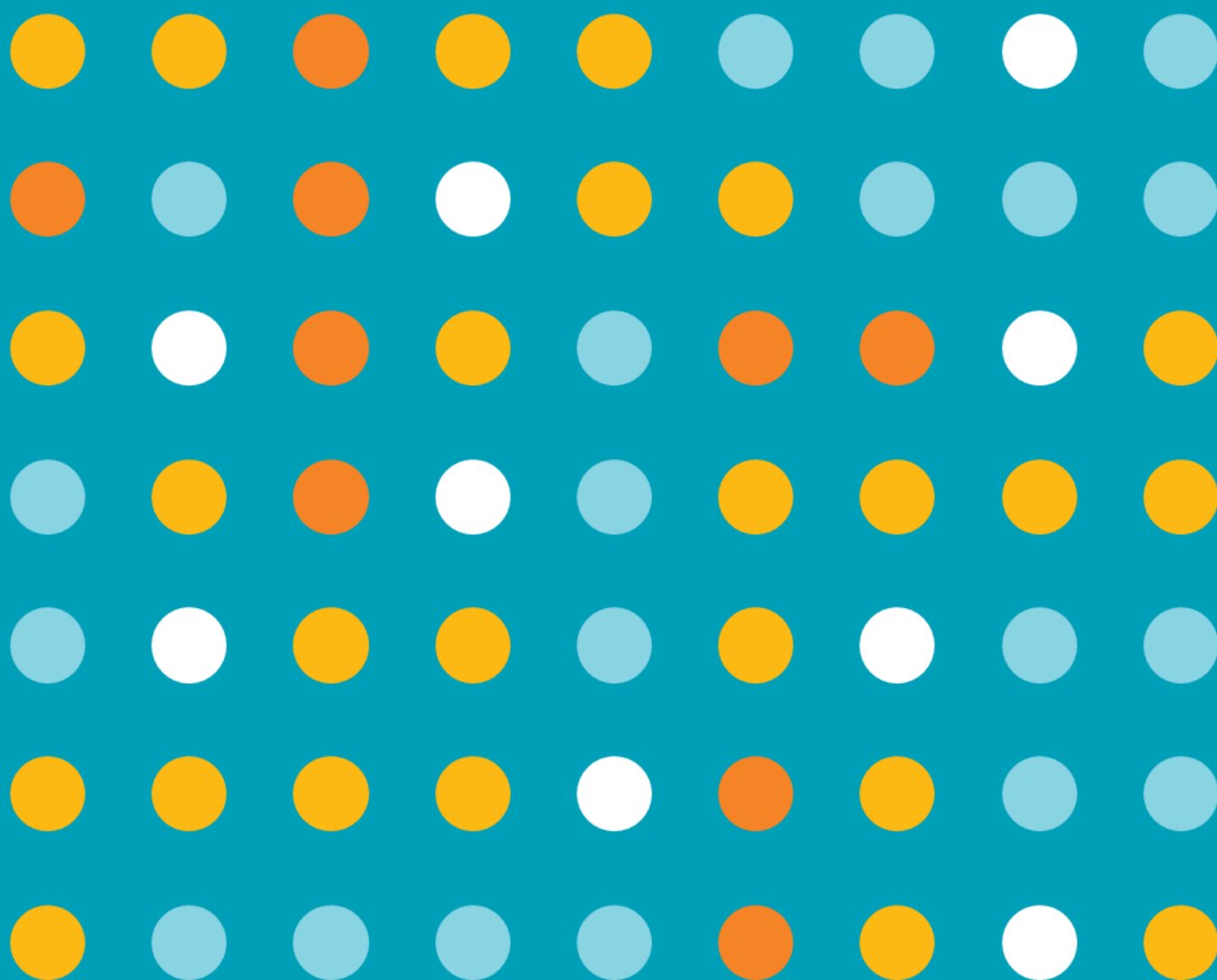




Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Strategia Rozwoju Ponadlokalnego do roku 2030 dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



Wersja dokumentu przed konsultacjami społecznymi



Fundusze
Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności

Członkowie Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

Członkowie zwyczajni



Gmina Cedry Wielkie



Gmina Chmielno



Gmina Miasto Gdańsk



Powiat Gdański



Gmina Miasto Gdynia



Miasto i Gmina Gniew



Gmina Gniewino



Gmina Miasto Hel



Miasto i Gmina Jastarnia



Powiat Kartuski



Miasto i Gmina Kartuzy



Gmina Kolbudy



Gmina Kosakowo



Gmina Miasto Krynica
Morska



Powiat Lęborski



Gmina Miasto Lębork



Gmina Lichnowy



Gmina Linia



Gmina Liniewo



Gmina Luzino



Gmina Łęczyce



Powiat Malborski



Gmina Miasto Malbork



Gmina Miłoradz



Powiat Nowodworski



Gmina i Miasto
Nowy Dwór Gdański



Gmina i Miasto
Nowy Staw



Gmina Ostaszewo



Miasto i Gmina Pelplin



Gmina Miejska
Pruszcz Gdański



Gmina Pruszcz Gdański



Gmina Przodkowo



Gmina Przywidz



Gmina Pszczółki



Powiat Pucki



Gmina Miasto Puck



Gmina Puck



Gmina Miasto Reda



Gmina Miejska Rumia



Gmina Sierakowice



Miasto i Gmina
Skarszewy



Gmina Somonino



Gmina Miasta Sopotu



Gmina Stegna



Gmina Stężycza



Gmina Subkowy



Gmina Suchy Dąb



Gmina Sulęcyno



Gmina Szemud



Miasto i Gmina Sztum



Powiat Sztumski



Gmina Sztutowo



Powiat Tczewski



Gmina Miejska Tczew



Gmina Tczew



Gmina Trąbki Wielkie



Powiat Wejherowski



Gmina Wejherowo



Gmina Miasta Wejherowa



Gmina Władysławowo



Gmina Żukowo

Członkowie wspierający



Gdańska Infrastruktura Wodociągowo - Kanalizacyjna Sp. z o.o.



Gdańskie Wodociągi S.A.



Zakład Utylizacyjny Sp. z o.o. w Gdańsku



Port Czystej Energii



Arena Gdańsk Operator Sp. z o.o.



Energa SA



Gdańska Fundacja Przedsiębiorczości



Olivia Business Centre



Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Ciepłej Sp. z o.o.



Związek Uczelni w Gdańsku im. Daniela Fahrenheita



MZK Wejherowo



Rumia Invest Park Sp. z o.o.



Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy



AQUA Sopot Sp. z o.o.

Spis treści

1. Wstęp.....	1
2. Zakres terytorialny Strategii	8
3. Misja i wizja metropolii.....	11
4. Uzgodnione cele	14
4.1. Cel strategiczny 1. Klimat i przestrzeń	16
4.2. Cel strategiczny 2. Sprawny transport	30
4.3. Cel strategiczny 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego	48
4.4. Cel strategiczny 4: Efektywna koordynacja współpracy metropolitalnej	68
5. Struktura funkcjonalno-przestrzenna i kierunki jej rozwoju	74
5.1. Uwarunkowania oraz relacje z PZP WP	74
5.2. Proponowane główne elementy sieci osadniczej	76
5.3. Pozostałe elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej	78
5.4. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej	81
5.5. Obszary strategicznej interwencji	96
6. System realizacji Strategii	103
7. Opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji.....	114
8. Ramy finansowe i źródła finansowania.....	118
Słownik, wykaz skrótów	125
Wykaz map, schematów i tabel	127
Załącznik: Wskaźniki monitoringowe strategii ponadlokalnej	129

1

Wstęp



1. Wstęp

Mimo niespotykanego skoku rozwojowego Polski w ostatnich 30 latach dochody mieszkańców polskich miejscowości są wciąż dwu- lub trzykrotnie niższe niż mieszkańców miast Francji, Wielkiej Brytanii czy Niemiec¹. Polskie miasta i otaczające je gminy mają wielki potencjał, aby ten dystans zmniejszyć, jednak potrzebują do tego ustawowych narzędzi współpracy. Potencjał ten nie jest obecnie wykorzystany, ze szkodą dla dobra wspólnego.

Badania OECD wskazują, że duże miasta są w stanie generować rozwój gospodarczy w otoczeniu nawet do 200-300 kilometrów. Jeśli uwolnimy energię polskich metropolii, przyspieszą one rozwój innych gmin. Nauka nie ma co do tego wątpliwości. Tylko silne metropolie są w stanie zapewnić Polsce trwały rozwój gospodarczy – na czym skorzystają zarówno mieszkańcy miast, miasteczek, jak i wsi.

Celem działań realizowanych w ramach Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot jest lepsze zintegrowanie powiatów otaczających Trójmiasto: wejherowskiego, kartuskiego, gdańskiego, tczewskiego, nowodworskiego, puckiego, lęborskiego, malborskiego i sztumskiego z rdzeniem metropolii, aby wszyscy mieszkańcy zyskali dobry dostęp do usług publicznych oraz możliwości rozwojowych, jakie daje metropolia.

Lepsze zintegrowanie gmin uzależnione jest jednak od wielu czynników zewnętrznych. Polska i Europa przechodzą kryzys demograficzny, który będzie się pogłębiał. Podstawowe przewagi konkurencyjne naszego kraju wyczerpują się. Samorząd terytorialny z roku na rok pozbawiany jest mocy sprawczych. OMGGS leży na peryferiach wobec głównego rynku europejskiego, na którym powstaje większość PKB i innowacji. W zależności od metodologii nasz region należy do grona „słabych innowatorów” lub „regionów peryferyjno-technologicznych”. Mierzmy się przy tym z kryzysem klimatycznym i geopolitycznym. Skuteczne zarządzanie wobec każdego z tych procesów nie jest możliwe ani przez jeden samorząd, ani przez jedną uczelnię², ani same władze regionalne, nie są w stanie tego dokonać nawet największe przedsiębiorstwa, ani też sama administracja rządowa.

Strategia rozwoju ponadlokalnego OMGGS jest wyrazem chęci i determinacji kluczowych dla metropolii podmiotów do wzięcia większej odpowiedzialności za jej dalszy rozwój. Każdy z podmiotów, który ją współtworzy, mógłby kontynuować zaangażowanie tylko na swoim poziomie: gminy, uczelni, lokalnej grupy działania czy samorządu gospodarczego. W trosce o dobro wspólne sygnatariusze niniejszej strategii decydują się jednak na poświęcenie czasu, energii i zasobów na wypracowanie, a następnie wdrożenie skutecznych form współdziałania na rzecz lepszych warunków do życia i pracy w przyszłości.

Koordynatorem prac nad przygotowaniem i realizacją strategii jest stowarzyszenie gmin i powiatów o nazwie tożsamej z nazwą własną samej metropolii, tj. Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Strategia rozwoju ponadlokalnego jest wiodącym dokumentem dla obszaru metropolitalnego oraz dla obszaru ZIT (obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego – MOF OW), których zasięg wskazany został w Rozdziale 2. Choć terytorialnie zasięg ZIT jest mniejszy niż zasięg całego OMGGS, zintegrowanie treści pomaga wykazać zgodność działań ZIT z szerszymi celami rozwojowymi metropolii. Z tego powodu część diagnostyczna, planistyczna i wdrożeniowa poświęcona realizacji Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych (ZIT) została połączona z treścią strategii ponadlokalnej.

¹ Por. https://forsal.pl/finanse/finanse-osobiste/artykuly/8634696,dochod-do-dyspozycji-polska-na-tle-ue-eurostat-nierownosci.html#google_vignette, dostęp: 20.06.2023.

² Metropolie poznańska czy wrocławska posiadają ok. 50% więcej studentów niż pomorskie (źródło: dane GUS, wg stanu na 31.12.2021). Jest to kwestia wielu czynników, m.in. problemów systemowych, które wymagają podjęcia wspólnych międzysektorowych działań.

Strategia określa wizję i misję rozwoju obszaru metropolitalnego oraz wskazuje cele i działania, których realizacja ma pozwolić na urzeczywistnienie tej wizji. Szczególną uwagę poświęca omówieniu specyfiki celów właściwych dla realizacji Strategii ZIT, wymienia przy tym typy przedsięwzięć, które będą służyły osiągnięciu wyznaczonych celów ZIT.

Rolę podsumowania diagnozy pełnią w Rozdziale 4. wprowadzenia do celów strategicznych. Opis każdego z nich zawiera odwołanie do problemów uznanych za kluczowe dla rozwoju Metropolii (opis dla każdego z celów operacyjnych) oraz MOF OW (tylko dla tych celów, które realizują Strategię ZIT).

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (Rozdział 5) prezentuje pożądane kierunki rozwoju przestrzennego obszaru metropolitalnego. Przedstawia zmiany, jakie powinny zaistnieć w przestrzeni dla realizacji wyznaczonych celów strategicznych. Model zaprezentowany w Strategii jest zgodny z obowiązującym planem zagospodarowania przestrzennego województwa.

Rozdział 6 wyjaśnia zasady zarządzania realizacją Strategii zarówno w odniesieniu do jej części metropolitalnej, jak i części dotyczącej ZIT. Określa także, jak należy ją monitorować i ewaluować. Uzupełnieniem tych informacji jest wskazanie źródeł finansowania działań rozwojowych opisanych w Strategii (Rozdział 8).

Strategia podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego i Zarządem Województwa Pomorskiego oraz stanowi podstawę działania OMGGS jako **Związku Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych** i pełnienia funkcji **Instytucji Pośredniczącej** dla programu operacyjnego **Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021–2027 (FEP)**.

Czym jest strategia?

Strategia to inaczej uzgodnienie, na czym chcemy się skupić. Niezależnie czy jest to strategia organizacji, czy strategia działania, zawsze powinna przedstawiać wybór: czym chcemy się zająć w pierwszej kolejności i jakie cele są dla nas najważniejsze do osiągnięcia. **Wybór najważniejszych celów z definicji oznacza konieczność ograniczenia liczby celów**, gdyż inaczej trudno mówić o tym, że coś jest najważniejsze.

Cenniejsze jest to, że strategię spisuje się nie tylko po to, by dane cele uzgodnić, ale przede wszystkim po to, aby je zrealizować. Strategię tworzy się, zakładając, że powodzenie działań zależy od precyzyjnie określonej wizji sukcesu i uzgodnienia, co chcemy wspólnie osiągnąć. Kluczowym wyzwaniem w realizacji strategii będzie to, **aby wszystkie podmioty tworzące metropolię tak samo rozumiały uzgodnione cele**.

Czym jest metropolia?

Uzgodnienie strategii metropolii (wspólnych kierunków wieloletnich działań dla kilkudziesięciu samorządów) jest dużo trudniejsze niż uzgodnienie strategii np. firmy. Skomplikowanie rodzi przede wszystkim brak jednoznacznego rozumienia tego, czym jest metropolia. Dla większości mieszkańców wątpliwości mogłoby budzić nawet znalezienie różnic między funkcjami gminy, powiatu i samorządu województwa. Określenie, czym jest metropolia, wydaje się być w tej sytuacji jeszcze większym wyzwaniem. Tymczasem metropolie przenikają funkcje instytucji samorządowych. Metropolie są faktem – jako zjawisko społeczno-gospodarcze istnieją niezależnie od woli jednostek samorządu czy też innych struktur zarządczych: samorządowych, biznesowych, naukowych czy społecznych.

Metropolie są następstwem i kolejnym etapem procesów urbanizacji i globalizacji. Gospodarka XXI wieku to gospodarka oparta na wiedzy. W dzisiejszym świecie **praca i możliwości rozwoju dostępne są w coraz mniejszej liczbie dużych skupisk ludzkich, silnie powiązanych wzajemnie**

ze sobą, czyli właśnie metropolii. Zarządzanie procesami metropolitalnymi w każdym z takich miejsc jest zarówno szansą (na maksymalizację korzyści z bycia częścią globalnej sieci), jak i wyzwaniem (aby rozwiązać problemy występujące w tak dużych skupiskach ludzkich o skomplikowanej strukturze zarządczej).

Procesy, które występują w każdej metropolii:

- metropolie generują zarówno pozytywne, jak i negatywne efekty rozwojowe: koncentrują wysoko wykwalifikowanych pracowników, najlepsze szkoły, uniwersytety i szpitale, a jednocześnie generują duże zróżnicowania społeczne i niespotykane poza metropoliami wyzwania międzykulturowe i transportowe,
- są generatorami wzrostu państw i regionów: jako węzły w światowych sieciach handlu dysponują olbrzymim potencjałem do tworzenia miejsc pracy, innowacji i zielonego wzrostu; mogą generować pozytywne efekty rozwojowe w promieniu 200-300 kilometrów;
- aby podtrzymać rozwój, muszą być coraz bardziej powiązane (gospodarczo, naukowo, transportowo) z innymi metropoliami.

Obszary metropolitalne to obszary miejsko-wiejskie: z punktu widzenia mieszkańca metropolii codzienny obszar użytkowania (mierzony np. czasem ok. 90 minut dojazdu do rdzenia metropolii) nie ogranicza się do jednej gminy, a często do kilkunastu czy kilkudziesięciu jednostek administracyjnych. Warto mieć na względzie tę różnorodność populacji metropolii – np. liczba mieszkank i mieszkańców rozkłada się w połowie pomiędzy Trójmiasto i pozostałe miejscowości.

Dobre zarządzanie metropolią

Dobrze zarządzane metropolie to najczęściej miejsca, do których ludzie chcą się przeprowadzić, gdzie mogą znaleźć najlepszą pracę, zdobyć najlepsze wykształcenie i korzystać z najlepszej jakości usług publicznych i prywatnych. Słabo zarządzane metropolie to często duże skupiska ludzi narażonych na smog i przestępczość, nieufnych wobec instytucji publicznych i świadczonych przez nie usług. Nie istnieje jednak jeden model zarządzania metropolią i obszarem metropolitalnym. W zależności od uwarunkowań prawnych danego kraju i regionu wobec specyficznych inicjatyw lokalnych tworzą się mniej lub bardziej zuniformizowane przez dane państwo modele.

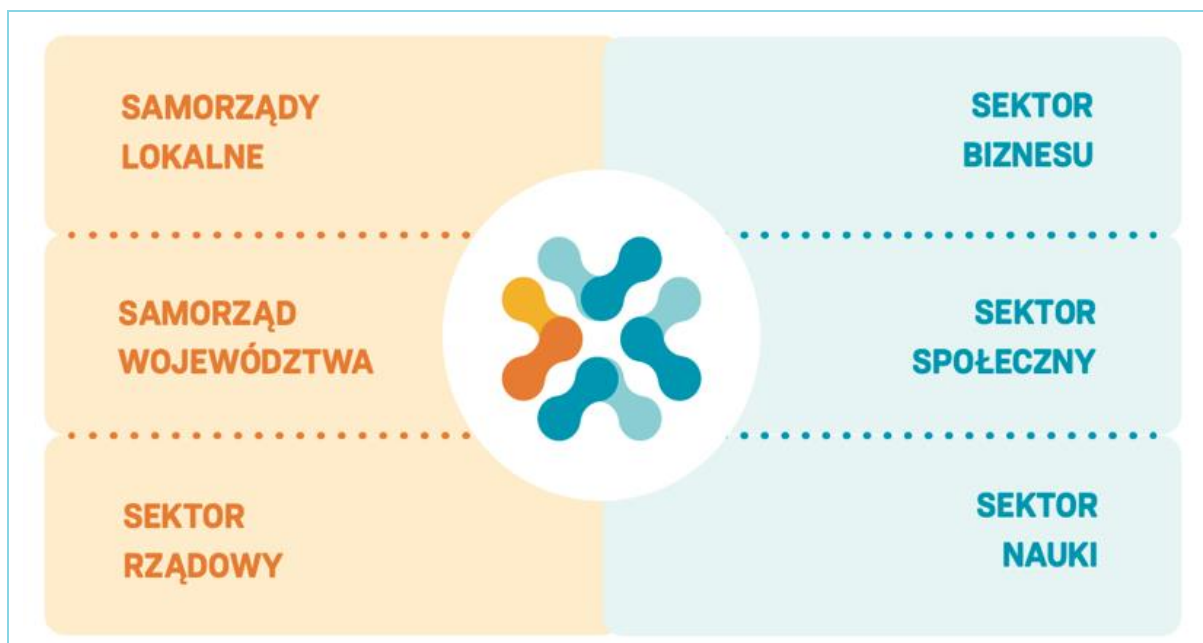
Metropolie co do zasady nie mają kompleksowego zarządu i struktury decyzyjnej, to od kluczowych dla danej metropolii aktorów, w tym decyzji rządu centralnego, zależy, na ile uda się zorganizować (i na bieżąco aktualizować) instytucjonalne ramy zarządzania kluczowymi dla metropolii procesami. Jak wskazują badania OECD, w metropoliach, w których stworzono struktury zarządcze, już po kilku latach widoczne jest zmniejszenie procesu suburbanizacji oraz wzrost zadowolenia mieszkańców z transportu zbiorowego, podczas gdy w tym samym czasie w metropoliach bez sformalizowanych ciał zarządczych zadowolenie z transportu publicznego spada, a niekontrolowana suburbanizacja wzrasta³. Na tle różnych rozwiązań idealnym modelem wydaje się model holenderski, w którym samorządy (terytorialny, gospodarczy i sektor nauki) proponują zestaw regulacji krajowych, a następnie parlament przyjmuje właściwe prawodawstwo. Na wzór tego modelu samorządowcy OMGGS w 2016 roku wystąpili o uchwalenie ustawy metropolitalnej dla Pomorza. W roku 2020 Senat RP niemal jednogłośnie przyjął projekt ustawy uzgodniony przez samorządy Pomorza. Autorzy niniejszej strategii apelują o podobne – ponad wszelkimi podziałami politycznymi – poparcie projektu ustawy w Sejmie RP.

Czym jest strategia metropolii?

Podczas pierwszej w historii wspólnej dla trójmiejskich uczelni inauguracji roku akademickiego 2022/2023 gość specjalny prof. Szymon Malinowski stwierdził, że podstawową przyczyną kryzysu klimatycznego na Ziemi jest **niedostosowanie struktur zarządczych do procesów, które powodują kryzys**. Zatem trudnością nie jest brak wiedzy co do źródeł problemów i ich skutków, optymalnych działań zapobiegawczych czy właściwych polityk, a „głęboko zakorzeniona, powszechna niewydolność instytucjonalna”.

Teza prof. Malinowskiego idealnie odnosi się też do problemu metropolii. Na szczęście organizacja kluczowych dla metropolii procesów rozwojowych jest obiektywnie łatwiejszym zadaniem niż przezwyciężenie jakiegokolwiek procesu globalnego. Tym niemniej nigdzie na świecie nie jest to proste, ponieważ procesy metropolitalne nie są łatwe do uchwycenia. **Uchwycenie kluczowych dla OMGGS procesów rozwojowych oraz podmiotów, które mogą mieć na te procesy wpływ, stanowiło główny cel diagnozy przeprowadzonej na potrzeby niniejszej strategii.** Kolejnym etapem strategii jest wspólne uzgodnienie oczekiwanych celów i kierunków działań, które powinny je urzeczywistnić, wraz z precyzyjnym odniesieniem do podziału ról i odpowiedzialności poszczególnych aktorów tworzących metropolię. Tak jak w przypadku strategii OMGGS uchwalonej w 2015 roku, kluczowi aktorzy metropolii wywodzą się z 6 wskazanych poniżej sektorów. Koordynatorem procesu budowy i uzgadniania strategii jest sektor samorządowy, gdyż to samorząd, w szczególności gmina, jest w Polsce podstawową jednostką koordynacji działań wspólnoty mieszkanki i mieszkańców.

³ Por. Metropolitan Century, OECD 2015



Uwagi terminologiczne

Analizy diagnostyczne do niniejszej strategii używają zamiennie terminów „metropolia”, „obszar metropolitalny” i „region metropolitalny”, gdyż zamiennie stosuje się je zarówno w literaturze, jak i w oficjalnej nomenklaturze różnych państw. Np. w Niemczech metropolie funkcjonują również jako regiony metropolitalne (*de: metropolitanregion*), a Unia Europejska oficjalnie stosuje podział regionów (województw) na metropolitalne i niem Metropolitalne.

Z tego powodu zamiennie używać można również nazwy własnej metropolii, choć oficjalnie używaną nazwą pozostaje Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot. W literaturze i źródłach danych mówi się jednak o naszej metropolii „gdańska”, „trójmiejska” czy też „pomorska”.

Z uwagi na różne podejścia i źródła dla sporządzania porównań zamiennie używane będą różne dane. W pełni uzasadnione są zestawienia zarówno miast centralnych (rdzeni) czy całych regionów, przy czym różnorodne metodologie są każdorazowo wyjaśniane.

Regiony metropolitalne standardowo delimitowane są przez Eurostat jako dwie jednostki NUTS-3 (rdzeń i jednostka sąsiadująca, co w przypadku OMGGS oznacza Trójmiasto oraz 5 bezpośrednio sąsiadujących z nim powiatów ziemskich (pucki, wejherowski, kartuski, gdański i nowodworski), jednak również Komisja Europejska (DG REGIO) często nazywa obszarami metropolitalnymi całe regiony NUTS-2, czyli w Polsce województwa.

Faktyczne obszary metropolitalne to zawsze obszary funkcjonalne, a jedną z kluczowych funkcji decydujących o sile powiązań między rdzeniem a poszczególnymi częściami otoczenia jest skala różnego rodzaju zależności i faktycznej współpracy. Z tego powodu do analiz niniejszej strategii przyjmuje się granice funkcjonującego stowarzyszenia OMGGS, w którego skład w 2022 roku (na początku prac nad strategią) wchodziło 59 samorządów: 51 gmin i 8 powiatów ziemskich.

Granice każdej metropolii są kwestią dynamiczną. Często współpraca między rdzeniem a poszczególnymi gminami/powiatami wzmacnia się z powodu zwiększającej się dostępności otoczenia wobec centrum, co generuje silniejsze powiązania gospodarcze, społeczne i polityczne. Niezależnie od tego, jaką metodą wyznaczenia granic powiązań funkcjonalnych w metropolii przyjmiemy, kluczowe są główne wnioski, główne trendy oraz uzgodnienia kluczowych aktorów metropolii, które na podstawie obiektywnych danych zdecydują się oni w niniejszej strategii przyjąć.

Koordynatorem prac nad przygotowaniem i realizacją strategii jest stowarzyszenie gmin i powiatów o tej samej nazwie co sama metropolia: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot. Pisząc o OMGGS, zwyczajowo mamy na myśli samą metropolię. Kiedy jest inaczej, używamy sformułowania „stowarzyszenie OMGGS”.

2

Zakres terytorialny strategii



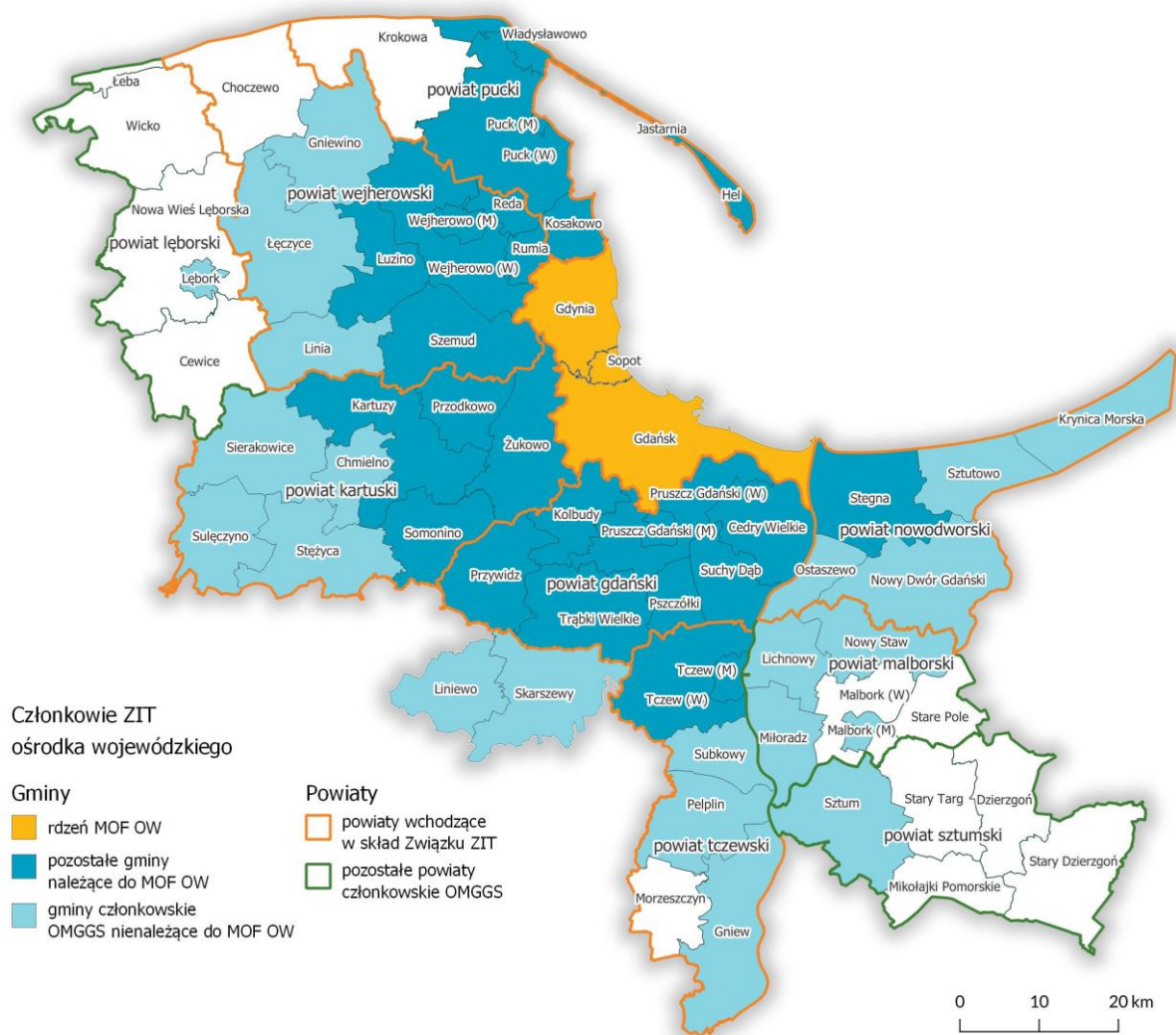
2. Zakres terytorialny Strategii

Zakres obowiązywania strategii ponadlokalnej

Strategia ponadlokalna będzie realizowana przez 61 JST (gmin i powiatów) zrzeszonych w stowarzyszeniu Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot. Część z tych JST – 30 gmin – tworzy Związek ZIT.

Rysunek przedstawia mapę obszaru metropolitalnego Trójmiasta z zaznaczeniem JST wchodzących w skład porozumienia ZIT.

Mapa 1: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz wskazanie obszaru gmin wchodzących w skład Związku ZIT



Źródło: Opracowanie własne

Zakres terytorialny ZIT obszaru metropolitalnego



Strategia ZIT, będąca integralną częścią strategii ponadlokalnej, realizowana będzie na terenie miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta obejmującego 30 gmin, w tym następujące jednostki administracyjne:

- miasta: Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Sopot, Tczew, Wejherowo;
- gminy miejsko-wiejskie: Kartuzy, Władysławowo, Żukowo;
- gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przdokowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb, Szemud, Tczew, Trąbki Wielkie i Wejherowo.

ZIT to forma współpracy, w ramach której partnerstwa miast i otaczających je gmin oraz władze województw będą wspólnie przeprowadzać projekty finansowane z Funduszy Europejskich. Delimitacja obszaru realizacji ZIT dokonana została w zgodzie z Zasadami Realizacji Instrumentów terytorialnych w Polsce w perspektywie finansowej UE na lata 2021–2027 z sierpnia 2022 r.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030⁴ wymienia miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta jako jeden z obszarów funkcjonalnych, dla których plan określa kierunki rozwoju i zasady zagospodarowania przestrzennego. Stanowi to podstawę do stosowania instrumentu ZIT dla tego obszaru.

Dodatkowo, dążąc do maksymalnego wykorzystania szans, które niesie ze sobą instrument ZIT, oraz kierując się celami horyzontalnymi realizacji ZIT w Polsce, a także dążąc do maksymalizacji wpływu ZIT na spójny rozwój całego regionu, w uzasadnionych przypadkach przedsięwzięcia wynikające ze Strategii ZIT realizowane będą w sąsiadujących gminach na terenie powiatów: puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, tczewskiego i nowodworskiego, a także na terenie Gminy Liniewo.

⁴ Załącznik nr 1 do uchwały Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

3

Misja i wizja metropolii



3. Misja i wizja metropolii

Misja, czyli cel naszego istnienia

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot istnieje po to, aby zdynamizować rozwój miejsca, w którym żyjemy. To, że na północy Polski leży prężnie rozwijająca się metropolia, jest szansą, którą chcemy lepiej wykorzystać. Czerpiąc z ugruntowanej już na świecie wiedzy o tym, że w XXI wieku rozwój społeczno-gospodarczy odbywa się właśnie w oparciu o metropole, chcemy z każdym rokiem wzmacniać zdolność do korzystania z tego, że należymy do globalnej sieci metropolii, i jeszcze bardziej umożliwić mieszkańcom, aby z tego rozwoju korzystali i mogli na niego wpływać.

Rozwój określonych obszarów terytorialnych zazwyczaj nie zależy od jednej strategii, ale od kilku strategii o różnym zasięgu geograficznym i różnych celach politycznych. Strategie te mogą tworzyć synergie i wzajemnie się wzmacniać, ale mogą też wzajemnie ograniczać swoje oddziaływanie, a tym samym hamować rozwój. Aby jak najlepiej wykorzystać zasoby publiczne, ludzkie i finansowe konieczna jest koordynacja oraz współdziałanie wszystkich interesariuszy. OMGGG jako kształtująca się formuła zarządzania sprawami wspólnymi ma na celu w pierwszej kolejności wyeliminowanie barier, które utrudniają nam korzystanie z pełni naszych potencjałów i opóźniają rozwój. Uznajemy, że dla dalszego zwiększania w kolejnych dekadach zasobności, innowacyjności, jakości życia i mobilności mieszkańców niezbędna jest sprawna, efektywna współpraca zarówno samorządów metropolii, które są fundamentem i inicjatorem współpracy metropolitalnej, jak też środowisk przedsiębiorców, nauki i organizacji społecznych.

Wspólnie z przedstawicielami tych podmiotów i w bliskim partnerstwie z organami administracji rządowej jako OMGGG chcemy koordynować i realizować kluczowe działania rozwojowe. Pierwszym krokiem do tego jest identyfikacja wspólnych interesów i obszarów działań, a w miejsce przedsięwzięć konkurencyjnych i dublujących się – uzgodnienie mechanizmów postępowania, które będą przynosiły znacznie większe efekty i poczucie satysfakcji przy mniejszym nakładzie pracy i niezadowoleniu z powodu niewielkich rezultatów. Poprzez transparentność realizowanych przez nas działań chcemy z kolei wzmacniać poczucie zaufania.

Skuteczność strategicznych działań rozwojowych metropolii zależy od efektywnej koordynacji i współpracy. Tylko w ten sposób możemy: zwiększyć naszą odporność na zmiany klimatu, efektywnie gospodarować przestrzenią, usprawnić transport zbiorowy oraz mobilność aktywną, a także w pełni wykorzystać nasze potencjały gospodarcze i społeczne. Chcemy, aby dzięki współpracy Pomorze umacniało pozycję ważnego regionu metropolitalnego Europy.

Wizja rozwoju

W wyniku realizacji celów, które w tej strategii uzgodniliśmy i które chcemy konsekwentnie realizować, staniemy się dobrze zorganizowaną platformą współpracy koncentrującą różne środowiska wokół najważniejszych dla naszego rozwoju spraw. Wykorzystując bogate doświadczenia ostatnich lat oraz wysoki poziom zaufania i determinacji, nauczymy się przełamywać bariery biurokratyczne naszych organizacji i sprawnie korzystać z szans, jakie niosą zmiany technologiczne i geopolityczne dzisiejszego świata. Będziemy czerpać z różnorodności partnerstwa, które wspólnie tworzy metropolię i zamiast powielać działania czy strzec pomysłów przed innymi, będziemy w sprawny i otwarty dla wszystkich sposób realizować uzgodnione między nami cele.

