się infrastruktura portowa odpowiada za znaczny udział transportu wodnego w systemie transportowym OMZG.** Istotna w tym względzie jest głównie lokalizacja na obszarze OMZG dwóch portów morskich o znaczeniu międzynarodowym, które mają podstawowe znaczenie dla polskiej gospodarki. Duże znaczenie dla rozwoju towarowego transportu morskiego w regionie w ostatnich latach

miała poprawa zaplecza logistycznego wokół portów, a także budowa głębokowodnego terminala kontenerowego DCT Gdańsk (Deepwater Container Terminal), który może przyjmować i sprawnie obsługiwać największe statki kontenerowe na świecie. Zauważalny jest jednak całkowity brak udziału żeglugi śródlądowej w obsłudze transportu kontenerów i znikomy w zakresie transportu innych towarów. Szansą w dalszej perspektywie czasowej na zmianę obecnej sytuacji może być wdrożenie krajowego projektu autostrady wodnej na Wiśle. Nie należy jednakże pomijać sporego i wykorzystywanego potencjału turystycznego szlaków wodnych na terenie OMZG, ponieważ w samym Gdańsku długość dróg wodnych wynosi około 100 km. Rozbieżne są opinie dotyczące wykorzystania transportu wodnego na terenie OMZG jako elementu transportu publicznego;

- **stan transportu publicznego w Obszarze Metropolitalnym cechuje się wysoką zdolnością przewozową, zróżnicowaną ofertą usług, wzrastającym udziałem proekologicznych środków transportu, z uwagi na rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz pilotażowe zastosowania proekologicznego paliwa w autobusach.** Bardzo istotną rolę w systemie transportu zbiorowego na terenie OMZG pełni Szybka Kolej Miejska (SKM), łącząca wszystkie miasta wchodzące w skład Trójmiasta (Gdańsk, Sopot, Gdynię) oraz inne okoliczne miejscowości (Tczew, Rumia, Reda, Wejherowo). SKM w chwili obecnej jest rozwijana jako kolej typowo miejska, z typowymi dla niej elementami infrastruktury. W przyszłości może być również, w razie potrzeby, traktowana jako element systemu regionalnego. W wyniku przeprowadzonych analiz oraz wywiadów pogłębionych stwierdzono, iż w wymiarze metropolitalnym transport zbiorowy powinien mieć charakter priorytetowy i nastawiony na zmniejszenie czasu dojazdu mieszkańców OMZG do swoich codziennych destynacji oraz na obsługę jak największej liczby pasażerów. Uprzywilejowanie transportu publicznego pozwoli na zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego w stosunku do indywidualnego transportu samochodowego (np. za pomocą wyznaczenia bus pasów, urządzeń i systemów sterowania ruchem) zwłaszcza w obszarach centralnych OMZG. Należy pamiętać, iż transport publiczny winien być bezwzględnie zintegrowanym systemem transportowym, uwzględniającym różnorodne podsystemy transportowe. Na przestrzeni ostatnich lat, powstawały przedsięwzięcia poprawiające jakość i konkurencyjność transportu zbiorowego, np. rozwój Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście czy prace zmierzające do wdrożenia biletu metropolitalnego. Funkcjonująca obecnie forma biletu metropolitalnego nadal jest tylko dodatkową ofertą, a nie podstawowym sposobem zapłaty za komunikację miejską. W sprzedaży dominują bilety poszczególnych przewoźników ograniczone zasięgiem do jednego miasta. W wyniku braku porozumienia politycznego, do dziś połączenie przewoźników nadal istnieje tylko w sferze życzeń pasażerów podróżujących codziennie po kilku miastach. W celu usprawnienia systemu transportowego niezbędna będzie delimitacja węzłów przesiadkowych na

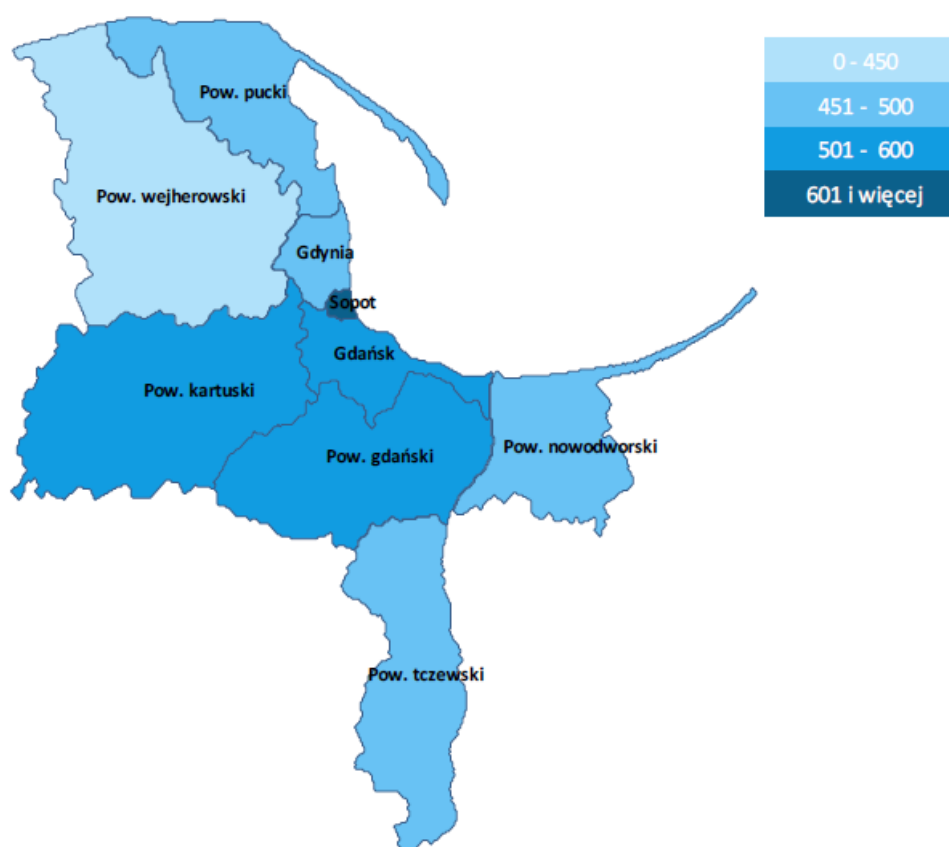
obszarze OMZG i wspieranie ich rozwoju poprzez budowę oraz modernizację infrastruktury. Pomimo prowadzenia wielu działań o charakterze rozwojowym, w latach 2000-2012 na terenie samej aglomeracji trójmiejskiej udział przejazdów komunikacją publiczną obniżył się z 54,8% do około 40%. **Kluczową kwestią w kontekście stworzenia spójnego systemu transportu dla całego Obszaru Metropolitalnego jest stworzenie mieszkańcom warunków do korzystania z różnych środków transportu, poprzez budowę węzłów przesiadkowych typu „park&ride” czy „bike&ride”. Ich celem będzie zmniejszenie natężenia ruchu samochodów w centrach miast, ograniczenie poziomu zanieczyszczeń i hałasu, a co za tym idzie, poprawa jakości życia mieszkańców. Na poziomie metropolitalnym, należałoby zachęcać osoby codziennie podróżujące w kierunku centrum OMZG, do pozostawienia samochodów na obrzeżach miast inwestując w wyżej wymienioną infrastrukturę, która jednocześnie zachęca do korzystania z transportu publicznego w centrum Metropolii;**

- **Na terenie OMZG można zaobserwować znaczny wzrost udziału transportu rowerowego w stosunku do ogólnej liczby odbywanych podróży dziennych wśród mieszkańców, a w szczególności aglomeracji trójmiejskiej. Dla dalszego rozwoju tej formy transportu w Obszarze Metropolitalnym niezbędne jest wspieranie budowy odpowiedniej infrastruktury (dróg rowerowych, infrastruktury towarzyszącej, projektowanie kontrpasów czy szluz rowerowych na obszarach miejskich). Przy tej okazji można mówić o dwóch podejściach – mianowicie o ścisłej separacji ruchu rowerowego oraz o włączeniu go w system transportu miejskiego. Dotychczas projektowane ścieżki prowadziły głównie do obszarów atrakcyjnie turystycznie i krajobrazowo, a obecnie dąży się do promowania roweru jako środka codziennego transportu, również w wymiarze metropolitalnym.**

W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020 podkreślono, że istotną również kwestią przy ocenie sieci transportowej Obszaru Metropolitalnego jest mobilność jego mieszkańców. Postępujący proces suburbanizacji, polegający na systematycznym spadku liczby ludności centrum OMZG i wzrostu ich liczby w strefach podmiejskich oraz w gminach otaczających, stał się głównym czynnikiem kształtującym system transportowy na Obszarze Metropolitalnym. Odpowiednia polityka mobilności może stanowić bardzo istotne narzędzie w niwelowaniu negatywnych skutków tego procesu. Planowanie zrównoważonego transportu jest procesem złożonym i nie może skupiać się jedynie na rozbudowie infrastruktury. Podejście odnoszące się do zrównoważonego transportu zakłada oprócz koniecznego elementu „twardego”, jakim jest infrastruktura, dogłębną analizę potrzeb mieszkańców. Na terenie Metropolii zauważyć można postępującą presję motoryzacyjną – widocznym ciężeniem codziennych podróży mieszkańców w kierunku ścisłego centrum OMZG. Podstawowym środkiem transportu jest prywatny samochód. Najwięcej samochodów osobowych w przeliczeniu na 1 000 mieszkańców na terenie OMZG charakteryzuje

Gdańsk, Sopot, powiat gdański i kościerski. Statystyki te zaprezentowano na kolejnej rys. 3.1.

W związku ze zwiększającym się wskaźnikiem motoryzacji i złożeniami zrównoważonego rozwoju miast, coraz więcej uwagi poświęca się promowaniu alternatywnych środków transportu i maksymalne ograniczenie ruchu samochodów w centrach miast. W celu precyzyjnego rozpoznania sytuacji transportowej, potrzeb mieszkańców oraz dokonania prawidłowej prognozy systemu transportowego, tworzone są tzw. modele symulacyjne.



Rys. 3.1 Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w poszczególnych powiatach Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej w 2012 r.

Źródło: Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej

Konieczne jest podjęcie działań mających na celu lepsze skomunikowanie gmin zewnętrznych OMZG z jego rdzeniem, poprzez zintegrowanie transportu publicznego, np. poprzez wprowadzenie zintegrowanego systemu pobierania opłat w ramach wspólnego biletu i budowanie węzłów przesiadkowych mających na celu zachęcić mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego. Na podstawie przeprowadzonych wywiadów pogłębionych stwierdzono, iż podstawową barierą realizacji planowanych przedsięwzięć może okazać się przede wszystkim brak środków na realizację wszystkich inwestycji oraz bariery organizacyjno

-instytucjonalne. Szczególnie w przypadku inwestycji zintegrowanych istotne jest szerokie porozumienie i wspólne decyzje (w tym finansowe) warunkujące możliwość wdrożenia, a w późniejszym etapie – osiągnięcia zakładanych rezultatów.

W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020 zamieszczono listę strategicznych projektów ZIT wskazanych w stanowisku negocjacyjnym Obszaru Metropolitalnego uchwalonym przez Radę ZIT w dniu 16.04.2014, na której znalazły się następujące działania związane ze zrównoważonym rozwojem systemu transportowego na Obszarze Metropolitalnym. Są to:

- a) **wdrożenie systemu zintegrowanego zarządzania transportem publicznym (autobusowymi kolejowym) z uwzględnieniem miast powiatowych jako lokalnych węzłów transportu publicznego, zmierzającego do wprowadzenia wspólnego biletu.** Celem przedsięwzięcia jest wzrost jakości i konkurencyjności publicznego transportu zbiorowego poprzez wprowadzenie zintegrowanego systemu pobierania opłat w oparciu o bilet elektroniczny, jako narzędzia integracji taryfowo-biletowej na obszarze JST tworzących Związek ZIT. Inwestycja ułatwi wdrożenie wspólnego biletu obejmującego transport miejski i regionalny oraz pozwoli na elastyczne kształtowanie oferty taryfowej z uwzględnieniem preferencji osób zmotoryzowanych;
- b) **realizacji węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą.** Przedmiotem przedsięwzięcia będzie działanie polegające na utworzeniu spójnej sieci węzłów integrujących systemy transportowe w kluczowych dla regionu miejscach stanowiących punkty węzłowe w procesie przemieszczania się osób. Planuje się szeroko pojęte działania rewitalizacyjne w zakresie istniejącej infrastruktury, a także budowę nowej poprawiającej dostępność i jakość procesu przesiadania się pasażerów. Projekty obejmują swoją tematyką zarówno poprawę obsługi węzłów transportem indywidualnym, jak również uprzywilejowanie i dostosowanie infrastruktury dla transportu zbiorowego. Ważny element programu stanowią będą działania promujące nowe formy przemieszczania się, w tym rozbudowę infrastruktury rowerowej zapewniającą dogodny dostęp do węzłów w ramach promowania aktywnych form mobilności.
- c) **STeR - System Tras Rowerowych dla OMT.** Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na budowie tras rowerowych (wydzielone drogi rowerowe, pasy rowerowe w jezdni, tworzenie bezpiecznych przestrzeni wspólnych), budowie parkingów rowerowych, tworzeniu oznakowań dla poprawy orientacji przestrzennej i innych działaniach obejmujących tworzenie udogodnień dla ruchu rowerowego i jego integracji z transportem zbiorowym w zlewniach tras rowerowych.

Na potrzeby Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020 sporządzono Prognozę

oddziaływania na środowisko, która może być wykorzystana w procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Wynika z niej, iż w generalnej ocenie realizacja głównego celu oraz priorytetów rozwojowych wyznaczonych w Strategii będzie oddziaływała pośrednio i bezpośrednio korzystnie na środowisko Obszaru Metropolitalnego. Na etapie wykonawczym, zwłaszcza w stosunku do przedsięwzięć związanych z realizacją nowych obiektów kubaturowych i liniowych prognozuje się, że mogą wystąpić oddziaływania na środowisko, w szczególności na powierzchnię terenu. Działania te zostaną zminimalizowane zgodnie z ustaleniami projektów wykonawczych.

3.5 Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (projekt 04.2015)

Autorzy opracowania stwierdzili, że Strategia OM ma charakter selektywny. Wybór celów i sposobów ich realizacji wynikał z przeprowadzonej diagnozy szeroko skonsultowanej z podmiotami OM. Analizując materiał diagnostyczny nacisk był kładziony na to co podmioty OM powinny robić wspólnie, gdzie są korzyści ponadlokalnego działania. To pozwoliło pominąć kwestie ważne, ale niewymagające intensywnej współpracy. Stąd w strategii nie ma np. priorytetów w zakresie pomocy społecznej czy polityki aktywizacji osób starszych, gdyż są to kwestie ważne, ale ich specyfika sprawia, że powinny być rozwiązywane przede wszystkim na szczeblu lokalnym. Strategia OM ma sens tylko wtedy, gdy będzie ona realizowalna. Ma to być dokument wdrażany przez adresatów, ze względu na postrzegane przez nich z tego tytułu korzyści, głównie przy wykorzystaniu ich własnych zasobów oraz tych dostępnych z zewnątrz. Aby uruchomić samoczynny mechanizm wdrażania jako punkt wyjścia w tym dokumencie przyjęto następujące założenia:

- *Wszystkie jednostki samorządu terytorialnego OM są równorzędne.*
- *Wszystkie typy gmin i miast oraz innych podmiotów OM powinny widzieć i odnosić korzyści z realizacji strategii.*
- *Głównym mechanizmem realizacji strategii będą partnerstwa budowane w oparciu o dobrowolne porozumienia.*

Strategia powinna zwracać uwagę na ambitne cele rozwojowe możliwe do osiągnięcia

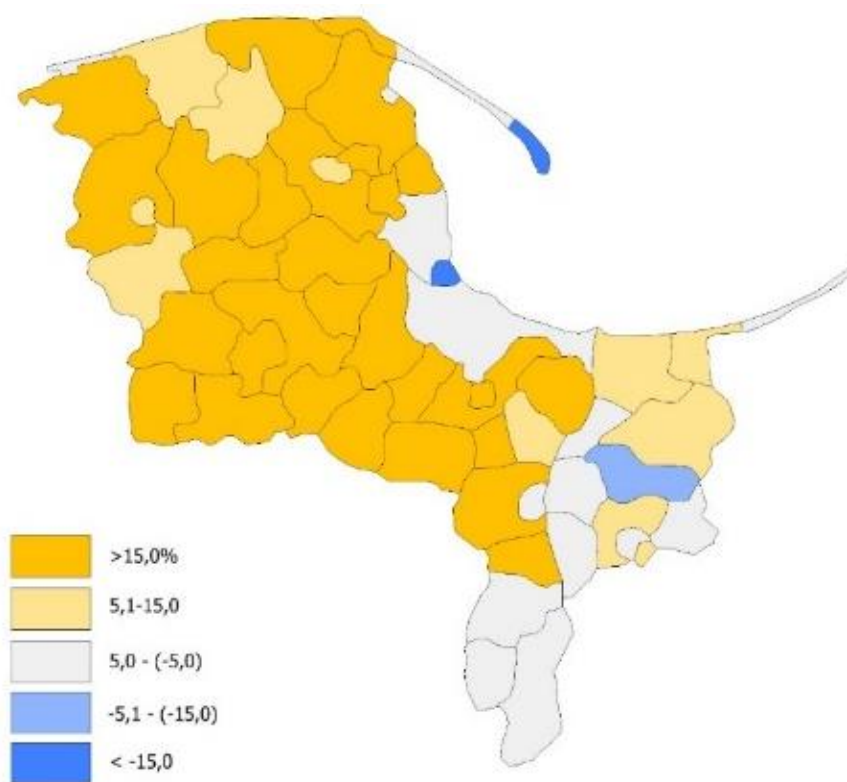
z reguły tylko w długim horyzoncie czasowym, ale również nie pomijać działań poprawiających funkcjonowanie całego obszaru, których efekty są wprawdzie mniej spektakularne, ale szybciej odczuwalne.

Podstawą sporządzenia projektu Strategii były badania diagnostyczne, które obejmowały wykonanie 10 diagnoz sektorowych poświęconych założonym wstępnie sferom potencjalnego współdziałania w ramach Obszaru Metropolitalnego. W wyniku przeprowadzonych badań wypracowano trzydzieści głównych wniosków

diagnostycznych, które posłużyły do zaproponowania scenariuszy, identyfikacji trendów oraz do sformułowania celów Strategii. Najważniejsze wnioski z części diagnostycznej odnoszące się do analizowanego Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 to:

Jednym z głównych zasobów OM jest środowisko przyrodnicze. Składają się na to nadmorskie położenie, urozmaicona polodowcowa rzeźba i związane z tym walory krajobrazowe. Podlega ono stałej presji, związanej głównie z procesami rozlewania się zabudowy w strefie podmiejskiej (suburbanizacji) oraz z inwestycjami infrastrukturalnymi. Presja jest szczególnie niebezpieczna w obrębie korytarzy ekologicznych.

Zagadnienia związane z jakością środowiska odgrywają kluczową rolę dla rozwoju OM z punktu widzenia zabezpieczenia wysokich standardów życia jego mieszkańców. Walory i zasoby środowiska decydują między innymi o kierunkach rozwoju przestrzennego urbanizacji, stanie sanitarnym obszarów zurbanizowanych, potencjale turystycznym i rekreacyjnym obszarów otwartych i bezpieczeństwie przeciwpowodziowym. Zagrożeniem jest jakość powietrza (szczególnie na skutek niskiej emisji), wód powierzchniowych (w tym wód Zatoki Gdańskiej), a także produkcja i składowanie odpadów. Ponadto na terenie OM występują duże **zagrożenia powodziowe** (szczególnie na Żuławach Wiślanych), a lokalnie także zagrożenia związane z osuwiskami, huraganami i pożarami torfowisk.



Rys. 3.2 Dynamika zmian ludnościowych w latach 1988-2011

Źródło: projekt Strategii Obszaru Metropolitalnego

Dochodzi do dekoncentracji ludności wewnątrz OM tj. zmniejszania się liczby ludności w rdzeniu, a wzrostu ludności na obszarach podmiejskich (rys. 3.2). Związane z tym rozpraszanie zabudowy jest najpoważniejszym problemem osadniczym OM. Powoduje ono wymierne koszty. Układ rzeźby terenu oraz względy ochrony przyrody spowodowały, że obok głównego korytarza północ-południe, strefą suburbanizacji stał się obszar położony na zachód od Obwodnicy Trójmiasta. Problemem jest odpowiedni dostęp z tych terenów do obszaru rdzeniowego zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym.

Infrastruktura transportowa odgrywa szczególną rolę w rozwoju analizowanego OM. Wynika to z jego położenia względem elementów środowiska naturalnego, postępującej suburbanizacji i wzrostu mobilności mieszkańców oraz współwystępowania na terenie OM wszystkich gałęzi transportu. **Rdzeń OM jest relatywnie dobrze dostępny w ujęciu krajowym i międzynarodowym,** a analizowane wskaźniki uległy znacznej poprawie w wyniku ukończenia północnej części autostrady A1 i modernizacji powiązań kolejowych z Warszawą (przywrócenie czasu przejazdu 3,5h z lat 70.). Dzięki istnieniu obwodnicy trójmiejskiej dostępność jest relatywnie dobra także w zachodniej części OM, w sposób skokowy maleje natomiast w jednostkach stanowiących północną część Obszaru. **OM stanowi węzeł bazowy podstawowej trans-europejskiej sieci transportowej TEN-T dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk,** co daje mu dodatkowe możliwości rozwojowe w obecnej perspektywie finansowej UE. O dobrej dostępności międzynarodowej decydują także dwa duże porty morskie o rosnących przeładunkach oraz rozbudowywany port lotniczy o jednej z najwyższych w kraju dynamice wzrostu obsłużonych pasażerów.

Inwestycje infrastrukturalne podejmowane w ostatnich latach na terenie OM w większym stopniu koncentrowały się w jego części południowej (rys. 3.3). Realizacja nowych inwestycji (planowanych na okres 2014-2020) wyraźnie poprawi dostępność niektórych jednostek części zachodniej, nie mając praktycznie wpływu na poziom dostępności na północy. Powstające inwestycje nie rozwiążą też problemu wąskich gardel po wschodniej stronie obwodnicy Trójmiasta, przede wszystkim na wjazdach do Sopotu i Gdyni.



Rys. 3.3 Kluczowe obiekty infrastruktury transportowej na Obszarze Metropolitalnym wraz z planowanymi inwestycjami

Źródło: projekt Strategii Obszaru Metropolitalnego

Na obszarze OM istnieje duże zróżnicowanie gałęziowe w transporcie (transport autobusowy miejski i regionalny, kolej miejska i regionalna, trolejbusowy, tramwajowy, tramwaj wodny). Ta zaleta stanowi jednocześnie barierę z uwagi na nieadekwatny do nasilających się procesów suburbanizacji poziom integracji transportu publicznego. **Brakuje metropolitalnego systemu transportu publicznego.** Brak jest pełnej integracji jego organizacji na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym. Na to nakłada się niekorzystna i skomplikowana struktura właścicielska PKP SKM, a konsekwencją jest brak jednolitych rozwiązań taryfowych dla kolei i transportu autobusowego. W efekcie mamy do czynienia z niekorzystnym trendem spadku udziału transportu publicznego w przewozach ogółem. Na sytuację transportową OM ogromny wpływ ma intensywny, **bezprecedensowy rozwój portów morskich**, w tym przede wszystkim rozbudowa terminali kontenerowych. Dalszy rozwój portów morskich zwiększy przewozy towarowe. Jednocześnie ukończone remonty na liniach kolejowych do Warszawy, Bydgoszczy i Kościerzyny będą skutkowały wzrostem ruchu pasażerskiego. Wystąpi konkurencja o infrastrukturę torową z komunikacją pasażerską dalekobieźną i aglomeracyjną. Już dziś uwidaczniają się wąskie gardła sieci kolejowej.