Dzięki transparentnemu i ambitnemu nastawieniu uczynimy z metropolii wspólny mechanizm podejmowania szybkich decyzji i efektywnych działań, które sprawią, że **w ciągu najbliższych 10-15 lat metropolia znajdzie się wśród najbardziej innowacyjnych regionów Europy.**

W codziennych działaniach będziemy kierowali się wspólnie uzgodnioną wizją rozwoju miejsca, w którym żyjemy i które współtworzymy poprzez podejmowane decyzje. Współpracę ogniskować będziemy w trzech głównych płaszczyznach:

- będziemy umacniać naszą pozycję **najlepszego miejsca do życia w Polsce**. Priorytetem będzie ciągła adaptacja i mitygacja do zmian klimatu. Uzgodniliśmy kluczowe działania związane z przyrodą wokół nas. Błękitno-zielona przestrzeń do życia uzupełniona zostanie innowacyjnymi inwestycjami w nowe źródła czystej energii. Poza koordynacją działań wynikających ze szczególnej troski o przestrzeń i klimat przywiążemy szczególną uwagę do oferty kulturalnej metropolii i kluczowej roli ośrodków i instytucji kultury w budowaniu otwartej i włączającej społeczności w miastach i gminach. Ograniczony zostanie niekontrolowany rozwój mieszkalnictwa, gdyż powoduje on znaczne straty w efekcie koniecznych inwestycji infrastrukturalnych i transportowych, które nie byłyby konieczne, gdyby rozwój mieszkalnictwa został wcześniej uzgodniony. Stworzony zostanie sprawny system transportu zbiorowego, który umożliwi mieszkańcom dojazd do pracy niezależnie od tego, czy chcą oni mieszkać w centrum miasta, czy w okolicy parku, lasu. Wysoka mobilność sprawi, że nawet mieszkając kilkadziesiąt kilometrów od centrum metropolii, będziemy mogli czerpać z możliwości rozwojowych, które ona zapewnia. Wszelkie działania realizowane będą z uwzględnieniem potrzeb wszystkich mieszkańców metropolii.
- dzięki pełnemu wykorzystaniu potencjału mieszkańców, przedsiębiorców i instytucji będziemy umacniać metropolię jako **Metropolię Wiedzy**. Wysiłki koncentrować będziemy na tworzeniu i wspieraniu firm, instytucji i inicjatyw opartych na wiedzy oraz wspieraniu systemu edukacji. Chcemy również ściśle powiązać rolę ośrodków badawczych i naukowych z realizacją działań rozwojowych. W świecie permanentnej rewolucji technologicznej jako metropolia musimy również stać się centrum zaawansowanych technologii. Metropolia Wiedzy budowana będzie z wykorzystaniem technologii cyfrowych. Transformacja cyfrowa wpłynie na rozwój gospodarki, społeczeństwa oraz sektora publicznego. Tylko postawienie na wiedzę pozwoli nam wydostać się z pułapki średniego wzrostu i przybliżyć się do poziomu rozwojowego charakteryzującego metropolię Europy Zachodniej. W innym przypadku pozostaniemy w tyle, a ambitni i otwarci na rozwój mieszkańcy Pomorza będą poszukiwali pracy gdzie indziej.
- korzystając z najlepszych tradycji naszych miast i portowego położenia, staniemy się bałtyckim **Portem Nowych Idei**. Jesteśmy i będziemy metropolią portową nie tylko w rozumieniu handlu i przeładunku. Umacniając wizerunek otwartej metropolii, staniemy się oknem Europy na świat – jednym z kilku najważniejszych europejskich przestrzeni dialogu, wymiany idei i nawiązywania relacji między Europą Zachodnią a Wschodnią i między Europą a Azją.

W świecie, którego centrum gospodarcze będzie każdego roku przenosiło się nad Pacyfik, głównie do Azji, chcemy być jedną z ważnych europejskich, ale powiązanych ze światem, rozpoznawalnych metropolii. W świecie, w którym co 5 lat całkowicie zmieniają się podstawowe technologie tworzenia dóbr i usług, rozwój samorządów, uczelni i przedsiębiorstw uzależniony jest od sprawnych i elastycznych mechanizmów współpracy i podejmowania decyzji. Mimo niedostosowanej do tak dynamicznego rozwoju legislacji, każde z naszych środowisk zdeterminowane jest do nieszablonowego i ambitnego myślenia oraz konsekwentnego działania.

Jest to wizja ambitna, pomimo to nie mamy żadnych wątpliwości, że możliwa do osiągnięcia.

4

Uzgodnione cele



4. Uzgodnione cele

Struktura celów Strategii ponadlokalnej oraz celów Strategii ZIT

Strategia wskazuje 4 strategiczne cele OMGGS, którym przyporządkowano 11 celów operacyjnych. Zwięzła struktura celów pozwoli na koncentrację sił i środków podmiotów metropolitalnych, wspierających je jednostek samorządowych oraz pozostałych partnerów, w tym społecznych.

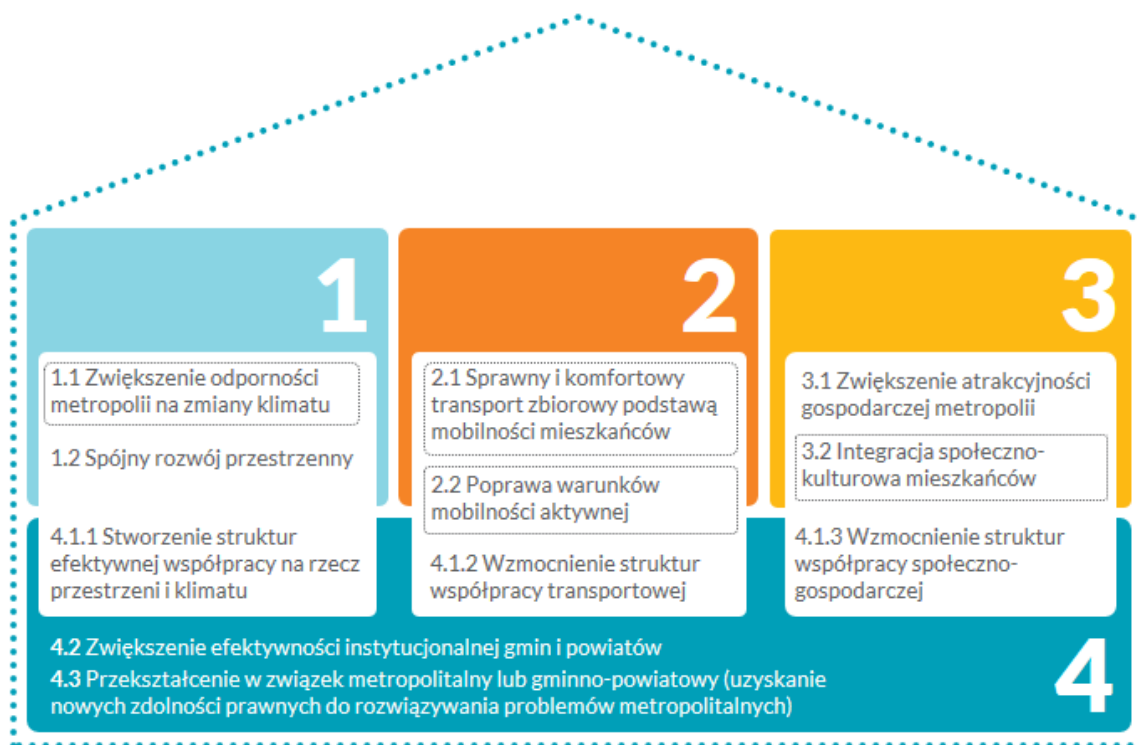
Schemat 1: Cele strategiczne metropolii



Źródło: opracowanie własne

Cele Strategii dotyczą najważniejszych obszarów działań, w których zintegrowane zarządzanie powinno dać większe korzyści niż indywidualne działania poszczególnych samorządów. Cel strategiczny 4 Efektywna koordynacja współpracy metropolitalnej jest celem zarządczym i dotyczy organizacji metropolii, która pozwoli na skoordynowanie całej aktywności OMGGS oraz wszystkich partnerów realizujących działania wynikające ze Strategii.

Schemat 2: Cele operacyjne Strategii



Źródło: opracowanie własne

ZIT

2021-2027

Cele ZIT

Cele operacyjne strategii obejmują także cele dotyczące realizacji instrumentu ZIT. Cele ZIT są jednak tylko częścią priorytetów rozwojowych OMGGS. Oznacza to, że tylko część działań w ramach celów operacyjnych Strategii ponadlokalnej będzie realizowanych poprzez instrument ZIT, który dotyczy wybranych kwestii:

- klimatycznych (w celu operacyjnym 1.1),
- w zakresie mobilności (w celu operacyjnym 2.1 oraz 2.2),
- społecznych (w celu operacyjnym 3.2).

Cele operacyjne, w ramach których realizowane są również cele ZIT, zaznaczono na Schemacie 2.



4.1. Cel strategiczny 1. Klimat i przestrzeń

Cel strategiczny 1. Klimat i przestrzeń skupia się na zapewnieniu warunków do optymalnego oddziaływania na otoczenie, w którym żyjemy. Cel uwzględnia kwestie ochrony środowiska naturalnego, będącego ogromnym bogactwem naszej części Pomorza. Zarządzanie sposobem, w jaki wykorzystujemy środowisko naturalne, dotyczy przede wszystkim palących kwestii wspólnego budowania odporności na zachodzące coraz szybciej zmiany klimatu (CO 1.1.) oraz kwestii integracji planowania przestrzennego w całym obszarze OMGGS (CO 1.2.). Skuteczne zarządzanie tymi zagadnieniami nie będzie możliwe bez nowych rozwiązań organizacyjnych, dlatego w ramach CO 4.1.1., będącego celem hybrydowym, łączącym 1. i 4. cel strategiczny, przewidziane są działania na rzecz zwiększenia zdolności organizacyjnych metropolii w zakresie zarządzania kwestiami klimatycznymi oraz planowaniem przestrzennym.

Oczekiwane rezultaty wdrożenia tego celu dotyczyć będą osiągnięcia przez metropolię umiejętności podejmowania działań adaptacyjnych i mitygacyjnych. Dzięki nim nauczymy się chronić zasoby wodne, powietrze i gleby, zwiększymy naszą zdolność do reagowania na gwałtowne zjawiska przyrodnicze, zmniejszymy wykorzystanie cennych zasobów naturalnych i energii. Kolejnym efektem realizacji celu będzie powstrzymanie chaotycznej urbanizacji na cennych przyrodniczo terenach istotnych dla strategicznych celów metropolii oraz dla komfortu i jakości życia mieszkank i mieszkańców metropolii.

Są to obszary wyzwań, w których współpraca metropolitalna pozwoli na osiągnięcie dodatkowych korzyści i uzupełnienie efektów, jakie wypracowują poszczególne gminy i powiaty.

W ramach celu strategicznego 1. realizowane będą dwa cele operacyjne:

- 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu (w tym ZIT)
- 1.2. Spójny rozwój przestrzenny.

Cel ten jest powiązany z celem operacyjnym 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu.

Cel operacyjny 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu

1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu⁵

Wnioski z diagnozy

Adaptacja i mitygacja do zmian klimatu

Zmiany klimatu będą miały coraz większy wpływ na przyszłość trójmiejskiego obszaru metropolitalnego. Obecnie **redukcja emisji gazów cieplarnianych** jest jednym z głównych wyzwań cywilizacyjnych. Znaczna część działań metropolitalnych w zakresie planowania, gospodarki komunalnej, efektywności energetycznej i transportu może przyczynić się do osiągnięcia tego celu⁶.

Główne obszary **ryzyk środowiskowych**, do których trzeba się przygotować, wskazanych w opracowywanym dla OMGGs planie adaptacji stanowiącym załącznik do „Diagnozy adaptacji i mitygacji do zmian klimatu”, obejmują zmianę częstotliwości i natężenia opadów (intensywnych w sezonie jesiennym i zimowym, rzadszych i intensywniejszych w sezonie letnim), fal susz i upałów, występowania powodzi (w rejonach nadrzecznych, nadmorskich oraz depresyjnych) oraz podmuchów wiatru.

Mitygacja ryzyk dotyczy długofalowej zmiany, np. budowy infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, retencjonowania wód opadowych, dywersyfikacji źródeł energii i wspólnego zarządzania kryzysowego w zakresie ryzyk środowiskowych (powodzi, bezpieczeństwa zaopatrzenia w energię, bezpieczeństwa ruchu, transportu zbiorowego)⁷.

Kluczowym aspektem w realizacji działań mitygacyjnych jest zwiększenie świadomości mieszkańców oraz kompetencji gmin uzasadniające prowadzenie działań edukacyjnych w tej tematyce.

Ochrona powietrza i redukcja emisji zanieczyszczeń

Raporty środowiskowe wskazują na istotny problem **jakości powietrza**. Wyzwanie stanowią problemy z tzw. niską emisją. Jej źródłem jest między innymi ogrzewanie budynków węglowymi źródłami ciepła, szczególnie na terenach podmiejskich i wiejskich, a także transport i produkcja energii wykorzystująca paliwa kopalne. Główne działania w tym zakresie związane są z poprawą efektywności energetycznej, rozwojem mobilności zrównoważonej i zwiększeniem wykorzystania OZE⁸.

Ochrona wód powierzchniowych i poprawa polityki wodnej

Innym wyzwaniem jest **niska jakość wód powierzchniowych**, na co wskazują raporty o stanie środowiska. Zadania metropolitalne powinny obejmować współpracę w zakresie wspólnego monitoringu stanu środowiska i budowania kompetencji w zakresie ochrony zasobów wodnych, poprawy efektywności systemów gospodarki wodno-ściekowej oraz działań edukacyjnych.

⁵ Cel strategiczny nr 1 odpowiada na problemy opisane w rozdziale 3.1. Diagnozy „Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu”.

⁶ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.4. oraz podrozdział 3.1.5.

⁷ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.3.1.

⁸ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.5.

Powiązany zagadnieniem są działania w zakresie poprawy polityki wodnej: **przeciwdziałanie suszy i minimalizowanie efektów nagłych zdarzeń pogodowych** dzięki rozwojowi kompetencji w tworzeniu błękitno-zielonej infrastruktury, ochrony terenów zieleni i poprawy zarządzania nimi dzięki rozwojowi kompetencji gmin w tym zakresie⁹.

Gospodarka odpadami

Przed gminami obszaru metropolitalnego stoi duże wyzwanie sprostania wymaganiom UE dotyczącym spełnienia norm w zakresie gospodarki odpadami. W 2018 r. 40% poziom recyklingu osiągnęło 47 gmin w regionie, 30% – ok. 100 gmin. Ze zobowiązań unijnych wynika, że w 2030 roku recykling i przygotowanie do ponownego użycia całego strumienia odpadów komunalnych osiągnie poziom 60%, natomiast w 2035 r. – 65%¹⁰. Bez koordynacji działań w zakresie gospodarki odpadami trudno będzie poradzić sobie z tym problemem.

Sieć PSZOK działa w sposób mało efektywny, co skutkuje niskim udziałem masy odpadów zbieranych w sposób selektywny (ok. 13%). W efekcie wpływa to na niski udział recyklingu i przygotowania frakcji do ponownego użytkowania. Zwiększenie efektywności PSZOK-ów wymaga zintegrowanych działań związanych z edukacją, zwiększeniem świadomości mieszkańców.

Energetyka – OZE i efektywność energetyczna

OMGGS nie jest regionem samowystarczalnym energetycznie. Znaczna część energii kupowana jest poza obszarem metropolii. Dalszy **rozwój OZE** pozwalający na wzrost ilości energii otrzymywanej ze źródeł odnawialnych oraz poprawa samowystarczalności energetycznej są narzędziami realizacji krajowej polityki energetycznej PEP2040¹¹ oraz unijnej dyrektywy FIT for 55¹².

Wysokie wahania i wzrost cen energii stanowią zagrożenie dla wzrostu gospodarczego regionu. Jednym z narzędzi zmniejszania tych ryzyk jest tworzenie społeczności energetycznych i wdrażanie energetyki prosumenckiej. Pozwala ona na dywersyfikację rynku energii i zwiększanie samowystarczalności energetycznej regionu, co prowadzi do poprawy pozycji negocjacyjnej gmin i lokalnych interesariuszy wobec producentów i dystrybutorów energii.

Równolegle do działań realizowanych przez gminy planowane jest wdrożenie dużych krajowych projektów o znaczeniu strategicznym, takich jak elektrownia atomowa w Choczewie czy energetyka wiatrowa offshore. Inwestycje te z jednej strony wpłyną na gospodarkę regionu (nowe miejsca pracy, wzrost dochodów podatkowych), z drugiej zaś przyczynią się do

⁹ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.3. i 3.1.4.

¹⁰ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.4.2.

¹¹ Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku, zatwierdzona przez Radę Ministrów 2 lutego 2021 r.

¹² FIT for 55 – pakiet unijnych przepisów klimatycznych planujących ograniczenie emisji CO₂ w UE o co najmniej 55% (w 2030 r., w relacji do emisji z roku 1990).

	podniesienia poziomu bezpieczeństwa energetycznego oraz do wzrostu udziału „czystej” energii. Ze względu na ich eksperymentalny, innowacyjny charakter, powstawanie spółdzielni i klastrów energetycznych nie jest możliwe bez wsparcia wiedzą ekspercką. Konieczne jest wzmacnianie w ramach metropolii mechanizmów wzajemnego uczenia się między ekspertami, gminami i podmiotami, które już realizują takie przedsięwzięcia¹³. Działania edukacyjne i informacyjne można także skuteczniej prowadzić w skali ponadgminnej. Nie tylko dzięki możliwości dzielenia ich kosztów, ale przede wszystkim z uwagi na ich spójność i możliwość wyrównywania poziomu świadomości ekologicznej osób zamieszkujących metropolię. W celu zwiększenia efektywności energetycznej budynków należy sukcesywnie realizować ich termomodernizację. Dotyczy to szczególnie tych z nich, które charakteryzują się wysokim poziomem energochłonności oraz których źródłem ogrzewania są kominki, kotły węglowe i inne źródła ciepła opalane węglem.
Kierunki działań	Cel operacyjny 1.1. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru ZIT OW): 1) Wyznaczenie i realizacja polityk metropolitalnych w zakresie adaptacji do i mitygacji zmian klimatu [⇒ ZIT]; 2) Rozwój i zintegrowane zarządzanie błękitno-zieloną infrastrukturą – zapobieganie skutkom deszczy nawalnych i suszy [⇒ ZIT]; 3) Edukacja klimatyczna [⇒ ZIT]; 4) Tworzenie sieci współpracy na rzecz modelu gospodarki obiegu zamkniętego oraz wspólna promocja GOZ i postaw zero-waste 5) Inicjowanie i realizowanie inwestycji w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej infrastruktury i obiektów użyteczności publicznej [⇒ ZIT]; 6) Inicjowanie i realizowanie inwestycji w zakresie rozwoju odnawialnych źródeł energii, w tym poprzez tworzenie społeczności energetycznych (spółdzielni energetycznych i klastrów energii) [⇒ ZIT].
Oczekiwany rezultat	Zwiększenie odporności obszaru na skutki zmian klimatu
Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej	1) Opracowany Metropolitalny Plan Adaptacji i Mitygacji do Zmian Klimatu; 2) Powierzchnia korytarzy i pól ekologicznych objętych formami ochrony oraz objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego; 3) Całkowita pojemność nowych urządzeń do retencjonowania wód opadowych i roztopowych; 4) Całkowita wartość projektów z zakresu adaptacji do zmian klimatu realizowanych przez gminy wchodzące w skład OMGGS;

¹³ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.5.

	5) Całkowita wartość projektów z zakresu termomodernizacji oraz zastosowania OZE w obiektach użyteczności publicznej na terenie OMGGS; 6) Liczba zrealizowanych spotkań dotyczących utworzenia i rozwoju społeczności energetycznych
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	      

	
Główne wnioski płynące z diagnozy obszaru ZIT	Cel 1.1. będzie realizowany na terenie MOF OW z wykorzystaniem instrumentu ZIT. Obszar ZIT charakteryzuje się bardzo wysokim zagrożeniem powodziowym ze względu na to, że jest to obszar ujściowy największej polskiej rzeki Wisły, obszar nadmorski, a znaczna jego część to tereny nizinne lub nawet depresyjne. Wraz z prognozowanym wzrostem temperatur oraz zwiększoną częstotliwością i intensywnością opadów w najbliższych dekadach prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia powodziowego, a także jego skala, znacznie wzrośnie. W otoczeniu rdzenia obszaru metropolitalnego ze względu na wydłużanie się okresów bezdeszczowych oraz semiurbanizację przestrzeni wiejskiej obserwuje się obniżanie poziomu wód gruntowych. Konieczne jest podejmowanie działań w celu rozwijania małej retencji. Coraz częściej występujące intensywne opady deszczu i burze wraz z niewydolnością systemów zagospodarowania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych, szczególnie na obszarach zurbanizowanych, generują trudności w zakresie efektywnego zagospodarowania tych wód poprzez ich efektywne retencjonowanie i bezpieczne odprowadzanie.

Konieczne jest więc również podjęcie działań w zakresie rozwijania zintegrowanych i kompleksowych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na terenach zurbanizowanych.

Odpowiedzią na **skutki zmian klimatu** powinny być działania powiązane z retencją wód, stosowaniem rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury. Istotne wydaje się wspólne działanie w tym zakresie gmin, ale również angażowanie mieszkanki i mieszkańców (np. w ramach działań małej retencji).

Wyzwaniem dla społeczności obszaru ZIT są problemy z tzw. **niską emisją** pochodzącą ze spalania paliw kopalnych na potrzeby ogrzewania budynków oraz wytwarzania energii, a także transport. Szczególnie w zakresie substancji budynkowej, obiekty wybudowane przed wprowadzeniem przepisów technicznych wymuszających wyższe standardy energooszczędności (przed 1989 r.), wymagają poprawy efektywności energetycznej. Czynniki te wpływają na **niezadowalającą jakość powietrza**. Szczególne trudności w historycznych miejscowościach obszaru ZIT powoduje to, że wiele budynków potrzebujących pilnej termomodernizacji podlega ochronie konserwatorskiej, co zwiększa koszty remontów oraz uniemożliwia wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie OZE. Główne działania w tym zakresie związane są z poprawą efektywności energetycznej w budynkach, rozwojem mobilności zrównoważonej i zwiększeniem skali wykorzystania OZE.

System informowania o zagrożeniach środowiskowych wymaga rozbudowy i rozszerzenia zakresu jego działania na wszystkie JST obszaru ZIT.

Rozwiązania w zakresie usprawniania wytwarzania, zarządzania i dzielenia się energią są nadal niedoskonałe. Inwestycje (np. rozbudowa instalacji OZE) i rozwiązania organizacyjne (np. spółdzielnie energetyczne) mogą pomóc w zwiększeniu odporności energetycznej samorządów ZIT.

Problem stanowi również **niewystarczający poziom wiedzy i świadomości mieszkanki i mieszkańców oraz osób goszczących** w regionie, zarówno w zakresie przeciwdziałania zmianom klimatu, jak i ochrony zasobów przyrodniczych. Konieczne jest zatem również podjęcie działań promocyjnych i edukacyjnych w celu zmiany zachowań i postaw.

Kluczowe wyzwania w tym obszarze tematycznym to:

- potrzeba lepszego planowania przestrzennego w kontekście zwiększającej się presji związanej z inwestowaniem na terenach powodziowych, cennych przyrodniczo oraz rolniczo;
- podejmowanie działań w celu rozwijania małej retencji w związku z obniżaniem poziomu wód gruntowych;
- rozwijanie zintegrowanych i kompleksowych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych na terenach zurbanizowanych;
- termomodernizacja budynków mieszkalnych oraz użyteczności publicznej;
- rozwijanie pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych oraz rozszerzanie współpracy w zarządzaniu energią;
- wzmocnienie wsparcia dla innych przedsięwzięć z zakresu adaptacji do zmian klimatu;
- podjęcie działań promocyjnych i edukacyjnych w celu zmiany zachowań i postaw mieszkanki i mieszkańców oraz przyjezdnych.

Kierunki działań realizowanych w ramach ZIT	1) Wyznaczenie i realizacja polityk metropolitalnych w zakresie adaptacji do i mitygacji zmian klimatu; 2) Rozwój i zintegrowane zarządzanie błękitno-zieloną infrastrukturą – zapobieganie skutkom deszczy nawalnych i suszy; 3) Edukacja klimatyczna; 4) Inicjowanie i realizowanie inwestycji w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej infrastruktury i obiektów użyteczności publicznej; 5) Inicjowanie i realizowanie inwestycji w zakresie rozwoju odnawialnych źródeł energii, w tym poprzez tworzenie społeczności energetycznych (spółdzielni energetycznych i klastrów energii).	
Opis realizacji celu poprzez działania ZIT	W ramach celu 1.1. Strategii realizowane będą działania mające na celu zwiększenie odporności na zagrożenia środowiskowe, przede wszystkim powodzie i susze. Stanie się to możliwe dzięki inwestycjom w zieloną i błękitną infrastrukturę oraz podnoszeniu świadomości różnych grup interesariuszy o konieczności adaptowania się do zmienności elementów środowiska naturalnego. Cel ten jest zgodny z zapisami FEP – priorytet Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, w ramach którego realizowane będą działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych i roztopowych wraz z rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na naturze. Ponadto w ramach priorytetu planuje się działania zabezpieczające przed powodzią i suszą, zwłaszcza wspierające naturalną i małą retencję wodną, doskonalenie systemów monitorowania, wczesnego ostrzegania i prognozowania wystąpienia zagrożeń naturalnych, a także szybkiego reagowania i alarmowania oraz wsparcie dla służb ratowniczych. Uwzględnione będą również przedsięwzięcia edukacyjne dotyczące zmian klimatu i ochrony zasobów wodnych. W ramach celu 1.1. Strategii realizowane będą również działania ZIT mające na celu poprawę efektywności wykorzystania oraz – w pewnej części – również wytwarzania energii, co pozwoli na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. W ramach priorytetu Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza realizowane będą również działania związane z poprawą efektywności energetycznej w budynkach użyteczności publicznej, z wyłączeniem budynków należących do administracji rządowej oraz podległych jej organów i jednostek organizacyjnych. Uzupełniając, jako element wymienionych wyżej projektów, wsparciem będą mogły zostać objęte działania mające na celu poprawę efektywności energetycznej inne niż działania termomodernizacyjne. Dotyczy to m.in. rozwoju systemów zarządzania energią w budynkach czy oświetlenia wewnętrznego ograniczającego zużycie energii elektrycznej oraz rozwiązań sprzyjających adaptacji do zmian klimatu, w szczególności zielonych dachów oraz ścian czy systemów zarządzania wodą w budynkach.	
Typy przedsięwzięć rozwojowych służących realizacji celu operacyjnego możliwych do wsparcia w ramach ZIT	Typ przedsięwzięcia 1. Adaptacja do zmian klimatu	
	Lider oraz partnerzy	Liderzy/ Partnerzy - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT

	Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT			
	Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	Wskaźniki produktu:			
		L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
		1	Pojemność obiektów małej retencji	m³	63 000
		2	Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	ha	33
		3	Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu	sztuki	9
		4	Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof w przypadku klęsk żywiołowych	EUR	863 000
		5	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	31 700
		6	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1
		Wskaźniki rezultatu:			
		L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
		1	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej	osoby	40 500
		2	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów)	osoby	4 800
	Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania zwiększające poziom adaptacyjności i wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu na terenie OMGGS, w szczególności:			

		• efektywne i ekonomiczne sposoby utrzymania i zarządzania terenami błękitno-zielonej infrastruktury miejskiej, w tym zmniejszenie skutków tworzenia się wysp ciepła; • zagospodarowanie wód opadowych i roztopowych; • działania zabezpieczające przed powodzią i suszą, w tym zmniejszenie zagrożenia powodziowego od strony rzek i morza, poprawa wykorzystania zieleni miejskiej do przystosowywania miast do zmian klimatu, zaangażowanie mieszkańców w realizację projektów mających na celu zwiększenie odporności na zmiany klimatu; • systemy monitorowania, wczesnego ostrzegania i prognozowania zagrożeń, a także szybkiego reagowania i alarmowania; • działania edukacyjne – podnoszenie świadomości w zakresie: zwiększania odporności miast na skutki zmian klimatu, roli zielonej infrastruktury oraz właściwych zachowań podczas ekstremalnych sytuacji pogodowych. Działania realizowane w ramach przedsięwzięcia wpisywać się będą w pojęcie tzw. adaptacji i mitygacji wielokrotnie korzystnej.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	min. 23 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 14 728 762 - FEnIKS 2021–2027: ok. 5 000 000
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 2 Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego; • FEnIKS 2021–2027, Priorytet i Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z Funduszu Spójności, cel szczegółowy 2.4 Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego;

	- FEnIKS 2021–2027, Priorytet II Wsparcie sektorów energetyka i środowisko z EFRR, cel szczegółowy 2.4 Wsparcie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego; - Budżet JST.																																												
Typ przedsięwzięcia																																													
2. Kompleksowa termomodernizacja budynków publicznych na terenie metropolii																																													
Lider oraz partnerzy	Liderzy/ Partnerzy - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																																												
Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																																												
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<table><tr><th colspan="4">Wskaźniki produktu:</th></tr><tr><th>Lp</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m</th><th>Wartość docelowa</th></tr><tr><td>1</td><td>Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków</td><td>sztuki</td><td>124</td></tr><tr><td>2</td><td>Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej</td><td>m²</td><td>74 700</td></tr><tr><td>3</td><td>Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>48 900</td></tr><tr><td>4</td><td>Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>sztuki</td><td>1</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">Wskaźniki rezultatu:</th></tr><tr><th>Lp</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m</th><th>Wartość</th></tr><tr><td>1</td><td>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej</td><td>MWh/rok</td><td>29 100</td></tr><tr><td>2</td><td>Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej</td><td>MWh/rok</td><td>2 300</td></tr><tr><td>3</td><td>Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej</td><td>MWh/rok</td><td>26 800</td></tr></table>	Wskaźniki produktu:				Lp	Nazwa wskaźnika	j.m	Wartość docelowa	1	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	sztuki	124	2	Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m²	74 700	3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	48 900	4	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1	Wskaźniki rezultatu:				Lp	Nazwa wskaźnika	j.m	Wartość	1	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej	MWh/rok	29 100	2	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej	MWh/rok	2 300	3	Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej	MWh/rok	26 800
Wskaźniki produktu:																																													
Lp	Nazwa wskaźnika	j.m	Wartość docelowa																																										
1	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	sztuki	124																																										
2	Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m²	74 700																																										
3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	48 900																																										
4	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1																																										
Wskaźniki rezultatu:																																													
Lp	Nazwa wskaźnika	j.m	Wartość																																										
1	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej	MWh/rok	29 100																																										
2	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej	MWh/rok	2 300																																										
3	Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej	MWh/rok	26 800																																										

	Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia będą kompleksowe projekty termomodernizacyjne budynków użyteczności publicznej należących do jednostek samorządu terytorialnego na terenie OMGGS, w tym budynków zabytkowych. Realizowane będą w szczególności inicjatywy: • przewidujące zastosowanie instalacji OZE; • uwzględniające systemy zarządzania energią; • dotyczące budynków wpisanych do rejestru zabytków lub objętych ochroną konserwatorską; • uwzględniające rozwiązania sprzyjające adaptacji do zmian klimatu. Wsparcie przeznaczone będzie na realizację zadań mających na celu poprawę efektywności energetycznej lub wykorzystanie odnawialnych źródeł energii.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	min. 66 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 48 619 442 Krajowy Plan Odbudowy: ok. 10 000 000
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 2 Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych; • Krajowy Plan Odbudowy, komponent B „Zielona energia i zmniejszenie energochłonności”, cel szczegółowy B1.1.3 Wymiana źródeł ciepła i poprawa efektywności energetycznej szkół; • Budżet JST.

Cel operacyjny 1.2. Spójny rozwój przestrzenny

1.2. Spójny rozwój przestrzenny¹⁴

Wnioski z diagnozy	OMGGS należy do najbardziej zróżnicowanych przyrodniczo i geograficznie regionów metropolitalnych w Europie, obejmując teren kilkunastu krain geograficznych o zróżnicowanym krajobrazie i wysokich walorach przyrodniczych. Ta różnorodność jest źródłem atrakcyjności osadniczej i turystycznej regionu, ale stanowi też wyzwanie. Wiąże się
--------------------	--

¹⁴ Zagadnienia rozwoju przestrzennego analizowane są w punkcie 3.1. Diagnozy „Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu”.

	ono z brakiem koordynacji polityki planistycznej prowadzącej do nierównomiernego rozwoju przestrzeni metropolii¹⁵. Kontekst prawny Obecnie brakuje zachęt prawnych, politycznych i finansowych dla prowadzenia wspólnej polityki planistycznej. Niski poziom współpracy międzygminnej w planowaniu wpływa na występowanie negatywnych zjawisk przestrzennych. Główną konsekwencją jest suburbanizacja, czyli rozlewanie się zabudowy na tereny rolne i cenne krajobrazowo, a także konflikty między potrzebami zapewnienia przestrzeni dla nowej zabudowy mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych. Potrzeba ochrony terenów o walorach środowiskowych Ważnym zasobem OMGGŚ jest ochrona terenów zieleni. Blisko połowa powierzchni metropolii pokryta jest różnymi formami ochrony przyrody. Jedynie 67% korytarzy ekologicznych i 93% płatów ekologicznych jest pokrytych prawnymi formami ochrony¹⁶, pozostawiając luki w metropolitalnym systemie ekologicznym. Głównymi czynnikami zagrażającymi terenom ochrony przyrody, krajobrazowi oraz korytarzom ekologicznym jest chaotyczny rozwój zabudowy, głównie w strefie podmiejskiej, oraz rozbudowa infrastruktury transportowej. Analizy wskazują także na potrzebę ochrony ciągłości i trwałości płatów i korytarzy ekologicznych oraz dolin rzecznych dzięki koordynacji planowania tych terenów¹⁷. Koszty niekontrolowanej suburbanizacji Niekontrolowana suburbanizacja niesie za sobą poważne konsekwencje ekonomiczne z uwagi na konieczność realizacji rozproszonej infrastruktury, dojazdu do pracy czy zwiększone koszty usług komunalnych. Niekontrolowana suburbanizacja niesie ze sobą znaczące koszty, które w skali kraju, według różnych szacunków, sięgają 84,3 mld złotych. Średnio są to koszty dodatkowe wynoszące ok. 2 200 złotych na mieszkańca kraju w skali roku¹⁸. Straty dla obszaru metropolitalnego w tym zakresie szacowane są na około 4 mld złotych rocznie. Każda poprawa sytuacji na tym polu niesie możliwość polepszenia sytuacji budżetowej gmin. Informacja przestrzenna Jednym z głównych wyzwań utrudniających koordynację jest brak wspólnej infrastruktury danych przestrzennych w skali metropolii. Lepsza wiedza o gospodarowaniu przestrzenią jest fundamentem koordynacji międzygminnej¹⁹.
Kierunki działań	Monitorowanie rozwoju przestrzennego i tworzenie kierunków rozwoju metropolii:

¹⁵ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.2.

¹⁶ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.3.

¹⁷ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.3.