Na podstawie wniosków z części diagnostycznej zdiagnozowano następujące podstawowe problemy:

- a. nieodpowiednia struktura demograficzna;
- b. niska dostępność zewnętrzna i wewnętrzna;**
- c. niski potencjał innowacyjny i naukowy;
- d. niski poziom internacjonalizacji;
- e. brak ładu przestrzennego;**
- f. niewystarczająca współpraca.

Wymieniona w punkcie b *niska dostępność zewnętrzna i wewnętrzna OM* skutkuje niższym poziomem i dynamiką rozwoju, a także jego przestrzennymi dysproporcjami, m.in. ze względu na dezintegrację metropolitalnego rynku pracy. Ma też wpływ na ograniczone wykorzystanie portów oraz sezonowość turystyki. Jest źródłem kolejnego kluczowego problemu, jakim jest niski stopień internacjonalizacji (funkcjonowanie metropolii w międzynarodowych układach sieciowych). Przyczyny słabej dostępności wewnętrznej, na które można oddziaływać to: nieskoordynowanie transportu publicznego, rozproszenie zarządzania i systemu finansowania, dekapitalizacja infrastruktury transportowej, wąskie gardła infrastruktury drogowej (w tym zwłaszcza na szlakach doprowadzających ruch do rdzenia), a także brak spójnej strategii i siły przetargowej w ubieganiu się o środki zewnętrzne. Przyczyną słabej dostępności jest też złe zarządzanie transportem publicznym oraz niewystarczające działania na rzecz rozwiązań intermodalnych (komplementarne wykorzystanie transportu zbiorowego i indywidualnego). W odniesieniu do dostępności zewnętrznej możliwości oddziaływania w dużej mierze znajdują się na szczeblu centralnym (inwestycje liniowe w transporcie drogowym i kolejowym), co nie oznacza jednak, że nie mogą być one przedmiotem lobbingu ze strony OM. Ponadto szereg rozwiązań transportowych wewnątrz OM ma wpływ na dostępność portów morskich (m.in. konkurencja między transportem towarowym i pasażerskim o infrastrukturę kolejową), wpływając tym samym pośrednio na rozwój powiązań europejskich i globalnych.

Natomiast **brak ładu przestrzennego** to jeden z najważniejszych problemów przyczyniający się znacznie do zwiększenia kosztów funkcjonowania metropolii. Przyczyn takiego stanu rzeczy jest wiele i częściowo są one zewnętrzne względem badanego OM. Funkcjonujące w kraju ułomne prawo planistyczne (ustawa z roku 2003 unieważniająca plany miejscowe sprzed roku 1994) i brak wspólnej polityki przestrzennej w OM przyczynia się zarówno do nadpodaży terenów pod zabudowę jak i nie sprzyja współpracy pomiędzy samorządami. Skutkuje to brakiem zintegrowania polityk rozwoju, a niekiedy także niezdrową konkurencją między gminami o migrantów. Istniejąca presja migracyjna w obawie o zmniejszające się dochody samorządów powoduje pozostawienie zbyt dużej roli developerom. W przypadku analizowanego OM nakładają się na to także naturalne bariery przyrodnicze, które skutkują rozszerzeniem stref suburbanizacji (tj. rozlewania się zabudowy w strefie podmiejskiej) na obszar poza obwodnicą Trójmiasta. Pogłębiający się chaos przestrzenny powoduje stopniowe narastanie problemów gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Rodzi on nieefektywność systemu osadniczego, skutkującą zwiększeniem kosztów funkcjonowania infrastruktury. Przekłada się to na trudności w zapewnieniu sprawnego funkcjonowania metropolii (m.in. systemu transportowego),

a dłuższej perspektywie może także ograniczyć jej atrakcyjność osiedleńczą. Powiększanie się terenów osadniczych wokół OM zwiększa koszty środowiskowe, degradację krajobrazu, a z czasem wygeneruje potrzeby kosztownej renaturalizacji (tj. powrotu środowiska naturalnego do pierwotnego stanu przed ingerencją człowieka). Rosnący popyt na tereny budowlane przyczynia się do wyższych kosztów wykupywania gruntów np. przy okazji realizacji inwestycji celu publicznego, a także do powstawania bańki spekulacyjnej. Z drugiej strony nadpodaż gruntów budowlanych ogranicza nadmierny wzrost cen nieruchomości w strefie zewnętrznej OM.

W projekcie Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wskazano, że dalszy rozwój sytuacji w zakresie obsługi transportowej OM będzie z jednej strony efektem szeroko rozumianych warunków zewnętrznych tj. sytuacji makroekonomicznej i geopolitycznej (ogólne scenariusze rozwoju OM), a z drugiej przemian w mobilności mieszkańców, tempa procesów inwestycyjnych oraz intensywności wzrostu przeładunków w portach morskich. Jednocześnie określono scenariusze zmian sytuacji transportowej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot – Tabl. 3.1.

Tabl. 3.1 Prognoza zmian sytuacji transportowej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot (w ujęciu scenariuszowym)

Scenariusze	Podstawowe trendy		
	rozwój sieci i poprawa dostępności	przemiany mobilności	rozwój przeładunków i roli „hubu” globalnego
Wielkiego skoku w wyniku kumulacji korzystnych warunków zewnętrznych oraz mobilizacji sił wewnętrznych	Szybka dalsza rozbudowa sieci drogowej i kolejowej, także po roku 2020, realizacja dodatkowych inwestycji, dalszy rozwój kolei metropolitalnej oraz modernizacja i rozbudowa linii kolejowych i połączeń drogowych obsługujących porty; wyraźna poprawa dostępności do rdzenia z zachodniej i północnej części OM	Dalszy wzrost mobilności, przy stopniowych (powolnych) korzystnych zmianach modalnych, na skutek rozwoju transportu publicznego i rowerowego; zmiany hamowane przez utrzymującą się szybką suburbanizację	Dalszy wzrost przeładunków w portach, przede wszystkim w segmencie kontenerów (połączenia dalekowschodnie), rozwój żeglugi i wymiany bałtyckiej, poszerzenie lądowego zaplecza portów o kraje Europy Wschodniej; powstanie węzła lotniczego o znaczeniu ponadregionalnym (w tym cargo); wzrost ruchu pozwalający na wykorzystanie drugiego lotniska
Przyspieszonego	Realizacja inwestycji	Dalszy wzrost	Dalszy wzrost

rozwoju w korzystnych warunkach zewnętrznych	zapisanych na bieżącą perspektywę, spowolnienie procesu inwestycyjnego po roku 2020; poprawa dostępności z kierunku zachodniego i w układach międzymetropolitalnych	mobilności, przy stabilnej strukturze modalnej; zmiany hamowane przez utrzymującą się suburbanizację i braki w inwestycjach doprowadzających ruch do rdzenia	przeładunków w portach, przede wszystkich w segmencie kontenerów, rozwój żeglugi i wymiany bałtyckiej; stopniowy rozwój ruchu lotniczego, także w segmencie cargo
Przeciętnego rozwoju w niekorzystnych warunkach zewnętrznych	Realizacja większości inwestycji planowanych na bieżącą perspektywę finansową, spowolnienie procesu inwestycyjnego po roku 2020; selektywna poprawa dostępności (z niektórych kierunków)	Powolny wzrost mobilności przy stabilnej strukturze modalnej; dalszy rozwój motoryzacji	Zahamowanie wzrostu lub stałe wahania przeładunku w portach; utrzymanie obecnej pozycji, z ograniczeniem ruchu kontenerowego na kierunku rosyjskim; stabilna pozycja portu lotniczego
Spowolnienia rozwoju w wyniku słabości wewnętrznych	Realizacja tylko część inwestycji planowanych na bieżącą perspektywę finansową; powolna kontynuacja procesu inwestycyjnego po roku 2020 w warunkach ograniczonego, ale utrzymującego się wsparcia UE; brak liczących inwestycji, w tym w transporcie publicznym oraz w kolejowej obsłudze portów	Stagnacja w zakresie poziomu mobilności i powolne zmniejszanie udziału transportu publicznego (brak inwestycji dekapitalizacja)	Dalszy wzrost przeładunków w portach, przede wszystkich w segmencie kontenerów, rozwój żeglugi i wymiany bałtyckiej ograniczony brakiem niezbędnych inwestycji transportowych (kolej i drogi) na zapleczu; port lotniczy zachowuje obecną pozycję
Stagnacji i upadku w wyniku kumulacji niekorzystnych warunków zewnętrznych oraz słabości wewnętrznych	Powstają tylko nieliczne inwestycje planowane w obecnej perspektywie finansowej, dostępność przestaje się poprawiać; brak finansowania UE po roku 2020	Mobilność powoli maleje w wyniku sytuacji makroekonomicznej; struktura gałęziowa transportu (modalna) nie zmienia się	Spadek przeładunków w portach; spadek ruchu lotniczego.

W Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot określono także polityki metropolitalne jego rozwoju. **Na pierwszym miejscu umieszczona została polityka środowiskowa, która odpowiada bezpośrednio za następujące określone wcześniej cele Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego:**

- **ochrona zasobów środowiska naturalnego;**
- **ograniczenie emisji zanieczyszczeń, hałasu oraz składowania odpadów;**
- **ograniczenie ryzyka związanego z działaniem czynników naturalnych (w tym zwłaszcza ryzyka powodzi) oraz przystosowanie do zmian klimatycznym.**

Polityka środowiskowa Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot na poziomie działań przenika się z wieloma innymi politykami prowadzonymi w jego granicach, a będą to między innymi działania w Polityce transportowej. Związek wyraża się będzie w eliminowaniu konfliktów między infrastrukturą i środowiskiem (korytarze ekologiczne, emisja zanieczyszczeń), a także w ograniczeniu emisji hałasu w głównych ciągach komunikacyjnych.

Polityka transportowa Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot odpowiada bezpośrednio za następujące określone wcześniej cele projekcie Strategii:

- poprawa dostępności międzynarodowej i krajowej w układzie metropolii;
- wzmocnienie powiązań europejskich i globalnych;
- poprawa rozwiązań transportowych wewnątrz OM na rzecz wzrostu dostępności międzynarodowej i krajowej;
- poprawa dostępności transportowej do rdzenia na wybranych kierunkach;
- wspieranie rozwiązań integrujących różne rodzaje transportu;
- Integracja systemu transportu publicznego i promocja zmian modalnych (zmian struktury gałęziowej transportu);
- sprawne współfunkcjonowanie różnych systemów transportowych w rdzeniu.

Najważniejszym elementem polityki transportowej, który powinien zostać zinstytucjonalizowany na poziomie OM jest pełna integracja i koordynacja transportu publicznego (powołanie Metropolitalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego – MZPTZ, który z czasem integrowałby się z Zarządem Regionalnym i obejmował, całe województwo pomorskie, a nawet niektóre tereny sąsiednie – Elbląg). Konieczne jest pełne przeniesienie kompetencji gmin co do organizacji transportu publicznego (układ sieci, taryfy, bilet) na poziom OM. Ważnym elementem tych działań jest przekształcenie własnościowe SKM i PKM oraz włączenie ich w system transportu aglomeracyjnego (poza strukturą Grupy PKP). Na poziomie OM transport publiczny powinien zyskać określone preferencje w ruchu drogowym. Powinna nastąpić wymiana taboru SKM, a także budowa węzłów multimodalnych, w tym węzłów dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Efektem tych działań będzie poprawa struktury modalnej (wzrost wykorzystania transportu publicznego), zmniejszenie kongestii i wzrost dostępności na wybranych kierunkach, a także m.in. polepszenie sytuacji osób o ograniczonej mobilności.

Polityka transportowa musi mieć także na celu sprzyjanie pozostawaniu ludności w obszarach rdzeniowych (a w dalszej perspektywie także ich ewentualny powrót do tych obszarów). Sprzyjać temu będzie rozwój transportu publicznego, ale także właściwa polityka parkingowa oraz zarządzanie nieruchomościami. Celem polityki transportowej powinno być promowanie rozwiązań intermodalnych (łączenie w jedną całość różnych rodzajów transportu) w strefie zewnętrznej oraz jednocześnie pełne wsparcie dla transportu publicznego w obrębie rdzenia. Podstawą polityki promowania zmian struktury gałęziowej (wspieraniu korzystnych z punktu widzenia rozwoju OM rodzajów transportu) obok infrastruktury i preferencji taryfowych jest także odpowiednia częstotliwość kursów oraz jakość świadczonych usług (w tym bezpieczeństwo), a ponadto polityka parkingowa, tworzenie ciągów pieszych i rowerowych oraz rozwiązania wspierające mobilność aktywną, a także wspomagające mobilność przestrzenną osób starszych i niepełnosprawnych. Rozwiązania w zakresie promocji zmian modalnych i polityki parkingowej muszą przy tym równolegle uwzględniać:

- a) dążenie do zmniejszenia udziału transportu indywidualnego w dojazdach do miejsc pracy skoncentrowanych w centrach głównych miast;
- b) dążenie do zachowania funkcji mieszkaniowych i usługowych dzielnic centralnych, poprzez umożliwienie dojazdu do nich także transportem indywidualnym;
- c) nieograniczanie dostępu do dzielnic i obiektów o funkcjach turystycznych w rdzeniu.

Podjęte działania będą skutkowały poprawą warunków mieszkania w rdzeniu, wzrostem atrakcyjności turystycznej, a także inwestycyjnej, a jednocześnie m.in. zwiększeniem mobilności aktywnej.

Warunkiem koniecznym poprawy dostępności zewnętrznej oraz rozwoju powiązań transportowych jest także eliminacja wewnątrzmetropolitalnych wąskich gardeł transportowych. Wymaga ona w niektórych przypadkach (transport drogowy) przeniesienia kompetencji odnośnie szlaków należących do trans-europejskich sieci transportowych TEN-T na szczebel centralny (Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad - GDDKiA). Zależnie od powodzenia tych zabiegów działania OM mogą mieć charakter lobbingowy lub też muszą oznaczać konieczność wspólnego uczestnictwa w wysiłku inwestycyjnym. Kluczowymi inwestycjami drogowymi jest budowa OPAT oraz tzw. Drogi Zielonej z tunelem pod Pachołkiem. Nie należy wykluczać możliwości wspólnego podjęcia tych inwestycji przed samorządy (OM) oraz instytucje centralne. W przypadku linii kolejowych fundamentalne znaczenie ma budowa linii obwodowej oraz modernizacja linii 201. W dalszej kolejności nie można też wykluczać potrzeby modernizacji Wiślańskiej Drogi Wodnej. Efektem podjętych działań będzie m.in. uniknięcie kongestii w ruchu kolejowym, wpływającej nie tylko na obsługę portów morskich, ale także na częstotliwość kursowania w komunikacji pasażerskiej. Będzie także miała miejsce poprawa bezpieczeństwa związanego z transportem ładunków niebezpiecznych przez rdzeń OM. Docelowo powstaną alternatywne sposoby obsługi

transportowej portów z wykorzystaniem transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej.

W celu poprawy codziennej dostępności do rdzenia niezbędna jest realizacja kilku inwestycji drogowych o znaczeniu ponadlokalnym (w tym zwłaszcza wymienione trasy OPAT i Droga Zielona, a także poszerzenie obwodnicy Trójmiasta do trzech pasów ruchu). W transporcie szynowym, szczególnie istotne jest przedłużenie kolei metropolitalnej w kierunku północnym do Kosakowa, a także zwiększenie przepustowości stacji kolejowej Gdańsk. Efektem tych działań będzie poprawa dostępności drogowej całej północnej części OM, w tym rejonu Pucka, Władysławowa i Mierzei Helskiej. Oznacza to także udrożnienie ruchu turystycznego i jego częściową separację od przemieszczeń wewnętrznych, co spowoduje zmniejszenie kongestii na trasach drogowych południkowych w rdzeniu OM oraz odciążenie obecnych dróg wyprowadzających ruch z Gdyni i Sopotu w stronę zachodnią. W warunkach już zaistniałej rozproszonej suburbanizacji, kluczowy jest również rozwój węzłów i rozwiązań multimodalnych (wiele rodzajów transportu) w transporcie pasażerskim, jako jedynej opcji zapewnienia obsługi transportowej strefy zewnętrznej (park and ride, car sharing itp.). Równolegle musi następować rozwój komunikacji szynowej (SKM, PKM), jako najefektywniejszej w masowych dojazdach do pracy. Węzły intermodalne powinny być (także organizacyjnie) elementem systemu transportu metropolitalnego i pozostawać pod jego zarządem. Z tego samego poziomu powinny być zarządzane niektóre linie żeglugi przybrzeżnej. Podjęte działania przyniosą efekt w postaci poprawy struktury modalnej, wzrostu wykorzystania transportu publicznego i w konsekwencji poprawy stanu środowiska naturalnego (zanieczyszczenie powietrza).

W tabl. 3.2 przedstawiono analizę korzyści wynikających z realizacji poszczególnych celów polityki transportowej w ujęciu terytorialnym, jakie zostały określone w projekcie Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk–Gdynia–Sopot, a które realizowane są przez ustalenia analizowanego Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.

Tabl. 3.2 Potencjalne korzyści efektów polityki transportowej w ujęciu terytorialnym

Działania/cele szczegółowe	Rdzeń (Gdańsk, Sopot, Gdynia)	Strefa pod- miejska silnej suburbanizacji *	Strefa północno- wschodnia **	Strefa zachodnia ***	Strefa południowo- wschodnia ****
Cel: Poprawa dostępności międzynarodowej i krajowej w układzie metropolii					
Poprawa dostępności drogowej na kierunku Warszawy	bardzo duże	Duże	duże	umiarkowane	bardzo duże
Poprawa dostępności drogowej na kierunku Poznania, Szczecina i Berlina	bardzo duże	bardzo duże	umiarkowane	bardzo duże	brak
Poprawa dostępności kolejowej na kierunku Poznania i Szczecina	bardzo duże	duże	umiarkowane	duże	brak
Poprawa dostępności bałtyckiej na kierunku metropolii skandynawskich	bardzo duże	duże	duże	brak	brak
Cel: Wzmocnienie powiązań europejskich i globalnych					
Dalszy wielokierunkowy rozwój portów morskich (w tym kontenerowych)	bardzo duże	duże	umiarkowane	umiarkowane	umiarkowane
Zwiększenie roli przeładunków intermodalnych w portach morskich	duże	umiarkowane	brak	brak	duże
Poprawa dostępności dziennej z metropoliami europejskimi w siatce połączeń lotniczych i kolejowych	bardzo duże	duże	umiarkowane	umiarkowane	umiarkowane
Rozwój lotnictwa cargo	duże	umiarkowane	brak	brak	brak
Rozwój oraz utrzymanie infrastruktury istniejących portów lotniczych	bardzo duże	bardzo duże	duże	duże	umiarkowane
Cel: Poprawa rozwiązań transportowych wewnątrz OM na rzecz wzrostu dostępności międzynarodowej i krajowej					
Rozbudowa infrastruktury kolejowej wewnątrz rdzenia OM i budowa obwodowych tras kolejowych, wyprowadzających część ruchu z portów poza teren zurbanizowany	bardzo duże	bardzo duże	umiarkowane	umiarkowane	duże
Poprawa dostępności drogowej portów w Gdyni i w Gdańsku	bardzo duże	duże	duże	duże	brak
Przeniesienie wszystkich	bardzo duże	bardzo duże	duże	duże	brak

elementów trans-europejskich sieci transportowych TEN-T (w tym obsługa portów) na szczebel centralny					
Rozwój żeglugi śródlądowej na dolnej Wiśle jako alternatywy dla kolejowej obsługi portów	umiarkowane	brak	brak	brak	bardzo duże
Cel: Poprawa dostępności transportowej do rdzenia na wybranych kierunkach					
Poprawa dostępności drogowej w północnej części OM (Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo, wyjazd w kierunku Pucka i Władysławowa, mierzeja Helska)	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	duże	brak
Poprawa dostępności drogowej z terenów położonych poza obwodnicą Trójmiasta do Gdyni i Sopotu	bardzo duże	bardzo duże	brak	bardzo duże	brak
Poprawa dostępności drogowej z zachodniej części OM, z wykorzystaniem nowych inwestycji centralnych	umiarkowane	duże	brak	bardzo duże	brak
Wielokierunkowa poprawa dostępności kolejowej do rdzenia OM	duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże
Poprawa dostępności rdzenia OMz mierzei Wiślanej	umiarkowane	umiarkowane	brak	brak	bardzo duże
Cel: Wspieranie rozwiązań integrujących różne rodzaje transportu					
Rozwój transportu pasażerskiego szynowego (SKM, PKM)	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże
Budowa nowych węzłów intermodalnych, wraz z parkingami park and ride (parkuj i jedź) oraz bike and ride (parkuj rower i jedź)	umiarkowane	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże
Wykorzystanie żeglugi w transporcie pasażerskim	umiarkowane	umiarkowane	duże	brak	umiarkowane
Wprowadzanie i promocja rozwiązań innowacyjnych w transporcie	umiarkowane	duże	duże	duże	umiarkowane
Cel: Integracja systemu transportu publicznego i promocja zmian modalnych (zmian struktury gałęziowej transportu)					
Pełna koordynacja transportu publicznego na terenie OM,	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże

przeniesienie kompetencji gmin co do organizacji transportu publicznego (układ sieci, taryfy, bilet) na poziom OM					
Integracja własnościowa transportu szynowego	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże	bardzo duże
Poprawa jakości podróżowania transportem publicznym	duże	duże	duże	duże	duże
Rozwój rozwiązań multimodalnych w rdzeniu	bardzo duże	duże	umiarkowane	umiarkowane	umiarkowane
Preferencje dla transportu publicznego	bardzo duże	umiarkowane	umiarkowane	brak	brak
Cel: Sprawne współfunkcjonowanie różnych systemów transportowych w rdzeniu					
Konsekwentne wydzielanie ruchu tranzytowego (pozamiejskiego i wewnętrznego dłuższego) od ruchu w rdzeniu, w tym zwłaszcza w centrach trzech miast rdzenia	bardzo duże	duże	umiarkowane	umiarkowane	umiarkowane
Uspokojenie ruchu drogowego Tworzenie odseparowanych wzajemnie ciągów pieszych i rowerowych oraz stref pieszych w centrach miast	duże	duże	duże	umiarkowane	umiarkowane
Zindywidualizowana i elastyczna polityka parkingowa, z preferencjami dla osób mieszkających w rdzeniu oraz dla osób podróżujących w celach fakultatywnych i turystycznych	bardzo duże	duże	duże	brak	brak
Zwiększenie mobilności aktywnej mieszkańców i turystów	duże	umiarkowane	duże	umiarkowane	umiarkowane
Uwzględnienie celów transportowych w procesie rewitalizacji	umiarkowane	brak	umiarkowane	umiarkowane	umiarkowane

Źródło: projekt Strategii Obszaru Metropolitalnego

* gminy sąsiadujące z rdzeniem w powiatach puckim, wejherowskim, kartuskim i gdańskim) oraz pas zurbanizowany Rumia-Reda-Wejherowo

** pozostała część powiatu puckiego

*** pozostałe części powiatów wejherowskiego i kartuskiego oraz powiat lęborski

**** pozostała część powiatu gdańskiego, powiat tczewski, malborski i nowodworski

W projekcie Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot wskazano również metody wdrażania celów działań w niej określonych poprzez, między innymi, **partnerstwa i organizacje metropolitalne. W ramach Polityki środowiskowej** wskazano:

- **Partnerstwo na rzecz stworzenia systemu metropolitalnych korytarzy ekologicznych; partnerzy; jednostki samorządu, WDOŚ, organizacje pozarządowe, uczelnie wyższe i inne placówki naukowe (zasięg terytorialny: cały OM)**
- **Partnerstwo na rzecz ograniczenia niskiej emisji; partnerzy; jednostki samorządu, WDOŚ, organizacje pozarządowe, instytucje edukacyjne(zasięg terytorialny: cały OM)**
- **Partnerstwo na rzecz stworzenia Strategii adaptacyjnej OM do zmian klimatu; Partnerzy; jednostki samorządu, WDOŚ, uczelnie wyższe i inne placówki naukowe(zasięg terytorialny: Gdańsk, gminy południowej i wschodniej części OM)**

Cele polityki środowiskowej realizują także partnerstwa proponowane w ramach polityki przestrzenno-osadniczej oraz transportowej.

W ramach Polityki transportowej

- Partnerstwo na rzecz rozwoju transportu promowego na Bałtyku; partnerzy: Gdańsk, Gdynia, firmy żeglugowe, miasta w Skandynawii(zasięg terytorialny: rdzeń OM).
- Partnerstwo na rzecz lepszego powiązania transportowego z innymi metropoliami; partnerzy: jednostki samorządowe, w tym zwłaszcza jednostki rdzenia, PKP Intercity, Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy(zasięg terytorialny: rdzeń OM, Tczew, Lębork, Nowy Dwór).
- Partnerstwo na rzecz budowy trasy OPAT (wraz z powiązaniem z portem Gdynia); partnerzy: jednostki samorządu północnej części OM, GDDKiA, władze województwa, Zarząd Portu Gdynia(zasięg terytorialny: rdzeń OM, gminy położone wzdłuż trasy Gdynia-Wejherowo oraz gminy części północno-wschodniej OM).
- Partnerstwo na rzecz budowy trasy Zielonej (wraz z tunelem pod pachołkiem); partnerzy: jednostki samorządu środkowej i zachodniej części OM (w tym zwłaszcza Gdańsk, Sopot), GDDKiA, władze województwa, Zarząd Portu Gdańsk(zasięg terytorialny: rdzeń OM, gminy części zachodniej OM).
- Partnerstwo na rzecz przedłużenia wydzielonej metropolitalnej infrastruktury szynowej (SKM w kierunku północnym i południowym, PKM do Kosakowa); partnerzy: jednostki samorządowe, SKM, PKM (do czasu zmian własnościowych), PKP PLK, Zarządy Portów morskich, Zarządy Portów Lotniczych, Metropolitalny Związek Publicznego Transportu Zbiorowego(zasięg terytorialny: cały OM).

- Partnerstwo na rzecz wypromowania innowacyjnych rozwiązań transportowych (transport indywidualny elektryczny, rower elektryczny, wykorzystanie bardziej efektywne aut tzw. car sharing, car pooling itd.); partnerzy: jednostki samorządowe, uczelnie wyższe i inne placówki naukowe, organizacje pozarządowe, Metropolitalny Związek Publicznego Transportu Zbiorowego (zasięg terytorialny: cały OM ale głównie rdzeń, strefa podmiejska I miasta powiatowe w strefie zewnętrznej i otaczające je gminy tzw. miejskie obszary funkcjonalne tych miast powiatowych).
- Partnerstwo na rzecz budowy węzłów intermodalnych; Metropolitalny Związek Publicznego Transportu Zbiorowego, jednostki samorządowe, organizacje pozarządowe, GDDKiA, SKM, PKM (do czasu zmian własnościowych), PKP PLK(zasięg terytorialny: cały OM ale głównie rdzeń, strefa podmiejska I miasta powiatowe w strefie zewnętrznej).
- Partnerstwo na rzecz tworzenia stref pieszych i rowerowych oraz rozwoju mobilności aktywnej; partnerzy: Metropolitalny Związek Publicznego Transportu Zbiorowego, jednostki samorządowe, organizacje pozarządowe (ruchy miejskie), instytucje edukacyjne (szkoły) (zasięg terytorialny: rdzeń OM, miasta powiatowe OM).
- Partnerstwo na rzecz budowy parkingów w rdzeniu i centrach innych większych miast; partnerzy: Metropolitalny Związek Publicznego Transportu Zbiorowego, jednostki samorządowe, inwestorzy prywatni, wspólnoty mieszkańców, organizacje turystyczne (zasięg terytorialny: rdzeń OM, miasta powiatowe OM).

Cele polityki transportowej realizować będą także partnerstwa proponowane w ramach polityki przestrzenno-osadniczej.

Zaproponowane w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 potencjalne inwestycje transportowe o znaczeniu strategicznym dla obsługi Obszaru Metropolitalnego bardzo ściśle wiążą się z działaniami wskazanymi w polityce transportowej projektu Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Można stwierdzić, że są ich uszczegółowiona realizacją

Projekt Strategii Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na obecnej fazie jego sporządzania nie został jeszcze poddane procedurze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

3.6 Program Ochrony środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020

Program Ochrony Środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020, który został zatwierdzony Uchwałą Nr 1203/185/12 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 9 października 2012 roku zawiera cele: perspektywiczne (4), średniookresowe (12), priorytetowe (1) oraz 60 kierunków działań.

Perspektywiczne, średniookresowe i priorytetowe cele Programu Ochrony Środowiska sformułowano w nawiązaniu do ustaleń obowiązującego Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego oraz innych regionalnych dokumentów planowania strategicznego i operacyjnego.

Cele perspektywiczne nawiązujące do priorytetów VI Wspólnotowego Programu Działań w zakresie środowiska naturalnego, Polityki Ekologicznej Państwa oraz misji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020², mają charakter stałych dążeń i perspektywę osiągnięcia poza rokiem 2020:

- **środowisko dla zdrowia – dalsza poprawa jakości środowiska i bezpieczeństwa ekologicznego;**
- **podniesienie świadomości ekologicznej społeczeństwa oraz aktywacja rynku na rzecz środowiska;**
- **ochrona dziedzictwa przyrodniczego i racjonalne wykorzystanie zasobów przyrody,**
- **zrównoważone wykorzystanie energii, wody i surowców naturalnych.**

W obszary celów perspektywicznych, spełniających rolę osi priorytetowych wpisano **12 celów średniookresowych przewidzianych do realizacji w latach 2013-2020:**

1. Osiągnięcie i utrzymanie dobrego stanu wód podziemnych i powierzchniowych, w tym wód przybrzeżnych;
2. **Osiągnięcie i utrzymywanie standardów jakości środowiska, wpływających na warunki zdrowotne;**
3. Budowa systemu gospodarki odpadami, który w pełni realizuje zasadę zapobiegania i minimalizacji ilości wytwarzanych odpadów, zapewnia wysoki stopień ich odzysku oraz bezpieczne dla środowiska unieszkodliwianie;
4. Ochrona mieszkańców województwa i ich mienia przed zagrożeniami naturalnymi i skutkami katastrof naturalnych;

² Przyjęta Uchwałą nr 458/XXII/12 Sejmiku Województwa Pomorskiego z 24 września 2012 r.

5. Kształtowanie u mieszkańców województwa pomorskiego postaw i nawyków pro-ekologicznych oraz poczucia odpowiedzialności za stan środowiska;
6. Aktywizacja rynku do działań na rzecz środowiska, zwiększenie roli ekoinnowacyjności w procesie rozwoju regionu;
7. Ochrona różnorodności biologicznej i krajobrazowej, powstrzymanie procesu jej utraty oraz poprawa spójności systemu obszarów chronionych;
8. Poprawa stanu zasobów leśnych regionu, zachowanie i przywracanie walorów ekologicznych obszarom rolniczym;
9. Racjonalizacja wykorzystania zasobów wód podziemnych, ochrona głównych zbiorników wód podziemnych stanowiących ważne źródło zaopatrzenia w wodę;
10. Zrównoważone użytkowanie zasobów kopalin, eliminacja nielegalnego wydobycia oraz zminimalizowanie niekorzystnych skutków ich eksploatacji;
11. Wspieranie wytwarzania i wykorzystania energii ze źródeł odnawialnych;
12. Rozbudowa efektywnych systemów produkcji i dystrybucji energii oraz ograniczenie niekorzystnych oddziaływań energetyki na środowisko;

Konieczność wypełnienia postanowień Traktatu Stowarzyszeniowego z Unią Europejską wymusza pilne wykonanie niektórych zadań zwłaszcza w zakresie gospodarki ściekowej. Stąd też w Programie wyodrębniono cel priorytetowy, który należy zrealizować do roku 2015, tj.:

wyposażenie w zbiorcze systemy kanalizacji sanitarnej i oczyszczalnie ścieków z podwyższonym usuwaniem biogenów wszystkich aglomeracji powyżej 15 000 RLM;

W Programie przedstawiono najistotniejsze problemy, które były podstawą do sformułowania celów i kierunków jego działań niniejszego:

1. narasta koncentracja różnorodnych zagrożeń środowiska (w tym możliwości wystąpienia poważnych awarii) w obszarach najintensywniej zagospodarowanych i zaludnionych – m.in. w obszarze metropolitalnym oraz w korytarzu transportowym po obu stronach doliny Wisły. Mogą one znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko, w tym na wody Zatoki Gdańskiej oraz na przyrodnicze obszary chronione (w tym liczne obszary Natura 2000);
2. zagrożenie degradacją cennych i wrażliwych walorów środowiska w strefie przymorskiej nadkoncentracją funkcji turystycznej i znacznym przyrostem terenów inwestycyjnych;
3. zagrożenia różnorodności biologicznej przez fragmentację siedlisk wrażliwych gatunków, nadmierną eksploatację oraz inwazje obcych gatunków w wyniku postępującej urbanizacji, procesów eutrofizacji wód, odwadniania terenów wodno-błotnych, zakwaszania i zanieczyszczenia gleb, znacznego udziału monokultur produkcyjnych w agrocenozach i zbiorowiskach leśnych;
4. słaba spójność przyrodniczych obszarów chronionych, szczególnie w zachodniej części województwa oraz nieskuteczna ochrona części cennych walorów

przyrodniczych i niewielki przyrost powierzchni objętych ochroną obszarów o cennych i unikatowych walorach;

5. generalnie niezadawalająca jakość wód płynących (w 2009 roku wg obowiązujących kryteriów oceny – stan jednolitych części wód rzecznych dobry – 22,4%, zły – 59,7%, nie oceniono – 17,9%. Złą lub niezadawalającą jakość wód notowano głównie w punktach usytuowanych poniżej zrzutu ścieków z oczyszczalni komunalnych, na terenie dużych miast oraz w przekrojach przyujściowych rzek. Wody dolnej Wisły, odzwierciedlającej zaniedbania gospodarki wodno-ściekowej na powierzchni ponad 60% powierzchni kraju, sklasyfikowano w klasie III ze względu na wskaźniki biologiczne i sanitarne;
6. niezadawalająca jakość wód Zalewu Wiślanego, związana z zanieczyszczeniami wnoszonymi przez wpływające rzeki, w tym z terytorium Federacji Rosyjskiej oraz spływ zanieczyszczeń obszarowych, pochodzących z rolniczych terenów Żuław. W wodach Zalewu obserwuje się powolny spadek zawartości tlenu rozpuszczonego, wzrost zawartości łatwo rozkładalnych substancji organicznych, a stężenia chlorofilu „a” mają tendencję rosnącą;
7. zanieczyszczenie wód Morza Bałtyckiego, Zatoki Gdańskiej i Puckiej oraz Zalewu Wiślanego, którego źródłem, oprócz eksploatacji statków, są spływy pochodzące z lądu, m. in. zanieczyszczenia wnoszone przez wpływające rzeki, brak w części aglomeracji nadmorskich kanalizacji dla odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych oraz spływy z obszarów rolnych, przyspieszające eutrofizację.
8. lokalnie niezadawalająca jakość wód podziemnych, głównie na Żuławach, w dolinie Wisły i strefie nadmorskiej, uwarunkowana czynnikami naturalnymi, ujawniająca się w strefie nadmorskiej zwłaszcza przy nadmiernym (lokalnie) poborze wód,
9. mimo znacznego postępu w tej dziedzinie, nadal niedostateczny rozwój systemów kanalizacji sanitarnej i oczyszczania ścieków, w szczególności na terenach wiejskich;
10. znaczne zagrożenie powodzią oraz, w mniejszym stopniu, osuwiskami, głównie na Żuławach, w dolinie Dolnej Wisły i strefie przymorskiej; zły stan techniczny systemów osłony przeciwpowodziowej i odwodnienia Żuław, nie gwarantujący zabezpieczenia przeciwpowodziowego mieszkańcom oraz obniżający efektywność produkcji rolniczej;
11. przekroczenia dopuszczalnego poziomu stężeń pyłu PM10 oraz PM2,5, którego powodem jest przede wszystkim niska emisja pochodząca z indywidualnych palenisk domowych na paliwa stałe, zwłaszcza w zwartej zabudowie położona w nieckach terenowych;
12. stale wzrasta poziom benzo(a)pirenu (BaP) w powietrzu, który przekracza docelowy poziom określony w Dyrektywie 2004/107/WE w obu strefach województwa pomorskiego, na wszystkich stacjach pomiarowych;
13. utrzymujące się zagrożenie hałasem terenów zabudowy mieszkaniowej (przede wszystkim w miastach i sąsiedztwie tras komunikacyjnych o intensywnym ruchu) oraz lotnisk, czemu nie towarzyszą skuteczne działania

na rzecz jego ograniczenia. Nadal brakuje obwodnic obszarów gęsto zamieszkałych, jednocześnie rośnie liczba decyzji budowlanych wydawanych w sąsiedztwie dróg. Wzrost ruchu lotniczego na istniejącym lotnisku w Rębiechowie oraz rozpoczęta budowa kolejnego lotniska w sąsiedztwie Gdyni;

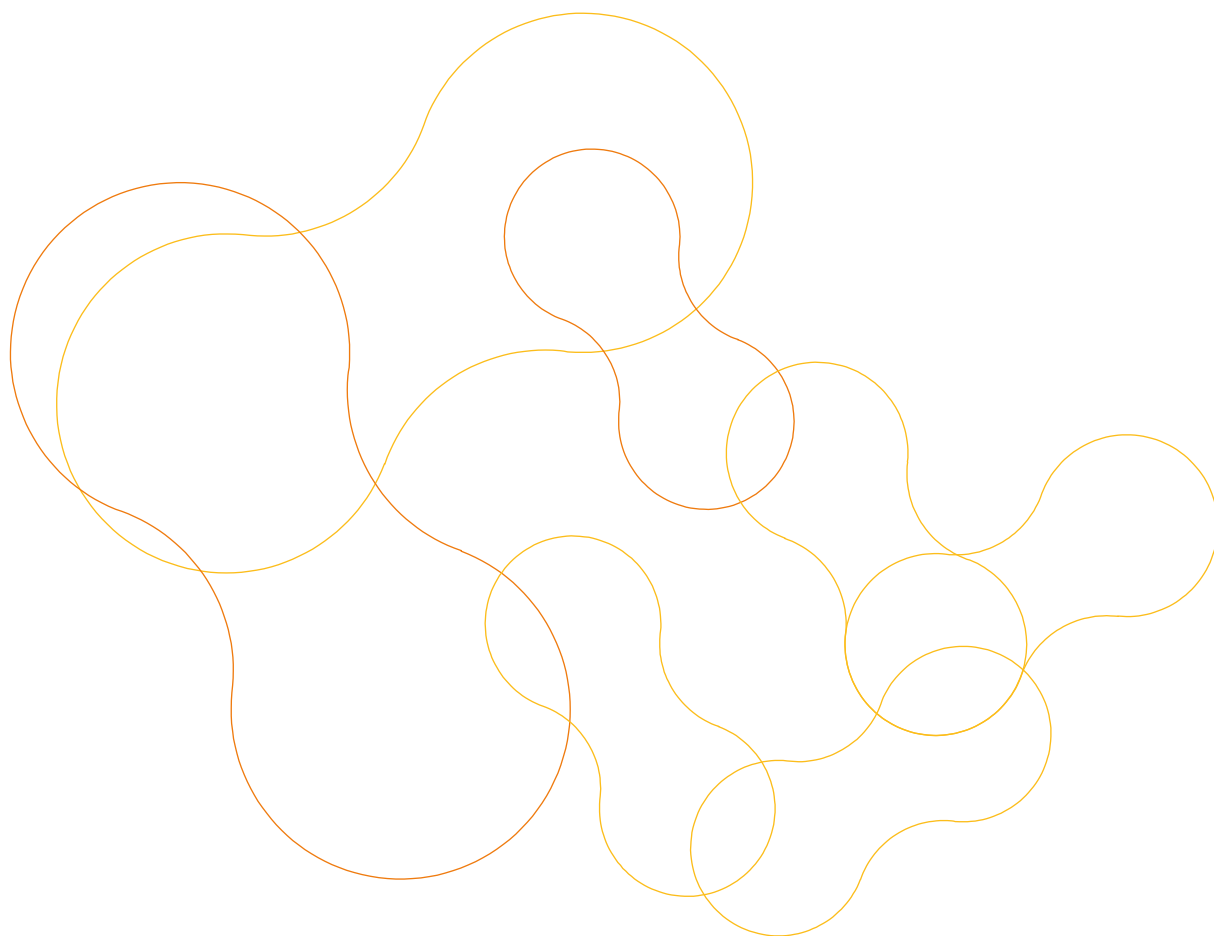
14. brak szczelnego systemu zbiórki powstających odpadów komunalnych powoduje, iż rośnie liczba dzikich wysypisk i odpadów porzucanych w środowisku;
15. pogłębiający się bezład przestrzenny, zwłaszcza w obszarze aglomeracji trójmiejskiej, otoczeniu miast, głównych dróg i w atrakcyjnych strefach rekreacyjnych oraz zanikanie tradycyjnego krajobrazu kulturowego;
16. niewystarczająca wiedza ekologiczna społeczeństwa i występujący brak akceptacji społeczności lokalnych dla działań ekologicznych (składowiska i obiekty unieszkodliwiania odpadów, poszerzanie zakresu ochrony istniejących i tworzenie nowych obszarów objętych ochroną prawną, ograniczenia w działalności gospodarczej).
17. brak zintegrowanego systemu pozwalającego na gromadzenie, przetwarzanie i udostępnianie danych o stanie i jakości środowiska pozyskiwanych z różnych źródeł. Monitoring jest realizowany w minimalnym wymaganym zakresie. W przypadku wzrostu zapotrzebowania na informację o środowisku, wynikającą z konieczności monitorowania np. lokalnych programów naprawczych lub realizacji celów określonych w Programie ochrony środowiska województwa pomorskiego środki, jakimi dysponuje WIOŚ mogą być niewystarczające.
18. narastające trudności w zabezpieczeniu wartości i walorów środowiska objętych ochroną prawną, wynikające z niekontrolowanej presji osadniczej i rabunkowej gospodarki turystycznej, szczególnie w pasie nadmorskim.

Problemy, których rozwiązanie przeciąga się w czasie, bądź też nie są podejmowane działania informacyjne - łagodzące skutki, często owocują powstawaniem konfliktów społecznych.

Analizowany Projekt Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego w części realizuje cele średniookresowe przewidziane w latach 2013-2020, w szczególności *Osiągnięcie i utrzymanie standardów jakości środowiska, wpływających na warunki zdrowotne.*

Rozdział 4

Uwarunkowania środowiskowe
realizacji

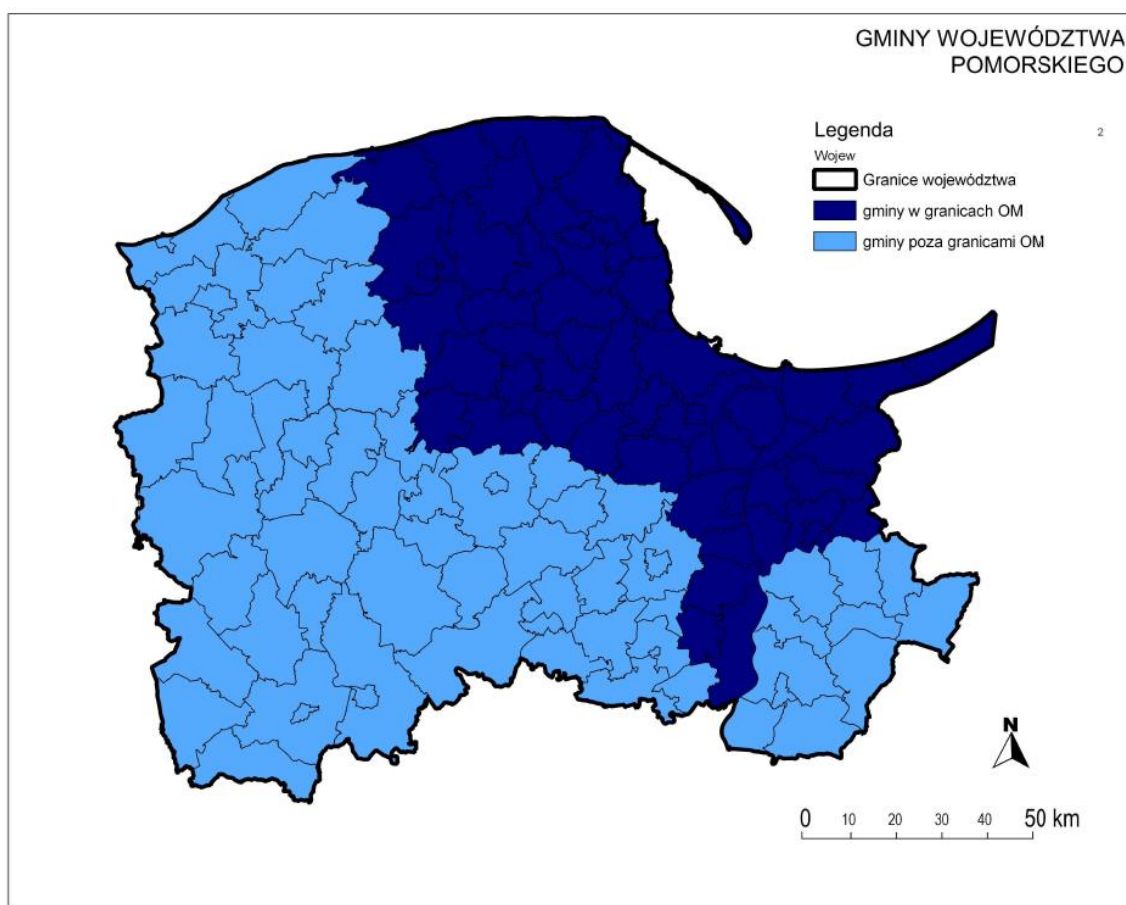


4. Uwarunkowania środowiskowe realizacji

4.1 Położenie i charakterystyka ogólna obszaru objętego Projektem Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku

Obszar Metropolitalny z jego miastami centralnymi (Gdańsk, Sopot, Gdynia) jest geograficznie i historycznie ukształtowanym węzłem transportowym na skrzyżowaniu europejskich szlaków transportowych.