	- badanie procesów urbanizacyjnych w skali metropolitalnej oraz powiązań funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy jednostkami osadniczymi; - kontrola spójności strategii rozwoju ponadlokalnego oraz strategii rozwoju gmin i powiatów, a także spójności modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej metropolii z gminnymi aktami polityki przestrzennej podejmowanymi dla obszarów o strategicznym znaczeniu dla przestrzennego rozwoju metropolii; - pozyskiwanie i harmonizacja danych przestrzennych.
Oczekiwany rezultat	Spójność działań planistycznych gmin OMGGS z priorytetami rozwoju metropolii
Wskaźniki rezultatu	- Liczba JST, które zobowiązały się przestrzegać wytycznych urbanistycznych dla obszarów o strategicznym znaczeniu dla przestrzennego rozwoju metropolii; - Wykonanie metropolitalnego bilansu terenów inwestycyjnych; - Uruchomienie geoportalu i repozytorium danych metropolitalnych.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	  

Cel operacyjny 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu

4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu ²⁰	
Wnioski z diagnozy	System planowania przestrzennego jest dysfunkcyjny, na skutek czego dochodzi do wielu: - negatywnych zjawisk przestrzennych, tj. niekontrolowanej suburbanizacji, urbanistycie łanowej czy wykluczenia transportowego, - negatywnych zjawisk środowiskowych, tj. zmian klimatu, degradacji środowiska czy wymierania gatunków roślin i zwierząt. Obecnie planowanie dla potrzeb dużych samorządów jest realizowane przez własne jednostki planistyczne (BRG, BPPMG). UMWP dysponuje własnymi służbami planistycznymi (PBPR), lecz możliwości prowadzenia koordynacji na tym szczeblu są ograniczone do dialogu na etapie przygotowania studium bądź formalnych uzgodnień międzygminnych²¹.

¹⁸ Szacunek na podstawie raportu Śleszyński, P., Kukołowicz, P. (2021), Społeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa.

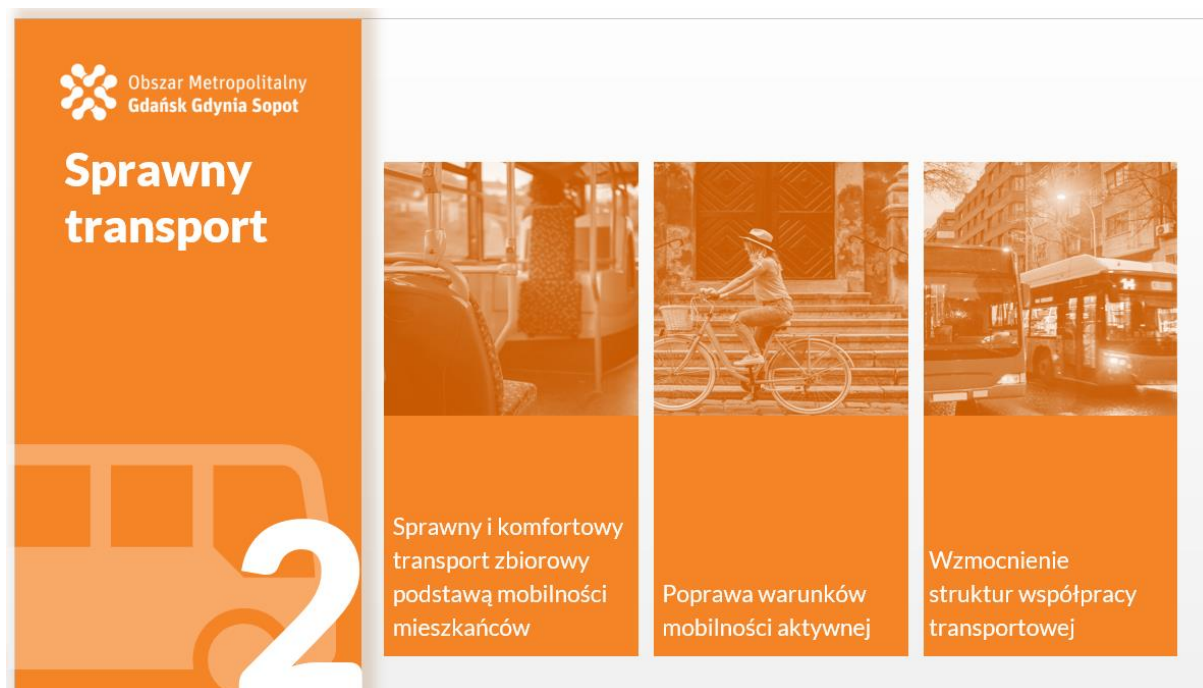
¹⁹ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.2.

²⁰ Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.1. „Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu” oraz 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii”.

²¹ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.2.

	Efektywność zarządzania podmiotami odpowiedzialnymi za zmiany klimatu jest także ograniczona ze względu na rozproszenie zakresów ich działania i różne formy organizacji i kompetencji. Obecnie za proces ten odpowiadają zarówno podmioty krajowe (GDOŚ, Polskie Wody), regionalne (podmioty Samorządu Województwa Pomorskiego), jak i samorządowe (ARMAG, Związek Redy i Chylonki). Brakuje także mechanizmów wspólnych działań w zakresie monitorowania środowiska, ryzyka klęsk żywiołowych oraz działań prowadzonych po wystąpieniu zjawiska o katastrofalnym wpływie na gminy metropolii (deszcze nawalne, powódzie, susze, silne porywy wiatru)²². Szczególnie niebezpiecznym zjawiskiem jest niekontrolowana suburbanizacja, która niszczy struktury osadnicze, powiązania funkcjonalne, a przede wszystkim zasoby środowiskowe. Generuje ona znaczne koszty społeczne, ekonomiczne i finansowe. Jest ona także zagrożeniem zarówno dla polityki przestrzennej, jak i środowiskowej i rzutuje bezpośrednio na jakość życia mieszkańców. Obowiązujące prawo nie przewiduje metropolitalnego planowania przestrzennego, pozbawiając obszary poddawane najsilniejszej presji inwestycyjnej i przemysłowej odpowiednich narzędzi prawnych i urbanistycznych. Członkowie OMGGS posiadają własne służby planistyczne i środowiskowe (biura, wydziały, stanowiska), ale działają one samodzielnie i w granicach administracyjnych gmin lub powiatów. Koordinacja działań jest konieczna ze względu na niską efektywność działań realizowanych przez gminy (brak efektu synergii). Wpływa to m.in. na skuteczność gospodarki odpadami (niska efektywność PSZOK) czy efektywną retencję wód opadowych. Poprawa wspólnych działań na rzecz organizacji edukacji mieszkank i mieszkańców w odniesieniu do GOZ podniosłoby efektywność i skuteczność tych działań. Przeciwdziałanie w/w negatywnym zjawiskom wymaga perspektywy funkcjonalnej i daleko posuniętej współpracy. Obecnie nie istnieją żadne stałe struktury służące koordynacji działań w wyżej wymienionych obszarach, choć pewne możliwości - nawet wobec braku dedykowanych podstaw prawnych - są prawnie dopuszczalne.
Kierunki działań	Stworzenie struktur koordynujących metropolitalne zadania przestrzenne i klimatyczne oraz wspierających członków OMGGS w tym zakresie
Oczekiwany rezultat	Ułatwienie dostępu do spójnej informacji przestrzennej na szczeblu metropolii. Skoordynowane zarządzanie planowaniem przestrzennym na terenie metropolii. Skoordynowane zarządzanie adaptacją i mitygacją do zmian klimatu na terenie metropolii.
Wskaźniki rezultatu	• Stworzenie struktury koordynującej polityki przestrzenne i klimatyczne; • Liczba gmin objętych zasięgiem powołanej struktury koordynującej polityki przestrzenne i klimatyczne.

²² Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 2.3.



4.2. Cel strategiczny 2. Sprawny transport

Cel Strategiczny 2. Sprawny transport obejmuje działania na rzecz budowania spójnego i wygodnego systemu transportu zbiorowego oraz dogodnych warunków dla mobilności aktywnej (pieszej i rowerowej). Cel będzie osiągnięty dzięki wsparciu działań infrastrukturalnych jak i organizacyjnych. Cel strategiczny wspierają dwa cele operacyjne (CO 2.1. i 2.2.) oraz jeden zarządczy (CO 4.1.2.). Pierwszy z nich (CO 2.1.) jest związany z poprawą funkcjonowania transportu zbiorowego tj. budowaniem spójności systemu transportowego, rozbudową infrastruktury przesiadkowej, poprawą stanu i jakości taboru. Drugi cel operacyjny (CO.2.2.) obejmuje działania związane z poprawą warunków przemieszczania się przez pieszych i rowerzystów poprzez szereg działań związanych z rozbudową infrastruktury (dróg rowerowych, roweru publicznego) i poprawy bezpieczeństwa ruchu). Opisane cele operacyjne uzupełnia cel zarządczy (CO 4.1.2.) związany z powołaniem wspólnego organizatora transportu i wspólnego prowadzenia badań mobilności.

Możliwość wspólnego zarządzania mobilnością – kierowania popytem dzięki planowaniu przestrzennemu i wspólnej organizacji przewozów – stanowi o instytucjonalnej sile metropolii. Bez zapewnienia możliwości sprawnego przemieszczania się pomiędzy otoczeniem a rdzeniem nie jest możliwe wykorzystanie pełnego potencjału społecznego i gospodarczego. Dzieje się tak, gdyż

przewidywalny, wygodny i sprawny transport w obrębie OMGGS umożliwia korzystanie z miejsc pracy, placówek edukacyjnych, opieki medycznej, kultury, sportu i handlu oraz usług przez mieszkanki i mieszkańców metropolii.

Cel strategiczny odpowiada na wyzwania określone w PZP WP i odpowiada realizacji celu 2 PZP „Konkurencyjna oraz wielofunkcyjna przestrzeń gospodarcza i bezpieczeństwo”.

Skuteczne rozwiązania transportowe jest również znaczącą przewagą dla regionu z silnie rozwiniętym ruchem turystycznym. Z jednej strony turyści na równi z mieszkańcami będą korzystać z dostępnych środków transportu, z drugiej – zmniejsza się liczba problemów i konfliktów wynikających z okresowego zwiększenia liczby użytkowników systemu transportowego (np. kongestii na kluczowych trasach i węzłach).

Wymiernymi efektami działań realizowanych w ramach celu strategicznego będzie integracja organizacji, planowania i zarządzania transportem, a także rozwój sieci połączeń metropolitalnych i węzłów przesiadkowych oraz sieci dowozowych do nich. W efekcie usługi transportu, trasy rowerowe czy informacja pasażerska i wspólny bilet będą łatwo dostępne dla wszystkich osób zamieszkujących metropolię.

W ramach celu strategicznego 2 realizowane będą 2 cele operacyjne:

- 2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców (**w tym ZIT**),
- 2.2. Poprawa warunków mobilności aktywnej (**w tym ZIT**).

Cel ten łączy się także merytorycznie z celem operacyjnym:

- 4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej.

Cel operacyjny 2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców

2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców²³

Wnioski z diagnozy	Układ transportowy obszaru metropolitalnego opiera się na sieci połączeń kolejowych łączących główne ośrodki metropolii, powiązań drogowych bazujących na układach autostrad (A1) i dróg krajowych, dużym lotnisku oraz głównych portach morskich w kraju. Nagromadzenie usług i miejsc pracy na terenie rdzenia obszaru powoduje dużą liczbę przemieszczeń koncentrycznych względem Gdańska, Gdyni i Sopotu. Podział zadań przewozowych Na terenie OMGGS w ciągu doby odbywa się 450 tysięcy ww. podróży w ciągu doby. Według deklaracji mieszkanki i mieszkańców najczęściej wybieranymi środkami transportu są samochód i transport zbiorowy. W 2020 r. wynik ten był następujący: samochód – 36%, transport publiczny – 36%, ruch pieszy – 20%, rower – 8%. Wyniki badań ruchu wykonywane w największych, najlepiej obsługiwanych transportem miastach wskazują na następujące proporcje: w Gdańsku (GBR z 2016 r.) ruch pieszy to 21%, rower – 6%, samochód – 41%, transport zbiorowy – 32%; w Gdyni (GBR z 2018 r.) ruch pieszy – 12%, rower – 2%, samochód – 49%, transport zbiorowy – 37%. Wskazuje to na
--------------------	---

²³ Analiza zagadnień związanych z tą tematyką znajduje się w diagnozie – punkt 3.2. „Mobilność i transport”.

znaczący problem dominacji indywidualnego transportu samochodowego²⁴.

W miastach rdzenia rokrocznie obserwowany jest wzrost wskaźników motoryzacji. Np. w Gdańsku 2020 - 640, 8 poj./1000 os., 2021 - 664 poj./1000 os. Dla całego obszaru OMGGS według obliczeń na potrzeby SUMP średni wskaźnik motoryzacji wynosi ok. 650 poj./1000 os.

Organizacja transportu i infrastruktura transportowa

Transport zbiorowy opiera się o kolejowe połączenia aglomeracyjne, miejskie i transport autobusowy regionalny oraz miejski, w tym obsługujący przyległe gminy na podstawie porozumień międzygminnych. Na obszarze rdzenia funkcjonują także połączenia trolejbusowe i tramwajowe. **Oferta, zwłaszcza częstotliwość kursowania, jest nierównomierna w skali metropolii.** Jakość usługi transportu zbiorowego jest najlepsza na terenie rdzenia i części gmin ościennych, a dużo gorsza na terenie gmin zlokalizowanych poza rdzeniem. Poszczególne systemy publicznego transportu zbiorowego konkurują między sobą, zamiast dopełniać się wzajemnie, co negatywnie wpływa na efektywność finansową działań realizowanych przez poszczególne gminy²⁵.

Sieć węzłów przesiadkowych wymaga stałej rozbudowy. W perspektywie 2014–2020 zrealizowano **26 węzłów z infrastrukturą P&R i B&R.** **Wskazana jest dalsza rozbudowa węzłów na obrzeżach rdzenia OMGGS,** aby przechwytywać część ruchu dojazdowego²⁶.

Wyzwaniem jest także **niski poziom wyposażenia sieci transportu w buspasy** pozwalające na oszczędności w obsłudze ruchu pasażerskiego. Obecnie funkcjonują one jedynie w dużych miastach – Gdańsku (7,3 km) i Gdyni (8,5 km), podczas gdy konieczna jest rozbudowa ich w szerszym zakresie²⁷.

Integracja transportu

Od lat głównym wyzwaniem dla metropolii jest **brak integracji transportu zbiorowego.** Pomimo istnienia struktur takich jak MZKZG organizatorzy transportu nie współpracują ze sobą skutecznie w obszarze integracji biletowej, taryfowej i rozkładowej w skali całej metropolii. Transport zbiorowy jest kwestią ponadlokalną, a jego zła organizacja wpływa negatywnie na wiele aspektów życia mieszkanki i mieszkańców.

Inne duże wyzwanie, ze względu na rosnące koszty ponoszone przez poszczególne samorządy, stanowi **brak wspólnych mechanizmów finansowania transportu autobusowego i kolejowego.** Wpływa to na ograniczoną skuteczność tych systemów. Brakuje również unifikacji

²⁴ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.2.

²⁵ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.2.

²⁶ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.4.

²⁷ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.4.

	systemu informacji pasażerskiej i przystankowej w obszarze metropolitalnym. W przypadku powołania związku metropolitalnego i uzyskania środków dla gmin OMGGS z tytułu udziału w podatku PIT możliwe byłoby zrównoważenie kosztów integracji transportu²⁸. Brak integracji wpływa na ograniczenie możliwości związanych z koordynacją zakupów taboru niskoemisyjnego i wykorzystaniem szansy ich współfinansowania. Aspekty użytkowe i wykluczenie transportowe Niedostosowanie transportu publicznego do realnych potrzeb mieszkank i mieszkańców powoduje rosnące natężenie ruchu pojazdów indywidualnego transportu samochodowego oraz coraz większe problemy z przepustowością dróg, a także spadek opłacalności transportu publicznego, co z kolei prowadzi do ograniczenia oferty przewozowej i wykluczenia transportowego części osób nieposiadających samochodu (w tym seniorów, dzieci, OzN). Natomiast przepełnienie składów powoduje trudności w przemieszczaniu się osób starszych, kobiet z dziećmi, OzN, ale także może powodować zniechęcanie potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego. W konsekwencji obserwuje się: • występowanie obszarów (powiatów lub gmin) bez regularnych przewozów kolejowych i autobusowych bądź całkowicie wyłączonych z obsługi transportem zbiorowym; • brak systemu informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym dla transportu zbiorowego regionalnego; • niewydolny system finansowania przewozów transportem zbiorowym oraz spadek stopnia pokrycia kosztów funkcjonowania przychodami z biletów; • niewystarczające dostosowanie floty poza rdzeniem do korzystania z niej przez osoby z niepełnosprawnościami; • brak spójnego podejścia w miastach rdzenia i na całym obszarze do obsługi osób z niepełnosprawnościami, np. kwestia otwierania pierwszych drzwi w autobusach.
Kierunki działań	Cel operacyjny 2.1. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru ZIT OW): 1) Zapewnienie pasażerowi poczucia podróżowania w spójnym systemie transportu zbiorowego; 2) Wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej metropolii [⇒ ZIT]; 3) Wspieranie działań na rzecz zapewnienia wysokiego standardu pojazdów komunikacji zbiorowej [⇒ ZIT].
Oczekiwany rezultat	Oczekiwany rezultat działań jest zbudowanie wspólnej, zintegrowanej oferty transportu zbiorowego w metropolii. Dzięki temu możliwe będzie proporcjonalne i adekwatne zapewnienie usług

²⁸ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.3.

	transportowych zarządzanych i finansowanych przez wszystkie samorządy metropolii.
Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej	1) Wzrost udziału zrównoważonych środków podróży w ogóle podróży w OMGGS oraz spadek udziału przemieszczeń transportem indywidualnym – samochodem; 2) Wzrost zadowolenia użytkowników zrównoważonych form transportu, mierzony w badaniach preferencji i zachowań komunikacyjnych mieszkańców; 3) Liczba sprzedanych biletów w ramach wspólnej taryfy; 4) Udział połączeń autobusowych obsługujących węzły i przystanki kolejowe zsynchronizowanych z połączeniami kolejowymi; 5) Liczba metropolitalnych linii dowozowych współfinansowanych przez samorządy; 6) Liczba wybudowanych i zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami na terenie Obszaru Metropolitalnego; 7) Udział jednostek taboru tramwajowego, autobusowego i trolejbusowego młodsze niż 20 lat oraz pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego; 8) Udział wozokilometrów linii publicznego transportu zbiorowego z dopłatą z FRPA w ogólnej liczbie wozokilometrów linii autobusowych ogólnodostępnych w OMGGS.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	 3 DOBRE ZDROWIE I JAKOŚĆ ŻYCIA  11 ZRÓWNOWAŻONE MIASTA I SPOŁECZNOŚCI

	
Główne wnioski płynące z diagnozy obszaru ZIT	Cel 2.1. będzie realizowany na terenie MOF OW z wykorzystaniem instrumentu ZIT. Transport kołowy w obszarze ZIT odbywa się głównie w kierunku północ-południe, zwłaszcza drogą S7 stanowiącą południową i zachodnią obwodnicę Trójmiasta i zarazem główną oś transportową. Łączy się ona na północy

z drogami S6 i 6 stanowiącymi łączniki z północną i zachodnią częścią obszaru. Na południowym zachodzie z drogą S7 łączy się DK nr 20 okalającą zachodnią część obszaru ZIT, a od południa – z autostradą A1 i DK 91.

Transport kolejowy obejmuje szereg połączeń, m.in. w kierunku południowym: linie kolejowe 202 i 213, południowo-zachodnim: liniami kolejowymi 201 i 211, północnym: linie kolejowe 213, 235, 260 i 131, wschodnim linią kolejową nr 9. Ważnymi węzłami tej sieci są dworce kolejowe Gdańsk Główny i Gdynia Główna. System uzupełnia Pomorska Kolej Metropolitalna, która obsługuje m.in. połączenia z portem lotniczym, tzw. Górny taras metropolii oraz część powiązań z gminami ościennymi. Systemy kolei aglomeracyjnej i regionalnej będą podlegały rozbudowie zarówno pod względem infrastrukturalnym jak i taborowym. Znaczącymi węzłami komunikacyjnymi są także Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy oraz porty morskie w Gdańsku i Gdyni.

Pozostałe istotne węzły przesiadkowe skupiające funkcje metropolitalne i posiadające warunki dla ich rozwoju w przyszłości to dworzec kolejowy Tczew oraz węzły przy stacjach i przystankach kolejowych: Gdańsk Oliwa, Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Pruszcz Gdański, Sopot oraz Wejherowo.

Układ transportowy jest istotny zarówno jako oś przemieszczeń do i z innych części kraju, jak i jako szkielet przemieszczeń mieszkańców. Tworzy również osie rozwoju osadnictwa – to trasy drogowe oraz sieć SKM wpływają na atrakcyjność osiedleńczą poszczególnych miejscowości. Wewnątrz rdzenia ZIT ważnym systemem wpływającym na zachowania transportowe są linie tramwajowe (Gdańsk) i trolejbusowe (Gdynia), które łączą się z transportem aglomeracyjnym dzięki węzłom przesiadkowym. OMGGs charakteryzuje dobrze rozwinięty układ transportowy w kierunku północ-południe, zarówno pod względem infrastruktury kolejowej, jak i drogowej. Rozwijane są również połączenia w relacji wschód-zachód, np. planowana elektryfikacja linii kolejowej do Lęborka (202) lub budowana Obwodnica Metropolii Trójmiasta. Wszystkie te przedsięwzięcia będą wpływały na zwiększenie spójności obszaru, co może przyczynić się do integracji rynku pracy, zwiększenia atrakcyjności turystycznej oraz wyrównania szans rozwojowych gmin ZIT. Rozwój infrastruktury drogowej, w dużej mierze realizowanej przez GDDKiA, następuje w znacznie szybszym tempie niż rozwój **transportu zbiorowego**, który charakteryzuje się brakiem koordynacji działań i współpracy oraz niedoborem środków finansowych na modernizację i rozwój infrastruktury²⁹. Jeśli opisany trend polegający na priorytetowym rozwoju indywidualnego transportu samochodowego i ograniczonym rozwoju transportu zbiorowego zostanie utrzymany, to realizacja założeń zrównoważonej mobilności oraz osiągnięcie celów redukcji emisji będą trudne do wykonania w założonej w dokumentach europejskich perspektywie czasowej.

Zachowania transportowe i podróże wewnątrz obszaru ZIT

Analiza **rozkładu przestrzennego podróży i zachowań transportowych** mieszkańców obszaru ZIT wskazuje na duże znaczenie Trójmiasta jako strefy koncentracji miejsc pracy i usług wyższego rzędu. Zauważyć można dwa główne typy podróży – w obrębie Trójmiasta (zarówno w obrębie

²⁹ Problemy te były wskazywane już w Planie zagospodarowania Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot z 2016 roku i wciąż pozostają aktualne.

pojedynczych miast, jak i pomiędzy nimi) oraz podróże do i z Trójmiasta. Pozostałe podróże między innymi ośrodkami są o wiele rzadsze. Skala oddziaływania miast otaczających Trójmiasto, tj. Rumi, Redy i Pruszcza Gdańskiego oraz (w mniejszym stopniu) Wejherowa, jest niższa niż wynikałoby to z ich potencjału ludnościowego. Ośrodki te są zdominowane przez funkcje społeczne i gospodarcze zlokalizowane w Trójmieście. Przekłada się to na przeważający kierunek podróży wykonywanych w obszarze ZIT – w godzinach porannych są to podróże do Trójmiasta, a w godzinach popołudniowych – poza tym terenem. Liczba podróży pomiędzy Trójmiastem a pozostałym obszarem OMGGS (nie tylko gminami ZIT) wynosi ok. 460 tys. Mieszkańcy Gdańska, Gdyni i Sopotu najczęściej poruszają się na krótsze odległości i częściej niż mieszkańcy pozostałych miejscowości wybierają środki transportu zbiorowego. Dłuższe podróże osób spoza obszaru metropolii wynikają z codziennych dojazdów do miejsca pracy, nauki czy obiektów usługowych oraz powrotów do miejsc zamieszkania. Realizowane są częściej za pomocą samochodu, a w przypadku gmin obsługiwanych przez kolej, także tym środkiem transportu. Rozkłady przemieszczeń po obszarze ZIT wyraźnie wskazują na intensywne powiązania w obrębie Trójmiasta oraz jego otoczenia. Kluczowe jest znaczenie Gdańska, to do niego w największym stopniu kieruje się poranny ruch do pracy oraz to z niego wypływa ruch powrotny w godzinach popołudniowych, **co uzasadnia dalszą rozbudowę miejskich systemów transportu.**

Województwo pomorskie charakteryzuje się najwyższym w Polsce współczynnikiem wykorzystania kolei. Pomimo tego **potencjał kolei aglomeracyjnej** w Obszarze Metropolitalnym, a więc również obejmującym obszar ZIT, pozostaje niewykorzystany.

Koordinacja transportu zbiorowego

Głównym problemem kolei, ale też ogólnie transportu zbiorowego w metropolii, jest rozdrobnienie organizacyjne i brak odpowiedniego poziomu integracji różnych środków transportu: kolei, tramwajów, autobusów i trolejbusów. Organizację połączeń i zarządzanie infrastrukturą utrudnia dodatkowo skomplikowana sytuacja własnościowa infrastruktury kolejowej i zakładów przewozowych. Różne taryfy, rozkłady jazdy, standardy realizacji infrastruktury i oznaczenia pojazdów generują trudności dla mieszkańców i odwiedzających chcących przemieszczać się transportem zbiorowym. Na poprawę sytuacji wpływa oferta MZKZG, która zawiera bilety metropolitalne i okresowe łączone. Jednak to rozwiązanie odpowiada na problem w niewystarczającym stopniu, przede wszystkim ze względu na wysoką cenę i brak strefowania oferty, a także jej skomplikowanie. Krokiem w kierunku integracji oferty przewozowej było wprowadzenie w 2020 roku przez władze Gdańska i władze województwa pomorskiego biletów okresowych ZTM Gdańsk w pociągach w granicach miasta (dla posiadaczy Gdańskiej Karty Mieszkańca). Rozwiązanie to nie zostało wdrożone w pozostałych samorządach obszaru ZIT. Proponowane od lat, m.in. w Strategii Transportu i Mobilności, utworzenie jednego organizatora transportu jest działaniem koniecznym i priorytetowym do zapewnienia odpowiedniego poziomu integracji różnych środków transportu i zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego w obszarze metropolii. Wraz ze zmianami organizacyjnymi powinny być realizowane projekty infrastrukturalne mające na celu przede wszystkim usunięcie wąskich gardeł na sieci kolejowej w obszarze oraz rozwój węzłów przesiadkowych.

Ruch samochodowy

	Zgodnie z wynikami Kompleksowych Badań Ruchu³⁰ z 2014 roku przejazdy wykonywane prywatnym samochodem stanowią ok. 41% wszystkich podróży w całym Obszarze Metropolitalnym. W Trójmieście udział ten prawdopodobnie jest niższy. Jedną z trudności w ocenie obecnej sytuacji transportowej Metropolii jest brak aktualnych kompleksowych badań ruchu, a ich realizacja powinna być priorytetowym działaniem samorządów Metropolii. Niezależnie od dokładnego udziału poszczególnych sposobów przemieszczania się z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że prywatny samochód jest jednym z najczęściej wybieranych środków transportu w obszarze ZIT. Dalsza rozbudowa układu drogowego, głównie budowa Trasy S6 oraz Obwodnicy Metropolitalnej wraz z połączeniami, będzie dodatkowo sprzyjała podróżom wykonywanym tym środkiem transportu. Konsekwencją zwiększenia udziału podróży transportem indywidualnym jest rosnące zapotrzebowanie na miejsca postojowe oraz zbyt mała przepustowość układu drogowego w miastach. Odpowiedzią członków ZIT na tę sytuację powinna być hierarchizacja układu drogowego, przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu, a tam, gdzie to zasadne, rozwój stref płatnego parkowania oraz uspokojonego ruchu i realizacja strategicznych parkingów buforowych (P&R) w ramach węzłów przesiadkowych. Takie działania są już realizowane, chociażby na terenie Gdańska, a ich kontynuacja i rozszerzenie powinny być elementem współpracy samorządów ZIT. Wyzwania dla ZIT wynikające z diagnozy: • potrzeba koordynacji działań i współpracy w zakresie rozwoju transportu zbiorowego oraz modernizacji i rozwoju infrastruktury; • poprawa dostępności (architektonicznej, informacyjnej) węzłów przesiadkowych i przystanków transportu zbiorowego dla pieszych, w tym zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami; • rozbudowa i modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych oraz infrastruktury P&R, B&R; • modernizacja i wymiana taboru w oparciu o środki ZIT; • rozbudowa infrastruktury rowerowej, parkingów B&R, tras rowerowych i systemów rowerów miejskich.
Kierunki działań realizowanych w ramach ZIT	1) Wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej metropolii; 2) Wspieranie działań na rzecz zapewnienia wysokiego standardu pojazdów komunikacji zbiorowej.
Opis realizacji celu poprzez działania ZIT	W ramach celu 2.1. Strategii ponadlokalnej w miastach i ich obszarach funkcjonalnych realizowane będą działania prowadzące do wzrostu znaczenia zrównoważonej zbiorowej i indywidualnej mobilności miejskiej. Członkowie ZIT planują realizować w ramach tego celu projekty dotyczące tworzenia węzłów komunikacyjnych, szczególnie węzłów intermodalnych. Ważnym zamysłem będą również zakupy i modernizacja środków transportu zbiorowego oraz infrastruktury transportowej. Cel ten wpisuje się w FEP (priorytet Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza), w ramach którego realizowane będą działania związane z rozwojem infrastruktury transportu publicznego. W ich zakres będą

³⁰ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.

	wchodzić inwestycje w węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego kolejowego, tramwajowego, autobusowego, trolejbusowego oraz rowerowego. Ponadto wspierany będzie zakup zero- i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego obejmującego autobusy, tramwaje, trolejbusy oraz inne środki komunikacji. Priorytet przewiduje również realizację działań edukacyjnych dotyczących racjonalnych zachowań transportowych prowadzących do ograniczenia popytu na transport, zwłaszcza indywidualny transport samochodowy, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko.																													
Typy przedsięwzięć rozwojowych służących realizacji celu operacyjnego możliwych do wsparcia w ramach ZIT	Typ przedsięwzięcia 1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej na terenie metropolii³¹																													
	Lider oraz partnerzy	Liderzy/ Partnerzy - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																												
	Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																												
	Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	Wskaźniki produktu: <table border="1"> <thead> <tr> <th>L.p.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych</td><td>km</td><td>4</td></tr> <tr> <td>2</td><td>Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego</td><td>osoby</td><td>2 100</td></tr> <tr> <td>3</td><td>Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej</td><td>sztuki</td><td>19</td></tr> <tr> <td>4</td><td>Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych</td><td>sztuki</td><td>5</td></tr> <tr> <td>6</td><td>Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>810 400</td></tr> <tr> <td>7</td><td>Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>sztuki</td><td>1</td></tr> </tbody> </table> Wskaźniki rezultatu:		L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa	1	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych	km	4	2	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	osoby	2 100	3	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	sztuki	19	4	Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	sztuki	5	6	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	810 400	7	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki
L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa																											
1	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych	km	4																											
2	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	osoby	2 100																											
3	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej	sztuki	19																											
4	Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	sztuki	5																											
6	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	810 400																											
7	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1																											

³¹ Przedstawiona tu prezentacja typu projektu odnosi się zarówno do celu 2.1., jak i 2.2., ze względu na możliwość łączenia obu komponentów (transport zbiorowy/transport mobilny) w pojedynczych projektach uznano za właściwe nierozdzielanie jej.

L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
1	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO ₂ /rok	430
2	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	użytkownicy /rok	168 300
3	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy /rok	372 800
Zakres przedmiotowy		Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na realizacji inwestycji wynikających z Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji oraz z Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla OMGGS, których celem będzie wdrożenie spójnej polityki OMGGS w zakresie publicznego transportu zbiorowego i ograniczania komunikacji samochodowej, w szczególności: • rozwój spójnej sieci węzłów integrujących podsystemy transportu zbiorowego (kolejowego, tramwajowego, autobusowego, trolejbusowego) w kluczowych dla obszaru metropolitalnego miejscach, stanowiących punkty węzłowe w procesie przemieszczania się osób (w tym parkingi park&ride poza centrami miast); • rozwój linii autobusowych, trolejbusowych, tramwajowych i transportu wodnego; • rozwój zero- i niskoemisyjnego transportu poprzez zakup zero- i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego oraz rozbudowę infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych; • rozwój infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego (budowa dróg rowerowych, pasów rowerowych w istniejącej jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych wraz z niezbędną infrastrukturą i realizacja stref ruchu uspokojonego, udostępnionych dla rowerów, poprawa bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego poprzez	

		zapewnienie ciągłości oraz poprawienie separacji ruchu pieszego i rowerowego, przebudowa przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów, poprawa bezpieczeństwa wokół szkół); • poprawa konkurencyjności i bezpieczeństwa publicznego transportu zbiorowego poprzez cyfryzację; • dostosowanie obiektów infrastruktury transportu do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonych możliwościach poruszania się; • działania edukacyjne.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	min. 250 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 63 308 456; • FEnIKS 2021–2027: ok. 96 000 000; • Krajowy Plan Odbudowy: ok. 63 500 000.
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 3 Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, cel szczegółowy viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej; • FEnIKS 2021–2027, Priorytet III Transport miejski, cel szczegółowy 2.8 Wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej; • Krajowy Plan Odbudowy, Komponent E „Zielona, inteligentna mobilność”, cel szczegółowy E1.1.1.2 Zero i niskoemisyjny transport zbiorowy (autobusy); • budżet JST.

Cel operacyjny 2.2. Poprawa warunków mobilności aktywnej

2.2. Poprawa warunków mobilności aktywnej³²

Wnioski z diagnozy	Udział podróży rowerem Udział podróży rowerem w ruchu w miastach rdzenia nie przekracza 10% pomimo licznych inwestycji w infrastrukturę rowerową (dane z 2016 r.). W 2020 r. udział ruchu rowerowego w całym obszarze OMGGs wynosił 8% – to wynik znacznie niższy niż w dużych miastach Polski (Warszawa, Kraków) czy w miastach holenderskich bądź skandynawskich. Niski udział ruchu rowerowego utrzymuje się pomimo rozbudowy sieci tras rowerowych. W OMGGs w 2021 roku ich długość wyniosła 904,2 km, o 225% więcej niż dekadę wcześniej (277,9 km). Gęstość sieci wzrosła z 13,1 km/100 km² do
--------------------	--

³² Problematyka ta jest analizowana w diagnozie – punkt 3.2. „Mobilność i transport”.

29,5 km/100 km², lecz nadal jest niewystarczająca: tylko 40% obszaru OMGGS znajduje się w odległości nie większej niż 2 km od trasy rowerowej. Pomimo tych zmian poważnym wyzwaniem jest brak ciągłości sieci rowerowej, zwłaszcza w ruchu międzygminnym³³.

Wykorzystanie roweru współdzielonego

Zapotrzebowanie mieszkańek i mieszkańców na sprawny system roweru metropolitalnego zidentyfikowany został już na poziomie statystyk MEVO 1.0 podczas 7 miesięcy funkcjonowania systemu: 157 tys. zarejestrowanych osób, 2 mln wypożyczeń, 6,4 mln przejechanych kilometrów. Gminy w większości nie są w stanie samodzielnie zapewnić wysokiej jakości roweru miejskiego ułatwiającego przemieszczanie nie tylko w obrębie jednej JST.

Dostępność rowerowa i piesza

Równie istotnym zadaniem jest tworzenie nowych połączeń rowerowych i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do węzłów. Obecnie zaledwie 10 gmin OMGGS jest w 90% pokryta 5-minutowym zasięgiem dojazdu do węzła, a 21 gmin – 10-minutowym. Średnio mieszkańcy 31% powierzchni OMGGS pozostają w zasięgu 5 minut dojazdu do węzłów, a zamieszkujący 27% powierzchni – w zasięgu 10 minut. Celem działań infrastrukturalnych powinna być zarówno znacząca poprawa dostępu do węzłów, jak i ważnych punktów docelowych – szkół, urzędów czy ośrodków zdrowia³⁴.

Konieczne jest zapewnienie możliwości podróżowania rowerem każdemu mieszkańcowi OMGGS i innym osobom przebywającym na obszarze, również na terenach pozamiejskich, międzymiastowo i w połączeniu z obszarami ościennymi. Z tego względu niezbędne jest powiązanie rozbudowy infrastruktury rowerowej z jednoczesną dbałością o wzrost udziału podróży z wykorzystaniem roweru dla zapewnienia realizacji celów zrównoważonej mobilności.