Obszar Metropolitalny liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi ponad połowę (65%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 8 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu – rys. 4.1. Miasta koncentrują 80% ludności OM, wśród nich najwięcej mieszkańców liczy Gdańsk (460 tys. mieszkańców), a najmniej Krynica Morska (1,2 tys. mieszkańców). Szacuje się, że do 2035 roku zmniejszy się liczba mieszkańców miast Trójmiasta, a zwiększy gmin otaczających te miasta.

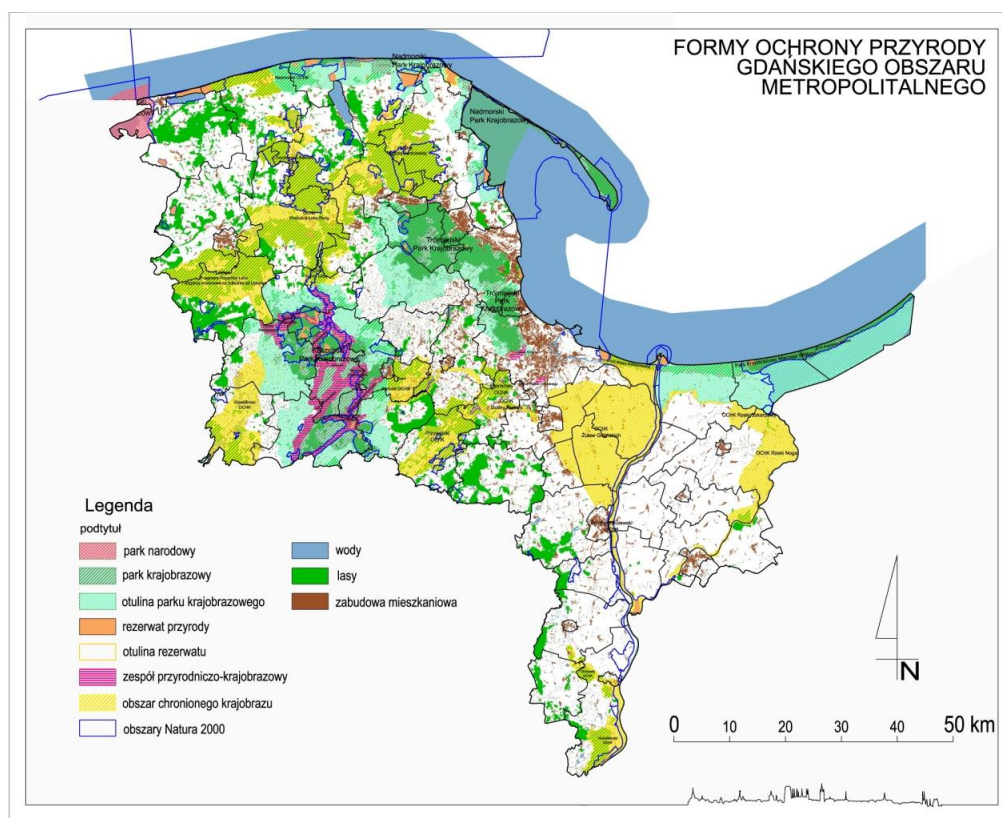


Rys. 4.1 Położenie Obszaru Metropolitalnego w strukturze administracyjnej województwa pomorskiego

Źródło: materiały Biura Rozwoju Gdańska

4.2 Powiązania przyrodnicze obszaru objętego Projektem Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku

Powierzchnia obszarów chronionych w granicach Obszaru Metropolitalnego (bez obszarów NATURA 2000) wynosi ponad 116 tys. ha, co stanowi około 38% powierzchni ogółem (przy średniej województwa pomorskiego 32,7% oraz krajowej 32,4%). Rozmieszczenie poszczególnych form ochrony przyrody przedstawiono na rys. 4.2.



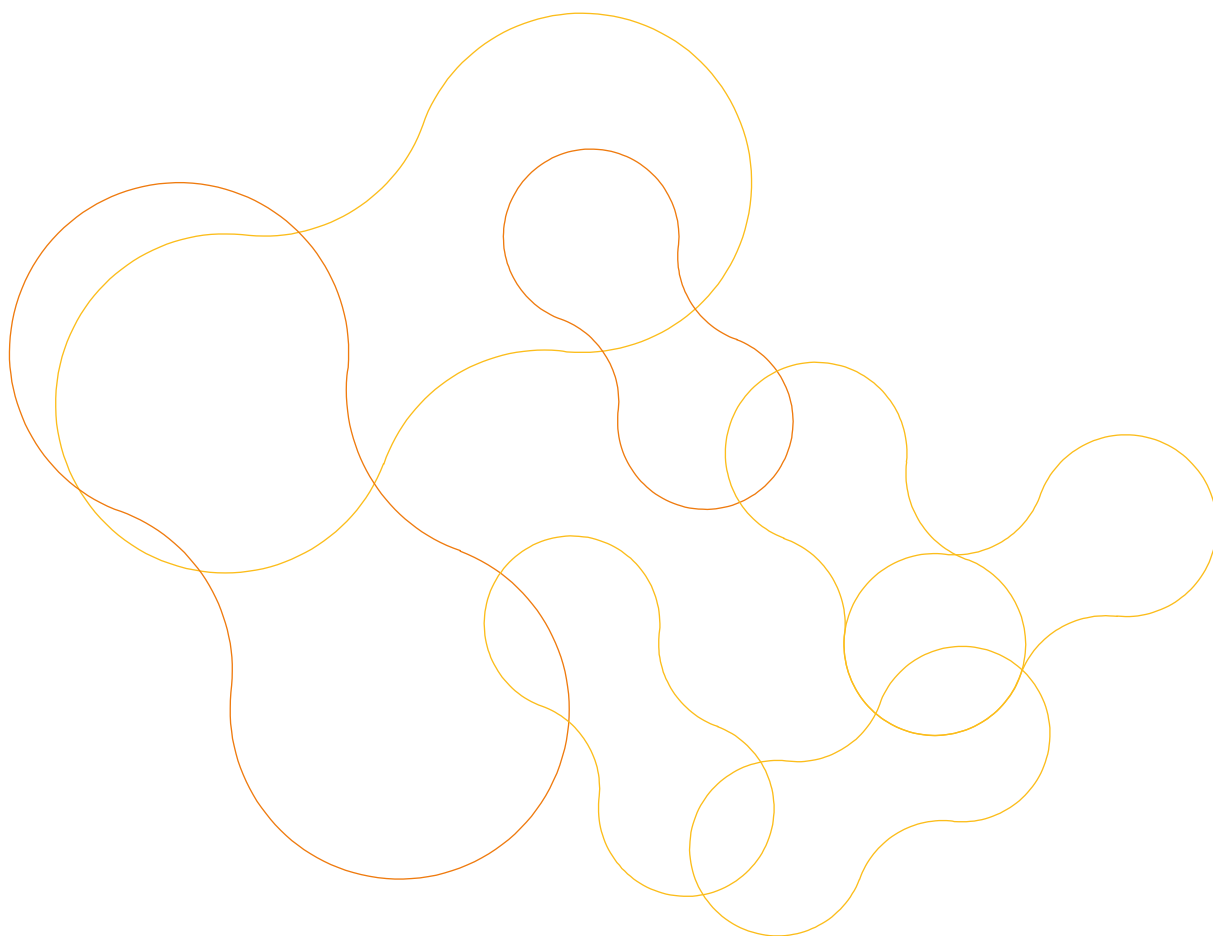
Rys. 4.2 Ustanowione formy ochrony przyrody w granicach Obszaru Metropolitalnego

Źródło: materiały Biura Rozwoju Gdańska

W granicach Obszaru Metropolitalnego występują wszystkie inne formy ochrony przyrody, poza parkiem narodowym. Rezerwaty przyrody obejmują swym zasięgiem ponad 2 tys. ha. Z kolei największy odsetek powierzchni chronionych zajmują obszary chronionego krajobrazu obejmując powierzchnię 77 514 hektarów. Dodatkowo w granicach Obszaru Metropolitalnego znajdują się 3 parki krajobrazowe: Trójmiejski, Nadmorski oraz Kaszubski o łącznej powierzchni 36250 ha. Poza wymienionymi formami ochrony przyrody licznie reprezentowanymi są obszary objęte programem NATURA 2000. Niezwykle cenny element systemu przyrodniczego Obszaru Metropolitalnego stanowią lasy, które zajmują ponad 84 626 tys. ha, tj. 27,5% łącznej jego powierzchni (przy średniej krajowej 29,2%).

Rozdział 5

Skutki realizacji ustaleń Projektu
Strategii Rozwoju Transportu i
Mobilności Obszaru
Metropolitalnego do 2030 roku na
środowisko i zdrowie mieszkańców



5. Skutki realizacji ustaleń Projektu Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku na środowisko i zdrowie mieszkańców

Założenia polityki Unii Europejskiej w dziedzinie środowiska określają przepisy Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, które zostały sformułowane w czterech podstawowych zasadach:

- zasadzie ostrożności,
- zasadzie działania zapobiegawczego,
- zasadzie naprawiania szkody w pierwszym rzędzie u źródła,
- **zasadzie „zanieczyszczający płaci”**.

Najważniejsze problemy ochrony środowiska w Obszaru Metropolitalnego wynikające z jakości walorów i zasobów oraz jego stanu i presji transportowej można wymienić:

- kompleksowa ochrona powietrza oraz warunków bioklimatycznych przed ich pogarszaniem w wyniku zwiększanie się emisji zanieczyszczeń ze środków transportu (źródeł liniowych) poprzez rozwój środków transportu publicznego wpływającego na zmniejszenie wykorzystania indywidualnych pojazdów;
- zmniejszanie emisji hałasu do środowiska, szczególnie ze źródeł komunikacyjnych oraz stosowanie rozwiązań planistycznych i technicznych sprzyjających izolacji terenów zabudowanych i obszarów cennych przyrodniczo od źródeł tej emisji;
- ochrona zasobów wodnych, w szczególności wód powierzchniowych, poprzez poprawę jakości wód płynących i jezior, polegających na ograniczeniu ilości niewłaściwie oczyszczonych ścieków deszczowych wprowadzanych do wód i do ziemi oraz ograniczanie spływów powierzchniowych ze zlewni,
- ochrona różnorodności biologicznej, siedliskowej i krajobrazowej, ograniczanej poprzez zainwestowanie obszaru o charakterze obszarowym i liniowym, poprzez ograniczanie rozpraszania zabudowy w procesach planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz zwiększanie skuteczności i zasięgu konserwatorskiej i aktywnej ochrony przyrody, jak i stosowanie proekologicznych form turystyki oraz gospodarki rolnej i leśnej.

Rozwój systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego jest elementem i uwarunkowaniem kompleksowej polityki jego rozwoju. Zgodnie z przesłankami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (Strategia 2030) i istoty procesu metropolizacji w analizowanym Projekcie Strategii Rozwoju

Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku przyjęto następującą wizję dla metropolitalnego systemu transportu:

***„Obszar Metropolitalny jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich”
(zgodnie z Strategią 2030).***

Realizacja tej wizji wymaga podejmowania takich działań, które są zdolne podnosić rangę Obszaru Metropolitalnego, jako bałtyckiego węzła transportowego, eliminować bariery rozwojowe wynikające z obecnych niedomagań systemu transportowego i realizować następujące ogólne cele:

1. cel społeczny: poprawa jakości życia poprzez tworzenie adekwatnego do oczekiwań systemu obsługi transportowej ludności z zachowaniem bezpieczeństwa podstawowych standardów bezpieczeństwa,
2. cel gospodarczy: tworzenie warunków dla konkurencyjnego w skali krajowej i międzynarodowej prowadzenia działalności gospodarczej, uruchamiania nowych terenów rozwojowych dla funkcji usługowych i przemysłowych,
3. cel środowiskowy: przekształcanie systemu transportu w kierunku eliminowania/ograniczania negatywnych oddziaływań na środowisko.

Dlatego w Projekcie Strategii przyjęto następujące **cele strategiczne**:

Obszar interwencji A: Obsługa transportowa w powiązaniach zewnętrznych wspomagającej rozwój OM jako węzła międzynarodowego

Cel A.1 Poprawa dostępności transportowej OM.

Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TENT.

Obszar interwencji B: Obsługa transportowa w powiązaniach wewnętrznych (międzygminnych) wspomagającej rozwój OM jako obszaru funkcjonalnego.

Cel B.1 Poprawa sprawności sieci transportowych w OM.

Cel B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym.

Cel B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu.

5.1 Środowiskowe skutki realizacji potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020

Część II analizowanej Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 zawiera diagnozę systemu transportowego, celem której była **ocena diagnostyczna systemu** transportowego Obszaru Metropolitalnego stanowiąca punkt wyjścia w procesie tworzenia dokumentu określającego długofalowe działania zmierzających do budowy sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportu metropolitalnego. Przy takim założeniu **określono** kierunki działań strategicznych, które należy podjąć przy formułowaniu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. **Dla zachowania zasad zrównoważonego rozwoju, uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne realizacji tych celów można rozpatrywać w pięciu obszarach: społecznym, gospodarczym, infrastrukturalnym, środowiskowym i organizacyjnym.**

A. Uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne:

1. Uwarunkowania społeczne. Wielkość i rozmieszczenie liczby mieszkańców, miejsc pracy i nauki implikuje zapotrzebowanie na podróże, głównie do obszaru centralnego OM tj. Gdańska i Gdyni.
2. Uwarunkowania gospodarcze. Porty morskie jako główne źródła i cele przewozów transportu towarowego, wymagają sprawniej obsługi i dobrego zaplecza logistycznego, infrastrukturalnego i organizacyjnego.
3. Uwarunkowania infrastrukturalne. Stan obecny funkcjonowania systemu transportowego OM jak i działania projektowe i inwestycyjne wskazują, że do roku 2020 zrealizowane zostaną te zadania strategiczne, które są obecnie w fazie procesu inwestycyjnego. W innych zadaniach zakończenia inwestycji można się spodziewać po roku 2020.
4. Uwarunkowania środowiskowe. Przyjęcie zasady zrównoważonego rozwoju wymaga także odpowiedniego podejścia do rozwiązywania problemów transportowych, który przyczynia się do jego degradacji.
5. Uwarunkowania organizacyjne. Zarządzanie mobilnością w obszarach miejskich OM jak i w powiązaniach obszaru centralnego OM z otoczeniem nie ma charakteru kompleksowego. Brak jest w nim decyzji przestrzennie zróżnicowanych i lokalnie radykalnych zmieniających zachowania transportowe (zdecydowane ograniczenia dostępności dla ruchu samochodowego, eliminacja samochodów z chodników).

B. Podsystemy transportu

1. **Transport drogowy.** Sieć transportu drogowego na obszarze województwa pomorskiego i na obszarze OM w zasadniczej części jest już ukształtowana. Nie mniej dla sprawnego jej funkcjonowania jako systemu transportu drogowego realizującego potrzeby układu osadniczego i układu produkcyjnego wymaga uzupełnień takich jak: Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnicę Północą Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT), obwodnice wielu miejscowości (Obwodnica Kartuz, Sierakowic itp.).
2. **Transport kolejowy.** Sieć transportu kolejowego i jej stan rzutuje na niestety jeszcze za mały udział podróży odbywanych tym środkiem transportu w obszarze OM. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) może się przyczynić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób. Istotnym problemem jest możliwość obsługi transportu towarowego w dojazdach do portów morskich. W opinii Urzędu Transportu Kolejowego potrzebna jest koordynacja działań, spójne potraktowanie i zapewnienie finansowania modernizacji całej linii 201 do Maksymilianowa w ramach perspektywy 2014-2020 obejmującej elektryfikację, dobudowę torów oraz odbudowę układów stacyjnych.
3. **Porty morskie.** Istnieje konieczność zapewnienia portom morskim Gdynia i Gdańsk, począwszy od terminali portowych, dostępu drogowego i kolejowego zgodnego z wymogami sieci TEN-T. Dla transportu drogowego oznacza to konieczność zapewnienia połączeń drogowych o konstrukcji nawierzchni przenoszącej nacisku 11,5 ton/oś, dla transportu kolejowego zelektryfikowanie linii i bocznic oraz zapewnienie konstrukcji torowisk przenoszących naciski co najmniej 22,5 t/oś, prędkości 100 km/h, uruchomienia pociągów o długości 740 m oraz wdrożenie systemu ERTMS.
4. **System transportu.** Oceniając cały system transportu na obszarze OM, należy stwierdzić, że wiele elementów tego systemu funkcjonuje poprawnie. Występuje jednak wiele mankamentów w jego funkcjonowaniu, polegających na:
 - a) braku spójności sieci transportowej (występujące braki elementów sieci),
 - b) brak wyraźnej integracji między poszczególnymi podsystemami transportu (konieczność rozwoju wizerów integracyjnych),
 - c) słaba dostępność transportu zbiorowego, szczególnie na obszarach położonych poza trzonem OM,
 - d) niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (braki w wykorzystaniu ITS do zarządzania ruchem i przewozami, braki informacji pasażerskiej),
 - e) dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.

W części II analizowanym Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego omawiającej diagnozę systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego stwierdzono, że stan obecny funkcjonowania systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego oraz działania projektowe i inwestycyjne wskazują, że do roku 2020 zrealizowane zostaną te zadania strategiczne, które są obecnie w fazie procesu inwestycyjnego. W innych zadaniach zakończenia inwestycji można się spodziewać po roku 2020.

W tabl. 5.1 zestawiono listę potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020. Wymienione w zestawieniu przedsięwzięcia drogowe poddano ocenie skutków środowiskowych ich realizacji – tabela A

Tabl. 5.1 Lista potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020

Inwestycja	Scenariusz			
	Stagnacji	Pro - motoryzacyjny	Restrykcyjny	Zrównoważony
Sieć drogowa				
Droga Czerwona (Wrzeszcz - Oliwa)	-	+	-	-
OPAT (Gdynia - Reda)	-	+	-	+
Nowa Węglowa _Gdynia	-	+	-	+
Rozbudowa DW 216 (Reda-Puck)	-	+	-	-
Trasa Słowackiego do węzła Miszewo DW 472	-	+	-	+
Nowa Chwarzeńska -Gdynia	-	+	-	-
Droga Różowa Sopot -Gdynia	-	+	-	-
Obwodnica Malborka	-	+	+	+
Obwodnica Sierakowic	-	+	+	+
Obwodnica północna Tczewa	-	+	+	+
Obwodnica Wejherowa DW 224	-	+	+	+
Obwodnica Władysławowa	-	+	+	+
Obwodnica Żukowa	-	+	+	+
Sieć kolejowa				
Linia do Kosakowa i Rewy	-	-	-	+
Linia 229 (Kartuzy - Sierakowice)	-	-	+	+
Linia 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy)	-	-	-	*
Linia 229 (Sierakowice - Lębork)	-	-	-	*
Linia 230 (Wejherowo - Rybno)	-	-	-	*
Linia 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański)	-	-	-	*
Linia Osowa - Wiczlino - Krykulec	-	-	-	*

* - wymagają analizy studium wykonalności

Przy określaniu skutków środowiskowych realizacji poszczególnych działań Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego w prognozie zastosowano metodę macierzy interakcji, w której w wierszach wpisano uruchamiane przez realizację programu zamierzenia (działania), a w kolumnach wpisano wskaźniki charakteryzujące i opisujące środowisko.

Tabela nr A
 Prognozowane skutki realizacji potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020

Nazwa inwestycji	Kryterium prognozowania skutków realizacji potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020											
	Komponent środowiska											
	Powierzchni ziemi	Rolnicza przestrzeń produkcyjna	Kopaliny	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Szata roślinna	Zwierzęta	Krajobraz	Formy ochrony przyrody bez Natury 2000	Obszary Natura 2000	Zagrożenia naturalne	Jakość życia
	Sieć drogowa											
Droga Czerwona (Wrzeszcz - Oliwa)	N/P	O	O	O	N/P	N/P	O	P	O	O	P	P
OPAT (Gdynia - Reda)	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	P	O	O	P	P
Nowa Węglowa -Gdynia	O	O	O	O	N/P	O	O	O	O	O	P	P
Rozbudowa DW 216 (Reda-Puck)	N/P	N/P	O	O	N/P	N/P	N	P	O	O	P	P
Trasa Słowackiego do węzła Miszewo DW 472	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Nowa Chwarznińska -Gdynia	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Droga Różowa Sopot -Gdynia	N/P	O	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Obwodnica Malborka	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Obwodnica Sierakowic	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Obwodnica północna Tczewa	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Obwodnica Wejherowa DW 224	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Obwodnica Władysławowa	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Obwodnica Żukowa	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
	Sieć kolejowa											
Linia do Kosakowa i Rewy	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Linia 229 (Kartuzy - Sierakowice)	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Linia 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy)	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Linia 229 (Sierakowice - Lębork)	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Linia 230 (Wejherowo - Rybno)	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Linia 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański)	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P
Linia Osowa - Wiczlino - Krykulęc	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	N	O	O	P	P

5.2 Skutki środowiskowe realizacji Strategicznych Programów Współpracy (Pakiety Wspólnych Działań)

W Projekcie *Strategii* napisano, że *współcześnie, oczekiwania względem systemów transportu mają ustalony charakter, natomiast z dekady na dekadę zmienia się ranking ważności w zestawie takich cech systemu jak:*

- *sprawność;*
- *bezpieczeństwo;*
- *integracja;*
- *niska emisyjność;*
- *innowacyjność.*

Należy założyć, że dla dekady 2020-2030 szczególne znaczenie będą miały te cechy które bezpośrednio mają związek ochroną zdrowia i życia.

Sprawność systemu transportowego w Obszaru Metropolitalnego to :

- a) planowanie przestrzenne sprzyjające ograniczaniu potrzeb transportowych wewnątrz Obszaru Metropolitalnego;
- b) zdolność do pełnej realizacji potrzeb transportowych układu gospodarczego, w tym portów, w pierwszej kolejności poprzez wzrost udziału przewozów intermodalnych;
- c) zmniejszenie uciążliwości transportu ładunków dla mieszkańców i środowiska poprzez wzrost wykorzystania dostaw z wykorzystaniem centrów logistycznych zlokalizowanych na obrzeżu Obszaru Metropolitalnego i miejskich centrów konsolidacji;
- d) niezawodność, uzyskana poprzez wprowadzanie i rozbudowę inteligentnych systemów zarządzania ruchem i nowoczesne instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw;
- e) wzrost elastyczności w realizacji potrzeb przewozowych poprzez rozwój oferty transportu zbiorowego, integrację i w rezultacie podniesienie jego konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego;
- f) utrzymanie udziału transportu zbiorowego w przewozach w obszarze rdzenia Obszaru Metropolitalnego na poziomie 50%, w pozostałym obszarze na poziomie 25-50%;
- g) dążenie do co najmniej utrzymania obecnych parametrów obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego: prędkości komunikacyjnej wewnątrz Obszaru Metropolitalnego, dostępności wewnętrznej i zewnętrznej Obszaru Metropolitalnego, bezpieczeństwa ruchu.

Bezpieczeństwo to:

- a) kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, głównie poprzez zarządzanie prędkością i nadzór
- b) ochrona pieszych i rowerzystów
- c) budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej
- d) rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu, w tym upowszechnianie narzędzi oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego (oceny, audyty, inspekcje).

Integracja to:

- a) integrację wewnętrzną transportu zbiorowego (drogowego, kolejowego), przede wszystkim w aspekcie taryfowo-biletowym i funkcjonalnym, poprzez koordynację rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu zbiorowego, budowę węzłów i przystanków przesiadkowych i organizację przesiadek;
- b) integrację transportu zbiorowego i indywidualnego (rowerowego, realizowanego pieszo oraz własnymi samochodami osobowymi, motocyklami i motorowerami), poprzez budowę parkingów P&R, B&R, K&R;
- c) spójność w realizacji polityki parkingowej, w pierwszej kolejności w obszarze rdzenia Obszaru Metropolitalnego, poprzez stosowanie ujednoczonych zasad tworzenia stref parkowania i ograniczania parkowania i postojów oraz pobierania opłat parkingowych;
- d) rozszerzanie zasięgu przestrzennego objętego ITS.

Niska emisyjność to:

- a) rozwój trakcji elektrycznej w transporcie pasażerskim (kolej, tramwaje, trolejbusy);
- b) wprowadzanie elektrobusów do obsługi nowych tras w transporcie zbiorowym i zastępowanie autobusów elektrobusami w obsłudze istniejących połączeń;
- c) rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, w tym samochodów osobowych;
- d) rozwój infrastruktury rowerowej i systemów rowerów miejskich;
- e) tworzenie miejskich „pobliskich stref dostaw” na obrzeżach obszarów z zakazami wjazdu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, umożliwiającymi realizację dostaw w tych obszarach pojazdami elektrycznymi;
- f) wprowadzenie ograniczeń w ruchu dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi niespełniającymi norm czystości spalin.

Skuteczna realizacja celów strategicznych wymaga ujęcia strategicznych interwencji w pakiety/programy wspólnych i skoordynowanych działań. Wspólne działania to działania podejmowane przez co najmniej dwie gminy i zaangażowaniem podmiotów spoza instytucji samorządowych. Niniejsza strategia przewiduje 6 kluczowych programów, a mianowicie:

- **Program 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej związanej z OM;**
- **Program 2: Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TENT;**
- **Program 3: Spójny i zrównoważony system transportowy OM;**
- **Program 4: Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w OM;**
- **Program 5: Aktywna mobilność w OM;**
- **Program 6: Bezpieczny transport i mobilność w OM;**

Z uwagi na liczne powiązania pomiędzy różnymi obszarami działalności transportowej, każdy z programów realizuje kilka celów strategicznych (Tabl. 5.2).

Tabl. 5.2 Kluczowe zadania rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej związanej

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
1.1	Rozbudową sieci dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe) powiązanych z OM - A1, S6, S7 Zadanie obejmuje ukończenie zaczętych wcześniej odcinków dróg ekspresowych i autostrad na obszarze województwa pomorskiego i poza nim	strona rządowa/GDDKiA
1.2	Budowa połączenia do Portu Gdynia na przedłużeniu drogi S7 (południowy odcinek OPAT i północny odcinek drogi Czerwonej Zadanie dotyczy koncepcji połączenia Obwodnicy Zachodniej od węzła „Morska” poprzez węzeł „Droga Czerwona” do Portu Morskiego Gdynia	strona rządowa GDDKiA / samorządowa
1.3	Modernizacja linii kolejowych poza OM – nr 202, 131, 204, 353 Zadanie dotyczy linii kolejowych w sieci TENT, warunkujących zewnętrzną dostępność kolejową OM	strona rządowa
1.4	Modernizacja linii kolejowych w OM - nr 131, 201, 202, 203, 204 Zadanie dotyczy linii kolejowych warunkujących wewnętrzną dostępność w OM	strona rządowa
1.5	Wprowadzenie rozkładów jazdy o skróconych czasach podróży koleją do miast wojewódzkich w kraju i stolic państw sąsiednich Zadanie dotyczy połączeń krajowych i międzynarodowych	strona rządowa
1.6	Podniesienie oferty w zakresie bezpośrednich powiązań lotniczych OM z innymi hubami lotniczymi	strona samorządowa

Skutki środowiskowe oraz wpływ na zdrowie mieszkańców realizacji kluczowych zadań rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego – Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej związanej przedstawiono w tabeli B.

Oznaczenia:

P - realizacja działań spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

N - realizacja działań spowoduje negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

O - realizacja celu nie wpłynie w sposób zauważalny na dany komponent środowiska

N/P – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone skutki.

N/O – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.

Tabl. 5.3 Kluczowe zadania rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TEN-T

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
2.1	Rozbudowa/modernizacja Portu Gdańsk – Zadanie obejmuje m.in. modernizację nabrzeży (Szczecińskie, Wiślane, Przemysłowe, Północne), Portu Zewnętrznego, urządzeń dla obsługi żeglugi śródlądowej (Kanał Płonie, nabrzeża Szyprów i Motławy)	strona rządowa/ Zarząd Portu Morskiego Gdańsk
2.2	Rozbudowa/modernizacja Portu Gdynia Zadanie obejmuje nowy Terminal Promowy Centrum Logistyczno – Dystrybucyjne w Porcie Zachodnim, modernizację dostępu kolejowego, pogłębienie kanału portowego	strona rządowa/ Zarząd Portu Morskiego Gdańsk
2.3	Port Lotniczy Gdańsk, Gdynia Kosakowo Zadanie obejmuje dalszą rozbudowę infrastruktury po stronie lotniczej	Strona samorządowa/ Zarząd Portu Lotniczego Gdańsk
2.4	Modernizacja infrastruktury dostępowej do Portu Morskiego Gdynia Zadanie obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu	Strona rządowa/samorządowa/gmina Gdynia
2.5	Modernizacja infrastruktury dostępowej do Portu Morskiego Gdańsk Zadanie obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu	Strona rządowa/samorządowa/gmina Gdańsk
2.6	Modernizacja infrastruktury dostępowej do Portu Lotniczego Gdańsk Zadanie obejmuje budowę sprawnego połączenia drogowego z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta	Strona rządowa Strona samorządowa

Skutki środowiskowe oraz wpływ na zdrowie mieszkańców realizacji kluczowych zadań rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego - Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TEN-T przedstawiono w tabeli C.

Oznaczenia:

P - realizacja działań spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

N - realizacja działań spowoduje negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

O - realizacja celu nie wpłynie w sposób zauważalny na dany komponent środowiska

N/P – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone

N/O – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.

Tabela C
 Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

Numer zadania	Kryterium prognozowania skutków realizacji projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030											
	Komponent środowiska										Element bezpieczeństwa i zdrowia ludzi	
	Powierzchni ziemi	Rolnicza przestrzeń produkcyjna	Kopaliny	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Szata roślinna	Zwierzęta	Krajobraz	Formy ochrony przyrody bez Natury 2000	Obszary Natura 2000		Zagrożenia naturalne
Program 2: Konkurencyjna infrastruktura morskich i lotniczych portów TENT												
2.1. Rozbudowa/modernizacja Portu Gdańsk – Zadanie obejmuje m.in. modernizację nabrzeży (Szczecińskie, Wiślane, Przemysłowe, Północne), Portu Zewnętrzny, urządzeń dla obsługi żeglugi śródlądowej (Kanał Płonie, nabrzeża Szyprów i Motławy)	N/P	O	O	N/P	N/P	O	N/P	P	N/P	O	O	P
2.2. Rozbudowa/modernizacja Portu Gdynia Zadanie obejmuje nowy Terminal Promowy Centrum Logistyczne – Dystrybucyjne w Porcie Zachodnim, modernizację dostępu kolejowego, pogłębienie kanału portowego	N/P	O	O	N/P	N/P	O	N/P	P	O	O	O	P
2.3. Port Lotniczy Gdańsk, Gdynia Kosakowo Zadanie obejmuje dalszą rozbudowę infrastruktury po stronie lotniczej	N/P	O	O	O	N/P	O	O	P	O	O	O	P
2.4. Modernizacja infrastruktury dostępowej do Portu Morskiego Gdynia Zadanie obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu	N/P	O	O	N/P	N/P	O	O	P	O	O	O	P
2.5. Modernizacja infrastruktury dostępowej do Portu Morskiego Gdańsk Zadanie obejmuje modernizację bezpośrednich dojazdów drogowych i kolejowych od strony lądu	N/P	O	O	N/P	N/P	O	O	P	O	O	O	P
2.6. Modernizacja infrastruktury dostępowej do Portu Lotniczego Gdańsk Zadanie obejmuje budowę sprawnego połączenia drogowego z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta	N	N	O	N	N	N	N	N/P	N/P	O	N/P	P

Tabl. 5.4 Kluczowe zadania rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Spójny i zrównoważony system transportowy Obszaru Metropolitalnego

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
3.1	Stymulowanie zrównoważonych wyborów transportowych. Zadanie ma na celu racjonalizację podziału międzygałęziowego w wyodrębnionych obszarach rdzenia OM i jego otoczenia.	zarząd OM, samorządy gminne
3.1.1	Monitoring zachowań transportowych. Zadanie obejmuje prowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań potrzeb przewozowych, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców w skali całego OM i dla poszczególnych gmin, w celu określenia optymalnego dla danego obszaru podziału zadań przewozowych i ewaluacji realizacji zamierzonych celów.	zarząd OM, samorządy gminne
3.1.2	Systemowe podejście do kształtowania zachowań transportowych. Zadanie obejmuje opracowanie jednolitych zasad wykonywania planów mobilności dla OM i gmin tworzących obszar metropolitalny oraz dla wyodrębnionych obszarów i obiektów stanowiących duże generatory ruchu.	zarząd OM, samorządy gminne
3.1.3	Plany mobilności. Zadanie obejmuje opracowanie planów mobilności dla OM i gmin tworzących obszar metropolitalny oraz dla wybranych obszarów i podmiotów zlokalizowanych na obszarze tych jednostek.	zarząd OM, samorządy gminne
3.2	Stworzenie atrakcyjnych warunków do przemieszczania się pieszo lub rowerem w ramach łańcucha pasażerskich podróży intermodalnych.	
3.2.1	Rozwój zintegrowanej sieci tras rowerowych o znaczeniu metropolitalnym.	zarząd OM, samorządy gminne
3.2.2	Budowa i modernizacja ciągów pieszych i rowerowych w otoczeniu przystanków i węzłów integracyjnych.	samorząd gminny
3.3.	Rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego	
3.3.1*	Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu lokalnym. Zadanie obejmuje modernizację linii nr 229 (Kartuzy - Sierakowice), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Sierakowice - Lębork), nr 230 (Wejherowo - Rybno), nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański), Osowa - Wiczlino – Krykulec.	samorząd wojewódzki, samorząd gminny
3.3.2	Zakup niskoemisyjnych pojazdów transportu zbiorowego (tramwaje, trolejbusy, elektrobusy itd.).	samorząd wojewódzki, samorząd gminny

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
3.3.3	Rozbudowa sieci transportu miejskiego z trakcją elektryczną. Zadanie obejmuje rozbudowę sieci tramwajowej w Gdańsku i trolejbusowej w Gdyni i Sopocie z przedłużeniem do pętli tramwajowej w Oliwie .	samorząd gminny
3.4.	Stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego	
3.4.1	Budowa systemów Park&Ride. Zadanie obejmuje budowę parkingów wokół węzłów integracyjnych poza obszarami śródmiejskimi rdzenia OM pozwalających na pozostawienie samochodu i kontynuację podróży do rdzenia środkami transportu zbiorowego.	samorząd gminny
3.4.2	Strefy ograniczonej dostępności dla samochodów osobowych. Zadanie obejmuje objęcie ograniczeniem dostępności samochodem obszarów chronionych i zwiększonej gęstości celów podróży.	samorząd gminny
3.5	Redukcja uciążliwości ruchu tranzytowego w obszarach zabudowanych	
3.5.1	Budowa obwodnic miast. Zadanie obejmuje budowę obwodnic Malborka, Sierakowic, Tczewa, Wejherowa, Władysławowa, Żukowa w celu redukcji ruchu tranzytowego degradacji infrastruktury miejskiej i ograniczenia emisji hałasu i substancji szkodliwych w obszarach zabudowanych.	samorząd wojewódzki samorząd powiatowy samorząd gminny
3.5.2	Ograniczenie dostępności samochodem ciężarowym obszarów chronionych i dróg o niskiej nośności. Zadanie obejmuje wprowadzanie ujednoczonego systemu regulacji dostępności (wagowych, czasowych, emisyjnych) dla pojazdów ciężarowych w odniesieniu do charakteru obszaru oraz parametrów infrastruktury transportowej wraz z efektywnym systemem informacji, monitorowania i kontroli.	samorząd gminny
3.6	Stworzenie efektywnego i zrównoważonego systemu miejskiej dystrybucji towarów	
3.6.1	Włączenie sektora prywatnego w proces planowania miejskiego transportu ładunków.	samorząd gminny
3.6.2	Integracja planowania miejskiego transportu ładunków z planowaniem innych rodzajów transportu.	zarząd OM samorząd gminny
3.6.3	Wprowadzenie jednolitych zasad dostępu obszarów miejskich dla pojazdów ciężarowych. Zadanie polega na kategoryzacji obszarów miejskich z uwagi na docelowy poziom dostępności pojazdów ciężarowych w obszarach miejskich oraz określenie zasad planowania miejsc	zarząd OM samorząd gminny

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	załadunkowych (rozmieszczenie, definicja dozwolonych operacji).	
3.6.4	Wprowadzenie jednolitego systemu informacji dla użytkowników, monitoringu i kontroli.	zarząd OM samorząd gminny

Skutki środowiskowe oraz wpływ na zdrowie mieszkańców realizacji kluczowych zadań rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego - Spójny i zrównoważony system transportowy Obszaru Metropolitalnego przedstawiono w tabeli D.

Oznaczenia:

P - realizacja działań spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

N - realizacja działań spowoduje negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

O - realizacja celu nie wpłynie w sposób zauważalny na dany komponent środowiska

N/P – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone skutki.

N/O – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.

Tabela D
Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

Numer zadania	Kryterium prognozowania skutków realizacji projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030										Element bezpieczeństwa i zdrowia ludzi		
	Komponent środowiska										Obszary Natura 2000	Zagrożenia naturalne	Jakość życia
	Powierzchni ziemi	Rolnicza przestrzeń produkcyjna	Kopaliny	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Szata roślinna	Zwierzęta	Krajobraz	Formy ochrony przyrody bez Natura 2000				
Program 3 Spójny i zrównoważony system transportowy Obszaru Metropolitalnego													
3.1. Stymulowanie zrównoważonych wyborów transportowych. Zadanie ma na celu racjonalizację podziału międzygalezowego w wyodrębnionych obszarach rdzenia OM i jego otoczenia.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
3.1.1. Monitoring zachowań transportowych. Zadanie obejmuje prowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań: potrzeb przewozowych, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców w skali całego OM i dla poszczególnych gmin, w celu określenia optymalnego dla danego obszaru podziału zadań przewozowych i ewaluacji realizacji zamierzonych celów.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
3.1.2. Systemowe podejście do kształtowania zachowań transportowych. Zadanie obejmuje opracowanie jednolitych zasad wykonywania planów mobilności dla OM i gmin tworzących obszar metropolitalny oraz dla wyodrębnionych obszarów i obiektów stanowiących duże generatory ruchu.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
3.1.3. Plany mobilności. Zadanie obejmuje opracowanie planów mobilności dla OM i gmin tworzących obszar metropolitalny oraz dla wybranych obszarów i podmiotów zlokalizowanych na obszarze tych jednostek.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
3.2. Stworzenie atrakcyjnych warunków do przemieszczania się pieszo lub rowerem w ramach tancucha pasażerskich podróży intermodalnych.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
3.2.1. Rozwój zintegrowanej sieci tras rowerowych o znaczeniu metropolitalnym.	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
3.2.2. Budowa i modernizacja ciągów pieszych i rowerowych w otoczeniu przystanków i węzłów integracyjnych.	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N	N	P	O	O	O	O	P
3.3. Rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
3.3.1. Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu lokalnym Zadanie obejmuje modernizację linii nr 229 (Kartuzy - Sierakowice), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Sierakowice - Lebork), nr 230 (Wejherowo - Rybno), nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański), Osowa - Wiczlino – Kykulec.	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N	N	P	O	O	O	O	P

Tabl. 5.5 Kluczowe zadania rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w Obszarze Metropolitalnym

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
4.1	Racjonalizacja rozmieszczenia funkcji wpływających na potrzeby transportowe w obszarze OM	
4.1.1	Koordynacja i uzgadnianie planów zagospodarowania przestrzennego sąsiednich gmin (w strefach przy granicznych) w zakresie oddziaływania na potrzeby transportowe.	samorządy gminne, zarządy dróg,
4.1.2	Wykonywanie ocen wpływu planowanej funkcji na potrzeby transportowe. Zadanie obejmuje wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru.	samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu zbiorowego
4.2	Zwiększenie poziomu integracji transportu pasażerskiego	
4.2.1	Utworzenie metropolitalnego organizatora transportu Zadanie obejmuje utworzenie zarządu transportu publicznego (MZTP) który przejmie kontraktowanie usług przewozowych, przy czym poszczególne gminy będą mogły określić udział procentowy przewoźników stanowiących własność publiczną i prywatnych w realizacji zadań przewozowych na liniach wewnętrznych.	Zarząd OM, zarządy transportu, samorząd gminne
4.2.2	Weryfikacja i planowanie metropolitalnych systemu węzłów integracyjnych. Zadanie obejmuje transportowe węzły integracyjne i przystanki transportu zbiorowego ujęte w planach transportowych poszczególnych gmin i powiatów oraz kontrolę nad utrzymaniem standardów dla węzłów integracyjnych przyjętych w Planie Rozwoju Zrównoważonego Transportu Publicznego dla Województwa Pomorskiego	Zarząd transportu OM, samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządy transportu zbiorowego
4.2.3	Poszerzenie zakresu integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego Zadanie obejmuje integrację organizowaną przez samorządy lokalne i transportu kolejowego (SKM, PKM, PR), wdrożenie projektu systemu biletu elektronicznego przygotowanego przez MZKZG i docelowo objęcie integracją taryfowo-biletową transportu miejskiego w OM i regionalnego (kolejowego i autobusowego), skoordynowanie zasad korzystania z transportu zbiorowego przez rowerzystów,	Zarząd transportu OM, samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządy transportu zbiorowego

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
4.2.4	Objęcie koordynacją rozkładów jazdy transportu zbiorowego, poza koordynowane obecnie oferty organizatorów transportu miejskiego i SKM, poprzez włączenie oferty przewoźników regionalnych obsługujących OM;	Zarząd OM, samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządy transportu zbiorowego
4.3	Tworzenie warunków do podnoszenia konkurencyjności usług transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego	
4.3.1	Zwiększenie zakresu priorytetów dla transportu zbiorowego Zadanie obejmuje przygotowanie metropolitalnej koncepcji priorytetów obejmującej zasady wdrażania priorytetów i budowy lub wydzielenia pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego oraz zapewnienie im pierwszeństwa przejazdów przez skrzyżowania, w tym przy wykorzystaniu systemu TRISTAR	samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu
4.3.2	Planowanie nowych linii w sieci metropolitalnego transportu zbiorowego oraz linii dowozowych pasażerów do metropolitalnych węzłów integracyjnych	samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu
4.3.3	Planowanie i wdrażanie informacji pasażerskiej dla systemu transportu metropolitalnego oraz na węzłach integracyjnych i przystankach transportu zbiorowego obsługujących przewozy metropolitalne.	Zarząd transportu metropolitalnego zarządy transportu
4.4	Integracja zarządzania ruchem drogowym	
4.4.1	Wdrażanie zaawansowanych metod zarządzania ruchem w systemie TRISTAR Zadanie obejmuje optymalizację przepływu potoków ruchu, zmniejszanie obszarów zatłoczeń, wykrywanie i szybkie reagowanie na incydenty i zdarzenia niebezpieczne,	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.4.2	Planowanie i projektowanie rozbudowy systemu TRISTAR Zadanie obejmuje przygotowanie kolejnych podobszarów w Trójmieście oraz Pruszczu Gdańskim, Rumi, Redzie i Wejherowie, a także dróg dojazdowych do uczęszczanych obszarów turystycznych (powiat pucki, wejherowski i nowodworski) do objęcia działaniem systemu,	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.4.3	Integracja systemu TRISTAR z innymi systemami zarządzania ruchem i przewozami Zadanie obejmuje w szczególności integrację z Krajowym Systemem Zarządzania Ruchem (na drogach krajowych), regionalnym systemem zarządzania pasażerskim ruchem	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	kolejowym i pasażerskim ruchem lotniczym, systemem zarządzania ruchem towarowym do portów i centrów dystrybucyjnych,	
4.4.4	Wspieranie budowy i rozwoju Regionalnego Laboratorium ITS Zadanie obejmuje stworzenie mechanizmu umożliwiającego wspieranie rozwoju systemów ITS w OM oraz ich kompatybilności z wdrożeniami krajowymi	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.5	Wdrażanie zrównoważonego rozwoju transportu towarowego	
4.5.1	Zapewnienie właściwych warunków obsługi towarowej portów morskich i lotniczego oraz obszarów przemysłowych OM, Zadanie obejmuje wyznaczenie i utrzymanie sprawnych i bezpiecznych tras dojazdowych, kreowanie dobrych warunków dla dostawców oraz dobrych warunków obsługi firm transportowych z jednoczesną redukcją negatywnego wpływu tego transportu na miejscowe otoczenie	Zarząd OM, porty morskie, port lotniczy, samorządy gminne, zarządy drogowe, kolejowe i wodne
4.5.2	Wspieranie budowy centrów logistycznych ułatwiających obsługę portów morskich, przez racjonalne planowanie ich lokalizacji i integrację z różnymi systemami transportu	Zarząd OM, porty morskie, port lotniczy, samorządy gminne, biznes
4.5.3	Wspieranie budowy centrów logistycznych przez racjonalne planowanie ich lokalizacji	Zarząd OM, porty morskie, port lotniczy, samorządy gminne, biznes
4.6	Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w transporcie	
4.6.1	Stwarzanie atrakcyjnych warunków do korzystania z ekologicznych środków transportu poprzez monitoring i rozpoznanie kierunków przewozów towarowych, optymalizację i wyznaczanie nowych tras przejazdu, stosowanie priorytetów w ruchu drogowym	Resort transportu, samorządy gminne
4.6.2	Wykorzystanie nowych technologii do zarządzania transportem (nowe systemy informacji, usprawnienie zakupu biletów, automatyzacja opłat, kontrola dostępności, ochrona infrastruktury transportowej itp.)	Zarząd transportu OM, samorządy gminne, zarządy transportu
4.6.3	Stymulacja wdrażania inowacji w transporcie Zadanie obejmuje wspieranie i koordynację współpracy biznesu i ośrodków badawczych oraz akademickich, a także stwarzanie platformy do dyskusji	Zarząd transportu OM, firmy i przedsiębiorstwa transportowe,

Skutki środowiskowe oraz wpływ na zdrowie mieszkańców realizacji kluczowych zadań rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego - Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w Obszarze Metropolitalnym przedstawiono w tabeli E.