Podstawą współczesnego rozwoju jest współpraca, która w przypadku sieci rowerowych oznacza przede wszystkim współpracę międzyobszarową oraz współpracę różnych podmiotów (mieszkańcy, władze, aktywiści, turyści itd.). Dzięki łączeniu potencjałów wszystkich interesariuszy możliwe będzie uzyskanie najlepszych wyników w zakresie aktywnej mobilności,

Działania te powinny być także realizowane w odniesieniu do infrastruktury pieszej na obszarze OMGGS, która jest niejednorodna i w każdym jego rejonie występuje wiele miejsc i odcinków określanych przez mieszkańców jako niespójne, niebezpieczne, posiadające zły stan nawierzchni, niedoświetlone, niewłaściwie lub niewystarczająco oznakowane, blokowane przez samochody i inne pojazdy oraz o zbyt niskim poziomie utrzymania, szczególnie w okresie jesienno-zimowym.

Ograniczanie ruchu samochodowego

15% emisji zanieczyszczeń powietrza na Pomorzu pochodzi z transportu, odpowiada on m.in. za emisję PM_{2,5} i NO_x. Największymi źródłami emisji są autostrada A1 i droga ekspresowa S7 prowadząca do Warszawy, drogi

³³ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.6. i podrozdział 3.2.8.

³⁴ Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.8.

krajowe 6 i 22 oraz 91 (na odcinku Pruszcz Gdański-Tczew), a także drogi wojewódzkie na odcinku od Żukowa do Kartuz. Zanieczyszczenia te odpowiadają za wzrost chorób krążenia, neurologicznych (w tym otępiennych) i nowotworów płuc.

Hałas generowany przez transport stanowi główne źródło hałasu w miastach według raportów EEA³⁵ i jest wskazywany jako jedno z istotnych źródeł zaburzeń snu i przewlekłego stresu osób mieszkających w miastach. Wpływa to na ryzyka zawałów, problemów psychicznych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oznacza mniej rannych i ofiar śmiertelnych. Według danych KWP na Pomorzu w 2022 roku doszło do 1596 wypadków drogowych, w wyniku których 1944 osoby zostały ranne, 101 osób zmarło. Odpowiednio w roku 2021 odnotowano 1781 wypadki drogowe, w których 2068 osoby zostały ranne, a 118 zmarło. Według danych GUS i Policji wypadki komunikacyjne stale odpowiadają za 50% śmierci dzieci i młodzieży (do lat 18) w skali kraju.

W obszarze bezpieczeństwa pieszych rok 2022 przyniósł znaczną poprawę. W całym województwie wypadków z udziałem pieszych było 336 (o 48 mniej niż w 2021 r.), 321 pieszych zostało rannych (o 41 mniej niż w 2021 r.), a 24 – zabitych (o 7 mniej niż w 2021 r.). W 2022 r. nastąpił również spadek liczby wypadków na przejściach dla pieszych. W 2022 roku takich zdarzeń było 168 (mniej o 22), w ich wyniku rannych zostało 159 pieszych (o 27 mniej), a zginęło 12 pieszych (ten sam poziom co w roku 2021). Potwierdza to stałą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie oraz sens wprowadzania zmian w tym obszarze.

Edukacja

Działania edukacyjne są istotnym aspektem procesów zmieniających zachowania transportowe.

We flagowej kampanii Miasta Gdańska – „Rowerowym Maju” – w 2023 r. wzięło udział 259 474 aktywnych uczestników, zrealizowano 5 849 954 przejazdów, osiągnięto 40% frekwencji rowerowej. W projekt jest już zaangażowanych 41 miast i gmin, 1 323 placówek i 18 663 klas i grup.

W grze „Kręć kilometry dla Gdańska” swoje drużyny utworzyły 443 firmy/zakłady pracy – o 49 więcej niż w 2021 r., zespoły utworzyło też 39 szkół średnich – o 9 więcej niż rok temu, a także 9 uczelni oraz mieszkańcy ze wszystkich (35) dzielnic Gdańska. Łącznie dało to 4631 aktywnych uczestników (o 130 osób więcej niż w roku ubiegłym), którzy wykręcili ponad 2,5 miliona kilometrów, o 307 530 km więcej niż w roku poprzednim. Dzięki tym przejazdom ograniczono emisję CO₂ do atmosfery o ponad 632 tony, co stanowiło o 77 ton więcej w stosunku do 2021 roku.

³⁵ European Economic Area – Europejska Agencja Środowiska.

Kierunki działań	Cel operacyjny 2.2. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru ZIT OW): 1) Wdrożenie i rozwój roweru metropolitalnego [⇒ ZIT]; 2) Promocja mobilności aktywnej i wsparcie rozbudowy sieci tras rowerowych i pieszych, w szczególności prowadzących do węzłów przesiadkowych [⇒ ZIT]; 3) Wspólna polityka ograniczania ruchu samochodowego w centrach gmin, współpraca z zarządcami dróg w zakresie stosowania preferencji dla przejazdów zbiorowych oraz rowerów i pieszych; 4) Poprawa bezpieczeństwa ruchu i dążenie do „wizji zero” [⇒ ZIT]; 5) Realizacja kampanii informacyjnych promujących pożądane zachowania komunikacyjne (wykorzystanie komunikacji aktywnej).
Oczekiwany rezultat	Oczekiwane jest utworzenie na obrzeżach rdzenia metropolii węzłów integracyjnych z systemem park&ride i bike&ride zapewniających dobrą dostępność do transportu zbiorowego i współdzielonego. Jeśli obiekty te zostaną wyposażone w infrastrukturę pozwalającą na pozostawienie roweru i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową, przyczynią się do zwiększenia udziału przejazdów tymi środkami transportu. Oczekiwany rezultat jest spójny system metropolitalnych tras rowerowych łączących węzły przesiadkowe oraz obsługujących powiązania międzygminne. Rezultat uzupełniający stanowi wdrożenie systemu roweru metropolitalnego Mevo. Ponadto do spodziewanych rezultatów należy wdrożenie spójnych dla poszczególnych gmin OMGGS systemów organizacji ruchu w celu rozdzielania ruchu tranzytowego i docelowego, a w efekcie poprawa bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego w obrębie metropolii. Integralnym elementem tego działania jest rozbudowa sieci buspasów.
Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej	1) Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży; 2) Udział gmin OMGGS, w których funkcjonuje system pojazdów współdzielonych; 3) Liczba wybudowanych i zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych, zgodnie z przyjętymi standardami na terenie Obszaru Metropolitalnego; 4) Udział węzłów wyposażonych w parkingi park&ride i bike&ride w ogólnej liczbie węzłów; 5) Spadek liczby zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów; 6) Liczba wypadków, osób zabitych i rannych w wyniku wypadków drogowych (docelowo dążenie do „wizji zero”); 7) Udział powierzchni OMGGS objętej dobrym dostępem do infrastruktury rowerowej.

Powiązanie
proponowanych
działań z Celami
Zrównoważonego
Rozwoju ONZ



ZIT
2021-2027



Poprawa warunków
mobilności aktywnej

Główne wnioski płynące
z diagnozy obszaru ZIT

Cel 2.2. będzie realizowany na terenie MOF OW z wykorzystaniem instrumentu ZIT.

W 2019 r. 79% przemieszczeń w ramach województwa pomorskiego była realizowana w granicach gmin. Oznacza to, że część z nich mogłaby odbywać się z wykorzystaniem roweru lub pieszo. Zapewnienie infrastruktury rowerowej w postaci dróg rowerowych, parkingów bike&ride jest działaniem zachęcającym do korzystania z tego środka transportu, wpływa ono również na poprawę bezpieczeństwa ruchu.

Obszar ZIT charakteryzuje się dobrą dostępnością **do infrastruktury rowerowej**, choć należy wskazać na znaczną dysproporcję w pokryciu terenu drogami rowerowymi w Trójmieście oraz w gminach ościennych. Różnica ta zauważalna jest także pomiędzy Dolnym a Górnym Tarasem Trójmiasta – w pierwszym przypadku mamy do czynienia ze znacznie lepiej rozwiniętą siecią dróg rowerowych. Pomimo wzrostu liczby kilometrów dróg rowerowych w całym obszarze infrastruktura rowerowa pozostaje nieciągła, co będzie ograniczało jej użytkowanie przez najbardziej narażonych uczestników ruchu – dzieci i młodzież oraz osoby starsze. Kluczowe powiązania rowerowe wymagające uzupełnienia w obszarze ZIT to alternatywne połączenie dla trasy nadmorskiej i pasma al. Grunwaldzkiej w kierunku północ-południe oraz połączenia wschód-zachód, umożliwiające pokonanie rowerem Obwodnicy Trójmiasta. Poza realizacją głównego szkieletu tras rowerowych wyzwaniem pozostaje budowa dojazdowych tras rowerowych lub takie kształtowanie ruchu drogowego, aby przemieszczanie się rowerem w ruchu ogólnym było bezpieczne. Problem ten zauważalny jest przede wszystkim w dzielnicach obrzeżnych Trójmiasta oraz na terenie sąsiednich gmin, gdzie realizacja nowych inwestycji mieszkaniowych jest najbardziej dynamiczna.

	Udział podróży rowerem w ruchu w miastach rdzenia nie przekracza 10% (dane z 2016 r.). Ten wynik jest zauważalnie gorszy niż w innych polskich i europejskich metropoliach. Poprawa sytuacji piesznych zauważalna jest przede wszystkim w rdzeniu. Wprowadzane są tam strefy uspokojonego ruchu i ulice w formie przestrzeni współdzielonych, a przejścia podziemne sukcesywnie zastępowane są naziemnymi. Poprawy wymaga dostępność węzłów przesiadkowych i przystanków transportu zbiorowego dla pieszych, w tym zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami. Niezbędne działania, to m.in. likwidacja barier architektonicznych poprzez wyposażenie dojazdów w windy/pochylnie lub dopuszczenie ruchu w poziomie terenu/peronu, a także zapewnienie ciągłości dróg pieszych. W przypadku najsilniej rozwijających się terenów ZIT (dzielnice obrzeżnych Trójmiasta i przyległych do nich terenów sąsiednich gmin, a także terenów tzw. Małego Trójmiasta o charakterze podmiejskim) występuje deficyt dróg pieszych. Wyspowa charakter nowych inwestycji wpływa na brak ciągłości tych połączeń, które często budowane są jedynie jako uzupełnienie układu drogowego, bez przeanalizowania rzeczywistych tras przemieszczeń pieszych. Konsekwencją stanowi brak spójnych połączeń pieszych zapewniających np. dobry dostęp do przystanków transportu zbiorowego czy usług. Kluczowe wyzwania w tym obszarze tematycznym to: • zapewnienie spójnych połączeń pieszych umożliwiających np. dobry dostęp do przystanków transportu zbiorowego czy usług; • rozwój tras rowerowych w gminach ościennych rdzenia, zapewnienie ciągłości infrastruktury rowerowej; • poprawa bezpieczeństwa ruchu; • zwiększenie przepustowości układu drogowego w miastach, hierarchizacja układu drogowego, przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu, a tam, gdzie to zasadne, rozwój stref płatnego parkowania oraz uspokojonego ruchu i realizacja strategicznych parkingów buforowych w ramach węzłów przesiadkowych.
Kierunki działań realizowanych w ramach ZIT	1) Wdrożenie i rozwój roweru metropolitalnego; 2) Promocja mobilności aktywnej i wsparcie rozbudowy sieci tras rowerowych i pieszych, w szczególności prowadzących do węzłów przesiadkowych; 3) Poprawa bezpieczeństwa ruchu i dążenie do „wizji zero”.
Opis realizacji celu poprzez działania ZIT	W ramach celu 2.2. Strategii ponadlokalnej realizowane będą działania prowadzące do wzrostu znaczenia i skali przemieszczania się pieszo oraz rowerem, w tym rozbudowa tras rowerowych, uzupełnianie ich infrastruktury oraz zakup i obsługa rowerów publicznych. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza będą służyły w szczególności rozwojowi infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego (inwestycje w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe, rozwój systemów bike-sharingowych). FEP przewiduje ponadto wspieranie działań edukacyjnych dotyczących

	racjonalnych zachowań transportowych prowadzących do ograniczenia popytu na transport, zwłaszcza indywidualny transport samochodowy, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko. W tym zakresie stanowi dobrą ramę dla planów metropolii wyrażonych w celu operacyjnym 2.2.
Typy przedsięwzięć rozwojowych służących realizacji celu operacyjnego możliwych do wsparcia w ramach ZIT	Realizacji celu 2.2. Strategii w części objętej wsparciem ZIT służyły będą przedsięwzięcia, których typy zostały przedstawione przy prezentacji celu 2.1. w tej części, w jakiej dotyczą one: - infrastruktury pieszej; - infrastruktury rowerowej; - węzłów integracyjnych pozwalających na łączenie podróży pieszych i rowerowych z przejazdami transportem zbiorowym; - poprawy bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów; - edukacji w zakresie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

Cel operacyjny 4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej

4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej³⁶

Wnioski z diagnozy	Z danych OECD wynika, że bez wyraźnej struktury zarządczej regulującej zadania metropolitalne trudno o osiągnięcie wysokiej jakości i zadowolenia z transportu zbiorowego.³⁷ Głównym wyzwaniem jest rozproszona struktura zarządzania oraz realizacji połączeń. Na terenie OMGGS działa Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, jednak nie przejmuje on zadań organizatora transportu. Wciąż kluczową rolę odgrywają zarządy transportu w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie i Tczewie. Na forum MZKZG konsultowana jest taryfa gminna, sprzedaje on również produkt o nazwie „bilet metropolitalny”. Jednak według opinii publicznej bilet metropolitalny nie istnieje, skoro w poszczególnych miastach bilety autobusowe honorowane są tylko u jednego operatora. Choć powstaje Fała (system wspólnego biletu), jest on wprowadzany bez jednolitego zarządu. Sytuacji nie ułatwia skomplikowany system ulg (ulgi ustawowe na transport kolejowy i autobusowy, dodatkowo ulgi w miejskich systemach transportowych, wspólny bilet MZKZG, taryfy kolejowe oraz przejazdy bezpłatne wprowadzane zależnie od przewoźników/organizatorów). Ponadto obecnie w ramach gmin OMGGS funkcjonuje ponad 50 organizatorów transportu. Rozproszona struktura zarządzania nie pozwala na efektywne wdrażanie tej usługi publicznej. Poszczególne systemy publicznego transportu zbiorowego konkurują między sobą zamiast dopełniać się wzajemnie. Brakuje spójnej koncepcji, w której osią transportu metropolitalnego byłaby kolej, a pozostałe środki transportu
--------------------	--

³⁶ Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.2. „Mobilność i transport” oraz 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii”.

³⁷ Ahrend, R., C. Gamper and A. Schumann (2014), “The OECD Metropolitan Governance Survey: A Quantitative Description of Governance Structures in large Urban Agglomerations”, OECD Regional Development Working Papers, 2014/04, OECD Publishing

	stanowiłyby jej uzupełnienie. Zbudowanie takiego systemu łączy się z uporządkowaniem sposobu zarządzania przewozami aglomeracyjnymi i np. dążeniem do budowania mechanizmów wspólnego zarządzania infrastrukturą, taborem, przewozami i biletowaniem. Samorządy finansują działalność transportową indywidualnie i ewentualne działania związane z integrowaniem taryf bądź finansowaniem są regulowane odrębnymi porozumieniami. Dotyczy to zarówno powiązań autobusowych między gminami, jak i porozumień między gminami a samorządem Województwa Pomorskiego. OMGGŚ nie korzysta zatem z efektów synergii i korzyści płynących ze wspólnego finansowania transportu. W efekcie koszty transportu zbiorowego z roku na rok rosną, a jednocześnie spada udział podróży transportem zbiorowym. Transport publiczny wciąż nie realizuje wielu potrzeb mieszkank i mieszkańców – jest nieefektywny i nie zapobiega wykluczeniu transportowemu⁶⁴. Konieczne jest utworzenie jednego organizatora transportu w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu integracji różnych podsystemów i zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego w obszarze metropolii.
Kierunki działań	1) Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych; 2) Zwiększenie efektywności polityk transportowych poprzez powołanie jednego organizatora transportu.
Oczekiwany rezultat	Powołanie wspólnych struktur zarządzania transportem zbiorowym. Wykorzystanie efektu synergii dla poprawy efektywności, zasięgu i skuteczności usług transportu zbiorowego.
Wskaźniki rezultatu	1) Powołanie metropolitalnego lub regionalnego zarządu transportu zbiorowego; 2) Liczba gmin objętych zasięgiem powołanej struktury zarządzania transportem zbiorowym; 3) Wysokość nakładów finansowych przeznaczonych przez gminy na rzecz wspólnej organizacji transportu.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	11 ZRÓWNOWAŻONE MIASTA I SPOŁECZNOŚCI  16 POKÓJ, SPRAWIEDLIWOŚĆ I SILNE INSTYTUCJE 



4.3. Cel strategiczny 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego

Trzeci cel strategiczny wyznacza działania dotyczące podnoszenia pozycji konkurencyjnej gospodarczej metropolii oraz zwiększania jakości usług społecznych realizowanych dla mieszkańców i mieszkańców w celu zapewnienia im wysokiej jakości życia bez stosowania wykluczeń.

Cel operacyjny 3.1. skupia się na potencjale gospodarczym OMGGS jako regionu o jednym z najwyższych w Polsce i Europie tempie inwestycji i wzrostu innowacyjności, ale jednocześnie wciąż jeszcze ustępującego pod względem dobrobytu metropolią Europy Zachodniej i Północnej. OMGGS ma do odegrania ważną rolę w animowaniu działań na rzecz przyciągania inwestycji oraz talentów na teren tworzących go gmin.

Z kolei cel 3.2. poświęcony został zaplanowaniu działań metropolii na rzecz poprawy jakości usług świadczonych dla obywateli, w szczególności w zakresie przygotowania społeczeństw do skutków zmian demograficznych, zapewniania równego dostępu do ważnych usług społecznych takich jak usługi zdrowotne czy pomoc społeczna, wspierania JST w realizowaniu polityki włączania grup defaworyzowanych, w szczególności OzN oraz migrantek i migrantów.

Trójmiejska metropolia zamierza utrzymać jeden z najwyższych w kraju poziomów atrakcyjności zamieszkania i inwestowania. Satysfakcja obecnych i przyszłych mieszkańców oraz przedsiębiorców zależy w dużym stopniu od tego, czy uda się podnieść poziom innowacyjności i konkurencyjności gospodarki oraz zwiększyć znaczenie gospodarcze subregionu. Naszą aspiracją jest wspieranie rozwoju przedsiębiorstw mających siedzibę na terenie OMGGS w obliczu dynamicznych zmian zachodzących w gospodarce światowej.

Utrzymanie tendencji rozwojowej wymaga proaktywnej postawy i skoordynowanych działań wszystkich środowisk tworzących metropolię – samorządów, nauki, biznesu oraz sektora pozarządowego. Z tego powodu fundamentalnego znaczenia nabiera – obok działań objętych celami operacyjnymi 3.1. oraz 3.2. – podjęcie starań o zwiększenie potencjału organizacyjnego do zarządzania przemianami gospodarczymi oraz społecznymi. Obok celów merytorycznych należy zatem podjąć aktywność w zakresie hybrydowego celu 4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno- gospodarczej.

W ramach celu strategicznego 3 realizowane będą dwa cele operacyjne:

3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii (w tym ZIT),

3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców (w tym ZIT).

Cel ten łączy się także merytorycznie z celem operacyjnym:

4.1.3. Wzmocnienie współpracy społeczno-gospodarczej.

Cel operacyjny 3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii

3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii³⁸

Wnioski z diagnozy	Ważną cechą obszarów metropolitalnych jest konkurencyjność ich gospodarki – tylko regiony silne gospodarczo są w stanie przyciągać i integrować nowe mieszkanki i mieszkańców oraz podmioty gospodarcze. Kontekst Województwo pomorskie jest na siódmym miejscu w kraju pod względem wytworzonego PKB (ok. 6% polskiego PKB) oraz na piątym pod względem PKB per capita. Notuje także najwyższe wskaźniki wzrostu PKB w kraju. Nadal jednak udział Trójmiasta w PKB kraju jest niższy niż innych dużych ośrodków (Wrocławia, Poznania). To OMGGS nadaje tempo i charakter pomorskiej gospodarce – aż 2/3 PKB wytwarzane jest w obszarze metropolitalnym –Jednocześnie jednak jest to region peryferyjny w skali globalnej i europejskiej. Poważne wyzwanie stanowi demografia. W wyniku procesów demograficznych w skali kraju liczba osób w wieku produkcyjnym do 2030 roku zmniejszy się o 1,2 mln, a do 2050 roku – o 5,5 mln. Sprawia to, że jednym z wyzwań będzie potrzeba zapewnienia dostępu do pracowników. Rdzeń OMGGS wykazuje dużą specjalizację w sektorach opartych na wiedzy i technologii, w sektorze stoczniowym oraz logistyce. Z kolei poza rdzeniem metropolii silne są: sektor spożywczy, drzewno-meblowy oraz budowlany. Na obszarach poza rdzeniem widać przesunięcie w stronę sektorów pracochłonnych, o niższej intensywności technologicznej. Dla części gmin duże znaczenie mają także rolnictwo i turystyka. Wysoki potencjał ekonomiczny, jakościowy kapitał ludzki, efektywność kosztów dla biznesu, dostępność transportowa oraz otwartość na inwestycje są czynnikami, za które region ceniony jest przez inwestorów. Profil i perspektywy rozwojowe Główne kierunki rozwoju gospodarki regionu w kontekście budowania globalnej i europejskiej pozycji konkurencyjnej będą wiązały się z dalszą rozbudową zaplecza portowo-logistycznego oraz branż powiązanych z logistyką i szeroko rozumianą branżą morską. Znaczące inwestycje w rozwój infrastruktury energetycznej – siłownie offshore, energetyka atomowa – będą czynnikiem kształtującym dalszy rozwój tej branży. Równie istotnym obszarem jest dalsza cyfryzacja wszystkich branż gospodarki.
---------------------------	--

³⁸ Problematyka powiązana z tym celem operacyjnym analizowana jest w podrozdziale 3.3. Diagnozy „Potencjał gospodarczy i społeczny”.

W regionie od wielu lat w ww. obszarach rozwijają się partnerstwa sektora publicznego, nauki i biznesu w ramach:

- **Inteligentnych Specjalizacji Pomorza** (ISP1 - Technologie offshore i portowo-logistyczne, ISP2 - Technologie interaktywne w środowisku nasycenym informacyjnie, ISP3 - Technologie ekoefektywne w produkcji, przesyłach, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie),
- **kłastrów** (Klaster Logistyczno Transportowy Północ-Południe, Interizon - Pomorski Klaster ICT, Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny)

oraz partnerstwa „Pomorska Dolina Wodorowa” (Klaster firm, uczelni wyższych i Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego).

Warto jednak pamiętać, że mimo gwałtownego wzrostu produktywności gospodarki OMGGS, jej siła na mapie Europy jest niewielka. W związku z tym, że kończą się atuty, dzięki którym polskie regiony szybciej rozwijały się w ostatniej dekadzie (dostępna i tania podaż pracowników, środki dotacyjne na inwestycje), dalszy rozwój możliwy będzie głównie poprzez wzrost efektywności pracy i wykorzystania zasobów oraz zwiększenie innowacyjności. Ze względu na wysokie znaczenie powiązań globalnych i łańcuchów logistycznych kluczowym czynnikiem warunkującym poprawę produktywności będzie umiejętność internacjonalizacji działań przedsiębiorstw prowadzących działalność w regionie.

Jakość życia i zarobki

Jakość życia i zarobki są kluczowymi aspektami przyciągającymi osoby migrujące do miast. Rdeń jest oceniany jako miejsce dobre do życia, szczególnie największe miasta. Sytuacja pogarsza się w gminach położonych peryferyjnie (powiaty malborski, lęborski, kartuski), gdzie wskaźniki wykluczenia są dwukrotnie wyższe niż w rdzeniu.

Mieszkańcy Trójmiasta zarabiają znacząco mniej niż mieszkańcy obszarów metropolitalnych podobnej wielkości w Europie Zachodniej. Poziom wynagrodzeń skłania do migracji zarobkowej, jednocześnie jednak niższe koszty życia sprawiają, że presja ta nie jest nadmiernie przytłaczająca. Na tle kraju zarobki na terenie OMGGS są atrakcyjne, niepokoi jednak duża rozpiętość wynagrodzeń pomiędzy Gdańskiem a miejscowościami ościennymi (znacznie większa niż np. w metropolii wrocławskiej, ale podobna jak w krakowskiej czy poznańskiej).

Przyciąganie talentów i wykorzystywanie ukrytych potencjałów zasobów pracy (osoby starsze, migrantki i migranci, OzN) oraz PES.

Wyzwania demograficzne sprawiają, że z perspektywy rynku pracy konieczne jest uruchomienie potencjału “ukrytych” zasobów - seniorów, migrantek i migrantów, OzN.

Trójmiasto nie przyciąga w wystarczającym stopniu migrantów, którzy chętniej wybierają inne polskie miasta – Warszawę, Poznań, Wrocław, Kraków. Liczba osób z doświadczeniem migracji posiadających pozwolenie na pobyt jest dwukrotnie niższa niż w innych dużych miastach. Migranci wykonują pracę poniżej swoich umiejętności.

Rynek pracy przechodzi obecnie gwałtowną zmianę związaną z zastępowaniem niektórych rodzajów pracy ludzkiej przez automatyzację, robotyzację i rozwój SI. Jednocześnie postęp w tych dziedzinach pozwala

	poprawić sytuację OzN, wzmacniając ich podmiotowość, potencjał i sprawczość. W związku z tym dynamicznie wzrosło zapotrzebowanie na podnoszenie i zmianę kwalifikacji zawodowych. Potencjał naukowy Tylko jedna trójmiejska uczelnia (Politechnika Gdańska) znajduje się na liście 1000 najlepszych uniwersytetów na świecie, a lokalne uczelnie dysponują niedostateczną liczbą samodzielnych pracowników naukowych (co powoduje, że nie jest możliwe zwiększenie liczby rekrutowanych osób) oraz mają mniejszą liczbę studentów niż szkoły wyższe z konkurencyjnych polskich metropolii. Brakuje skoordynowanych planów i aktywnych programów przyciągania do subregionu talentów, w tym pracowników naukowych. Politechnika Gdańska i Gdański Uniwersytet Medyczny mają jednak status uczelni badawczych, a w celu wzmocnienia pozycji akademickiej w kraju i za granicą razem z Uniwersytetem Gdańskim powołały Związek Uczelni Fahrenheita. Innowacyjność i B&R Dalszy dynamiczny rozwój OMGGS stoi pod znakiem zapytania z uwagi na względnie niski poziom innowacyjności lokalnej gospodarki (tempo nakładów na działalność B+R jest niższe niż u europejskich i światowych liderów³⁹). Stosunkowo duża część działań badawczo-rozwojowych finansowana jest ze środków prywatnych. Tereny inwestycyjne Potencjał lokalizowania w metropolii nowych przedsięwzięć gospodarczych jest duży, ponieważ OMGGS posiada atrakcyjne tereny inwestycyjne⁴⁰. Standard udostępniania informacji o nich jest jednak bardzo zróżnicowany – wiele gmin nie włącza się aktywnie w promowanie swojej oferty i ma trudności w identyfikowaniu terenów o potencjale inwestycyjnym. Brak współpracy między samorządami w tym zakresie oraz brak odpowiedniej promocji dostępnych nieruchomości ogranicza skuteczność przyciągania inwestorów. Informacje potrzebne osobom zainteresowanym zainwestowaniem są rozproszone i niepełne. IOB Przedsiębiorcy OMGGS mają dostęp do usług instytucji otoczenia biznesu głównie w Gdańsku i Gdyni⁴¹. Oferta tych jednostek jest bogata, lecz problem stanowi ograniczony dostęp do informacji o tej ofercie. Zapewnienie spójnej informacji poprawiłoby obsługę biznesu w Trójmieście i jego okolicach. Współpraca gospodarcza Poszczególne samorządy prowadzą działania, które eksponują konkurencyjność subregionu – włączają się w organizację wydarzeń, zapewniają ciekawą ofertę dla przyjeżdżających do OMGGS, a także
--	--

³⁹ Tamże, dane o nakładach na B+R pochodzą z informacji NCBiR.

⁴⁰ Por. tamże, sekcja Tereny inwestycyjne.

⁴¹ Por. tamże, sekcja Instytucje otoczenia biznesu.

	prowadzą promocję na targach i konferencjach. Działania te w długiej perspektywie służą przyciąganiu talentów. Z perspektywy interesów metropolii widoczny jest jednak brak koordynacji takich starań. Marka OMGGS Świadomość marki OMGGS⁴² jest niska zarówno wśród władz samorządowych, jak i mieszkańek oraz mieszkańców. W Trójmieście funkcjonuje kilka silnych marek terytorialnych. Mogą one pomóc w promocji gospodarczej całego obszaru metropolitalnego, ale konieczne jest odpowiednie ich wykorzystanie.
Kierunki działań	1) Szeroki dostęp do kompetentnych pracowników poprzez: a) współpracę biznes-uczelnie-JST w prowadzeniu systemu edukacji, w tym w zakresie wzmacniania wybranych kompetencji kluczowych; b) przyciąganie talentów (studentów, kadry naukowo-dydaktycznej oraz migrantów); c) zwiększenie udziału osób z niepełnosprawnościami i ich opiekunów na rynku pracy; d) systemowa identyfikacja kompetencji zawodowych wśród migrantów i optymalizacja pośrednictwa z pracodawcami poszukującymi osób do pracy. 2) Zwiększenie skuteczności przyciągania inwestycji poprzez: a) inwentaryzację i promocję szczególnie cennych terenów i obiektów inwestycyjnych na terenie OMGGS z wykorzystaniem aktywności Invest in Pomerania; b) eksponowanie marek metropolii w wydarzeniach międzynarodowych i krajowych, w tym kongresach i targach (tzw. para-dyplomacja); 3) Stworzenie jednolitego systemu informacji nt. usług dla biznesu świadczonych przez instytucje otoczenia biznesu; 4) Wsparcie branż innowacyjnych (poprzez networking, wzmacnianie klastrów, stałą wymianę wiedzy i harmonizację planów działań); 5) Wykorzystanie najważniejszych marek na rzecz rozwoju metropolii.
Oczekiwany rezultat	1) Silne powiązania w sieciach współpracy samorządów, uczelni i przedsiębiorców; 2) Zwiększenie skuteczności przyciągania inwestycji krajowych i zagranicznych; 3) Lepsze zagospodarowanie kompetencji mieszkańców.
Wskaźniki rezultatu	1) Opracowanie i wdrożenie koncepcji centrów rozwoju kompetencji kluczowych; 2) Liczba podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w sektorach innowacyjnych; 3) Liczba wydarzeń o znaczeniu międzynarodowym zorganizowanych na terenie OM; 4) Wspólna oferta samorządów i IOB.

⁴² Por. Diagnoza, punkt 3.3.1. sekcja: Marki metropolii

Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	 4 DOBRA JAKOŚĆ EDUKACJI	 8 WZROST GOSPODARCZY I GODNA PRACA	 9 INNOWACYJNOŚĆ, PRZEMYSŁ, INFRASTRUKTURA
--	--	---	---

Cel operacyjny 3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców

3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców⁴³

Wnioski z diagnozy

Demografia, migracje

Potencjał ludnościowy OMGGS to ponad 1,5 mln osób. Region charakteryzuje się dobrymi wskaźnikami demograficznymi na tle innych części Polski. Pozytywem jest także napływ nowych mieszkane i mieszkańców – głównie z innych części kraju⁴⁴.

Starzenie się społeczeństwa jest istotnym wyzwaniem cywilizacyjnym. W 2022 r. 21,22% mieszkane i mieszkańców województwa było w wieku poprodukcyjnym. Proces ten będzie się pogłębiał, zwłaszcza w miastach, i wpływał na zmniejszanie się liczby osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym oraz wzrost obciążeń dla systemu pomocy społecznej.

Procesy migracyjne nie są wyłącznie pozytywne. Na skutek wyprowadzek ludności miast na tereny podmiejskie dochodzi do rozlewania się miast (aspekt poruszany w ramach celu operacyjnego 1.2.), ale też do zmian w obszarze funkcjonowania społeczności lokalnych. Z powodu wojny do miast przybyło nagle nawet kilkadziesiąt tysięcy obywateli i obywateli Ukrainy, co zwiększyło i zmieniło popyt na usługi transportowe, edukacyjne, opiekuńcze oraz kulturalne.

Polityki równościowe i standardy (m.in. standardy minimum)

Zapewnienie równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkane i mieszkańców powinno być elementem tożsamości metropolii.

Największe samorządy OMGGS tworzą unikatowe w skali kraju rozwiązania w zakresie inkluzji społecznej i aktywności obywatelskiej. Warto zadbać o upowszechnianie ich dorobku i adaptację rozwiązań w tym zakresie przez mniejsze JST, dla których samodzielne działania mogą być mniej efektywne oraz trudne do realizacji. Dlatego obszar ten zasługuje na wsparcie ze strony metropolii.

Jakość życia, rozwarstwienie społeczne

Mimo dużego tempa rozwoju gospodarczego zarobki wielu mieszkane i mieszkańców niektórych części metropolii są stosunkowo niskie, zwłaszcza w porównaniu z zachodnioeuropejskimi regionami o potencjale ludnościowym podobnym do Trójmiasta⁴⁵. Widoczna jest także duża różnica w zarobkach oraz wskaźnikach wykluczenia (*social hardship index*) pomiędzy Gdańskiem i gminami oddalonymi od rdzenia.

OMGGS jest obszarem o bardzo wysokiej jakości życia⁴⁶. Świadczy o tym pozycja w krajowych i europejskich rankingach. Jeszcze ważniejsze potwierdzenie stanowi wysoka ocena wystawiana przez samych

⁴³ Problematyka powiązana z tym celem operacyjnym analizowana jest w podrozdziale 3.3. Diagnozy „Potencjał gospodarczy i społeczny”.

⁴⁴ Szczegółowe informacje nt. demografii OMGGS znajdują się w Diagnozie – podrozdział 3.3.2.

⁴⁵ Szerzej o tym – rozdział 3.3.2. Diagnozy.

⁴⁶ Szerzej: rozdział 3.3.3. Diagnozy, sekcja: Ocena jakości życia.

mieszkańców i mieszkanki (potwierdziły to badania jakościowe) oraz wysoki poziom migracji do obszaru⁴⁷.

Włączanie OzN

Osoby z niepełnosprawnościami są w zbyt niskim stopniu włączane w rynek pracy, a wiele z nich spotyka się z przejawami dyskryminacji w dostępie do zatrudnienia. Wyzwaniem w kontekście potrzeb OzN są perspektywy pracy dla osób, które mają predyspozycje do podjęcia zatrudnienia. Wskaźnik zatrudnienia OzN na obszarze OMGGS w 2019 roku osiągnął wartość 19,3%, a w 2021 roku – 18,4%. Oferty pracy kierowane dla OzN stanowiły zaledwie 2% wszystkich ofert pracy dostępnych w WUP, pracodawcy zatem niechętnie widzieli OzN jako potencjalnych pracowników. Standardy postępowania wobec osób z niepełnosprawnościami nie są równe we wszystkich JST w metropolii. Niezbędne jest walka z negatywnymi stereotypami i uprzedzeniami oraz włączanie OzN z poszanowaniem ich autonomii i podmiotowości.

Niektóre samorządy samodzielnie tworzą miejsca pracy dla OzN z niższymi kwalifikacjami w ramach przedsiębiorstw społecznych np. przy obsłudze usług komunalnych.

Włączenie migrantek i migrantów w życie OMGGS

Na terenie OMGGS przebywa kilkaset tysięcy obcokrajowców. Nawet przed wybuchem wojny w Ukrainie obcokrajowcy otrzymywali przeszło 160 tys. pozwoleń na pracę rocznie (2019). Połowa osób decydujących się na pracę wybierała Gdańsk (64 tys.), a 14% pozwoleń zarejestrowano w Gdyni i Sopocie. Zdecydowana większość osób rejestrujących się do pracy (83%) to obywatelki i obywatele Ukrainy, następnie Białorusi (6%), Mołdawii (6%), Gruzji (3%) i Rosji (2%).

Pojawienie się tak znacznej liczby osób z doświadczeniem uchodźczym wpłynęło na znaczące zmiany w funkcjonowaniu samorządów, m.in. zwiększył się udział szkół wielokulturowych, wdrożono dwujęzyczną informację dla mieszkańców, wdrożono programy szkoleń dla inkluzywnych bibliotek i domów kultury, samorządy zdobyły pierwsze doświadczenia we wdrażaniu metropolitalnych standardów.

Przybywający do OMGGS migranci i migrantki potrzebują skutecznego procesu włączenia, wzmocnienia ich podmiotowości i dbania o spójność społeczną. Większość gmin i powiatów OMGGS nie posiada zaplecza organizacyjnego czy polityki służącej włączaniu migrantów w lokalne społeczności, co potwierdza konieczność kontynuowania działań.

Oferta kulturalna i spędzania czasu wolnego

O jakości życia decyduje między innymi sposób spędzania czasu wolnego. O ile mieszkanki i mieszkańcy Trójmiasta korzystają z bardzo bogatej oferty kulturalnej, o tyle dostęp do tej oferty nie jest jednakowy dla wszystkich odbiorców z obszaru metropolitalnego. Nierówności wynikają zarówno z miejsca zamieszkania, jak i z innych czynników (niepełnosprawność, brak wykształcenia, brak znajomości języka polskiego, wykluczenie

⁴⁷ Szerzej o tym – rozdział 3.3.3. Diagnozy.

transportowe). Należy dążyć do niwelowania nierówności w dostępie do oferty czasu wolnego. Jednocześnie oferta czasu wolnego jest ważnym aspektem ocenianym przez inwestorów, pracodawców i pracowników.

W OMGGS działają obecnie 52 lokalne ośrodki kultury, które w większości zlokalizowane są na obszarze rdzenia metropolitalnego oraz w głównych powiatowych i gminnych ośrodkach miejskich. W regionie zlokalizowanych jest również 27 muzeów i innych ważnych atrakcji historycznych, a także 1 obiekt wpisany na Listę światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO – Zamek Krzyżacki w Malborku.

Istotnym ogniwem w sieci instytucji kultury na terenie metropolii są centra, domy i ośrodki kultury oraz biblioteki. Na Pomorzu w 2021 było ich odpowiednio: 292 i 316. Są to z reguły instytucje finansowane i organizowane odrębnie, jednak z perspektywy rozwoju lokalnego stanowią one istotne ogniwo łączące mieszkanki i mieszkańców metropolii z ich najbliższą społecznością. Choć pandemia z lat 2019-2021 ograniczyła aktywność lokalnej kultury, w 2021 r. aktywność ta systematycznie powracała do poprzedniego poziomu.

Rolę integrującą lokalne społeczności pełnią biblioteki. W regionie średnio jedna biblioteka obsługuje ok. 6574 mieszkańek i mieszkańców, co przekłada się na wskaźnik 127 użytkowników/1000 mieszkańców. W małych i średnich gminach biblioteki są ważnymi miejscami spotkań, szczególnie osób młodych i seniorów, dzięki modernizacji, cyfryzacji zasobów oraz organizowanym programom dodatkowych aktywności. OMGGS prowadzi projekt "Kultura łączy", aby poszerzyć publiczność instytucji kultury o OzN oraz migrantów, a wcześniej "Dostępne domy kultury", aby wesprzeć poprawę dostępności tych obiektów. Jednocześnie domy i kluby sąsiedzkie funkcjonują jedynie w 11% samorządów.

Podmioty ekonomii społecznej

W obliczu zmian demograficznych i wyzwań związanych z zapewnieniem usług społecznych (w tym usług opiekuńczych, usług dla seniorów czy osób z niepełnosprawnością) istotną rolę odgrywają podmioty ekonomii społecznej (PESy). Dają one możliwość wykorzystania potencjału lokalnych społeczności do tworzenia efektywnych rozwiązań, współdzielenia się odpowiedzialnością za jakość tych usług.

W 2019 r. w regionie funkcjonowały 23 centra integracji społecznej, 17 klubów integracji społecznej, 2 zakłady aktywności zawodowej. Na Pomorzu działa także wiele organizacji społecznych (około 9 tysięcy) mogących angażować się w działania opiekuńcze, jednak zaledwie 10% z nich prowadzi działalność gospodarczą. Dużym potencjałem dla ich rozwoju są różne formy ekonomii społecznej.

Według danych OWES i KRS na terenie województwa pomorskiego w 2022 r. funkcjonowało 114 przedsiębiorstw społecznych wspieranych przez OWES (49 spółdzielni socjalnych, 44 fundacje, 8 stowarzyszeń, 14 spółek non profit). W samym OMGGS działało 60 podmiotów (29 spółdzielni socjalnych, 22 fundacji, 4 stowarzyszenia, 5 spółek non-profit).

Opieka zdrowotna

	Znaczącym wyzwaniem w kontekście potrzeb systemu opieki zdrowia jest niski poziom publicznych nakładów na świadczenia zdrowotne (4,6% PKB) i rosnące obciążenia prywatne (obecnie w wysokości 1,8% PKB). W województwie pomorskim w 2019 r. funkcjonowało 49 szpitali, w tym 30 szpitali w ramach systemu podstawowego szpitalnego zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej –PSZ („sieci szpitali”) oraz 3 szpitale tzw. „psychiatryczne”. Liczba szpitali zmalała w porównaniu do 2014 r. o 9. W 2019 r. liczba łóżek w szpitalach ogólnych na 10 tys. mieszkańców wyniosła 36,0 (w 2013 r. – 41,2) i była najniższą wartością w kraju – według GUS na każde łóżko w szpitalach ogólnych w 2021 roku przypadało 298 osób w województwie przy 225 dla Polski. Deinstytucjonalizacja Ważnym kierunkiem działań jest deinstytucjonalizacja usług publicznych, szczególnie w odniesieniu do usług opiekuńczych. Działanie to ma na celu utrzymanie związku osoby korzystającej z pomocy z rodziną i lokalną społecznością, zamiast zamykania jej w instytucji opiekuńczej, co jest jednym z ważniejszych argumentów za taką formą opieki. Opieka prowadzona poza zakładami sprawia, że osoby żyją w swojej społeczności, zachowują także swoją podmiotowość. Działania te wpływają również na zwiększenie aktywności zawodowej i społecznej osób wymagających wsparcia, zwiększenie ich dobrostanu. Potrzeba wdrażania deinstytucjonalizacji opieki wiąże się także z rosnącą liczbą osób wymagających wsparcia. Dane NSP 2011 wskazywały na to, że 8,8% mieszkańców Pomorza (199 589 osób) to osoby z niepełnosprawnościami, w tym 84 909 osób posiadało niepełnosprawność biologiczną. Osoby z niepełnosprawnościami w wieku przedprodukcyjnym stanowiły odpowiednio 6,0% ogółu osób z niepełnosprawnościami, w wieku produkcyjnym – blisko 54,1%, zaś w wieku poprodukcyjnym – 40,0%. W skali województwa około 9% szacowanej populacji osób niesamodzielnych objętych jest usługami społecznymi, a opieką środowiskową jeszcze mniej – 6,6% cierpi z powodu niskiej dostępności do świadczeń opieki zdrowotnej. Według badań jakości życia dostęp do świadczeń opieki zdrowotnej jest zdecydowanie najgorzej ocenianym aspektem mieszkania w Gdańsku. Ponieważ deinstytucjonalizacja jest działaniem wymagającym koordynacji ponadsektorowej i międzygminnej, istnieje konieczność rozpoznania i budowania dobrych praktyk i modeli współpracy.
Kierunki działań	Cel operacyjny 3.2. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru ZIT OW): 1) Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców, w szczególności [⇒ ZIT]: a) OzN i ich opiekunów; b) migrantek i migrantów; c) mieszkank i mieszkańców mniejszych miast, miasteczek i wsi oraz dzielnic z wysokim natężeniem problemów społecznych; 2) Integracja polityk kulturalnych samorządów OMGS na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego;

	3) Wspieranie samorządów i podmiotów zdrowotnych w poprawie dostępu wszystkich mieszkanki i mieszkańców do usług zdrowotnych oraz promowanie bardziej skutecznej profilaktyki i zdrowego stylu życia [⇒ ZIT];
Oczekiwany rezultat	Zdolność realizowania zadań polityki społecznej przez instytucje samorządowe OM w zgodzie z najlepszymi standardami; Wzmocnienie współpracy jednostek kultury oraz podmiotów działających na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego; Poprawa efektywności działań na rzecz polityk społeczno-gospodarczych.
Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej	1) Liczba zrealizowanych przez członków stowarzyszenia projektów w zakresie deinstytucjonalizacji; 2) Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej; 3) Liczba osób wspartych w zakresie wdrażania standardów OMGGS dot. OzN; 4) Liczba osób wspartych w zakresie wdrażania standardów OMGGS dotyczących migrantów; 5) Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali komunalnych; 6) Liczba działań we współpracy jednostek kultury i podmiotów na rzecz rozwoju społeczno gospodarczego członków OMGGS.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	    



Główne wnioski płynące z diagnozy obszaru ZIT	Cel 3.2. będzie realizowany na terenie MOF OW z wykorzystaniem instrumentu ZIT. Na obszarze ZIT koncentrują się najważniejsze problemy o charakterze społecznym, jakie zdiagnozowano dla OMGGS. Społeczność miast rdzenia starzeje się, rośnie udział osób w wieku poprodukcyjnym. Na skutek wyprowadzek mieszkańców miast na tereny podmiejskie dochodzi do zmiany relacji społecznych zarówno w miastach, jak i w otaczających je miejscowościach. Obszar ZIT jest terenem charakteryzującym się dobrą jakością życia. Mimo to widoczna jest duża różnica w zarobkach oraz wskaźnikach wykluczenia (<i>social hardship index</i>) pomiędzy Gdańskiem a gminami oddalonymi od rdzenia. Samorządy ZIT tworzą unikatowe w skali kraju rozwiązania w zakresie inkluzji społecznej i aktywności obywatelskiej, mimo to jednak wiele kwestii wymaga pracy, szczególnie w zakresie włączania migrantek i migrantów, poprawy dostępu do usług zdrowotnych, deinstytucjonalizacji, integracji społecznej. Wyzwania dla ZIT wynikające z diagnozy: • tworzenie odpowiednich warunków do integracji migrantów i migrantek z lokalną społecznością; • sprostanie zwiększonemu zapotrzebowaniu na usługi społeczne, m.in. opiekuńcze, edukacyjne, kulturalne związane z napływem migrantów i migrantek; • niwelowanie potencjalnych napięć społecznych związanych z napływem ludności miejskiej na tereny podmiejskie; • potrzeba lepszej organizacji usług opiekuńczych i zdrowotnych, w tym konieczność przejścia z modelu wsparcia instytucjonalnego na formułę zdeinstytucjonalizowaną oraz niwelowanie zróżnicowania terytorialnego jakości i dostępności usług; • potrzeba przebudowy systemu ochrony zdrowia w stronę opieki koordynowanej; • poprawa współpracy międzysektorowej (obejmującej zarówno organizację opieki, jak też badanie potrzeb i stanu bieżącego) w celu poprawy funkcjonowania, wzmocnienia oraz odpowiedniej koordynacji usług społecznych i zdrowotnych świadczonych na poziomie społeczności lokalnych
Kierunki działań realizowanych w ramach ZIT	1. Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców, w szczególności: 1. OzN i ich opiekunów; 2. migrantów; 3. mieszkanki i mieszkańców mniejszych miast, miasteczek i wsi oraz dzielnic z wysokim natężeniem problemów społecznych. 2. Wspieranie samorządów i podmiotów świadczących usługi z zakresu zdrowia w poprawie dostępu wszystkich mieszkańców do usług zdrowotnych oraz promowanie bardziej skutecznej profilaktyki i zdrowego stylu życia.
Opis realizacji celu poprzez działania ZIT	Cel operacyjny 3.2. obejmuje wspieranie samorządów obszaru funkcjonalnego w realizowaniu zadań między innymi w zakresie kultury, zdrowia, zabezpieczenia społecznego i pomocy społecznej.

	Cel ten wpisuje się w zapisy FEP w zakresie priorytetu Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza, podzielonego na część finansowaną w ramach EFRR i EFS. W ramach tego priorytetu FEP będą realizowane: • działania służące wspieraniu integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów; • działania związane z poprawą równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie. w tym do opieki zdrowotnej; • działania związane z modernizacją systemów ochrony socjalnej, szczególnie w odniesieniu do dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji, z zastrzeżeniem, że wsparcie uzyskiwać będą tylko zmiany prowadzące do deinstytucjonalizacji usług oraz zapobiegania umieszczaniu osób w instytucjach pobytu długoterminowego; • działania związane z poprawą dostępności, skuteczności i odporności systemów opieki zdrowotnej i opieki długoterminowej; • działania przyczyniające się do włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach oraz grup w niekorzystnej sytuacji integracji społecznej osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym; • działania związane z zapewnieniem równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej.																						
Typy przedsięwzięć rozwojowych służących realizacji celu operacyjnego możliwych do wsparcia w ramach ZIT	Typ przedsięwzięcia		1. Wspieranie samorządów metropolii i podmiotów zdrowotnych w poprawie dostępu wszystkich mieszkańców do usług zdrowotnych oraz bardziej skutecznej profilaktyki zdrowego stylu życia																				
	Lider oraz partnerzy	Liderzy/ Partnerzy - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																					
	Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																					
	Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<table><tr><th colspan="4">Wskaźniki produktu:</th></tr><tr><th>L.p.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr><tr><td>1</td><td>Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej</td><td>osoby/rok</td><td>15 600</td></tr><tr><td>2</td><td>Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą</td><td>sztuki</td><td>4</td></tr><tr><td>3</td><td>Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>4 100</td></tr></table>			Wskaźniki produktu:				L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa	1	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	osoby/rok	15 600	2	Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą	sztuki	4	3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby
Wskaźniki produktu:																							
L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa																				
1	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	osoby/rok	15 600																				
2	Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą	sztuki	4																				
3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	4 100																				

	<table><tr><td>4</td><td>Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>sztuki</td><td>1</td></tr></table> Wskaźniki rezultatu: <table><tr><td>L.p.</td><td>Nazwa wskaźnika</td><td>j.m.</td><td>Wartość docelowa</td></tr><tr><td>1</td><td>Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej</td><td>użytkownicy /rok</td><td>15 400</td></tr></table>	4	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1	L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa	1	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	użytkownicy /rok	15 400
4	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1										
L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa										
1	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	użytkownicy /rok	15 400										
Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania na rzecz dostosowania zasobów organizacyjnych systemu ochrony zdrowia i ich funkcji do rzeczywistych potrzeb i populacyjnych wyzwań zdrowotnych oraz poprawy dostępności do usług zdrowotnych, które są najbardziej deficytowe i pożądane, w szczególności: • wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej; • wsparcie rozwoju Zakładów Opiekuńczo-Lecznicznych; • inwestycje ukierunkowane na rozwój opieki jednego dnia oraz AOS; • wsparcie podmiotów rehabilitacyjnych oraz rehabilitacyjno-uzdrowiskowych (w tym zwłaszcza z wykorzystujących zasoby naturalne oraz potencjał regionu/metropolii); • tworzenie nowych i rozwijanie istniejących placówek wsparcia środowiskowej opieki zdrowotnej (przede wszystkim dla seniorów, dzieci i młodzieży, osób z niepełnosprawnościami, chorobami przewlekłymi, w tym z zaburzeniami psychicznymi oraz osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu); • wsparcie infrastruktury leczenia psychiatrycznego; • wsparcie opieki długoterminowej. Wszystkie działania realizowane w ramach przedsięwzięcia będą powiązane z działaniami realizowanymi w ramach EFS+.												
Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	min 11,8 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)												
Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 10 246 966 Krajowy Plan Odbudowy												
Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 –	• FEP 2021–2027, Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR), cel szczegółowy v) zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności												

	właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej; • <u>Uzupełniająco</u>: Krajowy Plan Odbudowy, komponent D „Efektywność, dostępność i jakość systemu ochrony zdrowia”, cel szczegółowy D1.1.1 Rozwój i modernizacja infrastruktury centrów opieki wysokospecjalistycznej i innych podmiotów leczniczych; • Budżet JST.																																				
Typ przedsięwzięcia		2. Wspieranie samorządów metropolii w deinstytucjonalizacji usług społecznych oraz zapobieganiu umieszczeniu osób w instytucjach pobytu długoterminowego																																				
Lider oraz partnerzy	Liderzy/Partnerzy - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																																					
Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																																					
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021–2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	<table><tr><th colspan="4">Wskaźniki produktu:</th></tr><tr><th>L.p.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr><tr><td>1</td><td>Pojemność nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych</td><td>osoby</td><td>180</td></tr><tr><td>2</td><td>Liczba wspartych obiektów, w których realizowane są usługi społeczne</td><td>sztuki</td><td>20</td></tr><tr><td>3</td><td>Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>567</td></tr><tr><td>4</td><td>Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>sztuki</td><td>1</td></tr></table> <table><tr><th colspan="4">Wskaźniki rezultatu:</th></tr><tr><th>L.p.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr><tr><td>1</td><td>Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych</td><td>użytkownicy /rok</td><td>153</td></tr></table>		Wskaźniki produktu:				L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa	1	Pojemność nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych	osoby	180	2	Liczba wspartych obiektów, w których realizowane są usługi społeczne	sztuki	20	3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	567	4	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1	Wskaźniki rezultatu:				L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa	1	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych	użytkownicy /rok	153
Wskaźniki produktu:																																						
L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa																																			
1	Pojemność nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych	osoby	180																																			
2	Liczba wspartych obiektów, w których realizowane są usługi społeczne	sztuki	20																																			
3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	567																																			
4	Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego	sztuki	1																																			
Wskaźniki rezultatu:																																						
L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa																																			
1	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych	użytkownicy /rok	153																																			
Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania przyczyniające się do deinstytucjonalizacji usług społecznych na terenie OMGGŚ, w szczególności poprzez rozwój infrastruktury:																																					

		• mieszkania wspomaganego oraz chronionego (w powiązaniu z działaniami z zakresu aktywizacji społecznej i usług zdrowotnych; • służącej realizacji specjalistycznych usług opiekuńczych, opiekuńczo-wychowawczych, asystenckich i innych wynikających z potrzeb (zwłaszcza dla osób z niepełnosprawnościami, długotrwale i ciężko chorych lub seniorów, osób doświadczających przemocy); • służącej wsparciu osób z niepełnosprawnościami, dzieci i młodzieży oraz seniorów; • służącej interwencji kryzysowej. W ramach przedsięwzięcia planowane jest wdrożenie założeń standardu na rzecz osób z niepełnosprawnościami i otoczenia na terenie związku ZIT OMGGS, ze szczególnym uwzględnieniem deinstytucjonalizacji i włączenia społecznego w obszarze mieszkania. Realizacja przedsięwzięcia pozwoli na jak najdłuższe samodzielne funkcjonowanie mieszkańców z grup zagrożonych wykluczeniem, ze szczególnym uwzględnieniem seniorów, osób z niepełnosprawnościami, osób wymagających całodobowego wsparcia, osób z doświadczeniem kryzysu psychicznego, wychowanków pieczy zastępczej i in. (stworzenie mieszkań wspomaganych i wytnieniowych). Planowane jest m.in. opracowanie standardu adaptacji mieszkań zgodnie ze standardami dostępności oraz dostosowanie mieszkań zgodnie z wypracowanym standardem.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	min 27,6 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	FEP 2021–2027: 24 000 000
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR), cel szczegółowy iii) Wspieranie włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach oraz grup w niekorzystnej sytuacji, w tym osób o szczególnych potrzebach, dzięki zintegrowanym działaniom obejmującym usługi mieszkaniowe i usługi społeczne; • budżet JST.
	Typ przedsięwzięcia	3. Rozwój i deinstytucjonalizacja usług społecznych i zdrowotnych na terenie metropolii

	Lider oraz partnerzy	Liderzy/Partnerzy - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT			
	Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT			
	Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	Wskaźniki produktu:			
		L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
		1	Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie	osoby	1780
		2	Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie	osoby	484
		3	Liczba osób objętych programem polityki zdrowotnej	osoby	1333
		Wskaźniki rezultatu:			
		L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
		1	Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej	sztuki	339
	Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania przyczyniające się do zmniejszenia liczby osób umieszczonych w instytucjach pobytu długoterminowego, w szczególności: • mieszkalnictwo wspomagane oraz chronione; • usługi opiekuńcze, opiekuńczo-wychowawcze, asystenckie i inne wynikające z potrzeb (zwłaszcza dla osób z niepełnosprawnościami, długotrwale i ciężko chorych lub seniorów, osób doświadczających przemocy); • usługi opieki wytchnieniowej; • inne usługi wsparcia grup w niekorzystnej sytuacji. W ramach przedsięwzięcia realizowane będzie wsparcie osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem w ich środowisku lokalnym, w szczególności poprzez organizację sąsiedzkich usług wsparcia zgodnie z metodą kręgów wsparcia oraz utworzenie systemu wspomagania działania kręgów wsparcia.			
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	min 13,8 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)			
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 12 000 000			

Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	- FEP 2021–2027, Priorytet 5. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy k) zwiększanie równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym opieki zdrowotnej; modernizacja systemów ochrony socjalnej, w tym wspieranie dostępu do ochrony socjalnej, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji; poprawa dostępności, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, skuteczności i odporności systemów ochrony zdrowia i usług opieki długoterminowej; - budżet JST.																							
Typ przedsięwzięcia		4. Wspieranie samorządów metropolii w realizacji działań na rzecz integracji imigrantów																						
Lider oraz partnerzy	Liderzy/Partnerzy - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																							
Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot - według listy projektów stanowiącej załącznik do porozumienia w sprawie realizacji instrumentu ZIT																							
Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	Wskaźniki produktu:<table><tr><th>L.p.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr><tr><td>1</td><td>Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie</td><td>osoby</td><td>2000</td></tr><tr><td>2</td><td>Liczba objętych wsparciem podmiotów administracji publicznej lub służb publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym</td><td>podmioty</td><td>13</td></tr></table> Wskaźniki rezultatu:<table><tr><th>L.p.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr><tr><td>1</td><td>Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu</td><td>osoby</td><td>1800</td></tr></table>				L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa	1	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie	osoby	2000	2	Liczba objętych wsparciem podmiotów administracji publicznej lub służb publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym	podmioty	13	L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa	1	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu	osoby	1800
L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa																					
1	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie	osoby	2000																					
2	Liczba objętych wsparciem podmiotów administracji publicznej lub służb publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym	podmioty	13																					
L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa																					
1	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu	osoby	1800																					
Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania realizowane przez JST na rzecz kompleksowej i systemowej integracji imigrantów, ukierunkowane na trwałą aktywizację społeczną, zawodową, edukacyjną, kulturalną i zdrowotną. Realizowane będą w szczególności działania ukierunkowane na budowanie więzi ze społecznością																							

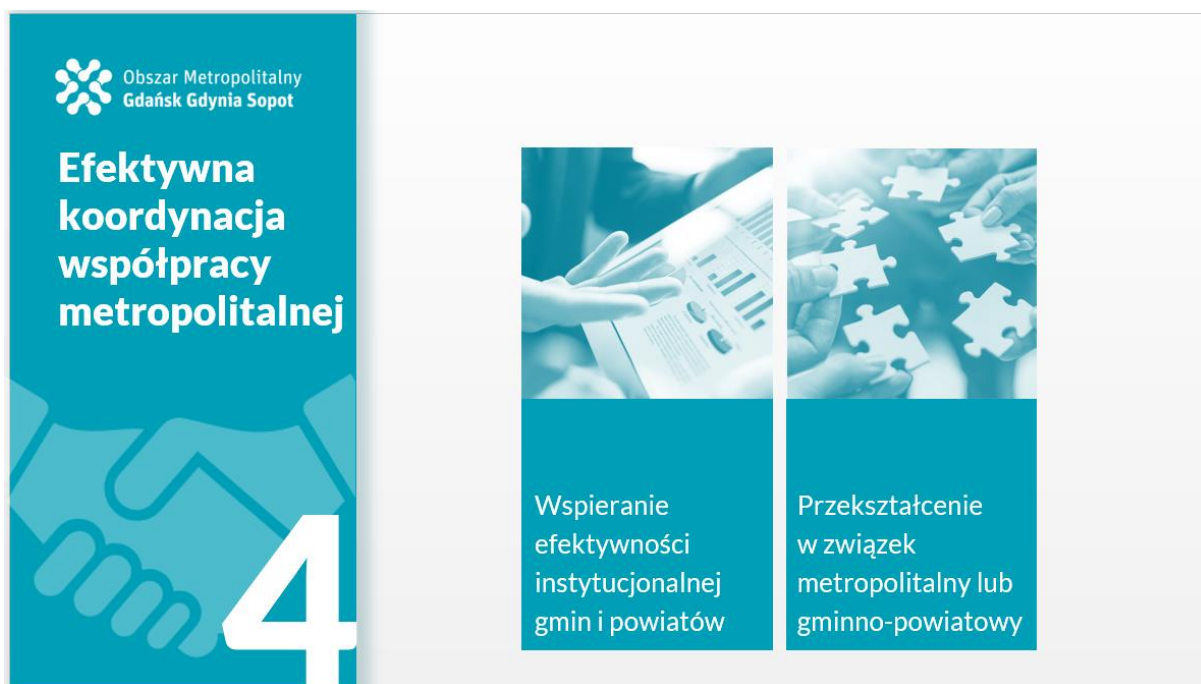
		lokalną, wsparcie rozwoju kompetencji językowych, zaangażowanie osób z doświadczeniem migracyjnym (samorządników), wsparcie o charakterze bytowym i opiekuńczym, w tym pomoc prawna i psychologiczna. W ramach przedsięwzięcia zostanie wdrożony Standard Minimum w Integracji Imigrantów na terenie OMGGS.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	min 5,7 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	FEP 2021–2027: 5 006 100
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	FEP 2021–2027, Priorytet 5. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy i) Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów

Cel operacyjny 4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej

4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej⁴⁸	
Wnioski z diagnozy	Rozwój społeczno-gospodarczy to kluczowy obszar aktywności każdej metropolii. OMGGS dysponuje szeregiem przewag konkurencyjnych wobec zrzeszonych gmin i powiatów także w tych dziedzinach. Przede wszystkim wykraczając poza granice administracyjne jednostek zasadniczego podziału terytorialnego oraz poza branże dostrzega procesy gospodarcze z innej perspektywy i ma zdolność do budowania sieci współpracy w innym wymiarze. We współczesnej gospodarce sieci efektywna współpraca decyduje o skuteczności prowadzenia biznesu, a także pozwala na wymianę wiedzy i na podniesienie stopnia innowacyjności. Ponadto ekosystem gospodarczy oparty na szerokiej współpracy jest atutem dla przedsiębiorców zainteresowanych inwestowaniem w danym mieście lub regionie. Stąd potrzeba wzmacniania sieci gospodarczych wydaje się uzasadnionym celem operacyjnym OMGGS. Tymczasem IOB w OMGGS nie tworzą wspólnej sieci, co przekłada się na utrudnienia docieraniu do przedsiębiorców i uzyskiwaniu przez nich informacji oraz wsparcia.
Kierunki działań	1) Stała współpraca biznesu, nauki i samorządu na rzecz rozwoju metropolii

⁴⁸ Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.3. „Potencjał gospodarczy i społeczny” oraz 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii”.

	2) Wypracowanie formuły wsparcia procesu wdrażania polityk integracji społeczno-kulturalnej i standardów metropolitalnych.
Oczekiwany rezultat	Stworzenie sieci współpracy gospodarczej, z udziałem nauki oraz administracji, która służyłaby osiągnięciu celu strategicznego nr 3 pt.: “Rozwój potencjałów społecznych i gospodarczych”.
Wskaźniki rezultatu	1) Liczba podmiotów włączających się w działania sieci współpracy między samorządami, uczelniami i biznesem.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	 5 RÓWNOŚĆ PŁCI  8 WZROST GOSPODARCZY I GODNA PRACA  9 INNOWACYJNOŚĆ, PRZEMYSŁ, INFRASTRUKTURA  10 MNIEJ NIERÓWNOŚCI  16 POKÓJ, SPRAWIEDLIWOŚĆ I SILNE INSTYTUCJE



4.4. Cel strategiczny 4: Efektywna koordynacja współpracy metropolitalnej

Zwiększenie potencjału obszaru metropolitalnego w dużym stopniu zależy od wzmocnienia zdolności do strategicznego zarządzania oraz od rozwoju powiązań funkcjonalnych istniejących pomiędzy członkami OMGGS.

OMGGS to wieloszczeblowa struktura zarządczo-koordynacyjna, składająca się z 61 samorządów (gmin oraz powiatów). Oznacza to, że na obszarze metropolitalnym funkcjonuje kilkaset gminnych oraz powiatowych jednostek organizacyjnych, w tym osób prawnych, odpowiadających za wykonywanie zadań publicznych. Skuteczność działania członków OMGGS oraz efektywność wykonywanych przez członków OMGGS zadań publicznych w bardzo dużym stopniu zależy od zdolności organizacyjnych Stowarzyszenia, w szczególności w zakresie koordynacji integracji metropolitalnej, zarządzania procesami współpracy, realizacji projektów dofinansowanych ze środków UE (w tym międzynarodowych), harmonizowania działań, wymiany informacji i dokumentów.

Wzmacnianie funkcji metropolitalnych skutecznie przygotuje OMGGS do oczekiwanego przyjęcia funkcji związku metropolitalnego.

W ramach celu strategicznego 4 realizowane będą 3 cele operacyjne:

4.1. – podzielony na 3 aspekty łączące się merytorycznie z celami strategicznymi 1., 2. i 3.:

4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu,

4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej,

4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej.

4.2. Wspieranie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów,

4.3. Przekształcenie w związek metropolitalny lub gminno-powiatowy.

Cele 4.1.1., 4.1.2. oraz 4.1.3. zostały opisane wraz z powiązanymi z nimi celami strategicznymi 1-3.

Cel operacyjny 4.2. Zwiększenie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów

4.2. Zwiększenie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów⁴⁹	
Wnioski z diagnozy	Ważną funkcją OMGGS jest koordynacja i harmonizacja działalności gmin i powiatów. Poza organami OMGGS, które z mocy statutu pełnią poszczególne funkcje, Stowarzyszenie powinno inicjować działania zapewniające spójność instytucjonalną obszaru, a także należyty przepływ informacji, kadr i innych zasobów pomiędzy gminami oraz powiatami. Zrzeszone w OMGGS gminy i powiaty dla zwiększania efektywności działalności delegowały na OMGGS - w celu podniesienia poziomu jakości zarządzania publicznego - część funkcji organizacyjnych i administracyjnych. Wspólne wykonywanie tych funkcji prowadzi do oszczędności finansowych, a więc jest uzasadnione dzięki efektowi skali oraz zasadzie synergii. Ważnym wyzwaniem jest zapewnienie wysokiej jakości działania (sprawności instytucjonalnej) wszystkich instytucji pracujących na rzecz mieszkańców i mieszkańców obszaru metropolitalnego. W organizacji współpracy należy upatrywać szansy na zwiększenie skuteczności działania i ograniczenie kosztów. Dodatkowym aspektem jest konieczność zapewnienia członkom OMGGS możliwości reagowania na szybko zmieniającą się rzeczywistość (przykład pandemia COVID-19, konflikt zbrojny w Ukrainie). Uwarunkowania formalno-prawne często utrudniają sprawne działanie. Stowarzyszenie OMGGS posiada większą elastyczność i możliwość szybkiego reagowania, a więc może być inicjatorem, liderem, inspiratorem do innowacyjnych działań. OMGGS ma też wyjątkową zdolność do prowadzenia działań pilotażowych w różnych obszarach tematycznych, które po przetestowaniu zostaną wdrożone przez członków OMGGS (przykładem tu mogą być np.: standardy minimum dla OZN). W szczególności z pozycji metropolii łatwiej: • zorganizować różne formy edukacji dla kadry urzędniczej OMGGS – tematy szkoleń czy warsztatów są z reguły dla jednostek samorządu lokalnego wspólne, dotyczą otoczenia regulacyjnego lub uwarunkowań finansowych; • realizować projekty (na rzecz kilku gmin/powiatów) dofinansowane ze środków UE, w tym zarządzanych bezpośrednio przez KE, również z udziałem partnerów międzynarodowych - samodzielne działania w tym obszarze zwłaszcza mniejszych gmin są niemożliwe (brak odpowiednio wykwalifikowanej kadry posiadającej np.: znajomość odpowiednich uregulowań formalno-prawnych czy dedykowanych systemów/programów do rozliczania projektów); • stworzyć metropolitalny system danych lokalnych, z którego mogliby korzystać członkowie OMGGS i partnerzy – mający

⁴⁹ Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziale: 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii”.

	wspólną infrastrukturę techniczną, zasady przetwarzania, a także spójną metodę gromadzenia i udostępniania informacji i dokumentów; • opracowywać, testować i wdrażać innowacje technologiczne w działalności samorządu lokalnego, w tym w zakresie cyfryzacji urzędów – samodzielne działania gmin lub powiatów na tym obszarze wykraczałyby poza ich zdolności finansowe czy techniczne, współdziałania jest więc jedynym scenariuszem; w tym przypadku OMGGS przyczynia się do rozkładu ciężarów finansowych oraz ryzyk pomiędzy gminy i powiaty; • reprezentować interesy zrzeszonych samorządów przed organami władzy centralnej, w tym parlamentem oraz administracją rządową, które tworzą prawo samorządowe i kształtują uwarunkowania, w których funkcjonuje samorząd terytorialny. W skali metropolii brakuje jednolitego narzędzia do gromadzenia i udostępniania danych o metropolii, na podstawie którego byłoby możliwe podejmowanie racjonalnych decyzji zarządczych. Poziom umiejętności wykorzystania narzędzi cyfrowych jest różny w poszczególnych JST tworzących OMGGS.
Kierunki działań	1) Opracowywanie i wdrażanie standardów metropolitalnych; 2) Podnoszenie kwalifikacji zawodowych kadry samorządowej (organizacja staży, wizyt studyjnych, szkoleń, warsztatów i innych form edukacji); 3) Stworzenie systemu danych lokalnych do procesu kształtowania i prowadzenia polityk publicznych; 4) Zwiększenie efektywności działania podmiotów tworzących metropolię dzięki wykorzystaniu innowacji technologicznych, w tym poprzez cyfryzację urzędów; 5) Wspieranie identyfikacji i pozyskiwania zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji i usług; 6) Inicjowanie działań mających na celu poprawę efektywności finansowej funkcjonowania samorządów/sytuacji budżetowej JST (np. poprzez wspólne zakupy); 7) Aktywny udział w kształtowaniu krajowych polityk publicznych i legislacji samorządowej (poprzez monitorowanie prac legislacyjnych, udział w komisjach i innych organach doradczych, opiniowanie projektów aktów prawnych, wnoszenie lub wspieranie inicjatyw legislacyjnych).
Oczekiwany rezultat	Podniesienie poziomu jakości zarządzania publicznego na obszarze metropolitalnym.
Wskaźniki rezultatu	1) Liczba członków OMGGS, którzy co najmniej częściowo wdrożyli aktualne standardy metropolitalne; 2) Liczba użytkowników Metropolitalnego Obserwatorium Danych; 3) Liczba pracowników samorządowych, którzy podnieśli kwalifikacje poprzez udział w szkoleniach organizowanych przez OMGGS; 4) Liczba gmin i powiatów OMGGS, które wykorzystują innowacje technologiczne, w tym poprzez cyfryzację urzędów

Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ				
--	---	---	--	--

Cel operacyjny 4.3. Przekształcenie w związek metropolitalny lub gminno-powiatowy (uzyskanie nowych zdolności prawnych do rozwiązywania problemów metropolitalnych)

4.3. Przekształcenie w związek metropolitalny lub gminno-powiatowy⁵⁰

Wnioski z diagnozy	Podstawowym wyzwaniem stojącym przed instytucjami publicznymi w szybko zmieniającym się świecie jest sprawniejsze i bardziej skuteczne działanie oparte o realne przywództwo. Jak podkreślono w diagnozie, konieczne jest poszukiwanie rozwiązań podnoszących jakość zarządzania funkcjami ponadlokalnymi. Skoncentrowanie władztwa pozwala m.in. na ograniczenie suburbanizacji, zwiększa również szansę na uregulowanie kwestii transportowych i lepsze wykorzystanie synergii działań podmiotów i instytucji. Pogłębiona integracja metropolitalna wymaga uzyskania nowych zdolności prawnych do wykonywania zadań publicznych. Z przyczyn obiektywnych (przede wszystkim prawnych) Stowarzyszenie nie może podejmować wszystkich działań, których oczekiwałyby zrzeszone gminy i powiaty. W szczególności chodzi o takie zdolności jak ustanawianie aktów prawa miejscowego, ustalanie taryf czy podejmowanie innych działań w formach władczych. Brak wskazanych zdolności prawnych uznaje się za silnie dysfunkcyjny na takich obszarach jak: (1) planowanie przestrzenne oraz (2) organizacja transportu zbiorowego. Koordynacja gminnych polityk przestrzennych, zwłaszcza w celu zapewnienia spójności realizacji strategii rozwoju, a także organizacja transportu publicznego, wymagają wykorzystania zaawansowanych form organizacyjno-prawnych, tj. związek metropolitalny lub związek gminno-powiatowy. Związek metropolitalny jest docelową formą prawną, o którą OMGGS czyni starania (vide: projekt ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim). Alternatywą dla związku metropolitalnego, gdyby w/w projekt ustawy nie uzyskał parlamentarnej większości, jest forma związku komunalnego. W 2023 r. nadal nie wprowadzono rozwiązań ustawowych pozwalających na powołanie związku metropolitalnego dla obszaru OMGGS. Forma prawna organizacji metropolii determinuje sprawność działania OMGGS i skuteczność realizacji powierzonych mu zadań, a także wpływa na finanse metropolii.
Kierunki działań	Pogłębienie integracji metropolitalnej w ramach zaawansowanych form prawnych (związku metropolitalnego, alternatywnie związku gminno-powiatowego).