Oznaczenia:

P - realizacja działań spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

N - realizacja działań spowoduje negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

O - realizacja celu nie wpłynie w sposób zauważalny na dany komponent środowiska

N/P – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone skutki.

N/O – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.

Tabl. 5.6 Kluczowe zadania rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Aktywna mobilność w Obszarze Metropolitalnym

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
5.1	Systemowe podejście do organizacji aktywnych form mobilności	
5.1.1	Jednolite zasady wykonywania planów aktywnej mobilności dla obszarów i obiektów stanowiących duże generatory ruchu	samorząd wojewódzki
5.1.2	Przygotowanie i wdrażanie planów mobilności aktywnej Zadanie obejmuje obszary stanowiące duże generatory ruchu (centra miast, osiedla mieszkaniowe) i obiekty (obiekty użyteczności publicznej, uczelnie, zakłady pracy).	samorządy gminne, lokalne, zarządcy obiektów stanowiących duże generatory ruchu
5.2	Rozwój sieci i infrastruktury pieszej i rowerowej	
5.2.1	Rozwój sieci miejskich tras pieszych Zadanie obejmuje obszary o znacznej koncentracji celów podróży (w trzonie i obszarach centralnych miast OM) oraz obszarach oddziaływania węzłów transportowych spełniających wymogi: spójności, bezpośredniości, wygody, bezpieczeństwa i atrakcyjności.	samorząd województwa, samorządy gminne, zarządy dróg
5.2.2	Rozwój sieci miejskich tras rowerowych. Zadanie obejmuje rozbudowę sieci rowerowej służącej realizacji bezpośrednich lub w łańcuchu wielomodalnym podróży obligatoryjnych w miastach	samorządy gminne, zarządy dróg
5.2.3	Rozwój sieci zamiejskich regionalnych tras rowerowych. Zadanie obejmuje rozbudowę sieci rowerowej służącej realizacji bezpośrednich lub w łańcuchu wielomodalnym podróży obligatoryjnych poza miastami	samorząd województwa samorządy gminne zarządy dróg
5.2.4	Rozwój uzupełniającej infrastruktury rowerowej Zadanie obejmuje obszary o dużej gęstości ruchu rowerowego (rdzeń metropolii, obszary centralne miast) oraz obszary wokół obiektów stanowiących duże generatory ruchu (transportowe węzły integracyjne, obiekty użyteczności publicznej, uczelnie, zakłady pracy).	samorządy gminne, lokalne, zarządcy obiektów stanowiących duże generatory ruchu
5.3	Integracja ruchu pieszego i rowerowego z transportem zbiorowym	
5.3.1	Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej pozwalającej na bezpieczne i wygodne dojście lub dojazd rowerem do węzłów transportowych.	Samorządy gminne, lokalne
5.3.2	Rozwój uzupełniającej infrastruktury rowerowej pozwalającej na bezpieczne i wygodne przechowywanie roweru w bezpośrednim sąsiedztwie węzła transportowego.	Samorządy gminne, lokalne
5.3.3	Rozwiązania techniczno organizacyjne pozwalające na	Samorządy

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	przewóz roweru środkami transportu zbiorowego.	gminne, zarządy dróg
5.3.4	Spójny organizacyjnie i taryfowo system rowerów miejskich obsługujących obszary ciężenia węzłów transportowych.	Samorządy gminne, zarządy dróg
5.4	Kształtowanie przestrzeni publicznej sprzyjającej mobilności aktywnej	
5.4.1	Integracja programów mobilności z planami zagospodarowania przestrzennego. Zadanie obejmuje działania realizujące wizję miasta zwarte go skracającego odległości między celami podróży.	Samorządy gminne
5.4.2	Rozwój spójnej sieci atrakcyjnych przestrzeni publicznych Zadanie obejmuje tworzenie przestrzeni z priorytetem dla pieszych i rowerzystów, łączących obszary koncentracji źródeł i celów podróży.	Samorządy gminne
5.4.3	Strefowanie ruchu pieszego i rowerowego Zadanie obejmuje między innymi opracowanie i wdrażanie na obszarach o dużej gęstości ruchu pieszego i rowerowego (trzon metropolii, obszary centralne miast, obszary wokół obiektów stanowiących duże generatory ruchu pieszego np. transportowe węzły integracyjne, uczelnie, zakłady prac) strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego, plany organizacji bezpiecznego ruchu pieszego i rowerowego.	Samorządy gminne, zarządy dróg
5.4.4	Przystosowanie obszarów i ciągów ruchu pieszego do potrzeb osób o ograniczonej możliwości ruchowej (osoby starsze, niepełnosprawne)	Samorządy gminne
5.5	Kształtowanie kultury aktywnej mobilności	
5.5.1	Podnoszenie kultury transportowej Zadanie dotyczy podnoszenia wiedzy na temat oddziaływania indywidualnych wyborów transportowych na środowisko: poziom emisji zanieczyszczeń, hałasu, zużycia energii, ślad węglowy (carbon foot print) w zależności od środka transportu.	Media Instytucje ekologiczne
5.5.2	Promowanie form aktywnej mobilności Zadanie dotyczy szczególnie dzieci i młodzieży oraz pracowników/studentów większych firm i instytucji (urzędy, uczelnie, korporacje).	samorządy gminne, placówki szkolne, średnie i duże przedsiębiorstwa,
5.5.3	Stworzenie systemu zachęt do tworzenia planów mobilności (w tym mobilności aktywnej) Dotyczy w szczególności dla obiektów stanowiących duże generatory ruchu (obiekty użyteczności publicznej, szkoły, uczelnie, zakłady pracy).	samorządy lokalne

Skutki środowiskowe oraz wpływ na zdrowie mieszkańców realizacji kluczowych zadań rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego - Aktywna mobilność w Obszarze Metropolitalnym przedstawiono w tabeli F.

Oznaczenia:

P - realizacja działań spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

N - realizacja działań spowoduje negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

O - realizacja celu nie wpłynie w sposób zauważalny na dany komponent środowiska

N/P – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone skutki.

N/O – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.

Tabela F
Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

Numer zadania	Kryterium prognozowania skutków realizacji projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030											
	Komponent środowiska										Element bezpieczeństwa i zdrowia ludzi	
	Powierzchni ziemi	Rolnicza przestrzeń produkcyjna	Kopaliny	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Szata roślinna	Zwierzęta	Krajobraz	Formy ochrony przyrody bez Natury 2000	Obszary Natura 2000	Zagrożenia naturalne	Jakość życia
Program 5: Aktywna mobilność w Obszarze Metropolitalnym												
5.1. Systemowe podejście do organizacji aktywnych form mobilności	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
5.1.1. Jednolite zasady wykonywania planów aktywnej mobilności dla obszarów i obiektów stanowiących duże generatory ruchu	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
5.1.2. Przygotowanie i wdrażanie planów mobilności aktywnej	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
Zadanie obejmuje obszary stanowiące duże generatory ruchu (centra miast, osiedla mieszkaniowe) i obiekty (obiekty użyteczności publicznej, uczelnie, zakłady pracy)												
5.2. Rozwój sieci i infrastruktury pieszej i rowerowej	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	P	O	P	P
5.2.1. Rozwój sieci miejskich tras pieszych												
Zadanie obejmuje obszary o znacznej koncentracji celów podróży (w trzonie i obszarach centralnych miast OM) oraz obszarach oddziaływania węzłów transportowych spełniających wymogi: spójności, bezpośredniości, wygody, bezpieczeństwa i atrakcyjności.												
5.2.2. Rozwój sieci miejskich tras rowerowych.												
Zadanie obejmuje rozbudowę sieci rowerowej służącej realizacji bezpośrednich lub w łańcuchu wielomodalnym podróży obligatoryjnych w miastach	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	P	O	P	P
5.2.3. Rozwój sieci zamiejskich regionalnych tras rowerowych.												
Zadanie obejmuje rozbudowę sieci rowerowej służącej realizacji bezpośrednich lub w łańcuchu wielomodalnym podróży obligatoryjnych poza miastami	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	P	O	P	P
5.2.4. Rozwój uzupełniającej infrastruktury rowerowej												
Zadanie obejmuje obszary o dużej gęstości ruchu rowerowego (różne metropolie, obszary centralne miast) oraz obszary wokół obiektów stanowiących duże generatory ruchu (transportowe węzły integracyjne, obiekty użyteczności publicznej, uczelnie, zakłady pracy)	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	P	O	P	P
5.3. Integracja ruchu pieszego i rowerowego z transportem zbiorowym	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P
5.3.1. Rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej pozwalającej na bezpieczne	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	N/P	P	O	P	P

Tabl. 5.7 Kluczowe zadania rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Bezpieczny transport i mobilność w Obszarze Metropolitalnym

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
6.1	Ochrona pieszych i rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i osób niepełnosprawnych	
6.1.1	Strefowanie ruchu pieszego i rowerowego Zadanie obejmuje między innymi opracowanie i wdrażanie przez samorządy gminne i zarządy dróg na obszarach o dużej gęstości ruchu pieszego i rowerowego (trzon metropolii, obszary centralne miast, obszary wokół obiektów stanowiących duże generatory ruchu pieszego np. transportowe węzły integracyjne, uczelnie, zakłady pracy): strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego, plany organizacji bezpiecznego ruchu pieszego i rowerowego,	samorządy gminne, zarządy dróg,
6.1.2	Wdrożenie powszechnego stosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów Zadanie obejmuje stosowanie urządzeń ułatwiających poruszanie się pieszych i rowerzystów wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego i pieszego (chodniki, ciągi pieszo - rowerowe, drogi rowerowe) oraz urządzeń ułatwiających przechodzenie (przejazd) w poprzek drogi (ulicy, linii kolejowej) z zapewnieniem wysokich standardów bezpieczeństwa (przejścia z wyspami azylu, przejścia wyniesione, zastosowanie sygnalizacji świetlnej na przejściach, oświetlenie przejść, zastosowanie kładek lub tuneli dla pieszych).	samorządy gminne, zarządy dróg,
6.1.3	Organizowanie bezpiecznego otoczenia szkoły i bezpiecznej drogi dzieci do szkoły Zadanie obejmuje kształtowanie otoczenia szkół przez placówki szkolne przy udziale samorządów gminnych i zarządów drogowych z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów (uwzględniających potrzeby dzieci), zorganizowania stanowisk parkingowych dla rodziców podwożących dzieci i stanowisk dla autobusów dowożących dzieci, a także zastosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów na najbardziej uczęszczanych przez dzieci trasach w drodze do szkoły	samorządy gminne, zarządy dróg, placówki szkolne,
6.1.4	Stworzenie osobom niepełnosprawnym i w podeszłym wieku warunków umożliwiających samodzielne i bezpieczne poruszanie się Zadanie uwzględnia przede wszystkim dostępność obiektów użyteczności publicznej, dróg, przystanków transportu zbiorowego oraz bezpieczne korzystanie z urządzeń	samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	transportowych.	
6.2	Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu	
6.2.1	Rozwój systemu edukacji szkolnej i pozaszkolnej w zakresie bezpiecznych zachowań transportowych Zadanie obejmuje udoskonalenie edukacji pieszych, rowerzystów i kierowców w zakresie partnerskich kontaktów kierowca – rowerzysta – pieszy.	samorządy gminne, placówki szkolne, szkoły nauki jazdy,
6.2.2	Promowanie bezpiecznych zachowań transportowych wśród osób dorosłych, Zadanie obejmuje prowadzenie badań w zakresie głównych problemów brd w OM, rozwój systemu monitorowania i systemu informacji o brd,	media, organizacje pozarządowe, związki wyznaniowe
6.2.3	Rozwój systemu nadzoru nad niebezpiecznymi zachowaniami uczestników ruchu Zadanie obejmuje nowocześnie i zwiększenie efektywności nadzoru nad niebezpiecznymi zachowaniami uczestników ruchu (jazda z niebezpieczną prędkością, wtargnięcie na skrzyżowanie podczas czerwonego sygnału, baraku zabezpieczeń, jazdy pod wpływem alkoholu lub innych używek) oraz zwiększenie efektywności pracy organów ścigania i wymiaru sprawiedliwości	Samorządy lokalne, Policja, GITD, prokuratura i sądy
6.2.4	Usprawnienie działań dotyczących kontroli technicznej pojazdów	Samorząd powiatowy, GITD, TDT,
6.3	Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej	
6.3.1	Przekształcanie sieci transportowej z uwzględnieniem zasad hierarchizacji, kontroli dostępności i zrównoważonego rozwoju oraz podstawowych standardów bezpieczeństwa	Samorząd województwa, samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu
6.3.2	Wdrażanie skutecznych i efektywnych środków poprawy bezpieczeństwa transportu Zadanie obejmuje przyjęcie i systematyczne wdrażanie podstawowych standardów bezpieczeństwa dla budowanych i modernizowanych dróg i linii transportowych	Samorząd województwa, samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu
6.3.3	Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury transportowej Zadanie obejmuje wdrażanie do codziennej praktyki planistycznej, projektowej, wykonawczej i utrzymaniowej metod oceny wpływu planowanej inwestycji na	Samorząd województwa, samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	<p>bezpieczeństwo sieci tras współpracujących, audytu bezpieczeństwa projektowanych tras, identyfikacji i klasyfikacji odcinków i miejsc niebezpiecznych na sieci transportowej, systematycznej kontroli bezpieczeństwa.</p>	
6.3.4	<p>Wdrażanie nowoczesnego zarządzania bezpieczeństwem transportu</p> <p>Zadanie obejmuje stosowanie przez zarządy drogowe poszczególnych szczebli, elementów inteligentnych Systemów Transportu do zarządzania bezpieczeństwem, a w szczególności rozszerzenie obszaru działania systemu TRISTAR, a także objęcie systemem innych rodzajów transportu, automatyzację nadzoru nad niebezpiecznymi zachowaniami uczestników ruchu,</p>	<p>Samorząd województwa, samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu</p>
6.4	<p>Udoskonalanie funkcjonowania systemu ratownictwa transportowego</p>	
6.4.1	<p>Integracja, koordynacja i współpraca podsystemów ratownictwa transportowego funkcjonujących na obszarze OM</p> <p>Zadanie obejmuje standaryzację działań na miejscu zdarzenia niebezpiecznego, rozwój narzędzi wspierających ratownictwo transportowe, wdrożenie wspólnych procedur ratowniczych wszystkich podmiotów ratowniczych, wspieranie organizacji wspólnych ćwiczeń wszystkich podmiotów ratowniczych.</p>	<p>Samorządy lokalne, Straż Pożarna, Szpitale ratunkowe</p>
6.4.2	<p>Prowadzenie działań ratowniczych według „łańcucha przeżycia”</p> <p>Zadanie obejmuje działania powodujące skrócenie czasu wykrycia i powiadamiania o zdarzeniu niebezpiecznym, w tym wspieraniu automatycznego wykrywania zdarzeń niebezpiecznych oraz działania powodujące skrócenie czasu dojazdu na miejscu wypadku i transportu poszkodowanych do najbliższego szpitala ratunkowego,</p>	<p>Samorządy lokalne, Straż Pożarna, Szpitale ratunkowe</p>
6.4.3	<p>Rozwój systemu szkolenia kierujących pojazdami i innych uczestników ruchu drogowego</p> <p>Zadanie obejmuje szkolenia w zakresie pomocy przedmedycznej ofiarom niebezpiecznych wypadków transportowych</p>	<p>Placówki oświatowe, szkoły nauki jazdy, Straż Pożarna, organizacje pozarządowe</p>
6.4.4	<p>Rozwój metod i form niesienia pomocy ofiarom wypadków</p> <p>Zadanie obejmuje rozwój placówek specjalizujących się w udzielaniu bezpłatnych porad i pomocy w zakresie prawa, medycyny, psychologii wspierające ofiary wypadków oraz</p>	<p>Samorządy lokalne, MOPS, organizacje pozarządowe</p>

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	ich rodziny.	
6.5	Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu	
6.5.1	Utworzenie struktur organizacyjnych bezpieczeństwa transportu Zadanie obejmuje stworzenie niezbędnych struktur lub stanowisk (np. oficer bezpieczeństwa transportu) odpowiedzialnych za zarządzanie bt na obszarze metropolitalnym	Samorząd województwa, Zarząd OM, samorządy powiatowe, samorządy gminne
6.5.2	Prowadzenie działań obszarowych realizowanych przez samorządy funkcjonujące w ramach OM Zadanie obejmuje między innymi systematyczne opracowywanie i wdrażanie powiatowych programów i gminnych planów bezpieczeństwa transportu umożliwiających osiągnięcie założonych celów programu OM	Samorząd województwa, samorządy powiatowe, samorządy gminne
6.5.3	Prowadzenie działań sektorowych realizowanych przez instytucje i organizacje na OM Zadanie obejmuje działania z zakresu: edukacji, nadzoru nad ruchem, inżynierii (infrastruktury i środków transportu), ratownictwa transportowego)	Zarządy dróg i transportu, porty morskie i lotnicze, przewoźnicy, służby nadzoru i ratownictwa, itp.

Skutki środowiskowe oraz wpływ na zdrowie mieszkańców realizacji kluczowych zadań rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego - Bezpieczny transport mobilność w Obszarze Metropolitalnym przedstawiono w tabeli G.

Oznaczenia:

P - realizacja działań spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

N - realizacja działań spowoduje negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

O - realizacja celu nie wpłynie w sposób zauważalny na dany komponent środowiska

N/P – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone skutki.

N/O – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.



Tabela G
Prognozowane skutki realizacji kluczowych działań Strategicznych Programów Współpracy wskazanych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030

Numer zadania	Kryterium prognozowania skutków realizacji projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030											
	Komponent środowiska											
	Powierzchni ziemi	Rolnicza przestrzeń produkcyjna	Kopaliny	Wody powierzchniowe	Wody podziemne	Szata roślinna	Zwierzęta	Krajobraz	Formy ochrony przyrody bez Natury 2000	Obszary Natura 2000	Zagrożenia naturalne	Element bezpieczeństwa i zdrowia ludzi
Program 6: Bezpieczny transport i mobilność w Obszarze Metropolitalnym												
6.1. Ochrona pieszych i rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i osób niepełnosprawnych	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	P	P
6.1.1. Strefowanie ruchu pieszego i rowerowego Zadanie obejmuje między innymi opracowanie i wdrażanie przez samorządy gminne i zarządy dróg na obszarach o dużej gęstości ruchu pieszego i rowerowego (trzon metropolii, obszary centralne miast, obszary wokół obiektów stanowiących duże generatory ruchu pieszego np. transportowe węzły integracyjne, uczelnie, zakłady pracy); strefy ruchu pieszego, strefy ruchu uspokojonego, plany organizacji bezpiecznego ruchu pieszego i rowerowego.	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N/P	O	P	O	O	P	P
6.1.2. Wdrożenie powszechnego stosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów Zadanie obejmuje stosowanie urządzeń ułatwiających poruszanie się pieszych i rowerzystów wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego i pieszego (chodniki, ciągi pieszo - rowerowe, drogi rowerowe) oraz urządzeń ułatwiających przechodzenie (przejazd) w poprzek drogi (ulicy, linii kolejowej) z zapewnieniem wysokich standardów bezpieczeństwa (przejścia z wyspami azylu, przejścia wyniesione, zastosowanie sygnalizacji świetlnej na przejściach, oświetlenie przejść, zastosowanie kładek lub tuneli dla pieszych).	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N/P	O	P	O	O	P	P
6.1.3. Organizowanie bezpiecznego otoczenia szkoły i bezpiecznej drogi dzieci do szkoły Zadanie obejmuje kształtowanie otoczenia szkół przez placówki szkolne przy udziale samorządów gminnych i zarządów drogowych z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów (uwzględniających potrzeby dzieci), zorganizowania stanowisk parkingowych dla rodziców podwozących dzieci i stanowisk dla autobusów dowożących dzieci, a także zastosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów na najbardziej uczęszczanych przez dzieci trasach w drodze do szkoły	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N/P	O	P	O	O	P	P
6.1.4. Stworzenie osobom niepełnosprawnym i w podeszłym wieku warunków	N/P	N/P	O	N/P	N/P	N/P	O	P	O	O	P	P



na OM Zadanie obejmuje działania z zakresu: edukacji, nadzoru nad ruchem, inżynierii (infrastruktury i środków transportu), ratownictwa transportowego)												
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

W Projekcie Strategii stwierdzono, Przyjmuje się, że słaby wzrost gospodarczy, któremu towarzyszy mały wzrost PKB, mały wzrost liczby samochodów osobowych będzie powodował, mały wzrost ruchliwości mieszkańców, niekorzystne warunki funkcjonowania przedsiębiorstw transportu zbiorowego oraz niski standard usług transportowych. Jednakże, gorszy dostęp ekonomiczny do środków transportu indywidualnego spowoduje, większe zainteresowanie transportem zbiorowym w podróżach (lepsza dostępność ekonomiczna), co spowodować może większy udział transportu zbiorowego w podróżach. Mała skuteczność stosowanych narzędzi polityki transportowej prowadzić może do mało istotnych zmian w strukturach przewozów lub też przy dużych środkach inwestycyjnych do rozwoju infrastruktury transportowej służącej głównie transportowi indywidualnemu. Dużą skuteczność narzędzi polityki transportowej skutkować może wprowadzaniem tylko dużych ograniczeń dla transportu indywidualnego lub też, stosownie do dostępnych środków finansowych, wprowadzaniem zarówno ograniczeń dla transportu indywidualnego jak i wysokiej jakości rozwiązań alternatywnych, konkurencyjnych dla transportu indywidualnego. Analizy wskazują, że intensywny rozwój infrastruktury transportowej, w tym służącej transportowi zbiorowemu, bez ograniczeń dostępności dla transportu indywidualnego nie jest w stanie istotnie zwiększyć udziału transportu zbiorowego w podróżach. Szacowane podziały przewozów dla poszczególnych scenariuszy przedstawiono w tabl. 5.8 i 5.9.