⁵⁰ Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii” oraz 4.6. „Organizacja i współpraca w ramach metropolii”.

Oczekiwany rezultat	Uzyskanie nowych zdolności prawnych do wykonywania zadań metropolitalnych, w szczególności na obszarze: (1) planowania przestrzennego oraz (2) organizacji transportu publicznego.
Wskaźniki rezultatu	Powołanie podmiotu prawnego o statusie związku metropolitalnego lub związku powiatowo-gminnego zdolnego do zarządzania kluczowymi funkcjami metropolitalnymi
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	 

5

**Struktura funkcjonalno-
przestrzenna i kierunki jej rozwoju**



5. Struktura funkcjonalno-przestrzenna i kierunki jej rozwoju

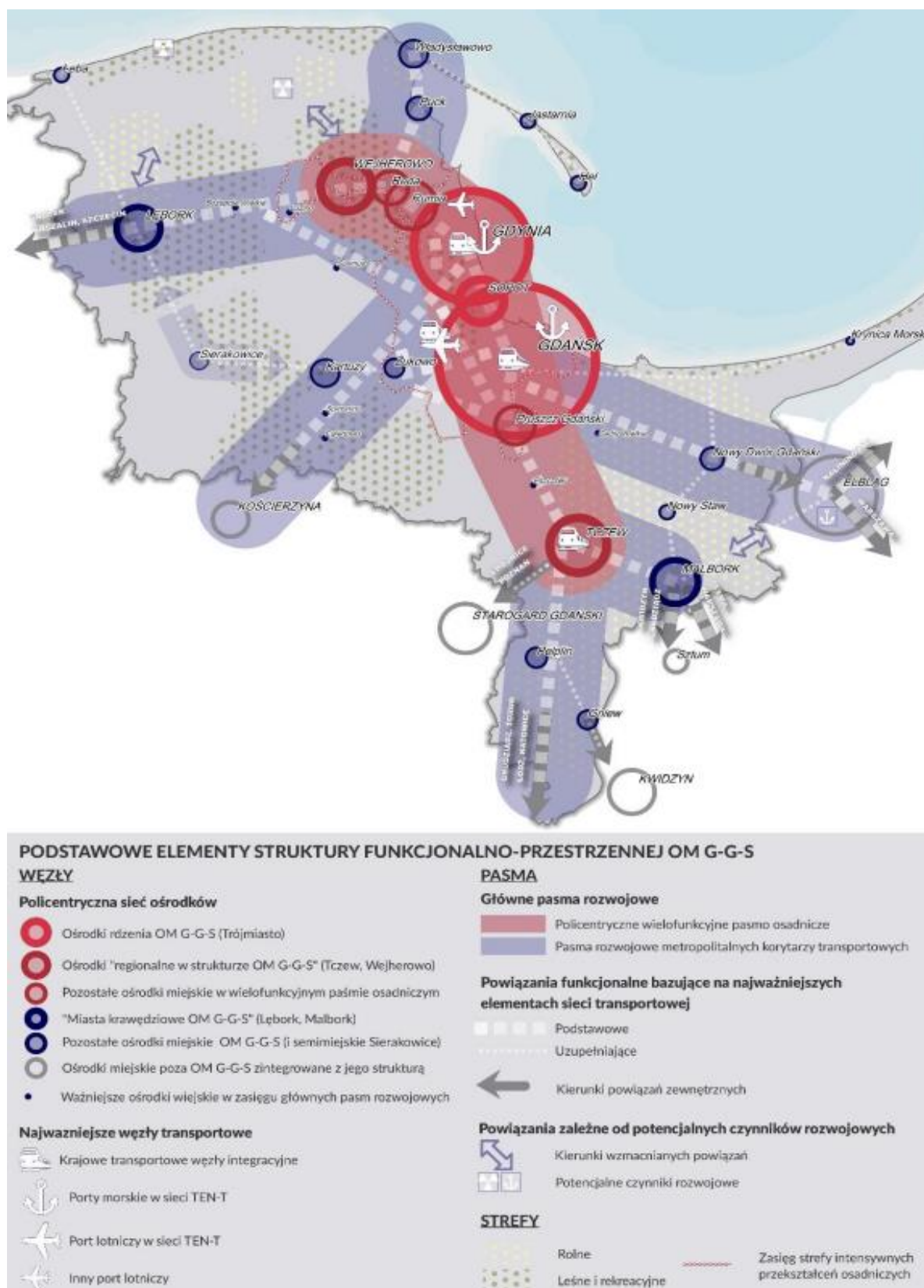
5.1. Uwarunkowania oraz relacje z PZP WP

Model funkcjonalno-przestrzenny metropolii pokazuje kierunek wspólnej polityki planistycznej gmin OMGGS. Polityka ta zakłada **skoordynowanie kształtowania metropolii jako integralnej części regionu**. Zadanie będzie realizowane wspólnie przez samorządy OMGGS poprzez utworzenie metropolitalnego biura planowania, rozwijanie wspólnych baz danych i standardów oraz przygotowywanie opracowań studialnych i planistycznych dla gmin. Fundamentem dla wdrażania modelu jest więc **współpraca między gminami**. Powinna ona prowadzić do utrzymania zrównoważonej i **policentrycznej struktury osadniczej**, połączonej systemem przyrodniczym, infrastrukturą transportową i techniczną oraz powiązaniami funkcjonalnymi (dojazdy do pracy, łańcuchy dostaw, wymiana danych, informacji i kooperacja w ramach aglomeracji).

Model funkcjonalno-przestrzenny ilustruje, jaki będzie przestrzenny efekt działań w ramach celów strategicznych i operacyjnych. Jest on spójny z kierunkami polityki przestrzennej zawartymi w Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030⁵¹ oraz w Strategii Rozwoju Województwa 2030 w zakresie Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI). Zawiera opis docelowej struktury funkcjonalno-przestrzennej metropolii i jej głównych elementów, ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania polityki przestrzennej gmin OMGGS, a także rekomendacje dotyczące wdrażania oraz wytyczne dotyczące OSI.

⁵¹ Jest to plan zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego stanowiący część planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, przyjęty uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

Mapa 2: Podstawowe elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot



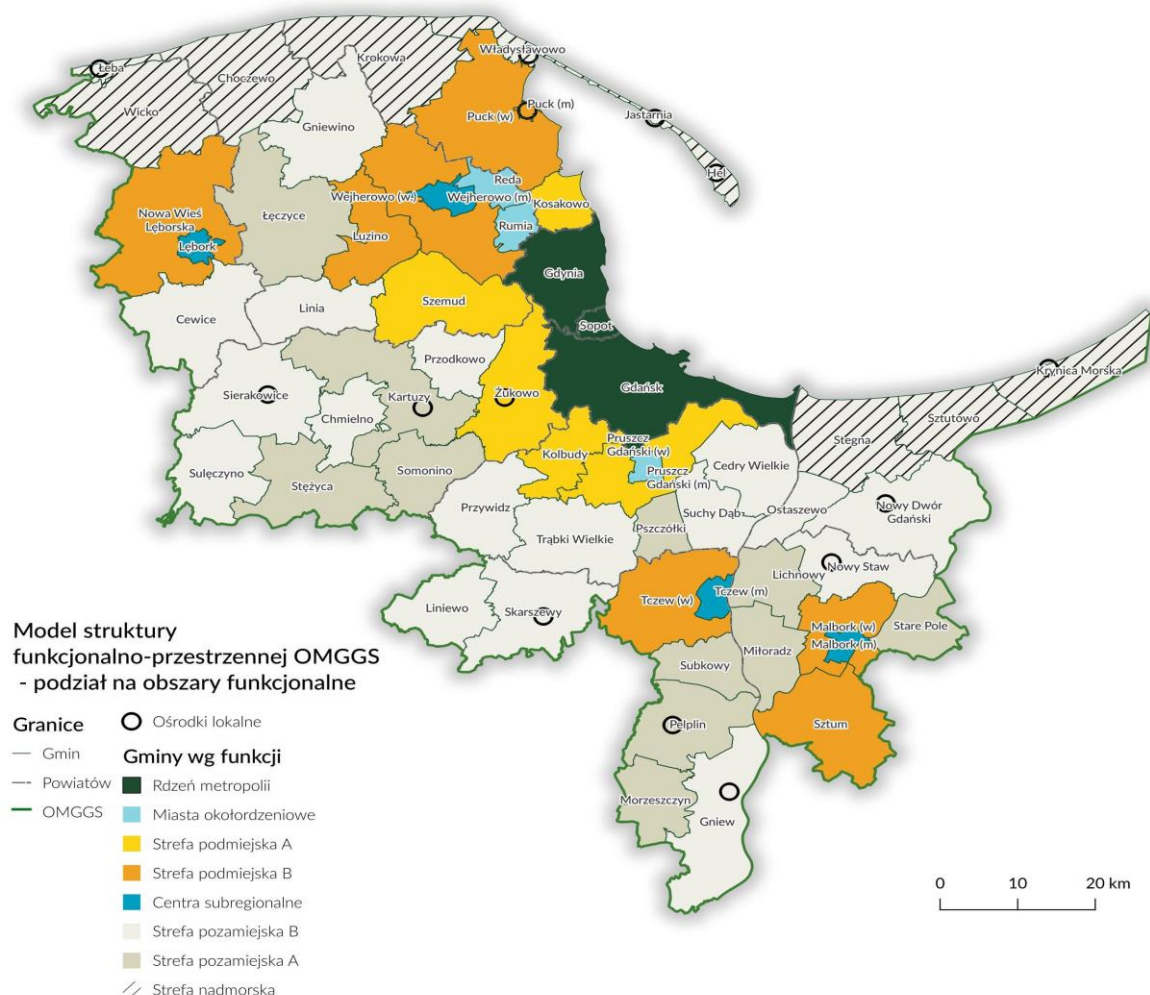
Źródło: PZP WP (rys. 6)

Przyjęty w Planie model struktury funkcjonalno-przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 (Mapa 2) jest modelem węzłowo-pasmowej policentrycznej koncentracji. Jako jego główne potencjały wskazano:

- w zakresie kształtowania polityki planistycznej – współpracę w kwestiach planowania przestrzennego oraz ukierunkowanie regionalnej polityki przestrzennej;
- w zakresie przekształcenia struktury przestrzennej – porządkowanie procesów rozwojowych oraz wsparcie procesów rewitalizacyjnych i inwestycyjnych wzdłuż rozwojowych pasm metropolitalnych;
- w zakresie przeciwdziałania konsekwencjom suburbanizacji – wzrost liczby ludności w metropolii, rozwój połączeń drogowych i kolejowych, rozbudowę węzłów integracyjnych i przesiadkowych, wzmocnienie działań na rzecz ochrony środowiska oraz wzrost konkurencyjności całego OM.

5.2. Proponowane główne elementy sieci osadniczej

Mapa 3: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS – obszary funkcjonalne



Źródło: opracowanie własne, ze względów funkcjonalnych delimitacja obejmuje całość granic powiatów należących do OMGGS, szczegółowe ustalenia obowiązują jedynie dla gmin należących do OMGGS.

Obszar Metropolitalny tworzy 61 członków (gminy i powiaty), którzy na potrzeby opracowania modelu funkcjonalno-przestrzennego zostali podzieleni na pięć grup ze względu na rangę i rolę w metropolii (Mapa 3). Podział jest spójny z delimitacją przyjętą na potrzeby PZMM dla obszaru

OMGGS. Delimitacja ta odpowiada powiązaniom funkcjonalno-przestrzennym oraz roli i randze ośrodków tworzących metropolię:

- **rdzeń metropolii** (Gdańsk, Gdynia, Sopot), czyli główne ośrodki ze względu na koncentrację miejsc pracy, usług publicznych wyższego rzędu, usług komercyjnych i administracji;
- **miasta okółordzeniowe** (Rumia, Reda, Pruszcz Gdański), czyli średnie i małe miasta, ściśle powiązane funkcjonalnie z rdzeniem dzięki transportowi autobusowemu oraz szynowemu i tworzące z nimi spójny organizm. Często są to miejsca zamieszkania dla osób pracujących w rdzeniu;
- **centra subregionalne** (Wejherowo, Tczew, Kartuzy, Lębork, Malbork, Sztum), czyli średnie i małe miasta skupiające ważne funkcje ponadlokalne i zróżnicowane zaplecze usługowo-przemysłowe. Gminy te dzięki rozbudowanemu zakresowi usług zapewniają zaplecze usługowe dla gmin w otoczeniu. Część z nich posiada atuty wynikające ze specjalizacji lub lokalizacji (m.in. Tczew – węzeł transportowy, Malbork – dziedzictwo kulturowe, Wejherowo – stolica silnego powiatu). Funkcjonalnie są one położone na tyle daleko od rdzenia, że stanowią samodzielne ośrodki funkcjonalne.
- **ośrodki lokalne** (Gniew, Hel, Jastarnia, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Skarszewy, Władysławowo, wieś Sierakowice i Miasto Żukowo), czyli małe miasta oraz miejscowości wiejskie pełniące rolę zaplecza usługowego dla otaczających ich terenów. Większość z nich posiada tradycje i specjalizacje pozwalające na wykorzystanie ich potencjału – dziedzictwo w zakresie turystyki w terenach nadmorskich (Puck, Hel, Jastarnia, Krynica) lub turystyki związanej z lokalnym dziedzictwem kulturowym (Nowy Dwór Gdański, Gniew, Sierakowice, Pelplin) bądź wyspecjalizowanej produkcji (m.in. zaplecze OZE dla Pelplina, rozwój przemysłu w Sierakowicach) czy też funkcji portowych (Wejherowo, Hel). Stanowią one lokalne centra dla strefy pozamiejskiej. Puck i Nowy Dwór Gdański są stolicami powiatów.
- **gminy w strefie podmiejskiej A** (Kolbudy, Kosakowo, Szemud, Żukowo) – są to dawne tereny wiejskie znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu rdzenia. W zróżnicowanym stopniu podlegają one procesowi suburbanizacji. **Strefa podmiejska A** obejmuje gminy zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie rdzenia metropolii i powiązane z nim funkcjonalnie, m.in. poprzez rozwój mieszkalnictwa dla osób korzystających z rdzenia. W efekcie część z tych obszarów traci funkcje rolne na rzecz rozwoju funkcji mieszkaniowych. Znaczny udział rozproszonych zabudowy wiąże się z szeregiem niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych. W strefie występuje deficyt usług, w tym usług społecznych oraz niewystarczająco rozwinięta infrastruktura techniczna i transportowa. Struktura przestrzenna znacznie utrudnia obsługę transportem zbiorowym. Strefę częściowo obsługuje kolej aglomeracyjna;
- **strefa podmiejska B** (wieś Luzino, gmina wiejska Puck, gmina Sztum, gmina wiejska Tczew, gmina wiejska Wejherowo) tworzona jest przez gminy powiązane z centrami subregionalnymi (Tczew, Malbork, Lębork, Wejherowo). Na jej obszarze zachodzą podobne procesy jak w gminach strefy podmiejskiej A, jednak o mniejszej intensywności, często ograniczone jedynie do terenów bezpośrednio graniczących z miastami;
- **strefa pozamiejska A** (Kartuzy – obszar wiejski, Lichnowy, Łęczyce, Miłoradz, Pszczółki, Somonino, Stężycza, Subkowy, Pelplin – obszar wiejski, gminy Pojezierza Kaszubskiego i Żuław z dobrym dostępem do kolei – pasmo lęborskie, kartusko-kościerskie oraz tczewskie), gdzie zmiany liczby ludności i rozwój przestrzenny mają mniejszą intensywność niż w strefach podmiejskich.
- **strefa pozamiejska B** (obszary wiejskie ośrodków lokalnych, gminy: Gniew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Sierakowice, Skarszewy oraz gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Cewice, Gniewino, Linia, Liniewo, Ostaszewo, Przywidz, Suchy Dąb, Sulęczyno oraz Trąbki Wielkie – obszar Pojezierza Kaszubskiego o charakterze rolno-leśnym, z rozwiniętymi

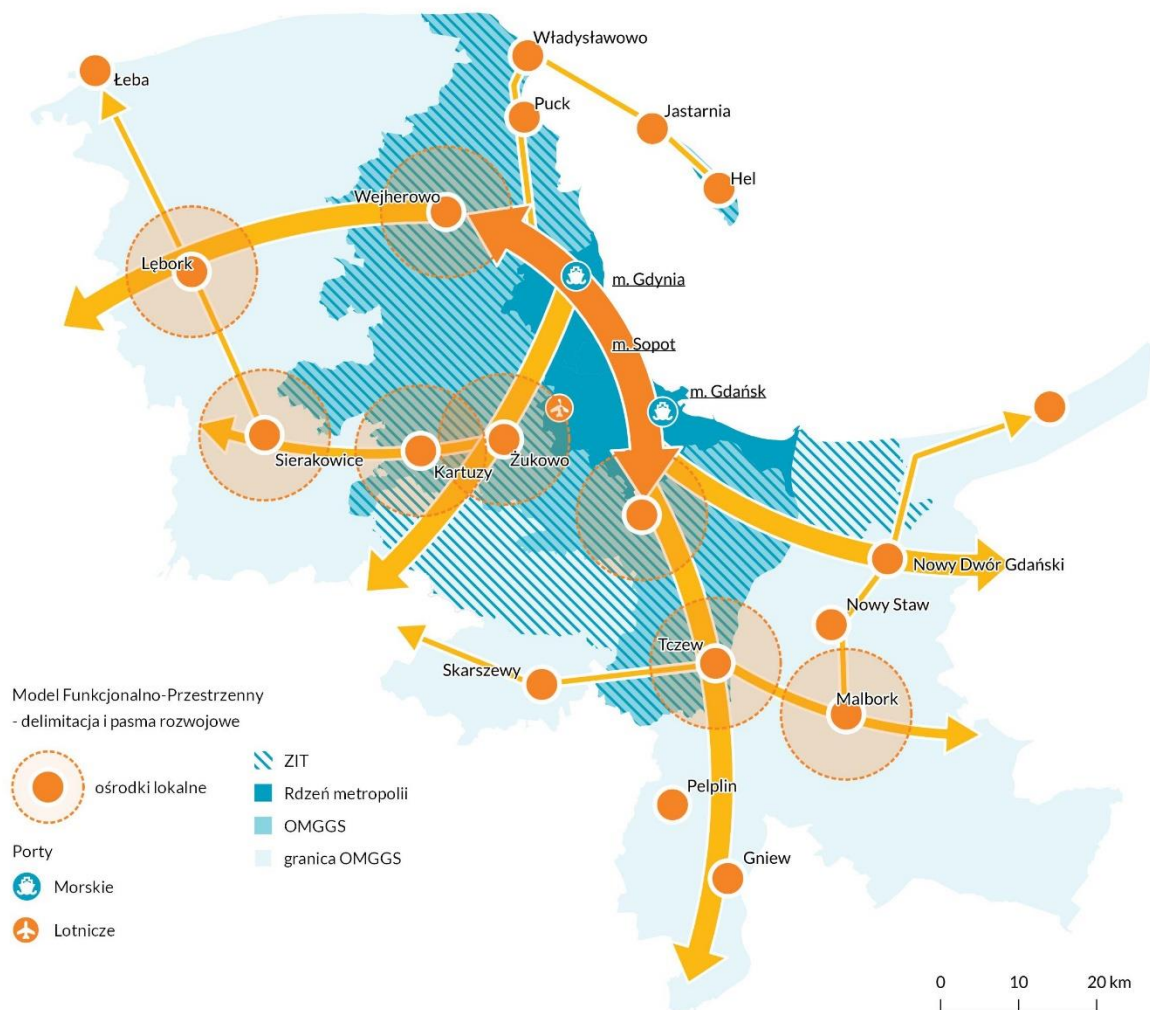
funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi oraz Żuławy i Dolina Wisły o charakterze rolnym). Są to obszary o przeważającej zabudowie wiejskiej, w tym także obszary położone w strefie przybrzeżnej (Kaszuby Północne), na Kaszubach, Kociewiu i Żuławach. Każdy z tych subregionów ma swoją specyficzną charakterystykę, z unikatowym krajobrazem i walorami kulturowymi. Są to gminy położone w większej odległości od Trójmiasta, a ich powiązanie z rdzeniem w znacznej mierze zależy od funkcjonowania infrastruktury dojazdowej – dróg i kolei. Gminy te są zwykle silnie powiązane z ośrodkami lokalnymi.

- **strefa wybrzeża** (Choczewo, Hel, Jastarnia, Krynica Morska, Stegna, Sztutowo, Władysławowo) obejmująca swoim zasięgiem tereny nadmorskie, w szczególności Półwysep Helski i mierzę Wiślaną, czyli obszary o silnie wykształconych funkcjach turystyczno-rekreacyjnych. Strefę tę cechują walory przyrodnicze i krajobrazowe, znaczny wpływ terenów morskich na funkcjonowanie gmin oraz wzrost ruchu turystycznego w sezonie wakacyjnym.

Delimitacja pozwala określić rekomendowane działania dla poszczególnych stref, których wdrożenie w ramach poszczególnych gmin będzie wzmacniało wspólne działanie metropolii.

5.3. Pozostałe elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej

Mapa 4: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS – węzły i pasma rozwojowe metropolii



Źródło: opracowanie własne

Pasma i węzły rozwojowe w oparciu o sieci infrastruktury

Funkcjonowanie metropolii jest możliwe dzięki silnym powiązaniom między tworzącymi ją gminami, kluczowe z nich (miasta rdzenia, miasta ośrodkowe, główne miasta powiatowe) tworzą **węzły rozwojowe**. PZP WP wskazuje na istnienie tzw. **pasem rozwojowych** związanych z obecnością infrastruktury technicznej, w szczególności sieci transportowych (TEN i TEN-T) bądź utrwalonych powiązań funkcjonalnych (stałych dojazdów, powiązań logistycznych lub koncentracji form działalności przemysłowej, usługowej itp.).

Podstawą tych powiązań są w pierwszej kolejności sieć połączeń kolejowych oraz sieci dróg wojewódzkich i krajowych. Ważne punkty, wspierające rozwój gmin, to węzły integracyjne, stacje i przystanki kolejowe oraz węzły autostradowe i drogowe.

Z punktu widzenia całościowego rozwoju metropolii szczególne znaczenie ma:

- główne pasmo **północ-południe**, powiązane z sieciami transportu kolejowego i drogowego, łączące gminy rdzenia. Pasma to opiera się m.in. o autostradę A1 (E75), DK 91 (Gdańsk-Toruń-Łódź-Częstochowa) oraz linie kolejowe (213, 235, 260 i 131). Ważnym elementem są linie przesyłowe gazu, ropy oraz energii elektrycznej;
- pasmo **północne**, związane z połączeniami ze Szczecinem poprzez drogi krajowe 6 i S6 (E28) (Gdańsk-Szczecin), linie kolejowe 202 i 213 oraz gazociąg łączący metropolię z gazoportem w Świnoujściu.

Ponadto z perspektywy metropolii istotne są następujące powiązania:

- powiązania z Elblągiem, czyli połączenia Tczew-Malbork-Elbląg, związane m.in. z DK 22, drogą ekspresową S7 (E28), linią kolejową nr 9 oraz ŻKD; pasmo obsługuje obszary rolne powiązane z terenami Żuław;
- pasmo kaszubskie – związane z DK 20 (Gdynia-Żukowo-Kościerzyna-Stargard) oraz linią kolejową 201 (Gdańsk-Kościerzyna-Bydgoszcz) i 211 (Chojnice-Kościerzyna).

W rdzeniu metropolii funkcjonuje tzw. **Metropolitalne Pasma Rozwojowe** obejmujące obszary przyległe do linii kolejowej północ-południe oraz ciągu al. Grunwaldzka (Gdańsk) – al. Niepodległości (Sopot) – al. Zwycięstwa (Gdynia) wraz z obszarami śródmiejskimi miast rdzenia. Jest to obszar lokalizacji wielu z funkcji kluczowych dla funkcjonowania metropolii wraz z infrastrukturą, która zarówno zapewnia możliwość przemieszczania się wewnątrz obszaru, jak i obsługuje powiązania krajowe i międzynarodowe (główne dworce kolejowe i połączenia z lotniskiem).

Główne węzły transportowe i infrastrukturalne

Rozwój metropolii opiera się także o funkcjonowanie elementów infrastruktury transportowej i technicznej łączącej ją z globalnymi sieciami powiązań. Wśród nich w skali metropolitalnej ważnymi elementami w zakresie transportu morskiego są:

- Port Gdynia wraz z planowanym Portem Zewnętrznym oraz terminalem promowym;
- Port Gdańsk, w tym port wewnętrzny i zewnętrzny (terminale paliwowe, terminale kontenerowe).

Są to obiekty o strategicznym znaczeniu dla gospodarki kraju. Istotnie wpływają one na kształtowanie przestrzeni poprzez rozwój strefy ich zaplecza – stref logistycznych, powiązanych branż przemysłowych, infrastruktury stoczniowej i remontowej.

W długoterminowej perspektywie budowa Przekopu Mierzei Wiślanej będzie wspierać rozwój logistyki rzeczno-morskiej w oparciu o wykorzystanie portu w Elblągu.

Pod względem transportu lotniczego (pasażerskiego i cargo) głównym ośrodkiem jest Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku. Stanowi on ważny węzeł rozwojowy m.in. dzięki znacznym rezerwom

terenów w jego bezpośrednim otoczeniu pozwalającym na realizację tzw. Airport City, a także dobremu skomunikowaniu z resztą Trójmiasta i regionu.

Nowym elementem krajowej infrastruktury elektroenergetycznej będzie elektrownia jądrowa Choczewo. Jej realizacja wiąże się z potencjałem rozwoju gospodarczego – rozwoju miejsc pracy w energetyce i przyciągania nowych mieszkańek i mieszkańców. Jednocześnie budowa elektrowni będzie wiązała się z koniecznością rozbudowy zaplecza mieszkaniowego i usługowego. Niezbędne będzie również podjęcie działań w zakresie zminimalizowania jej wpływu na środowisko oraz rozbudowy niezbędnej infrastruktury technicznej, w tym nowych połączeń i węzłów⁵².

Zasoby środowiskowe

System przyrodniczy obszaru metropolitalnego tworzy złożony układ elementów przyrodniczych, geograficznych i środowiskowych. Obejmuje m.in. tereny przybrzeżne z obszarami zatok Gdańskiej, Puckiej, Mierzei Wiślanej, pojezierza połodowcowe (tereny Pojezierza Kaszubskiego), tereny dolin rzecznych (m.in. Wisły, Nogatu, Redy, Chylonki), kompleksy leśne (m.in. obszary Trójmiejskiego i Kaszubskiego Parku Krajobrazowego) oraz Żuławy Wiślane. Środowisko naturalne stanowi ważny zasób metropolii, wpływa na atrakcyjność osadniczą i wizerunek oraz stanowi jeden z istotnych walorów turystycznych regionu. Dobry stan środowiska korzystnie oddziałuje na jakość życia i zamieszkania na obszarze.

Zmiany w zagospodarowaniu przestrzeni gmin mogą negatywnie wpływać na stan środowiska m.in. poprzez:

- wprowadzanie nowego zagospodarowania powodującego przekształcanie gleb i utratę terenów rolnych, leśnych oraz zwiększoną presję człowieka na tereny istotne dla środowiska;
- pogorszenie stanu powietrza wskutek emisji do atmosfery szkodliwych substancji pochodzących głównie z ogrzewania, ruchu kołowego i produkcji przemysłowej;
- pogorszenie stanu wód powierzchniowych związane z odprowadzaniem ścieków bytowych, nawożeniem oraz zanieczyszczeniem gleb;
- zakłócenie bilansu wodnego terenów związane z nadmiernym ich uszczelnianiem, wycinką zieleni, zakłóceniem obiegu wody, prowadzące m.in. do takich zjawisk jak susza lub do ryzyk związanych z nagłymi powodziąmi;
- utratę bioróżnorodności przy likwidacji naturalnych siedlisk.

Z punktu widzenia rozwoju przestrzennego ważne uwarunkowanie stanowi prawna ochrona przyrody. Prawne formy ochrony przyrody obejmują 43% powierzchni obszaru metropolitalnego. Wiodącą formą są obszary chronionego krajobrazu (23% powierzchni). Około 11% z tych terenów stanowią obszary Natura 2000 (wraz z innymi formami ochrony). Obejmują one m.in.⁵³:

- fragment obszaru Słowińskiego Parku Narodowego (gmina Łeba);
- 65 rezerwatów przyrody;
- 4 parki krajobrazowe (Kaszubski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana, Nadmorski Park Krajobrazowy, Trójmiejski Park Krajobrazowy);
- 18 obszarów chronionego krajobrazu;
- 57 obszarów Natura 2000 (obszary te pokrywają się z innymi formami ochrony przyrody);
- 4 stanowiska dokumentacyjne;
- 11 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;

⁵² W maju 2023 r. przedstawiciele trzech powiatów (lęborskiego, puckiego i wejherowskiego) złożyli memorandum w sprawie budowy elektrowni jądrowej, w którym wskazano na konieczność uwzględnienia potrzeb rozwoju lokalnego m.in. w ramach takich kwestii jak: dostępność drogową, rozwój gospodarczy, edukacja i rozwój zasobów ludzkich, warunki życia i atrakcyjność osiedleńcza oraz infrastruktura elektroenergetyczna.

⁵³ Dane na podstawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMGG 2030.

- 119 użytków ekologicznych;
- 1150 pomników przyrody.

Nie wszystkie obszary cenne przyrodniczo, o ważnym znaczeniu dla metropolii, są objęte prawnymi formami ochrony. Dotyczy to obszarów płatów (m.in. zespołów leśnych, zazieleni śródpolnych) i korytarzy ekologicznych (m.in. dolin rzecznych). Ochrona tych terenów będzie wymagała odpowiednich działań planistycznych gmin.

Środowisko przyrodnicze tworzy powiązany ze sobą i złożony system. Działania każdej gminy obszaru metropolitalnego mają wpływ na ochronę i funkcjonowanie tego systemu. Dlatego też minimalizacja negatywnego oddziaływania poszczególnych gmin na środowisko jest wspólnym celem całej metropolii.

5.4. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej

Ustalenia i rekomendacje to zapis działań, które gminy OMGGS mogą prowadzić na rzecz wspólnych efektów rozwoju metropolii. Należy traktować je jako postulaty, które każda z gmin powinna wdrażać przy wsparciu stowarzyszenia OMGGS jako zadania realizowane we własnym zakresie poprzez planowanie przestrzenne, realizację inwestycji, zarządzanie usługami publicznymi oraz działania związane z ochroną środowiska.

Wraz z ukonstytuowaniem się związku metropolitalnego część zadań dotyczących planowania przestrzennego i realizacji jego efektów będzie mogła być realizowana przez ten podmiot, zgodnie z opisanymi poniżej kierunkami działań.

Ustalenia i wytyczne mają na celu zarówno **uzyskanie efektu synergii**, czyli lepszych rezultatów rozwoju dzięki skoordynowanemu działaniu gmin (np. wspólne ustalenia dla rozwoju zabudowy w bliskim otoczeniu transportu), jak i **osiągnięcie celów zrównoważonego rozwoju ONZ**.

Rekomendacje są zbieżne z tymi, które zawarto w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot⁵⁴.

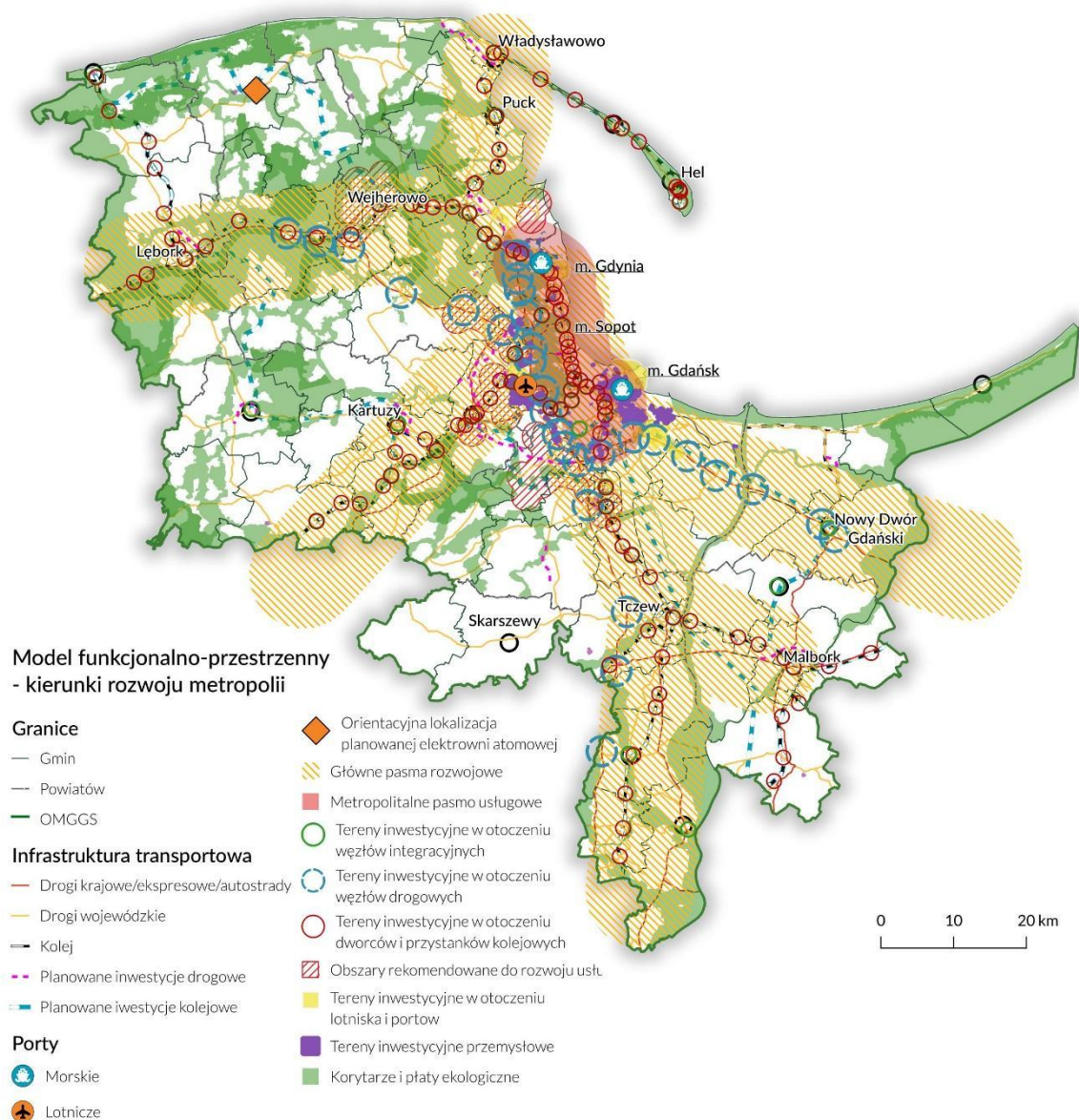
Ogólne rekomendacje dla prowadzenia rozwoju przestrzennego metropolii

Polityka przestrzenna realizowana przez samorządy OMGGS na rzecz budowania metropolii powinna prowadzić do osiągnięcia głównego celu, jakim jest **rozwój poszczególnych części metropolii w oparciu o ich potencjały wewnętrzne oraz efekty synergii wynikające z funkcjonowania metropolii**.