Tabl. 5.8 Podział modalny podróży zmotoryzowanych w całym Obszarze Metropolitalnym w 2030 roku

Środki transportu	Scenariusze na rok 2030				Stan obecny 2014
	Scenariusz stagnacji	Scenariusz promotoryzacyjny	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz zrównoważony	
Transport Indywidualny	69%	72%	64%	62%	68%
Transport zbiorowy	31%	28%	36%	38%	32%

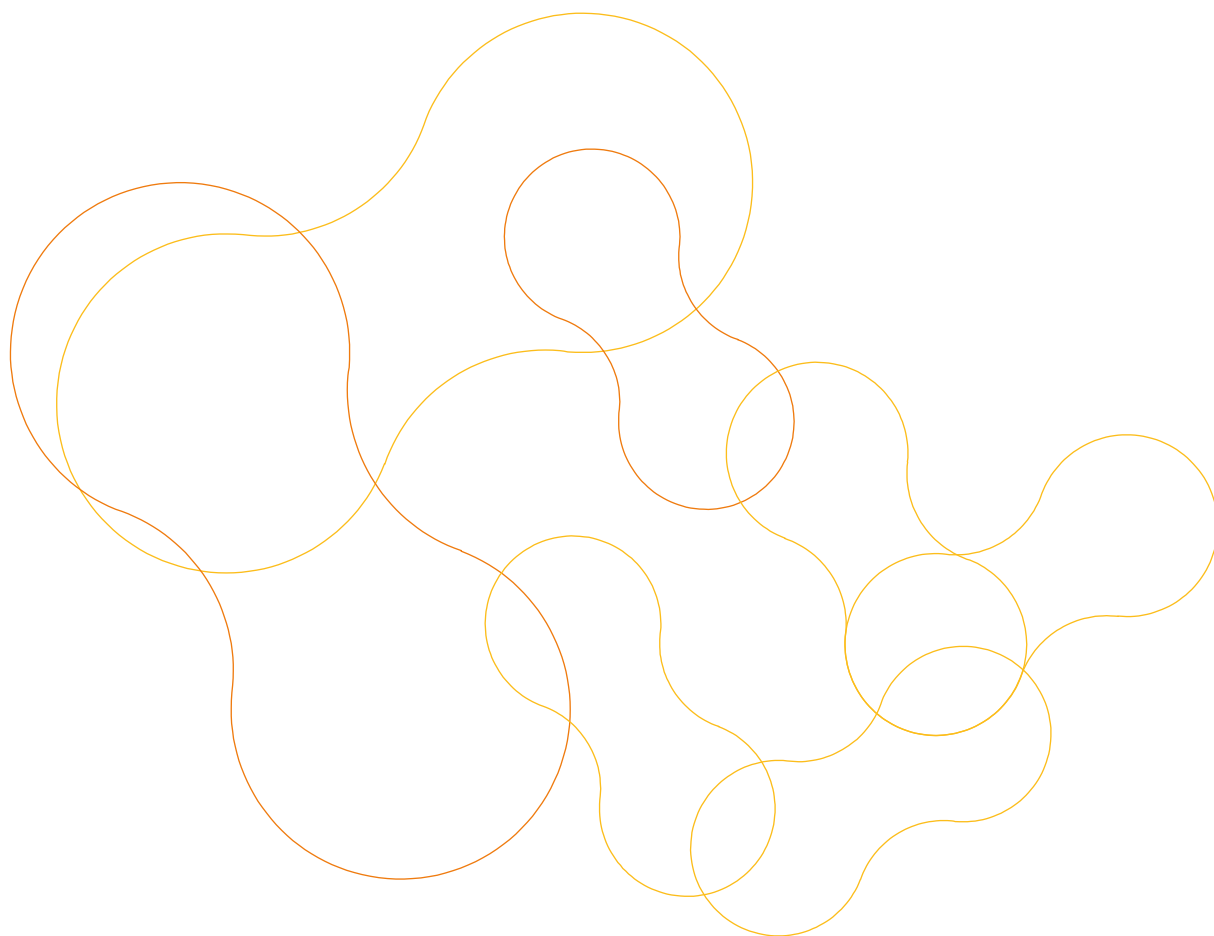
Przedstawione w tabl. 5.9 podziały modalne podróży wskazują, że tylko w przypadku scenariusza zrównoważonego, z którym opowiadają się autorzy projektu Strategii będzie możliwy większy udział transportu zbiorowego na transportem indywidualnym. Wymagać to będzie znaczących nakładów na rozwój transportu zbiorowego, aby stał się on bardziej konkurencyjny, nie tylko cenowo, ale, przede wszystkim, czasowo od transportu indywidualnego. Oczywiście jest jeszcze szereg innych metod zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach, w szczególności w granicach obszaru rdzenia Obszaru Metropolitalnego, takich jak: wydzielone pasy ruchu dla autobusów możliwością jego wykorzystania w przypadku, kiedy w pojeździe samochodowym znajduje się więcej, jak 3 osoby, objęcie znacznych jego fragmentów strefą Tempo 30, czy wprowadzenie opłat za wjazd do miast rdzenia. Realistycznie należy stwierdzić, że scenariusz ten będzie bardzo trudno zrealizować.

Tabl. 5.9 Podział modalny podróży w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego w 2030 roku

Środki transportu	Scenariusze na rok 2030				Stan obecny 2014
	Scenariusz stagnacji	Scenariusz promotoryzacyjny	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz zrównoważony	
Transport Indywidualny	43%	35%	50%	32%	42%
Transport zbiorowy	28%	35%	26%	35%	31%
Rower	2%	5%	2%	8%	2%
Pieszo	27%	25%	22%	26%	25%

Rozdział 6

Możliwe trans graniczne
oddziaływanie na środowisko

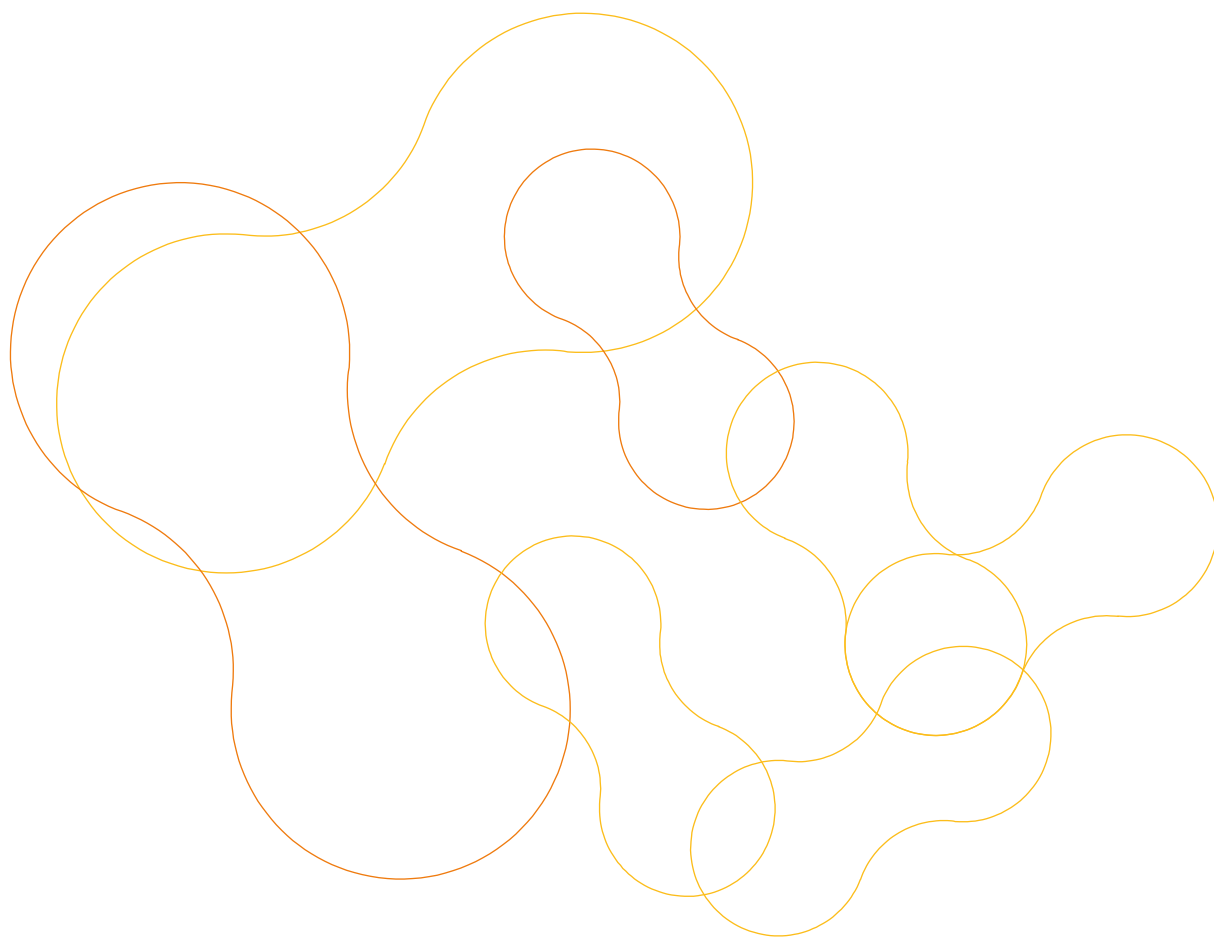


6. Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Obszar Metropolitalny i jego najbliższe otoczenie nie sąsiaduje bezpośrednio z terytoriami państw ościennych, a odległości jego granic do granicy państwa z Federacją Rosyjską przekracza wartość 60 km. Jedyne granice morskie państwa znajdują się około 15 km. Skutki realizacji Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 nie będą źródłem oddziaływań transgranicznych w rozumieniu art. 58 ustawy Prawo ochrony środowiska.

Rozdział 7

Wnioski końcowe



7. Wnioski końcowe

Działania przewidziane do realizacji w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku będą miały wpływ na środowisko. Jednak skutki te będą miały charakter jedynie lokalny (miejscowy) związane bezpośrednio z obszarem przyległym do terenu objętego działaniami:

Przeprowadzone analizy skutków środowiskowych i oddziaływań na warunki życia mieszkańców wykazały, że nastąpi poprawa warunków i jakości życia w szeregu jednostkach osadniczych, ale lokalnie (miejscowo) wystąpią niekorzystne zmiany i przekształcenia w środowisku wymagające kompensacji przyrodniczej.

Podkreślić należy:

Projekt Strategii uwzględni zasadę rozwoju zrównoważonego jako wiodącą przesłankę planowanych działań o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego.

Realizacja polityki rozwoju zrównoważonego na podstawie działań określonych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wymagać będzie:

Konieczności koordynacji działań określonych w projekcie Strategii na etapach planowania, lokalizacji (studium wykonalności) oraz ich realizacji, w celu znaczącego ograniczania skutków środowiskowych i pogarszanie warunków życia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego.

Prognozowane skutki realizacji polityki rozwoju zrównoważonego na podstawie działań określonych w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku

- a) **powierzchnia ziemi:** prace makro i mikro niwelacyjne, wyrównanie znacznych terenów, powstanie różnej wielkości skarp i krawędzi, przekształcenia w użytkowaniu i wykorzystaniu terenów, często intensywnie rolniczo lub objęte gospodarką leśną. *Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000.*
- b) **powietrze:** realizacja działań Projektu Strategii nie doprowadzi do pogorszenia stanu arosanitarne go na terenie Obszaru Metropolitalnego. Udoskonalenie systemu, pomimo nie prognozowanego zmniejszenia ilości pojazdów silnikowych w nim uczestniczących, wpłynie na zmniejszenie wielkości emisji związków spalania paliw do powietrza. W bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i planowanych tras komunikacyjnych możliwe będzie

występowanie wysokich i podwyższonych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu pochodzenia komunikacyjnego. *Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, potencjalnie nieznacznie nie będzie wpływać na obszary Natura 2000.*

- c) **hałas** możliwe miejscowe, powstawanie ponadnormatywnego poziomu hałasu w środowisku, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i planowanych tras komunikacyjnych. *Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000;*
- d) **wody powierzchniowe** - głównymi zagrożeniami z realizacją działań określonych w Projekcie Strategii będą niekontrolowane spływy zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych pochodzących w tras komunikacyjnych. *Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000;*
- e) **wody podziemne** przy spełnieniu wymaganych prawem warunków lokalizacji, budowy i eksploatacji poszczególnych elementów systemu transportowego w zasadzie zagrożenie będzie wyeliminowane. *Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000;*
- f) **bioróżnorodność** na etapie realizacji poszczególnych działań inwestycyjnych może występować okresowe, krótkoterminowe i odwracalne negatywne oddziaływanie na organizmy żywe. W związku z pracami budowlanymi może nastąpić usunięcie pokrywy roślinnej, a okresie funkcjonowania wzmożony ruch transportowy i hałas, co także może negatywnie wpływać na organizmy. *Oddziaływanie bezpośrednie, krótkoterminowe, negatywne - w przypadku zamierzeń inwestycyjnych, długoterminowe, pozytywne - w przypadku nie będą wpływać na obszary Natura 2000;*
- g) **zasoby naturalne** – brak zagrożeń;
- h) **ludzie i dobra materialne** - odpowiednia lokalizacja, realizacja i funkcjonowanie poszczególnych tras komunikacyjnych nie będzie powodować zagrożenie dla zdrowia ludzi. Nieodpowiednio składowane odpady *Oddziaływania bezpośrednie i pośrednie, długoterminowe, stałe nie będą wpływały na obszary Natura 2000;*
- i) Oddziaływania Transgraniczne – brak.
- j) **Należy podkreślić, że działania przewidziane do realizacji w Projekcie Strategii będą miały głównie pozytywny wpływ na środowisko i na zdrowe, warunki i jakość życia.**

Przeprowadzone analizy skutków środowiskowych i oddziaływań na warunki życia mieszkańców wykazały, że nastąpi poprawa warunków i jakości życia w szeregu jednostkach osadniczych, ale lokalnie (miejscowo) wystąpią niekorzystne zmiany i przekształcenia w środowisku wymagające kompensacji przyrodniczej.

Realizacja działań wskazanych w projekcie Strategii nie będzie znaczącym źródłem niekorzystnych oddziaływań na ustanowione oraz planowane do ustanowienia formy ochrony przyrody.

Konieczność stałego monitorowania skutków środowiskowych i zmian warunków życia mieszkańców realizacji działań określonych w projekcie Strategii.

STRESZCZENIE W JĘZYKU NIESPECJALISTYCZNYM

Niniejsza **Prognoza oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030** została wykonana na zlecenie firmy Partner Business In Strategies *pbs* Sp. z o.o..

Projekt Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych oraz unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego, jako istotnego elementu prowadzenia polityki spójności. Całe opracowanie projektu Strategii obejmuje pięć części, niniejsza prognoza oddziaływania na środowisko jest częścią V - Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.

Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, określająca cele i priorytety polityki rozwoju prowadzonej na obszarze Stowarzyszenia Gdański Obszar Metropolitalny. Celem projektu Strategii była diagnoza funkcjonowania istniejącego systemu transportowego m.in. w zakresie mobilności zewnętrznej i wewnętrznej Obszaru Metropolitalnego, która była podstawą do opracowania Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego. W projekcie Strategii zostały sformułowane cele, priorytety i wskazane działania wspólne dla systemu transportowego i preferowanych kierunków zmian w schematach mobilności. Wypracowane w Strategii wnioski powinny przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego poprzez poprawę jego spójności i dostępności transportowej w zakresie powiązań wewnętrznych, jak i zewnętrznych oraz implementację zasad transportu zrównoważonego.

Celem opracowania projektu Strategii była ocena diagnostyczna systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego stanowiąca punkt wyjścia w procesie tworzenia dokumentu określającego długofalowe działania zmierzających do budowy sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportu metropolitalnego.

Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 jest dokumentem o charakterze strategicznym, dla którego niezbędne było przeprowadzenie postępowania w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Zasadniczym elementem oceny strategicznej jest prognoza oddziaływania na środowisko.

Przedmiotem niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko był Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Projekt Strategii wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego, jako istotnego wymiaru prowadzenia interwencji w zakresie polityki spójności. Potrzeba przygotowania dokumentu strategicznego,

ujmującego długookresową koncepcję rozwoju systemu transportu metropolitalnego wynika z następujących przesłanek:

- konieczność rozwoju transportu zbiorowego, będącego częścią systemu transportu metropolitalnego, jako elementu rozwoju gospodarczego,
- umożliwienie społeczeństwu i osobom spoza metropolii realizacji prawa o mobilności, uznanego obecnie za prawo nabyte społeczeństw UE,
- rozwój motoryzacji indywidualnej, narastającą kongestię i uzależnienie człowieka od samochodu czynniki ograniczające mobilność, powodujące spadek efektywności metropolitalnego transportu zbiorowego i konkurencyjność Metropolii, a tym samym pogarszające jakość życia,
- konieczność istotnego zwiększenia roli przez publicznego transportu zbiorowego w systemie transportowym metropolii obsługującym potrzeby przewozowe w zakresie transportu pasażerskiego, co wymaga podejmowania działań zwiększających jego konkurencyjność i efektywność w obsłudze potrzeb transportowych ludności,
- niezadawalający stan wielu składników systemu transportu metropolitalnego,
- możliwość rozwoju transportu, wynikającą z dostępności środków finansowych w kolejnej perspektywie finansowej Wspólnoty Europejskiej.

Podstawowym celem niniejszej prognozy było określenie, analiza i ocena skutków, które mogą wyniknąć z realizacji ustaleń Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 dla wszystkich komponentów środowiska i zdrowie ludzi (mieszkańców) oraz przedstawienie rozwiązań eliminujących lub ograniczających jego (ewentualnie) negatywny wpływ na środowisko. **Celem niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko było wskazanie najbardziej korzystnych dla środowiska i zdrowia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego** możliwości realizacji ustaleń Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 poprzez:

- kompleksową identyfikację i ocenę najbardziej prawdopodobnych skutków wpływu na poszczególne komponenty środowiska, jakie może wywołać realizacja Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030,
- dyskusję i współpracę autora prognozy z autorami projektu Strategii celem maksymalnego wyeliminowania rozwiązań niemożliwych do przyjęcia ze względu na ewentualne znaczące negatywne skutki dla środowiska i zagrożenia dla zdrowia mieszkańców,
- pełne poinformowanie podmiotów planu, tj. wnioskodawców, społeczność lokalną i organa samorządu o skutkach wpływu ustaleń projektu Strategii na stan środowiska przyrodniczego i zdrowie mieszkańców.

Prognoza miała również na celu ocenę czy przyjęte w Strategii rozwiązania w dostateczny sposób chronią przed powstawaniem konfliktów i zagrożeń dla środowiska. Jednocześnie udostępnienie jej w procedurze z udziałem społeczeństwa, spełni niezwykle ważną rolę informacyjną. Zapoznanie się mieszkańców Obszaru Metropolitalnego z Prognozą oddziaływania na środowisko Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 pozwoli na większe zrozumienie oddziaływań środowiskowych jego realizacji, a tym samym wpłynie na bardziej aktywne włączenie się mieszkańców do konsultacji społecznych.

Metodologia strategicznych ocen oddziaływania na środowisko oraz przepisy dyrektywy 2001/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 czerwca 2001 r. w sprawie oceny wpływu niektórych planów i programów na środowisko oraz ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, nie preferują konkretnych metod sporządzania prognoz do projektów dokumentów strategicznych. Zakres prognozy był pochodną rodzaju i zakresu dokumentu podstawowego. Podejście do metody strategicznej oceny projektów dokumentów wynikało z roli tej oceny, rozumianej, jako instrument zapewniający włączenie aspektów środowiskowych oraz rozwoju zrównoważonego do podstawowego nurtu procesów decyzyjnych na poziomie Unii Europejskiej oraz państw beneficjentów.

Strategia Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznaczać będzie cele, priorytety i kierunki długofalowych działań, w perspektywie do 2030 roku, z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej i rozwoju społeczno-gospodarczego dla budowy sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportu metropolitalnego. Dlatego celem projektu Strategii była diagnoza funkcjonowania istniejącego systemu transportowego m.in. w zakresie mobilności zewnętrznej i wewnętrznej Obszaru Metropolitalnego, która była podstawą do opracowania projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego, w którym sformułowano cele, priorytety i wskazane działania wspólne dla systemu transportowego i preferowanych kierunków zmian w schematach mobilności. Wypracowane w Strategii wnioski mają przyczynić się do poprawy jakości życia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego poprzez poprawę spójności i dostępności transportowej Obszaru Metropolitalnego w zakresie powiązań wewnętrznych jak i zewnętrznych oraz implementację zasad transportu zrównoważonego.

Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 składa się z 6 zasadniczych rozdziałów i liczy 48 stron (wraz z załącznikami).

W **rozdziale 1 Wstęp** wskazano, że Projekt Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 jest częścią IV Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego, ale w odróżnieniu od części II (Program rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020)

dotyczy okresu 2020-2030 i tylko tych aspektów transportowych, które potencjalnie mają charakter strategiczny, a przede wszystkim, metropolitalny.

W rozdziale 2 omówiono uwarunkowania rozwoju systemu transportowego w Obszarze Metropolitalnym do 2030 roku, na podstawie diagnozy systemu transportowego, jaka została wykonana na pierwszym etapie prac nad projektem Strategii. Wskazano, że **metropolitalne funkcje transportowe pełni, przede wszystkim, infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T, pozostałe drogi krajowe i wojewódzkie oraz linie kolejowe.**

W rozdziale 3 pod tytułem Zasady i kierunki polityki transportowej Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku omówiono system transportowy i jego funkcje metropolitalne,

W rozdziale 4 szczegółowo omówiono możliwe scenariusze i warianty rozwoju systemu transportowego do roku 2030 przy przyjęciu kryterium umożliwiającym porównanie tych scenariuszy.

Rozdział 5 zawiera Wizję i cele **rozwój systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego. Zgodnie z przesłankami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (Strategia 2030) i istoty procesu metropolizacji można przyjąć następującą wizję dla metropolitalnego systemu transportu:**

„Obszar Metropolitalny, jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich”

Program 6: Bezpieczny transport i mobilność w Obszarze Metropolitalnym.

Ostatni 7 rozdział projektu Strategii omawia System Wdrażania Strategii, jej monitorowanie oraz rekomendacje.

Obszar Metropolitalny z jego miastami centralnymi (Gdańsk, Sopot, Gdynia) jest geograficznie i historycznie ukształtowanym węzłem transportowym na skrzyżowaniu europejskich szlaków transportowych.

Obszar Metropolitalny liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi ponad połowę (65%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 8 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu. Miasta koncentrują 80% ludności OM, wśród nich najwięcej mieszkańców liczy Gdańsk (460 tys. mieszkańców), a najmniej Krynica Morska (1,2 tys. mieszkańców). Szacuje się, że do 2035 roku zmniejszy się liczba mieszkańców miast Trójmiasta, a zwiększy gmin otaczających te miasta.

Powierzchnia obszarów chronionych w granicach Obszaru Metropolitalnego (bez obszarów NATURA 2000) wynosi ponad 116 tys. ha, co stanowi około 38% powierzchni ogółem (przy średniej województwa pomorskiego 32,7% oraz krajowej 32,4%). Rozmieszczenie poszczególnych form ochrony przyrody przedstawiono.

W granicach Obszaru Metropolitalnego występują wszystkie inne formy ochrony przyrody, poza parkiem narodowym. Rezerwaty przyrody obejmują swym zasięgiem ponad 2 tys. ha. Z kolei największy odsetek powierzchni chronionych zajmują obszary chronionego krajobrazu obejmując powierzchnię 77 514 hektarów. Dodatkowo w granicach Obszaru Metropolitalnego znajdują się 3 parki krajobrazowe: Trójmiejski, Nadmorski oraz Kaszubski o łącznej powierzchni 36250 ha. Poza wymienionymi formami ochrony przyrody licznie reprezentowanymi są obszary objęte programem NATURA 2000. Niezwykle cenny element systemu przyrodniczego Obszaru Metropolitalnego stanowią lasy, które zajmują ponad 84 626 tys. ha, tj. 27,5% łącznej jego powierzchni (przy średniej krajowej 29,2%).

Założenia polityki Unii Europejskiej w dziedzinie środowiska określają przepisy Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską., które zostały sformułowane w czterech podstawowych zasadach:

- zasadzie ostrożności,
- zasadzie działania zapobiegawczego,
- zasadzie naprawiania szkody w pierwszym rzędzie u źródła,
- **zasadzie „zanieczyszczający płaci”.**

Najważniejsze problemy ochrony środowiska w Obszaru Metropolitalnego wynikające z jakości walorów i zasobów oraz jego stanu i presji transportowej można wymienić:

- kompleksowa ochrona powietrza oraz warunków bioklimatycznych przed ich pogarszaniem w wyniku zwiększanie się emisji zanieczyszczeń ze środków transportu (źródeł liniowych) poprzez rozwój środków transportu publicznego wpływającego na zmniejszenie wykorzystania indywidualnych pojazdów;
- zmniejszanie emisji hałasu do środowiska, szczególnie ze źródeł komunikacyjnych oraz stosowanie rozwiązań planistycznych i technicznych sprzyjających izolacji terenów zabudowanych i obszarów cennych przyrodniczo od źródeł tej emisji;
- ochrona zasobów wodnych, w szczególności wód powierzchniowych, poprzez poprawę jakości wód płynących i jezior, polegających na ograniczeniu ilości niewłaściwie oczyszczonych ścieków deszczowych wprowadzanych do wód i do ziemi oraz ograniczanie spływów powierzchniowych ze zlewni,
- ochrona różnorodności biologicznej, siedliskowej i krajobrazowej, ograniczanej poprzez zainwestowanie obszaru o charakterze obszarowym i liniowym, poprzez ograniczanie rozpraszania zabudowy w procesach planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz zwiększanie skuteczności i zasięgu konserwatorskiej i aktywnej ochrony przyrody, jak i stosowanie proekologicznych form turystyki oraz gospodarki rolnej i leśnej.

Rozwój systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego jest elementem i uwarunkowaniem kompleksowej polityki jego rozwoju. Zgodnie z przesłankami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (Strategia 2030) i istoty procesu metropolizacji w analizowanym Projekcie Strategii Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku przyjęto następującą wizję dla metropolitalnego systemu transportu:

„Obszar Metropolitalny jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich” (zgodnie z Strategią 2030).

Realizacja tej wizji wymaga podejmowania takich działań, które są zdolne podnosić rangę Obszaru Metropolitalnego, jako bałtyckiego węzła transportowego, eliminować bariery rozwojowe wynikające z obecnych niedomagań systemu transportowego i realizować następujące ogólne cele:

1. cel społeczny: poprawa jakości życia poprzez tworzenie adekwatnego do oczekiwań systemu obsługi transportowej ludności z zachowaniem bezpieczeństwa podstawowych standardów bezpieczeństwa,
2. cel gospodarczy: tworzenie warunków dla konkurencyjnego w skali krajowej i międzynarodowej prowadzenia działalności gospodarczej, uruchamiania nowych terenów rozwojowych dla funkcji usługowych i przemysłowych,
3. cel środowiskowy: przekształcanie systemu transportu w kierunku eliminowania/ograniczania negatywnych oddziaływań na środowisko.

Dlatego w Projekcie Strategii przyjęto następujące **cele strategiczne**:

Obszar interwencji A: Obsługa transportowa w powiązaniach zewnętrznych wspomagającej rozwój OM jako węzła międzynarodowego

Cel A.1 Poprawa dostępności transportowej OM.

Cel A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TENT.

Obszar interwencji B: Obsługa transportowa w powiązaniach wewnętrznych (międzygminnych) wspomagającej rozwój OM jako obszaru funkcjonalnego.

Cel B.1 Poprawa sprawności sieci transportowych w OM.

Cel B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym.

Cel B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu.

Część II analizowanej Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 zawiera diagnozę systemu transportowego, celem której była ocena diagnostyczna systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego stanowiąca punkt wyjścia w procesie tworzenia dokumentu określającego długofalowe działania

zmierzających do budowy sprawnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportu metropolitalnego. Przy takim założeniu **określono** kierunki działań strategicznych, które należy podjąć przy formułowaniu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030. Dla zachowania zasad zrównoważonego rozwoju, uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne realizacji tych celów można rozpatrywać w pięciu obszarach: społecznym, gospodarczym, infrastrukturalnym, środowiskowym i organizacyjnym.

W części II analizowanym Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego omawiającej diagnozę systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego stwierdzono, że stan obecny funkcjonowania systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego oraz działania projektowe i inwestycyjne wskazują, że do roku 2020 zrealizowane zostaną te zadania strategiczne, które są obecnie w fazie procesu inwestycyjnego. W innych zadaniach zakończenia inwestycji można się spodziewać po roku 2020. W tabeli zestawiono listę potencjalnych inwestycji o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego po roku 2020. Wymienione w zestawieniu przedsięwzięcia drogowe poddano ocenie skutków środowiskowych ich realizacji, które zostały zestawione tabelarycznie.

Przy określaniu skutków środowiskowych realizacji poszczególnych działań Projektu Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego w prognozie zastosowano metodę macierzy interakcji, w której w wierszach wpisano uruchamiane przez realizację programu zamierzenia (działania), a w kolumnach wpisano wskaźniki charakteryzujące i opisujące środowisko. Występowanie wzajemnego oddziaływania pomiędzy składnikami przeciwstawnych osi zaznaczono symbolem:

Oznaczenia:

P - realizacja działań spowoduje pozytywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

N - realizacja działań spowoduje negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska

O - realizacja celu nie wpłynie w sposób zauważalny na dany komponent środowiska

N/P – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu uzyskamy pozytywne, założone skutki.

N/O – realizacja celu na może spowodować negatywne oddziaływania i skutki na dany komponent środowiska, ale po jej zakończeniu skutek będzie obojętny dla środowiska i zdrowia ludzi.

W Projekcie Strategii napisano, że *współcześnie, oczekiwania względem systemów transportu mają ustalony charakter, natomiast z dekady na dekadę zmienia się ranking ważności w zestawie takich cech systemu jak:*

- *sprawność;*

- *bezpieczeństwo;*
- *integracja;*
- *niska emisyjność;*
- *innowacyjność.*

Należy założyć, że dla dekady 2020-2030 szczególne znaczenie będą miały te cechy które bezpośrednio mają związek ochroną zdrowia i życia.

Sprawność systemu transportowego w Obszaru Metropolitalnego to :

- a) planowanie przestrzenne sprzyjające ograniczaniu potrzeb transportowych wewnątrz Obszaru Metropolitalnego;
- b) zdolność do pełnej realizacji potrzeb transportowych układu gospodarczego, w tym portów, w pierwszej kolejności poprzez wzrost udziału przewozów intermodalnych;
- c) zmniejszenie uciążliwości transportu ładunków dla mieszkańców i środowiska poprzez wzrost wykorzystania dostaw z wykorzystaniem centrów logistycznych zlokalizowanych na obrzeżu Obszaru Metropolitalnego i miejskich centrów konsolidacji;
- d) niezawodność, uzyskana poprzez wprowadzanie i rozbudowę inteligentnych systemów zarządzania ruchem i nowoczesne instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw;
- e) wzrost elastyczności w realizacji potrzeb przewozowych poprzez rozwój oferty transportu zbiorowego, integrację i w rezultacie podniesienie jego konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego;
- f) utrzymanie udziału transportu zbiorowego w przewozach w obszarze rdzenia Obszaru Metropolitalnego na poziomie 50%, w pozostałym obszarze na poziomie 25-50%;
- g) dążenie do co najmniej utrzymania obecnych parametrów obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego: prędkości komunikacyjnej wewnątrz Obszaru Metropolitalnego, dostępności wewnętrznej i zewnętrznej Obszaru Metropolitalnego, bezpieczeństwa ruchu.

Bezpieczeństwo to:

- a) kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, głównie poprzez zarządzanie prędkością i nadzór
- b) ochrona pieszych i rowerzystów
- c) budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej
- d) rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu, w tym upowszechnianie narzędzi oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego (oceny, audyty, inspekcje).

Integracja to:

- a) integrację wewnętrzną transportu zbiorowego (drogowego, kolejowego), przede wszystkim w aspekcie taryfowo-biletowym i funkcjonalnym, poprzez koordynację rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu zbiorowego, budowę węzłów i przystanków przesiadkowych i organizację przesiadek;
- b) integrację transportu zbiorowego i indywidualnego (rowerowego, realizowanego pieszo oraz własnymi samochodami osobowymi, motocyklami i motorowerami), poprzez budowę parkingów P&R, B&R, K&R;
- c) spójność w realizacji polityki parkingowej, w pierwszej kolejności w obszarze rdzenia Obszaru Metropolitalnego, poprzez stosowanie ujednoczonych zasad tworzenia stref parkowania i ograniczania parkowania i postojów oraz pobierania opłat parkingowych;
- d) rozszerzanie zasięgu przestrzennego objętego ITS.

Niska emisyjność to:

- a) rozwój trakcji elektrycznej w transporcie pasażerskim (kolej, tramwaje, trolejbusy);
- b) wprowadzanie elektrobusów do obsługi nowych tras w transporcie zbiorowym i zastępowanie autobusów elektrobusami w obsłudze istniejących połączeń;
- c) rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, w tym samochodów osobowych;
- d) rozwój infrastruktury rowerowej i systemów rowerów miejskich;
- e) tworzenie miejskich „pobliskich stref dostaw” na obrzeżach obszarów z zakazami wjazdu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, umożliwiającymi realizację dostaw w tych obszarach pojazdami elektrycznymi;
- f) wprowadzenie ograniczeń w ruchu dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi niespełniającymi norm czystości spalin.

Skuteczna realizacja celów strategicznych wymaga ujęcia strategicznych interwencji w pakiety/programy wspólnych i skoordynowanych działań.

Wspólne działania to działania podejmowane przez co najmniej dwie gminy i zaangażowaniem podmiotów spoza instytucji samorządowych. Niniejsza strategia przewiduje 6 kluczowych programów, a mianowicie:

- **Program 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej związanej z OM;**
- **Program 2: Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TENT;**
- **Program 3: Spójny i zrównoważony system transportowy OM;**
- **Program 4: Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w OM;**

- Program 5: Aktywna mobilność w OM;
- Program 6: Bezpieczny transport i mobilność w OM;

Z uwagi na liczne powiązania pomiędzy różnymi obszarami działalności transportowej, każdy z programów realizuje kilka celów strategicznych.

W Projekcie Strategii stwierdzono, Przyjmuje się, że słaby wzrost gospodarczy, któremu towarzyszy mały wzrost PKB, mały wzrost liczby samochodów osobowych będzie powodował, mały wzrost ruchliwości mieszkańców, niekorzystne warunki funkcjonowania przedsiębiorstw transportu zbiorowego oraz niski standard usług transportowych. Jednakże, gorszy dostęp ekonomiczny do środków transportu indywidualnego spowoduje, większe zainteresowanie transportem zbiorowym w podróżach (lepsza dostępność ekonomiczna), co spowodować może większy udział transportu zbiorowego w podróżach.

Mała skuteczność stosowanych narzędzi polityki transportowej prowadzić może do mało istotnych zmian w strukturach przewozów lub też przy dużych środkach inwestycyjnych do rozwoju infrastruktury transportowej służącej głównie transportowi indywidualnemu. Dużą skuteczność narzędzi polityki transportowej skutkować może wprowadzaniem tylko dużych ograniczeń dla transportu indywidualnego lub też, stosownie do dostępnych środków finansowych, wprowadzaniem zarówno ograniczeń dla transportu indywidualnego jak i wysokiej jakości rozwiązań alternatywnych, konkurencyjnych dla transportu indywidualnego. Analizy wskazują, że intensywny rozwój infrastruktury transportowej, w tym służącej transportowi zbiorowemu, bez ograniczeń dostępności dla transportu indywidualnego nie jest w stanie istotnie zwiększyć udziału transportu zbiorowego w podróżach.

Przedstawione w Projekcie Strategii podziały modalne podróży wskazują, że tylko w przypadku scenariusza zrównoważonego, z którym opowiadają się autorzy projektu Strategii będzie możliwy większy udział transportu zbiorowego na transportem indywidualnym. Wymagać to będzie znaczących nakładów na rozwój transportu zbiorowego, aby stał się on bardziej konkurencyjny, nie tylko cenowo, ale, przede wszystkim, czasowo od transportu indywidualnego. Oczywiście jest jeszcze szereg innych metod zwiększenia udziału transportu zbiorowego w podróżach, w szczególności w granicach rdzenia Obszaru Metropolitalnego, takich jak: wydzielone pasy ruchu dla autobusów możliwością jego wykorzystania w przypadku, kiedy w pojeździe samochodowym znajduje się więcej jak 3 osoby, objęcie znacznych jego fragmentów strefą Tempo 30, czy wprowadzenie opłat za wjazd do miast rdzenia. Realistycznie należy stwierdzić, że scenariusz ten będzie bardzo trudno zrealizować.

Działania przewidziane do realizacji w Projekcie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku będą miały wpływ na środowisko. Jednak skutki te będą miały charakter jedynie lokalny (miejscowy) związane bezpośrednio z obszarem przyległym do terenu objętego działaniami:

Przeprowadzone analizy skutków środowiskowych i oddziaływań na warunki życia mieszkańców wykazały, że nastąpi poprawa warunków i jakości życia w szeregu jednostkach osadniczych, ale lokalnie (miejscowo) wystąpią niekorzystne zmiany i przekształcenia w środowisku wymagające kompensacji przyrodniczej.

Podkreślić należy:

Projekt Strategii uwzględnia zasadę rozwoju zrównoważonego jako wiodącą przesłankę planowanych działań o strategicznym znaczeniu dla obsługi transportowej Obszaru Metropolitalnego.

Realizacja polityki rozwoju zrównoważonego na podstawie działań określonych w **Projekcie** Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wymagać będzie:

Konieczności koordynacji działań określonych w projekcie Strategii na etapach planowania, lokalizacji (studium wykonalności) oraz ich realizacji, w celu znaczącego ograniczenia skutków środowiskowych i pogarszanie warunków życia mieszkańców Obszaru Metropolitalnego.

Prognozowane skutki realizacji polityki rozwoju zrównoważonego na podstawie działań określonych w **Projekcie** Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku

- a) powierzchnia ziemi:** prace makro i mikro niwelacyjne, wyrównanie znacznych terenów, **powstanie różnej wielkości skarp i krawędzi**, przekształcenia w użytkowaniu i wykorzystaniu terenów, często intensywnie rolniczo lub objęte gospodarką leśną. ***Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000.***
- b) powietrze:** realizacja działań Projektu Strategii nie doprowadzi do pogorszenia stanu aerosanitarnego na terenie Obszaru Metropolitalnego. Udoskonalenie systemu, pomimo nie prognozowanego zmniejszenia ilości pojazdów silnikowych w nim uczestniczących, wpłynie na zmniejszenie wielkości **emisji związków spalania paliw do powietrza**. **W bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i planowanych tras komunikacyjnych możliwe będzie występowanie wysokich i podwyższonych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu pochodzenia komunikacyjnego. Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, potencjalnie nieznacznie nie będzie wpływać na obszary Natura 2000.**
- c) hałas** możliwe miejscowe, powstawanie ponadnormatywnego poziomu hałasu w środowisku, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących i planowanych tras komunikacyjnych. ***Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000;***

- d) **wody powierzchniowe** - głównymi zagrożeniami z realizacją działań określonych w Projekcie Strategii będą niekontrolowane spływy zanieczyszczonych wód opadowych i roztopowych pochodzących w tras komunikacyjnych. *Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000;*
- e) **wody podziemne** przy spełnieniu wymaganych prawem warunków lokalizacji, budowy i eksploatacji poszczególnych elementów systemu transportowego w zasadzie zagrożenie będzie wyeliminowane. *Oddziaływanie bezpośrednie, długoterminowe, stałe, negatywne lub pozytywne w wyniku realizacji działań wskazanych w Projekcie Strategii eliminacji nie będą wpływały na obszary Natura 2000;*
- f) **bioróżnorodność** na etapie realizacji poszczególnych działań inwestycyjnych może występować okresowe, krótkoterminowe i odwracalne negatywne oddziaływanie na organizmy żywe. W związku z pracami budowlanymi może nastąpić usunięcie pokrywy roślinnej, a okresie funkcjonowania wzmożony ruch transportowy i hałas, co także może negatywnie wpływać na organizmy. *Oddziaływanie bezpośrednie, krótkoterminowe, negatywne - w przypadku zamierzeń inwestycyjnych, długoterminowe, pozytywne - w przypadku nie będą wpływać na obszary Natura 2000;*
- g) **zasoby naturalne** – brak zagrożeń;
- h) **ludzie i dobra materialne** - odpowiednia lokalizacja, realizacja i funkcjonowanie poszczególnych tras komunikacyjnych nie będzie powodować zagrożenie dla zdrowia ludzi. Nieodpowiednio składowane odpady *Oddziaływania bezpośrednie i pośrednie, długoterminowe, stałe nie będą wpływały na obszary Natura 2000;*
- i) **oddziaływania transgraniczne** – brak.
- j) **Należy podkreślić, że działania przewidziane do realizacji w Projekcie Strategii będą miały głównie pozytywny wpływ na środowisko i na zdrowie, warunki i jakość życia.**

Przeprowadzone analizy skutków środowiskowych i oddziaływań na warunki życia mieszkańców wykazały, że nastąpi poprawa warunków i jakości życia w szeregu jednostkach osadniczych, ale lokalnie (miejscowo) wystąpią niekorzystne zmiany i przekształcenia w środowisku wymagające kompensacji przyrodniczej.

Realizacja działań wskazanych w projekcie Strategii nie będzie znaczącym źródłem niekorzystnych oddziaływań na ustanowione oraz planowane do ustanowienia formy ochrony przyrody.

Konieczność stałego monitorowania skutków środowiskowych i zmian warunków życia mieszkańców realizacji działań określonych w projekcie Strategii.

LITERATURA I MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

1. Strategia Rozwoju Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 roku:
 - Część I: Diagnoza sytemu transportowego w OM
 - Część II: Program rozwoju transportu OM w perspektywie finansowej 2014-2020
 - Część III: Model ruchu w obszarze OM
 - Część IV: Strategia Transportu i Mobilności OM
2. Wytyczne w zakresie postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć współfinansowanych z krajowego lub regionalnego programów operacyjnych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Warszawa 2008 r.
3. Zalecenia Ministerstwa Rozwoju Regionalnego i Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w zakresie postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla „przedsięwzięć inwestycyjnych na obszarach miejskich” (urban development projects) dla potencjalnych beneficjentów środków UE.
4. Poradnik metodyczny dotyczący oceny wpływu na środowisko w ramach ZPORR, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Departament Wdrażania Programów Rozwoju Regionalnego Warszawa 2002 r.
5. Annex H2: Techniques for Policy Scenario Comparison, <http://www.defra.gov.uk/environ/fcd/research/>.
6. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020, Gdańsk 2014 r.
7. Prognoza oddziaływania na środowisko projektu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, ATMOTERM S.A., 2013 r.
8. Strategia Obszaru Metropolitalnego: Gdańsk-Gdynia-Sopot, Sopot 21.04.2015 v.1.0.
9. Analizy Urbanistyczno-Funkcjonalne Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, Biuro Rozwoju Gdańska, Gdańsk 2014 r.
10. Prognoza oddziaływania na środowisko Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014-2020, Pracowania Ochrony Środowiska PROJEKT 2000 Szymon Świtajski (wersja – 16 maja 2014).
11. Regionalna Strategia Rozwoju Transportu w województwie pomorskim na lata 2007-2020, UMWP, Gdańsk 2013 r.
12. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transport zbiorowego dla województwa pomorskiego, UMWP, Gdańsk 2013 r.
13. Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze, UMWP, Gdańsk 2013 r.
14. Program Ochrony środowiska Województwa Pomorskiego na lata 2013-2016 z perspektywą do roku 2020, UMWP, Gdańsk 2013 r.
15. Propozycja optymalnej sieci obszarów Natura 2000 w Polsce – „Shadow List”, Warszawa 2004 r.
16. Koncepcja krajowej sieci ekologicznej ECONET - POLSKA, IUCN, Warszawa, 1995 r.
17. Raport o stanie środowiska województwa pomorskiego w 2013 r., WIOŚ W Gdańsku , 2015 r.

Ponadto przy sporządzaniu niniejszej prognozy oddziaływania na środowisko wykorzystano następujące pozycje literatury przedmiotu:

1. Andrzejewski R., 1980, Ekofizjografia i ekofizjograficzne kształtowanie środowisk biotycznego na obszarach zurbanizowanych, Człowiek i środowisko, t. 4, nr 4.
2. Stala Z., Ekofizjograficzne zasady kształtowania struktury przestrzennej miast w planach zagospodarowania przestrzennego, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa 1990 r.
3. Stala Z., Zasady określania przyrodniczej predyspozycji struktury przestrzennej miast, Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej, Warszawa 1987 r.
4. Bartkowski T., Zastosowania geografii fizycznej, PWN, Warszawa 1986 r.
5. Sołowiej D., Podstawy metodyki oceny środowiska przyrodniczego człowieka, Wyd. Naukowe UAM, Poznań 1992 r.
6. Racinowski R., Wprowadzenie do fizjografii osadnictwa, PWN, Warszawa 1987 r.
7. Natura 2000. Europejska sieć ekologiczna, Ministerstwo Środowiska, Warszawa 2004 r.
8. Świerkosz K., Wyznaczanie ostoi NATURA 2000, WWF Polska, Warszawa 2003 r.
9. Sidło P.O., Błaszowska B., Chylarecki P. (red.) 2004, Ostoje ptaków o znaczeniu europejskim w Polsce, OTOP, Warszawa.
10. Dutkowski M., Konflikty w gospodarowaniu dobrami środowiskowymi, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1995 r.
11. Richling R., Kompleksowa geografia fizyczna, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1992 r.
12. Przewoźniak M., Podstawy geografii fizycznej kompleksowej, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1987 r.
13. Przewoźniak M., Studia przyrodniczo-krajobrazowe w ocenach oddziaływania na środowisko, w: Studia krajobrazowe jako podstawa racjonalnej gospodarki przestrzennej, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław. 1995 r.
14. Przewoźniak M., Teoria i praktyka w prognozowaniu zmian środowiska przyrodniczego dla potrzeb planowania przestrzennego, w: Materiały szkoleniowe do konferencji nt. „Prognoza skutków wpływu ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego na środowisko przyrodnicze, jako istotne narzędzie przeciwdziałania powstawaniu zagrożeń ekologicznych”, TUP, Katowice. 1997 r.
15. Przewoźniak M., Ochrona przyrody w planowaniu przestrzennym. Teoria, prawo i realia, Przegląd Przyrodniczy t. XVI, z. 1-2. 2005 r.
16. Suchecki B., Zanieczyszczenia powietrza emitowane przez transport drogowy, Koalicja na rzecz Zrównoważonego Transportu.
17. Kistowski M, Metody sporządzania strategicznych ocen oddziaływania na środowisko przyrodnicze (na przykładzie prognoz wpływu na środowisko projektów, programu rozwoju i planu zagospodarowania przestrzennego woj. pomorskiego). Problemy Ocen Środowiskowych nr 2 (21).