Oznacza to, że polityka przestrzenna powinna pozwalać na równomierny rozwój gmin w oparciu o wykorzystanie ich potencjału wynikającego z usytuowania w strukturze metropolii.

⁵⁴ Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 przyjęty uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

Mapa 5: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS – kierunki rozwoju metropolii



Źródło: opracowanie własne

Cel ten zostanie osiągnięty poprzez:

- **wykorzystanie potencjału metropolitalnego gmin rdzenia (Gdańska, Gdyni i Sopotu)** wynikającego z koncentracji miejsc pracy, kluczowych usług publicznych (szpitali), ośrodków administracyjnych, uczelni oraz węzłów dostępowych: portów i lotnisk. Celem działań jest wsparcie dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych wykorzystujących potencjał dostępności i rangi rdzenia – dużych zespołów biurowych, zakładów produkcyjnych, zaplecza dla terenów logistyki i transportu, zaplecza portów i lotnisk, rozbudowy uczelni oraz ich zaplecza, rozszerzenia różnorodnej oferty usługowej i turystycznej. Planowanie będzie dążyć do przeciwdziałania negatywnym zjawiskom związanym z rozwojem rynku nieruchomości, rosnącymi cenami i malejącą dostępnością terenów mieszkaniowych poprzez wyznaczenie nowych obszarów i poprawę warunków zamieszkania w istniejących dzielnicach, dotyczące zwłaszcza nowszej zabudowy mieszkaniowej;

- **rozwój miast okolicy (Rumia, Reda, Pruszcz Gdański) w oparciu o sieci infrastruktury** – celem działań jest dalszy intensywny rozwój miast i gmin zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu rdzenia, które wykorzystują dobre skomunikowanie sieciami transportu zbiorowego (kolej). Ich głównym potencjałem jest bliskość rdzenia oraz migracja ludności w poszukiwaniu tańszych i atrakcyjniejszych miejsc zamieszkania. Gminy będą rozwijały swój potencjał mieszkaniowy, jednocześnie rozbudowując i modernizując infrastrukturę przesiadkową. Równorzędnym celem rozwoju jest stała poprawa warunków zamieszkania dzięki utrzymywaniu i rozwojowi usług dla mieszkańców oraz terenów zieleni;
- **wzmocnienie potencjału gmin (stref podmiejskich) powiązanych z metropolią przy porządkowaniu ich przestrzeni** – celem działań w tym obszarze jest zapewnienie rozwoju terenów mieszkaniowych w sposób zharmonizowany. Gminy w strefie podmiejskiej podlegają żywiołowemu rozwojowi w wyniku suburbanizacji. Wraz z zabudową mieszkaniową rozwijają się w nich usługi. Polityka gmin będzie prowadzić do neutralizowania negatywnych efektów tego procesu – porządkowania przestrzeni i dogęszczania zabudowy, uzupełniania infrastruktury oraz zapewnienia usług publicznych. Ważnym elementem polityki przestrzennej w tym zakresie jest tworzenie warunków do rozwoju miejsc pracy. Z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej największym wyzwaniem będzie rozwój usług transportu zbiorowego oraz sprostanie wyzwaniom infrastrukturalnym (np. rozbudowa sieci wodociągowych i kanalizacyjnych na nowych terenach mieszkaniowych);
- **rozwój głównych centrów subregionalnych (Tczew, Łębork, Malbork, Wejherowo, Kartusy, Pruszcz Gdański)**, czyli wykorzystanie potencjału głównych miast pełniących rolę znaczących centrów subregionalnych. Polityka planistyczna gmin jest ukierunkowana na rozwój bazy terenów mieszkaniowych oraz przeciwdziałanie procesom marginalizacji dzięki rozwojowi terenów przemysłowych i usługowych. Zadanie to będzie uzupełniała modernizacja i rozwój infrastruktury przesiadkowej bądź dalszy rozwój tych funkcji w pobliżu. Tam, gdzie jest to możliwe, rozwój powinien bazować na unikatowych walorach gmin (zespół zamku pokrzyżackiego w Malborku, zespół klasztorny w Kartuzach). Miasta te posiadają własne Obszary Funkcjonalne (Malbork, Łębork) bądź silne powiązania z gminami ościennymi. Działania związane z rozwojem powinny być koordynowane w ramach tych obszarów;
- **rozwijanie centrów lokalnych i gmin pozamiejskich w oparciu o ich potencjały** – celem działań jest poprawa atrakcyjności osiedleńczej przy jednoczesnym zachowaniu funkcji rolnych oraz rozwój turystyki przy jednoczesnej ochronie walorów środowiskowych, w tym ograniczeniu rozlewania się zabudowy. Podobnie jak w przypadku gmin w strefach podmiejskich, celem polityki planistycznej jest uzupełnianie zabudowy istniejących zespołów wiejskich, ochrona terenów cennych krajobrazowo, a także wykorzystanie potencjału turystycznego tych obszarów;
- **kształtowanie powiązań przyrodniczych na szczeblu metropolitalnym** poprzez wspólne planowanie rozwiązań dla ciągów i płatów ekologicznych (np. błękitno-zielonej infrastruktury, korytarzy ekologicznych). Istotne będzie takie zagospodarowanie terenów, które pozwala na minimalizowanie wpływu na zmiany klimatu, ograniczenie zagrożeń środowiskowych, jak i zmniejszenie negatywnego oddziaływania na lokalne środowisko. Oprócz działań ochronnych cel ten ma być realizowany poprzez zabezpieczenie **wspólnych usług środowiskowych** oraz **prowadzenie spójnej gospodarki komunalnej** (współpraca w kształtowaniu aglomeracji wodno-ściekowych, współpraca w zakresie gospodarki odpadami, realizacja rozwiązań pozwalających na kogenerację energii elektrycznej i produkcję ciepła);
- **wykorzystanie w celu wsparcia rozwoju lokalnego korzyści wynikających z obecności infrastruktury ponadlokalnej**, łączącej metropolię wewnętrznie i z pozostałymi regionami – transportu szynowego i zbiorowego, dróg i tras rowerowych, portów (Gdańsk i Gdynia),

lotniska regionalnego (Gdańsk) oraz pasm technologicznych ponadlokalnych sieci przesyłowych. Działania w tym zakresie obejmują **wykorzystanie potencjału pasm rozwojowych** tworzonych przez korytarze transportowe poprzez zagęszczenie zabudowy przy węzłach przesiadkowych, a także tworzenie stref przemysłowych i logistycznych w oparciu o dostęp do dróg krajowych i transportu szynowego;

- odpowiedzialne korzystanie z zasobów krajobrazowych i przyrodniczych dla potrzeb turystyki, w szczególności w gminach **strefy wybrzeża**. Gminy metropolii będą dążyć do rozmieszczania zabudowy obsługi ruchu turystycznego, aby chronić walory krajobrazowe i utrzymywać spójność ciągów i płatów przyrodniczych o znaczeniu metropolitalnym. Dodatkowo gminy Półwyspu Helskiego i Mierzei Wiślanej podejmą działania na rzecz zarządzania ruchem kołowym na tych obszarach.

Szczegółowe wytyczne i rekomendacje zostały opisane w dalszej części dokumentu. Kierunki rozwoju ilustruje rysunek modelu funkcjonalno-przestrzennego.

Wytyczne szczegółowe dla wybranych części obszaru metropolii

Wytyczne dla gmin rdzenia metropolii

Polityka planistyczna miast rdzenia związana ze wzmocnieniem metropolii będzie realizowana poprzez zapewnienie warunków do rozwoju funkcji ponadlokalnych. Służyć temu będzie wykorzystanie narzędzi planistycznych, rezerw terenowych i współpraca z podmiotami rynkowymi.

Kluczowe obszary rozwoju są skupione w ramach **metropolitalnego pasma usługowego**, czyli obszaru rozwoju zaplecza biurowego, mieszanego użytkowania i kampusów uczelni. Podstawą działań będzie dalszy proces **dogęszczania zabudowy na terenach już zurbanizowanych** oraz **rewitalizacja** dzielnic śródmiejskich (Gdańsk) i mieszkaniowych (Gdynia). Polityka przestrzenna będzie opierać się o wykorzystanie **metropolitalnych systemów transportowych** – kolei, tramwaju, międzygminnych linii autobusowych oraz sieci węzłów przesiadkowych – dla intensyfikacji zabudowy. Najlepiej skomunikowane tereny będą wykorzystywane do rozwoju intensywnej zabudowy o funkcjach mieszanych.

Ze względu na swoje atuty, miasta rdzenia będą wykorzystywać możliwości płynące z **zagospodarowywania terenów poprzemysłowych i postoczniowych** do budowania nowych dzielnic śródmiejskich. Z perspektywy potrzeb metropolitalnych są to obszary szczególnie atrakcyjne, głównie ze względu na nadwodne położenie pozwalające na budowę mieszkań oraz obiektów usługowych o wysokim standardzie.

Miasta rdzenia będą kontynuowały rozwój **ponadlokalnych funkcji publicznych budujących globalny wizerunek metropolii** i wykorzystywały atuty płynące z **nadmorskiego położenia oraz powiązań międzynarodowych**. Ważnym aspektem jest wykorzystanie **dziedzictwa kulturowego i unikatowych zasobów przestrzennych**: gdyńskiego modernizmu, Sopotu jako miasta-kurortu, Gdańska jako miasta o wielowiekowej historii i świadka transformacji ustrojowej oraz bogatych zasobów instytucji kultury (w szczególności sieci muzeów) do budowania międzynarodowej marki metropolii.

Pod względem gospodarczym miasta rdzenia będą wykorzystywać **otoczenie strategicznych portów kraju do rozbudowy zaplecza portowego** oraz budowy oferty przemysłowej i logistycznej. Projekty dotyczą zwłaszcza rozbudowy Portu Zewnętrznego w Gdyni wraz z rozbudową zaplecza logistycznego i obsługi transportowej, jak również otoczenia przemysłowo-logistycznego portu w Gdańsku i terenów rafinerii. Otoczenie lotniska regionalnego w Gdańsku niesie potencjał rozwojowy związany z rozbudową otoczenia dla lokalizacji funkcji gospodarczych, korzystających z dostępności transportu lotniczego i kolejowego.

Równorzędnym celem działań planistycznych będzie poprawa warunków życia osób zamieszkujących dzielnice mieszkaniowe o charakterze tzw. „sypialni”. Z perspektywy metropolii zapewnienie dostępnego finansowo i obsłużonego usługami mieszkalnictwa jest strategicznym wyzwaniem miast rdzenia. Elementem polityki planistycznej jest **„umiastowienie” dużych dzielnic mieszkaniowych** (tzw. „nowych blokowisk”) realizowane poprzez rozbudowę transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych, rozwój usług publicznych oraz parków (np. Gdańskiego Parku Południowego czy sopockich terenów parkowych).

Gminy rdzenia będą realizować politykę poprawy **stanu środowiska miejskiego** dzięki dozielenianiu przestrzeni, stosowaniu systemów błękitno-zielonej infrastruktury, realizacji nowych parków i renaturalizacji przestrzeni miejskiej.

Rdzeń będzie utrzymywał kluczową i wiodącą rolę dla całej metropolii w zakresie dostępu do usług społecznych jako obszar koncentracji usług ponadlokalnych. Są nimi szpitale, siedziby uczelni (w tym związku uczelni Fahrenheita) i szkół średnich obsługujących cały obszar metropolitalny, siedziby urzędów wojewódzkich i instytucji krajowych oraz ośrodki kultury.

Rdzeń pełni dominującą rolę jako miejsce zapewnienia funkcjonowania usług medycznych. Wiodącym ośrodkiem jest Uniwersyteckie Centrum Kliniczne, a większość szpitali jest zlokalizowana w rdzeniu, w ciągu tzw. Centralnego Pasma Usługowego bądź jego bezpośredniego otoczenia, co oznacza konieczność zapewnienia dobrego dostępu komunikacyjnego do tych obszarów z terenu całej metropolii. Gminy rdzenia zapewniają także dostęp do opieki specjalistycznej – m.in. opieki onkologicznej, psychiatrycznej.

Ważnym działaniem w zakresie infrastruktury turystycznej, zdrowotnej i społecznej będzie utrzymanie i wzmacnianie uzdrowiskowej roli Sopotu. Jest to, obok Ustki, główne uzdrowisko w województwie i ważny cel podróży dla osób z całego kraju.

Wytyczne szczegółowe dla miast okołordzeniowych

Miasta okołordzeniowe (Reda, Rumia, Pruszcz Gdański) stanowią **rozszerzenie rdzenia dzięki sieciom szybkiego transportu aglomeracyjnego oraz połączeń autobusowych**. Pełnią one **ważne funkcje mieszkaniowo-usługowe** dla osób pracujących na terenie rdzenia.

Z perspektywy metropolitalnej gminy miast okołordzeniowych będą w **dalszym ciągu rozbudowywać swój zasób terenów mieszkaniowych oraz rozwijać usługi towarzyszące**. Gminy będą kontynuować politykę tworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznych oraz rozbudowy usług dla mieszkanki i mieszkańców.

Ważnym kierunkiem rozwoju dla gmin Reda i Rumia jest reurbanizacja (umiastowienie), wprowadzanie usług, poprawa warunków mobilności aktywnej i porządkowanie pasma zabudowy wzdłuż drogi ekspresowej S6 (ul. Grunwaldzka w Rumi i Gdańska w Redzie), której rola zmieni się po realizacji Trasy Kaszubskiej.

Przy zapewnieniu dostępu do usług gminy będą uwzględniały dynamikę obecnych procesów urbanizacyjnych – Rumia, Reda i Pruszcz Gdański stanowią ośrodki o dynamicznym wzroście oraz zapewniają dostęp do edukacji średniej dla gmin ościennych. W podobny sposób funkcjonują tam usługi medyczne, co potwierdza, że gminy te świadczą ważną rolę dla ich otoczenia i nie pełnią jedynie monofunkcyjnej roli zaplecza mieszkaniowego. Zapewnienie zróżnicowanych usług dla ludności gmin i otoczenia jest podstawą dla zrównoważonego rozwoju tych samorządów.

Z punktu widzenia rozwoju obszarów mieszkaniowych ważnym celem jest **rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych oraz parkingów park&ride i bike&ride** pozwalających na codzienny dojazd do miejsc pracy, nauki i usług wyższego rzędu (medycznych, kulturalnych). Ważnym elementem infrastruktury będą nowe i modernizowane przystanki kolejowe (np. Biała Rzeka na granicy Rumi i Redy czy przystanek w Redzie). Rozbudowa przystanków pozwala na rozwój

zabudowy w ich sąsiedztwie. Dodatkowym impulsem są plany związane z rozwojem kolei aglomeracyjnej oraz elektryfikacją połączeń z Półwyspem Helskim.

Dla Rumi i Redy rozwój portu w Gdyni i projekt Doliny Logistycznej niosą szanse w zakresie **rozwaju zaplecza logistycznego i portowego**.

Polityka planistyczna będzie nakierowana z jednej strony na równoważenie potrzeb rozwojowych, z drugiej zaś na ochronę zasobów środowiskowych (dolin rzecznych: Reda, Zagórska Struga na północy i Radunia na południu oraz nadmorskich terenów chronionych: Moście Błota, Beka, Potok Oruński).

Wytyczne szczegółowe dla gmin strefy podmiejskiej (A i B)

Z perspektywy rozwoju obszaru metropolitalnego priorytetem jest **prowadzenie zrównoważonej polityki mieszkaniowej**. Gminy podmiejskie zapewniają zaplecze dla rozwoju mieszkalnictwa dzięki znacznym rezerwom terenów pod zabudowę, zwłaszcza dla domów jednorodzinnych. Rozbudowa terenów podmiejskich często wiąże się z brakiem ład przestrzennego, problemami z rozwojem wystarczającej infrastruktury i brakami w obsłudze transportowej.

Planowane działania będą obejmowały **porządkowanie terenów zabudowy mieszkaniowej**, czyli dogłęszczenie istniejących zespołów mieszkaniowych, ograniczanie rozlewania się zabudowy, a także sukcesywną poprawę infrastruktury dla mieszkanki i mieszkańców, w tym rozbudowę oferty edukacyjnej, rekreacyjnej, zdrowotnej i usług komercyjnych oraz rozwój infrastruktury wodno-kanalizacyjnej.

Zabezpieczanie potrzeb mieszkaniowych i usługowych będzie nakierowane na uwzględnienie wyzwań wynikających z migracji osób spoza rdzenia oraz związanych z tym potrzeb integracji społecznej, a także na starzenie się mieszkanki i mieszkańców gmin.

Szczegółowe działania gmin obejmują:

- gmina Wejherowo – stanowi **zaplecze dla miasta Wejherowo i dynamicznie rozwijający się obszar mieszkaniowy**. Zadania polityki planistycznej obejmują uzupełnienia terenów zabudowy mieszkaniowej, rozbudowę usług obsługi terenów mieszkaniowych oraz rozwój usług transportu zbiorowego, aby powiązać te tereny z **połączeniami do rdzenia metropolii**;
- Kolbudy, Żukowo, Szemud – są dynamicznie rozbudowującymi się gminami podmiejskimi. Głównym wyzwaniem jest **skoncentrowanie zabudowy** na terenach uzbrojonych i ochrona zasobów przyrodniczych, **tworzenie przestrzeni publicznych i usług dla nowych mieszkanki i mieszkańców**, a także rozbudowa infrastruktury. Ważnym aspektem jest **powiązanie gmin z metropolią z wykorzystaniem transportu zbiorowego**;
- gmina Kosakowo – realizuje politykę **planowego rozwoju nowych terenów mieszkaniowych** w oparciu o **potencjał urbanizacyjny** wynikający z **planów rozbudowy kolei aglomeracyjnej lub połączeń autobusowych**. Gmina w przyszłości może stanowić kolejną oś rozwoju rdzenia Trójmiasta, podobnie do Rumi i Redy. Polityka planistyczna gminy będzie dążyć do realizacji usług i infrastruktury dla nowych zespołów mieszkaniowych.

Rozwój gospodarczy gmin strefy podmiejskiej opiera się na działalności małych i średnich przedsiębiorstw, dla których tereny te są bardziej konkurencyjne niż obszar rdzenia. Atutem rozwojowym są węzły infrastruktury transportowej – zjazdy z dróg krajowych. Gminy będą kontynuowały politykę rozwoju przedsiębiorczości.

Dla gmin podmiejskich B, położonych w rejonie centrów lokalnych Lęborka, Malborka, Tczewa i Wejherowa, ważne jest porozumienie się w ramach obszarów funkcjonalnych i wspólne wykorzystywanie potencjałów płynących z sąsiedztwa większych ośrodków. Ludność tych gmin

korzysta z usług położonych w tych centrach, stąd wyzwaniem będzie zapewnienie dostępu transportowego w ramach obszaru funkcjonalnego.

W zakresie usług społecznych gminy zapewniają dostęp do podstawowych usług edukacyjnych, zdrowotnych i opiekuńczych. Ze względu na możliwości i zasoby ważniejszą rolę na tych terenach będą odgrywać działania związane z deinstytucjonalizacją, wykorzystanie potencjałów usług telemedycznych czy mobilności organizowanej w celu sprawnego dowozu do usług (np. transport na żądanie). W przypadku potrzeb w zakresie dostępu do usług specjalistycznych gminy będą dążyć do poprawy dostępności transportowej do rdzenia.

Wytyczne szczegółowe dla centrów subregionalnych

Centra subregionalne obejmują średnie i małe miasta, które są wiodącymi gminami dla otaczających je obszarów funkcjonalnych. W strukturze metropolii miasta te pełnią role związane z zapewnieniem **zaplecza mieszkaniowego dla rdzenia** i równoczesnego zapewnienia **dostępu do usług ponadlokalnych dla otaczających gmin wiejskich**. Są to usługi zapewniane na szczeblu powiatowym, głównie medyczne, edukacyjne i administracyjne oraz węzły transportowe pozwalające na dostęp do innych ośrodków metropolii. Pod względem ekonomicznym rozwój tych miast jest często ściśle powiązany z otaczającym powiatem i specyfiką gospodarczą (np. produkcją rolną), a w przypadku dostępu do sieci transportowej bądź lokalizacją stref ekonomicznych – z produkcją na rynki globalne.

Realizacja ustaleń polityki przestrzennej obejmuje tu głównie poprawę powiązań komunikacyjnych, jakości przestrzeni śródmiejskich, wsparcie rozwoju usług komunalnych oraz poprawę efektywności energetycznej. Polityka planistyczna będzie także starać się wzmacniać i chronić elementy krajobrazu i dziedzictwa, które tworzą tożsamość miast oraz budują unikatowe walory turystyczne.

Wytyczne szczegółowe dla poszczególnych gmin są następujące:

- **Wejherowo** – znaczące centrum subregionalne północnej części metropolii i stolica powiatu. Miasto zapewnia dostęp do usług ponadlokalnych oraz stanowi centrum dla dynamicznie rozwijającego się zaplecza mieszkaniowego OMGGS. Polityka przestrzenna będzie dążyła do dalszego wzmocnienia powiązań gminy z otoczeniem oraz rdzeniem dzięki **rozwojowi infrastruktury transportu zbiorowego i rowerowego oraz poprawie dostępu do usług**;
- **Malbork** – wraz z otaczającymi gminami tworzy własny obszar funkcjonalny. Ważnym **obiektom kulturowym i turystycznym o znaczeniu krajowym i międzynarodowym jest zlokalizowany tu zespół zamku pokrzyżackiego wraz z otoczeniem**. Miasto rozwija się także jako centrum usług ponadlokalnych (m.in. medycznych). Dzięki bliskości Trójmiasta Malbork oferuje **alternatywę dla mieszkania w rdzeniu z dobrym dostępem transportowym**, co może sprzyjać przeciwdziałaniu marginalizacji tego ośrodka;
- **Lębork** – lokalne centrum dla obszaru funkcjonalnego oraz istotny węzeł transportowy. Działania obejmują poprawę atrakcyjności miasta jako centrum usługowego, rozbudowę infrastruktury transportu zbiorowego i powiązań z gminami ościennymi, a także wykorzystanie powiązań turystycznych z pobliskimi miejscowościami nadmorskimi (Łeba).
- **Tczew** – kluczowy węzeł kolejowy łączący główne szlaki kolejowe prowadzące na południe kraju. Miasto jest ważnym centrum usług, dysponuje znaczącymi potencjałami związanymi z dostępnością terenów inwestycyjnych i korzystnym położeniem. Polityka przestrzenna będzie prowadziła do tworzenia **alternatywy dla mieszkania i pracy w Trójmieście** przy wykorzystaniu dobrych powiązań transportowych oraz połączenia z regionem (Kociewie). Istotnym aspektem rozwojowym jest budowa tzw. „suchego portu” – **kontenerowego terminala intermodalnego w Zajączkowie**.

Centra subregionalne są ważnym ogniwem w sieci usług społecznych, zapewniają opiekę zdrowotną na poziomie powiatowym – w tym dostęp do szpitali, zakładów opieki leczniczej i przychodni specjalistycznych. Ośrodki te posiadają także własne placówki edukacyjne zapewniające edukację na

poziomie średnim – licealnym i zawodowym. W części ośrodków funkcjonują instytucje publiczne o dużym znaczeniu społecznym i tożsamościowym dla regionu, jak np. Kaszubski Uniwersytet Ludowy w Wejherowie. Miasta te posiadają też własne, miejskie instytucje kultury wspierające życie społeczne gmin.

Wytyczne szczegółowe dla ośrodków lokalnych oraz gmin pozamiejskich

Obszar obejmuje tereny ośrodków położonych poza rdzeniem i jego bezpośrednim otoczeniem. Gminy te posiadają wyrazisty, indywidualny charakter, a ich związek przestrzenny z metropolią w znacznej mierze zależy od ich położenia oraz posiadanych walorów środowiskowych, kulturowych i krajobrazowych. Obszary te można podzielić w zależności od ich położenia na gminy strefy przybrzeżnej, gminy położone w części zachodniej, południowo-zachodniej i wschodniej. Główne cele polityki przestrzennej dla tych terenów wiążą się ze **wzmacnianiem lokalnych zasobów i atutów oraz budowaniem lub rozwojem wyspecjalizowanych powiązań z metropolią**. Działania przestrzenne w tej strefie stanowią: poprawa lokalnych zasobów mieszkaniowych i usług dla mieszkańców, tworzenie warunków do wykorzystania walorów turystycznych (nadmorskie położenie, dziedzictwo kulturowe subregionów czy wyspecjalizowane produkty turystyczne).

Dla **rozwoju przestrzennego gmin pozamiejskich ważną determinantą jest odległość i dostępność do rdzenia metropolii**. Jest ona nierównomierna ze względu na różny dostęp do infrastruktury drogowej i kolejowej, dlatego też istotne jest budowanie powiązań gmin z pobliskimi centrami subregionalnymi (Lębork, Malbork) i centrami lokalnymi (Sierakowice, Skarszewy, Pelplin, Gniew, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Łeba). Ośrodki te będą zapewniały dostęp do usług dla mieszkanki i mieszkańców gmin bardziej oddalonych od rdzenia.

Gminy będą wykorzystywać możliwości związane z **rozwojem produkcji w oparciu o regionalne specjalizacje i już funkcjonujące obszary koncentracji ośrodków produkcji** oraz bliskość rdzenia pozwalającą na działanie branż bazujących na dostępie do infrastruktury morskiej i energetycznej. Ważnym czynnikiem rozwojowym jest tu dostęp do sieci dróg krajowych i infrastruktury technicznej. Kluczowymi obszarami rozwoju są m.in. Tczew czy Sierakowice.

W kształtowaniu polityki przestrzennej gmin pozamiejskich priorytetem powinno być równoważenie rozwoju terenów mieszkaniowych z ochroną walorów przyrodniczych, kulturowych i krajobrazowych. Będzie to realizowane poprzez oszczędne wyznaczanie terenów pod zabudowę w dokumentach planistycznych oraz dogłęszczenie już istniejących zespołów zabudowy wiejskiej. Tereny te obejmują także obszary nadmorskie, gdzie realizowane są inwestycje związane z turystyką, a jednocześnie są to obszary o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych. Ochrona krajobrazu pozwoli na wykorzystanie terenów gmin dla rozwoju różnych form turystyki, co wiąże się też z funkcjonowaniem szczególnie atrakcyjnych obszarów (Zatoka Pucka, Żuławy, Pojezierze Kaszubskie, Dolina Wisły).

Wytyczne dla poszczególnych stref są następujące:

- dla gmin położonych w części zachodniej (gminy otoczenia Lęborka: Nowa Wieś Lęborska, Cewice oraz Łęczyce, Gniewino, Linia, Sierakowice, Sulęcyno, Stężyca, Chmielno, Somonino, Przywidz): priorytetem polityki jest równoważenie potrzeb związanych z **rozwojem terenów mieszkaniowych, zachowaniem charakteru rolnego a ochroną krajobrazu i ciągów ekologicznych**. Celem działań będzie także wzmocnienie powiązań z lokalnymi centrami (Sierakowice) i wzmocnienie dostępu do usług dla mieszkańców tych gmin;
- dla gmin położonych w części południowo-zachodniej metropolii (gminy Liniewo, Trąbki Wielkie, Skarszewy, Tczew (gmina wiejska), Subkowy, Pelplin, Morzeszczyn i Gniew): polityka przestrzenna jest związana z równoważeniem potrzeb związanych z **rozwojem terenów mieszkaniowych, zachowaniem charakteru rolnego a ochroną krajobrazu i ciągów ekologicznych**. Celem działań będzie także wzmocnienie powiązań z lokalnymi centrami, w tym węzłami transportowymi (Tczew, Skarszewy, Pelplin, Gniew), co pozwoli na

wzmocnienie dostępu do usług dla mieszkańców tych gmin. Gminy będą także **wykorzystywać atuty wynikające z walorów dziedzictwa kulturowego** (Bazylika Katedralna w Pelplinie, zamek w Gniewie) dla rozwoju turystyki;

- dla gmin położonych w części wschodniej metropolii (tereny Żuław, w tym gminy Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Ostaszewo, Lichnowy, Nowy Staw, Nowy Dwór Gdański oraz otoczenie Malborka – Miłoradz i Stare Pole): polityka planistyczna gmin opiera się na **zaspokojeniu potrzeb rozwojowych** – wprowadzanie funkcji **mieszkańczych, produkcyjnych, turystycznych w bliskim otoczeniu rdzenia metropolii**, aby różnicować charakter rolniczy gmin.

Ze względu na różny dostęp do infrastruktury transportowej gminy pozamiejskie zostały podzielone na dwie kategorie:

- gminy pozamiejskie A (Kartuzy – obszar wiejski, Lichnowy, Łęczyce, Miłoradz, Pszczółki, Somonino, Stężyca, Subkowy, Pelplin – obszar wiejski, czyli gminy Pojezierza Kaszubskiego i Żuław) oraz
- gminy pozamiejskie B (Gniew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Sierakowice, Skarszewy oraz gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Gniewino, Linia, Liniewo, Ostaszewo, Przywidz, Suchy Dąb, Sulęczyno oraz Trąbki Wielkie – obszar Pojezierza Kaszubskiego).

Gminy A posiadają dostęp do transportu szynowego. Polityka planistyczna gmin powinna być zorientowana na poprawę dostępności do lokalnych centrów i usług w oparciu o transport zbiorowy. W Gminach typu A należy zatem dążyć po poprawy infrastruktury przystankowej oraz do zwiększania możliwości bezpiecznego dostępu bądź dowozów do tej infrastruktury.

Gminy posiadają dostęp do podstawowych usług społecznych, a w ośrodkach lokalnych ich poziom jest wyższy. W tych miejscowościach mogą mieścić się siedziby szkół średnich i usług medycznych (m.in. Kartuzy, Sierakowice, Pelplin, Nowy Dwór Gdański, Władysławowo, Puck). Ośrodki te stanowią punkty usługowe obsługujące otaczające gminy. W celu poprawy dostępu do usług społecznych, oprócz utrzymania i rozwoju placówek ważną rolę będą odgrywać działania związane z deinstytucjonalizacją, wykorzystanie potencjałów usług telemedycznych oraz poprawa mobilności w celu sprawnego dowozu do usług (np. transportu na żądanie). Rozwój powiązań transportu zbiorowego w celu dowozu do tych ośrodków lub punktów przesiadek będzie kluczowy w celu wyrównania szans mieszkańców tych obszarów i przeciwdziałania ich marginalizacji. Z perspektywy metropolii i procesów suburbanizacji ważnym działaniem jest wsparcie sieci lokalnych instytucji kultury – bibliotek, domów kultury i innych placówek, które wspierają budowanie związku z miejscem zamieszkania.

Wytyczne szczegółowe dla gmin strefy wybrzeża

Dla gmin **Strefy Wybrzeża**, czyli gmin położonych w północnej części obszaru metropolitalnego: Władysławowo, Jastarnia, Hel polityka przestrzenna jest mocno warunkowana ograniczeniami środowiskowymi, przyrodniczymi, technicznymi i obronnymi związanymi ze strefą nadmorską. Gminy Strefy Wybrzeża będą dążyć do wykorzystania swojej przestrzeni dla rozwoju **funkcji osadniczych i turystycznych** przy poszanowaniu walorów środowiskowych i kulturowych. Działania będą ukierunkowane na wykorzystanie **potencjału bliskości metropolii dla turystyki całorocznej i dojazdów do pracy w rdzeniu** poprzez **usprawnienie transportu, rozwój usług dla mieszkańców i ograniczanie presji na środowisko**.

Celem polityki gmin będzie ochrona zasobów wynikających ze specyfiki przyrodniczej (Mierzeja Wiśłana) oraz kulturowej (teren Żuław) tego obszaru. Rozwój przestrzenny terenów musi uwzględniać specyfikę wynikającą zarówno z unikatowego dziedzictwa kulturowego i technicznego (system melioracyjny Żuław), jak i ryzyk przyrodniczych (powódź). Tereny Mierzei są obszarem, gdzie potrzeby rozwoju funkcji turystycznych będą równoważone z potrzebą ochrony przyrody i krajobrazu.

Funkcjonowanie usług społecznych strefy wybrzeża jest warunkowane tymi samymi zasadami, co w przypadku gmin pozamiejskich i ośrodków lokalnych. W planowaniu ich funkcjonowania ważne jest uwzględnianie rocznych wahań liczby użytkowników gmin i duża sezonowość. Są to jednocześnie ośrodki o silnej tożsamości kulturowej, wyrażanej m.in. poprzez organizację instytucji społecznych i kulturalnych w regionie, służących przede wszystkim mieszkańcom.

Ustalenia dotyczące ochrony środowiska i walorów przyrodniczych

Ochrona walorów przyrodniczych i środowiskowych jest wspólnie realizowana przez gminy poprzez działania zapobiegawcze, rozwój sieci terenów zieleni oraz odpowiednie prowadzenie polityki komunalnej.

Wspólnym celem metropolii jest **ochrona metropolitalnej sieci przyrodniczej** składającej się z płatów zieleni (zespołów leśnych, zespołów jezior, nieprzekształconych terenów pól) oraz korytarzy przyrodniczych (dolin rzecznych, pasm leśnych). Część z tych obszarów podlega ochronie prawnej. Najważniejsze z nich są rezerваты przyrody, obszary sieci Natura 2000 oraz liczne formy ochrony krajobrazu. Gminy metropolii będą chronić zasoby przyrodnicze poprzez odpowiednie zapisy w dokumentach planistycznych i wstrzymanie bądź ograniczenie urbanizacji w otoczeniu. Uzupełnieniem tych działań powinna być realizacja ciągów zieleni w postaci obszarów zieleni: urządzonych, semi-naturalnych bądź pełniących funkcję usług środowiskowych (np. błękitno-zielonej infrastruktury).

Gminy metropolii będą także realizować działania związane z **adaptacją i mitygacją do zmian klimatu**.

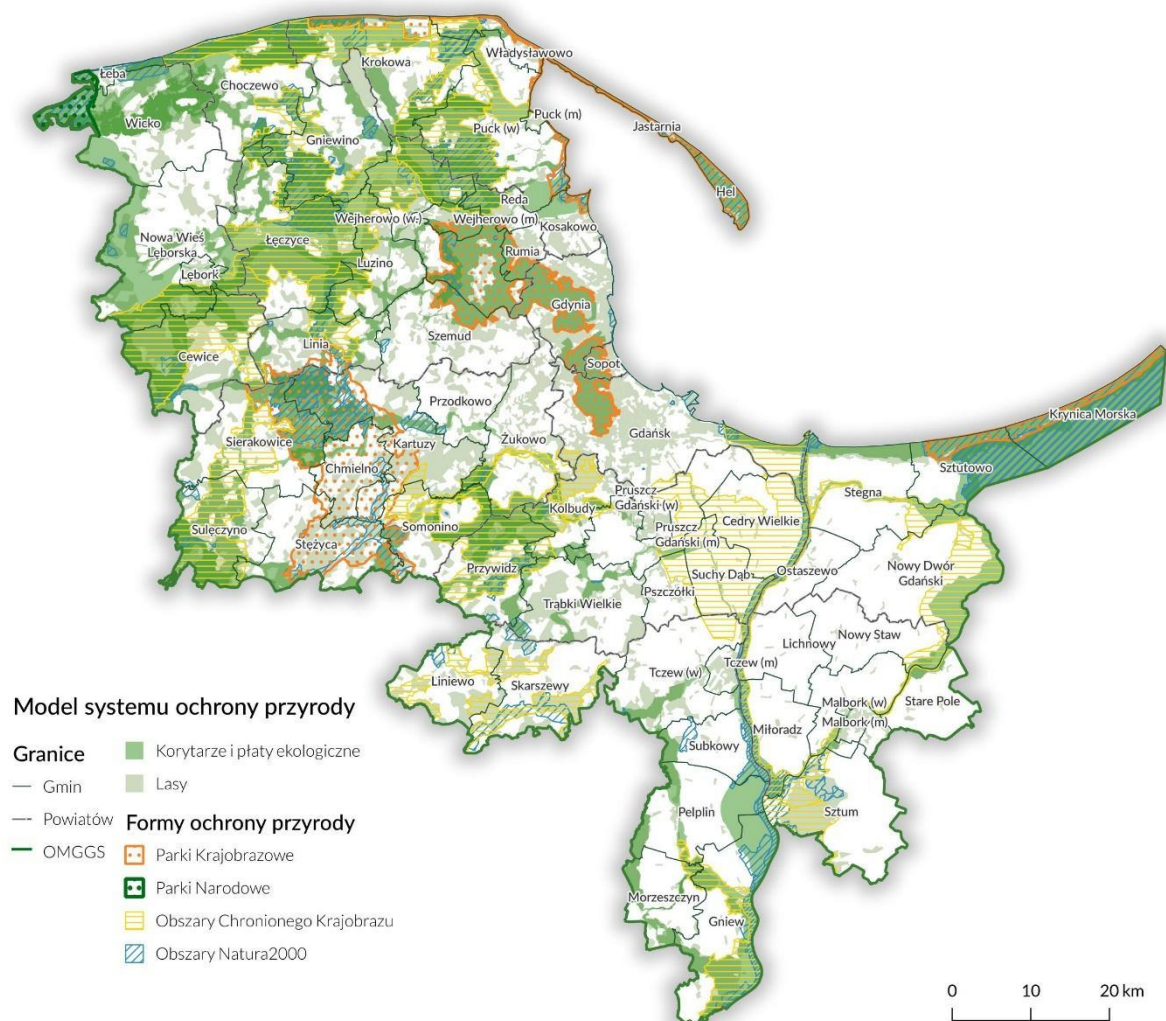
Gminy realizują politykę **adaptacji**, czyli dostosowania do zmian klimatu, poprzez:

- realizację nowych zespołów zieleni – parków, skwerów, zadrzewień, w szczególności zieleni na obszarach zurbanizowanych, a także przeciwdziałanie nadmiernemu uszczelnieniu powierzchni. Nowe zespoły zieleni będą wprowadzane tak, aby wspierać bioróżnorodność, retencjonować wody opadowe, poprawiać lokalny mikroklimat, minimalizować efekty suszy miejskiej i przeciwdziałać powstawaniu wysp ciepła oraz prowadzić do uzyskania pozytywnych efektów środowiskowych;
- ochronę płatów i korytarzy zieleni w dokumentach planistycznych oraz ograniczenie utraty terenów rolnych;
- ograniczenie zabudowy na terenach zagrożonych negatywnymi efektami zmian klimatu, w tym powodzią.

Mitygacja zmian klimatu, czyli zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych, będzie realizowane poprzez:

- ograniczanie suburbanizacji i rozpraszania zabudowy na rzecz urbanizacji terenów obsługiwanych transportem zbiorowym;
- rozbudowę systemów nisko- i zeroemisyjnego generowania energii i ciepła (OZE) i rozwój systemów kogeneracyjnych;
- realizację projektów z zakresu poprawy efektywności energetycznej;
- modernizację indywidualnych źródeł ciepła i redukcję źródeł niskiej emisji;
- poprawę efektywności gospodarki odpadami oraz wdrażanie innych działań z zakresu gospodarki obiegu zamkniętego (GOZ).

Mapa 6: Model systemu ochrony przyrody OMGGs



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ oraz PBPR

Ochrona krajobrazu – gminy będą dążyć do wzmocnienia ochrony krajobrazu zgodnie z wytycznymi audytu krajobrazowego województwa pomorskiego. Działania gmin będą skupiały się na ograniczaniu zabudowy na terenach o wysokich walorach krajobrazowych, promocji lokalnych form architektonicznych i wdrażaniu uchwał krajobrazowych.

Ustalenia dotyczące kształtowania infrastruktury technicznej

Podstawowe elementy infrastruktury technicznej, zwłaszcza sieci dróg krajowych i kolejowych oraz porty w istotny sposób wpływające na rozwój metropolii są w większości realizowane, zarządzane i utrzymywane przez instytucje państwowe. Część usług i infrastruktury (m.in. lotnisko regionalne czy kolejowe przewozy regionalne) zapewnia i utrzymuje samorząd wojewódzki i samorządy lokalne.

Polityka planistyczna gmin opiera się na dążeniu do wykorzystania potencjału funkcjonowania elementów krajowej infrastruktury dostępowej poprzez:

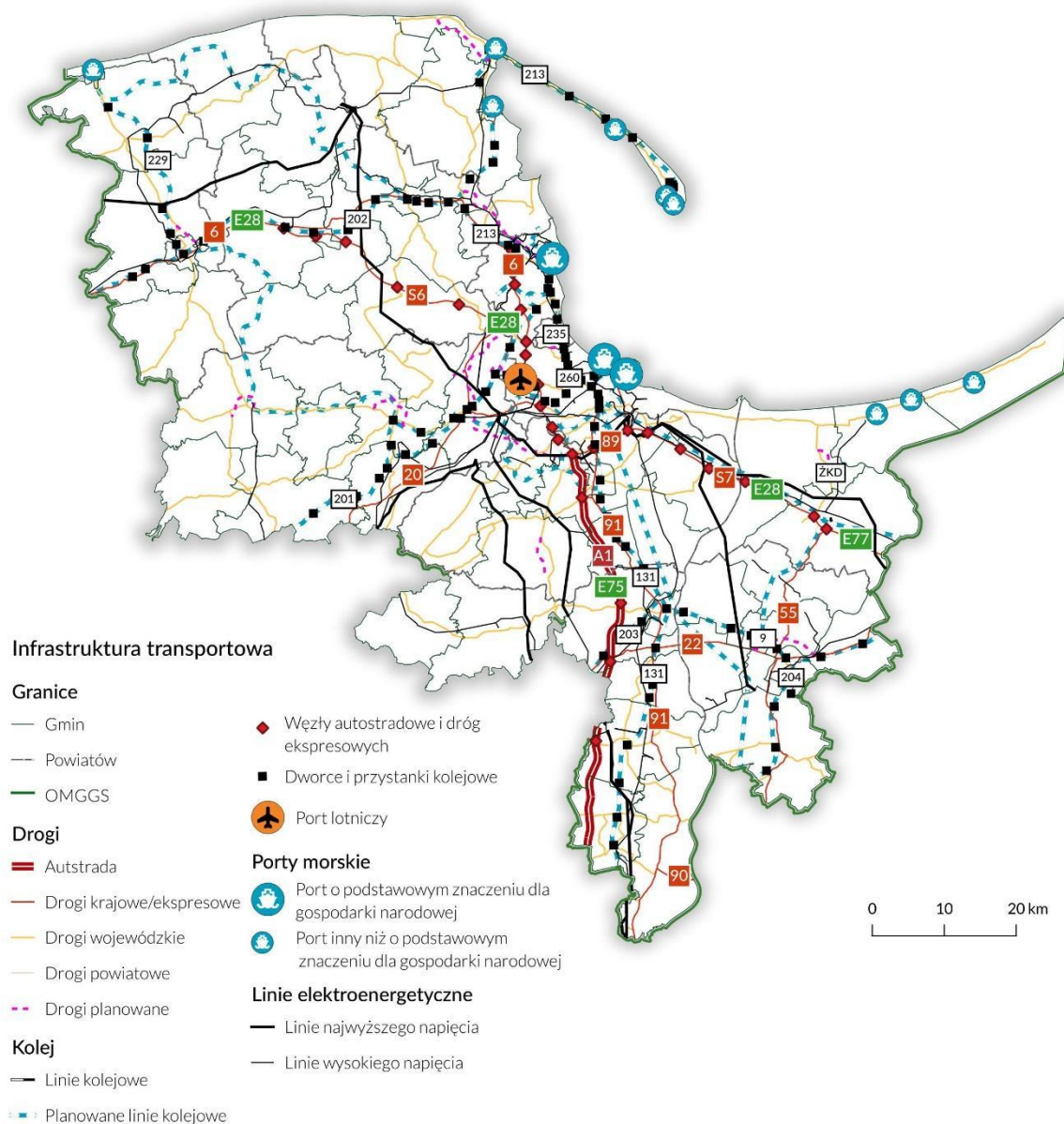
- rozwój zaplecza portów oraz zaplecza logistycznego przez rozbudowę kluczowych połączeń z węzłami transportowymi – dotyczy to np. uzupełniania odcinków sieci TEN-T i dojazdów do portów;

- skoordynowanie planowania terenów otoczenia i zaplecza portów (np. projektu Doliny Logistycznej) z planami rozwojowymi gmin dzięki stałej współpracy z zarządami tych instytucji;
- rozbudowę infrastruktury logistycznej w oparciu o przewozy intermodalne (np. Terminal ICY w Zajączkowie).

Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy stanowi ważny punkt dostępu drogą powietrzną dla pasażerów i towarów jako główne lotnisko regionalne. Połączenia z lotniskami hubowymi (m.in. Monachium, Amsterdam, Warszawa) pozwalają na dobre skomunikowanie metropolii. Otoczenie lotniska umożliwia rozwój funkcji powiązanych z transportem lotniczym (logistyka towarów o wysokiej wartości, centra konferencyjne, biura, hotele, usługi) – tzw. aerotropolis (metropolia skoncentrowana wokół lotniska).

Głównym celem **działań transportowych** na obszarze metropolii jest poprawa spójności połączeń dzięki rozwojowi infrastruktury transportu zbiorowego. Realizacja tego zadania będzie możliwa dzięki rozbudowie i modernizacji węzłów przesiadkowych, parkingów park&ride i bike&ride, rozbudowie sieci połączeń kolejowych i autobusowych oraz integracji zarządzania transportem. Działaniem uzupełniającym realizowanym przez gminy jest rozbudowa międzygminnych sieci tras rowerowych.

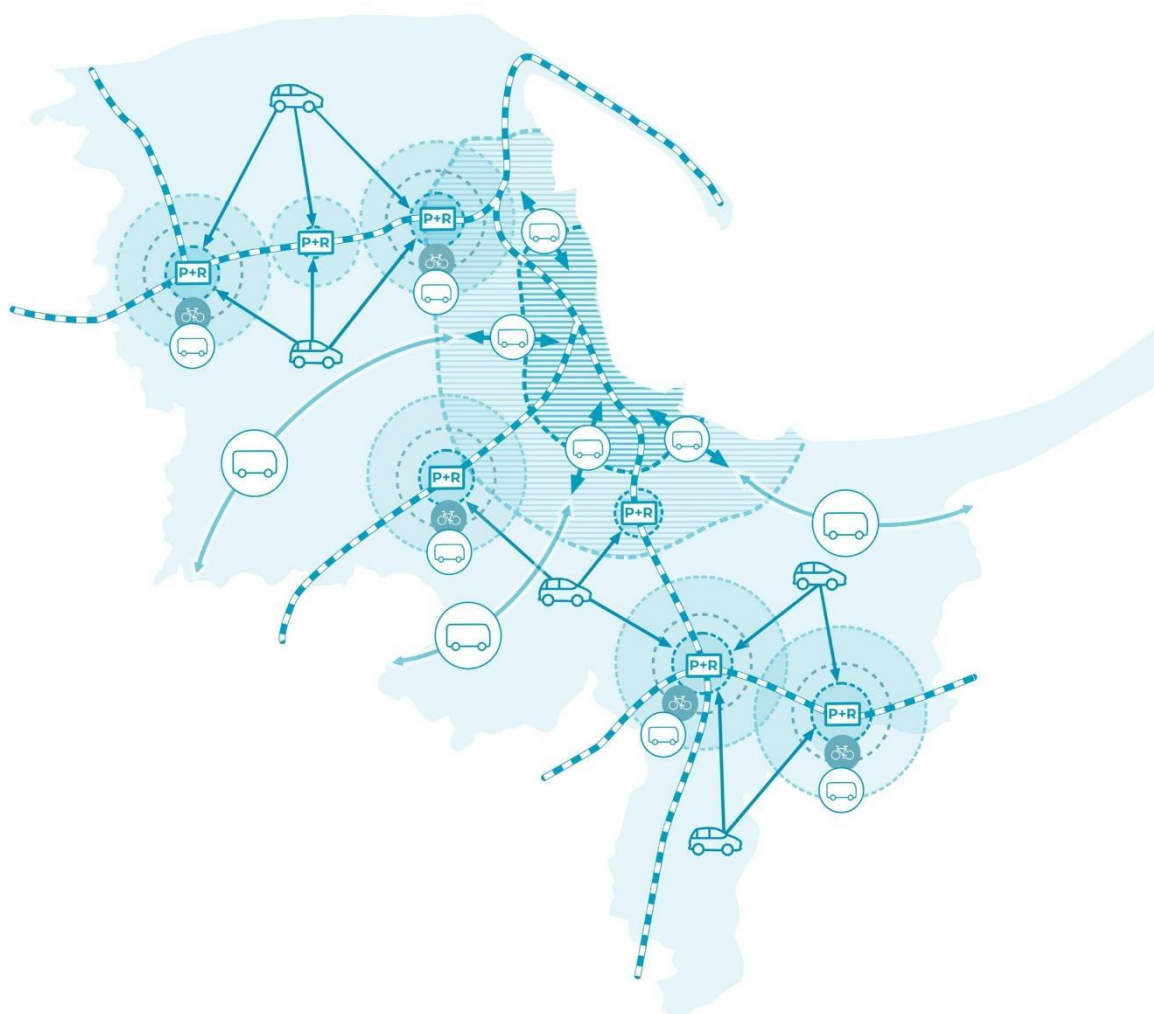
Mapa 7: Infrastruktura transportowa OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Pod względem infrastruktury priorytet planowania przestrzennego stanowi wykorzystanie potencjału jaki posiadają istniejące korytarze transportowe (tzw. **pasma rozwojowe** metropolii) (Mapa 5). Oznacza to ukierunkowanie zabudowy w obszarach obsługiwanych przez transport zbiorowy (kolej, trasy dojazdu autobusów). Węzły przy głównych drogach krajowych i wojewódzkich tworzą **potencjał rozwojowy funkcji logistycznych i produkcyjnych**, związany z bliskością portów. Gminy OMGGS będą realizować projekty mające na celu rozwój połączeń z tymi węzłami.

Mapa 8: Schemat metropolitalnego systemu transportu dla OMGGS

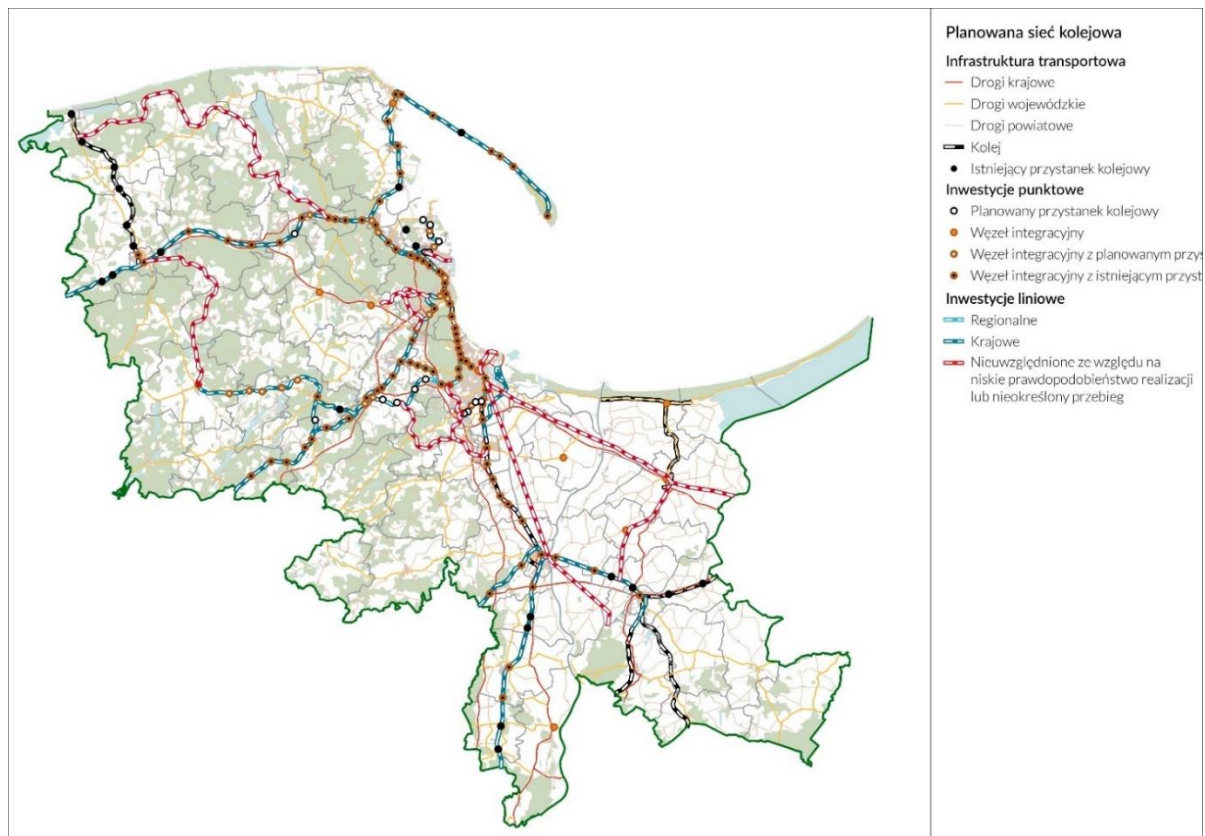


Źródło: opracowanie własne

Głównym narzędziem koordynacji działań związanych z rozwojem zrównoważonej mobilności jest Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

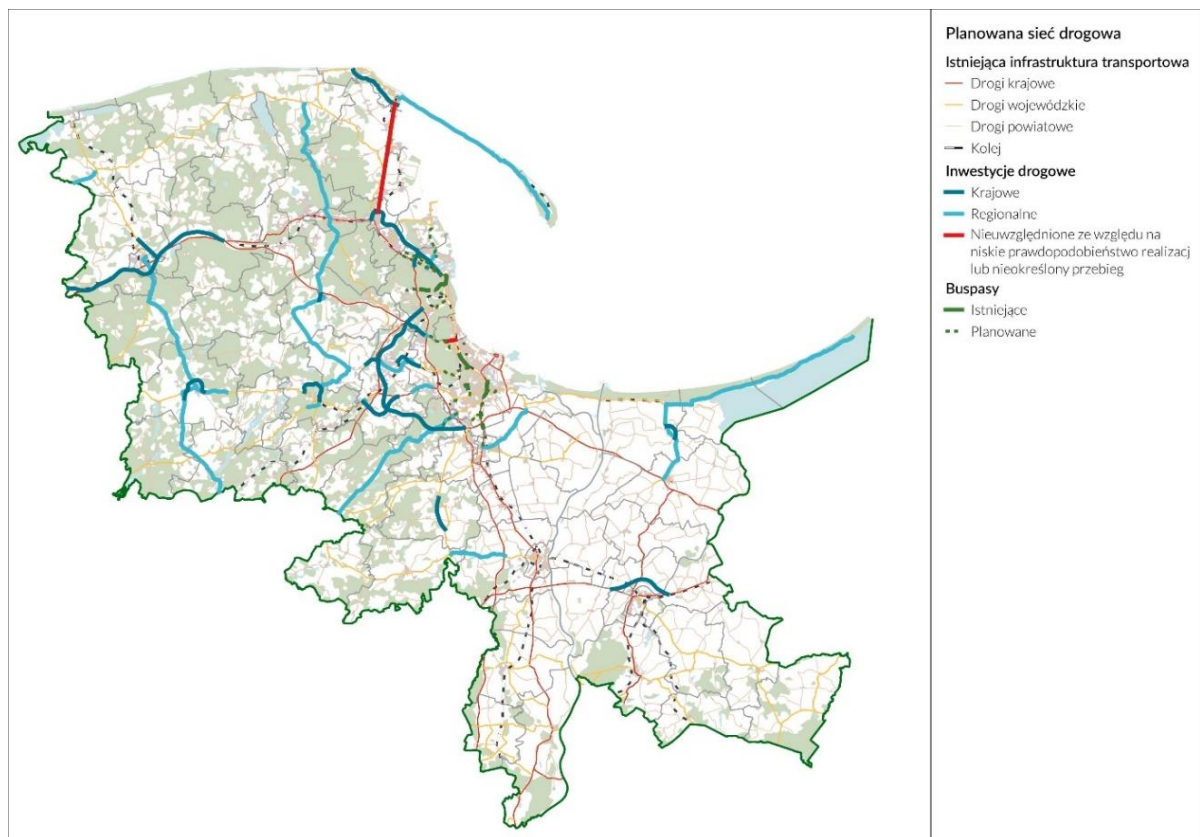
W ramach realizacji SUMP wskazane jest utworzenie metropolitalnego systemu transportowego w oparciu o transport szynowy, linie dowozowe do węzłów przesiadkowych bądź węzłów transportowych, uzupełnianie brakujących połączeń sieci transportowej oraz sieć parkingów park&ride w celu ograniczania konieczności podróży do rdzenia autem i poprawy dostępności transportu zbiorowego (Mapa 8). System ten w założeniu będzie opierał się docelowo o pełną integrację taryfowo-biletową, wspólne mechanizmy zarządzania i organizacji transportu na szczeblu metropolitalnym.

Mapa 9: Planowana sieć kolejowa dla OMGGS



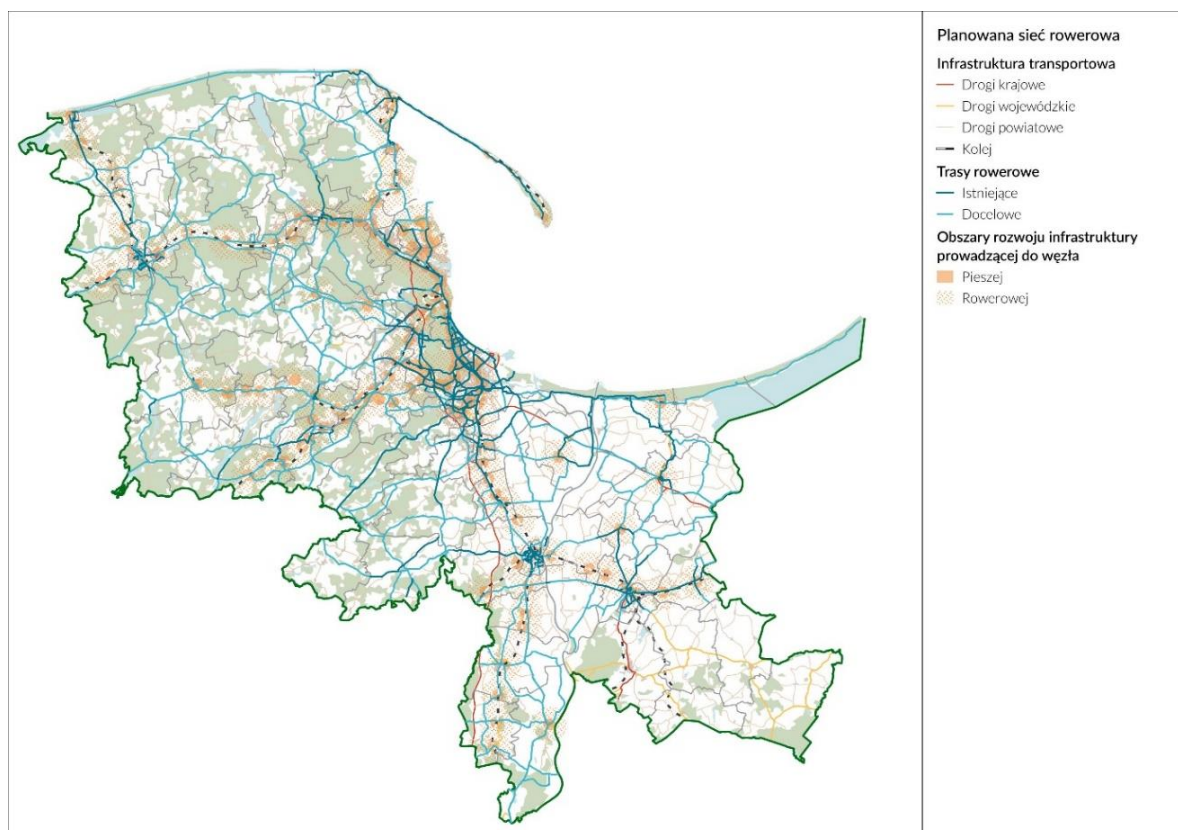
Źródło: opracowanie własne

Mapa 10: Planowana sieć drogowa dla OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Mapa 11: Planowana sieć rowerowa dla OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Pasma rozwojowe to także sieci infrastruktury przesyłowej – gazociągi i sieci wysokich napięć pozwalające na rozwój przemysłu na tych obszarach. Istotnym elementem infrastruktury metropolitalnej są **elementy krajowej infrastruktury energetycznej** zlokalizowane w OMGGS (m.in. Rafineria Gdańska). Na infrastrukturę energetyczną będzie także wpływała planowana siłownia jądrowa Choczewo, która będzie podłączona do krajowych sieci przesyłu energii. W PZP WP obszar otoczenia elektrowni został wskazany jako OF Rozwoju Energetyki Jądrowej (OFREJ). W ramach OFREJ wskazano na konieczność doprecyzowania lokalizacji elektrowni oraz realizacji inwestycji jej towarzyszących.

Istotnym celem rozwoju infrastruktury będzie rozwój **systemów energetyki OZE** w gminach. Przestrzennie rozwiązania te mogą obejmować w szczególności: siłownie słoneczne sytuowane na terenach rolnych, systemy oparte o kogenerację prądu i ciepła obsługujące dzielnice oraz biogazownie na terenach rolnych. Działania te będą prowadzone zgodnie z ideą **lokalnych klastrów i wysp energetycznych**, czyli systemów powiązanych organizacyjnie i terytorialnie (w ramach gminy czy powiatu), których celem jest **wzmocnienie samowystarczalności energetycznej gmin**.

5.5. Obszary strategicznej interwencji

Wskazanie OSI

Strategia Rozwoju Pomorza 2030⁵⁵ określa, w jaki sposób działania zawarte w tym dokumencie mają być ukierunkowane terytorialnie. Ustalenia te odnoszą się do wskazania obszarów, dla których stosowane są działania organizacyjne i pomoc finansowa (m.in. instrumenty ZIT). Wyznaczenie terenów OSI (Obszarów Strategicznej Interwencji) wynika z ustaleń Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 oraz wytycznych polityki

⁵⁵ Załącznik do Uchwały nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

rządu dotyczących krajowego wymiaru polityki regionalnej określonej w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR) oraz Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR).

Działania wskazane do realizacji w oparciu o instrumenty dostępne dla OSI mają na celu:

- poprawę i wzmacnianie potencjałów metropolii (układu policentrycznego), ze szczególnym uwzględnieniem głównego ośrodka wojewódzkiego – Gdańska, Gdyni i Sopotu – z gminami ościennymi;
- powiązanie obszaru metropolii z resztą kraju i międzynarodowo (rozwój pasm rozwojowych);
- rozwój regionalnego systemu obszarów i powiązań ekologicznych;
- przeciwdziałanie marginalizacji oraz zapobieganie utracie funkcji społeczno-gospodarczych przez małe i średnie miasta;
- rozwój terenów wiejskich.

Wyznaczenie OSI jest podstawą dla zastosowania w tych obszarach instrumentów finansowych ukierunkowanych na zaspokojenie potrzeb wskazanych w programach operacyjnych. Umożliwia również negocjacyjne ustalanie priorytetów wsparcia bądź preferowania w finansowaniu obszarów o określonych cechach społecznych, gospodarczych czy środowiskowych zgodnych z celami OSI.

Na obszarze metropolitalnym znajdują się trzy główne miejskie ośrodki funkcjonalne, będące jednocześnie krajowymi OSI:

- **MOF Ośrodka Wojewódzkiego** – łączący gminy Gdańsk-Gdynia-Sopot z gminami ościennymi;
- **MOF Malbork-Sztum i MOF Lębork** – centra subregionalne i jednocześnie miasta średniej wielkości, które zostały wskazane jako tracące obecne funkcje społeczno-gospodarcze.

Dodatkowo w granicach metropolii znajdują się następujące OSI:

- Pasma rozwojowe wynikające z PZPWP;
- Obszary regionalnych powiązań przyrodniczych;
- Regionalny OSI – Obszar funkcjonalny szczególnego zjawiska w skali makroregionalnej: Żuławy i Strefa Przybrzeżna oraz szczególnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych (m.in. Kaszubski Park Krajobrazowy);
- Krajowy OSI – gmina Lichnowy.

- poprawa efektywności energetycznej, rozwój kogeneracji i OZE, jak i budowa niskoemisyjnego transportu zbiorowego, wskazane w strategii terytorialnej, pozwalające na realizację celu dla OSI – **poprawa jakości powietrza** (Cel 1.2.);
- działania na rzecz deinstytucjonalizacji, upowszechniania opieki koordynowanej i środowiskowej oraz współdziałania opieki zdrowotnej z systemem usług społecznych (Cel 3.2.);
- działania związane z **integracją migrantów** w zakresie usług publicznych, społecznych i edukacyjnych oraz dostępności do rynku pracy (Cel 3.2.);
- poprawa atrakcyjności OSI dla inwestorów, wsparcie rozwoju gospodarczego oraz budowanie partnerstw z biznesem i uczelniami (Cel 3.1. oraz 4.1.2.);
- działania związane z rewitalizacją terenów miejskich (Cel 1.1.).

Cele dla regionalnego systemu obszarów chronionych i powiązań ekologicznych:

- działania w zakresie **mitygacji zmian klimatu**, w szczególności związane z poprawą efektywności energetycznej, w tym wsparcie dla rozwoju OZE i energetyki obywatelskiej, likwidacja źródeł tzw. niskiej emisji, a także tworzenie wysp energetycznych, klastrów energii oraz spółdzielni energetycznych (Cel 1.2);
- tworzenie **efektywnego i spójnego systemu transportu zbiorowego dla metropolii** poprzez zapewnienie struktur dla wspólnej organizacji i zarządzania transportem, dążenie do wdrożenia integracji biletowej i taryfowej, rozbudowę infrastruktury przesiadkowej i liniowej, zakupy taborowe oraz poprawę niskoemisyjności transportu (Cele 2.1., 2.2. oraz 4.1.2.);
- działania na rzecz oszczędnego gospodarowania przestrzenią oraz ograniczania suburbanizacji i ochrony krajobrazu dzięki poprawie jakości planowania przestrzennego gmin metropolii (Cel 1.1.);
- poprawa **jakości, kompleksowości i dostępności oferty czasu wolnego, w tym turystycznej, sportowej i kulturalnej dla mieszkańców i turystów** (Cel 1.1.);
- rozwój współpracy wszystkich interesariuszy w oparciu o modele zarządzania ruchem turystycznym (Cel 4.1.3).

Dla ośrodków o znaczeniu ponadlokalnym (Malbork, Lębork):

- działania dotyczące **adaptacji do zmian klimatu**, w szczególności rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, poprawa gospodarki wodno-kanalizacyjnej i jakości wody pitnej (Cel 1.2);
- działania w zakresie **mitygacji zmian klimatu**, w szczególności związane z poprawą efektywności energetycznej, w tym wsparcie dla rozwoju OZE i energetyki obywatelskiej, likwidacja źródeł tzw. niskiej emisji, a także tworzenie wysp energetycznych, klastrów energii oraz spółdzielni energetycznych (Cel 1.2);
- tworzenie **efektywnego i spójnego systemu transportu zbiorowego dla metropolii** poprzez zapewnienie struktur dla wspólnej organizacji i zarządzania transportem, dążenie do wdrożenia integracji biletowej i taryfowej, rozbudowę infrastruktury przesiadkowej i liniowej, zakupy taborowe oraz poprawę niskoemisyjności transportu (Cele 2.1., 2.2. oraz 4.1.2.);
- poprawa efektywności energetycznej, rozwój kogeneracji i OZE, jak i budowa niskoemisyjnego transportu zbiorowego, wskazane w strategii terytorialnej, pozwalające na realizację celu dla OSI – **poprawa jakości powietrza** (Cel 1.2.);
- działania na rzecz deinstytucjonalizacji, upowszechniania opieki koordynowanej i środowiskowej oraz współdziałania opieki zdrowotnej z systemem usług społecznych (Cel 3.2.);
- działania związane z **integracją migrantów** w zakresie usług publicznych, społecznych i edukacyjnych oraz dostępności do rynku pracy (Cel 3.2.);

- poprawa atrakcyjności OSI dla inwestorów, wsparcie rozwoju gospodarczego, budowanie partnerstw z biznesem oraz uczelniami (Cel 3.1. oraz 4.1.2.);
- działania związane z rewitalizacją terenów miejskich (Cel 1.1.).

Dla wsparcia pasm rozwojowych:

- działania w zakresie **mitygacji zmian klimatu**, w szczególności związane z poprawą infrastruktury przesyłu i dystrybucji energii w ramach rozbudowy systemów OZE w regionie (Cel 1.2);
- tworzenie **efektywnego i spójnego systemu transportu zbiorowego dla metropolii** poprzez zapewnienie struktur dla wspólnej organizacji i zarządzania transportem, dążenie do wdrożenia integracji biletowej i taryfowej, rozbudowę infrastruktury przesiadkowej i liniowej, zakupy taborowe oraz poprawę niskoemisyjności transportu (Cele 2.1., 2.2. oraz 4.1.2.);
- poprawa **bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwój zaplecza logistycznego oraz działania na rzecz rozwoju efektywnych powiązań regionalnej i metropolitalnej sieci transportowej z siecią krajową oraz TEN-T** (Cel 2,2. oraz 4.1.2.);
- wzmacnianie zdolności adaptacyjnych przedsiębiorstw do zmiennych warunków rynkowych i technologicznych, rozwój kompleksowej oferta wsparcia dla inwestorów (nowych i obecnych w regionie) dzięki budowaniu mechanizmów współpracy (Cel 3.1. oraz 4.1.3.);
- zwiększenie roli pomorskich centrów logistycznych oraz powierzchni magazynowej (Cel 1.1. Cel 3.1. oraz Cel 4.1.3).

Dla obszarów wielofunkcyjnych, regionalnego OSI Żuławy, OSI Strefy Przybrzeżnej oraz OSI o szczególnych walorach przyrodniczo-kulturowych i krajobrazowych (m.in. Kaszubski Park Krajobrazowy):

- działania dotyczące **adaptacji do zmian klimatu**, w szczególności rozwój błękitno-zielonej infrastruktury, poprawa gospodarki wodno-kanalizacyjnej i jakości wody pitnej (Cel 1.2);
- działania w zakresie **mitygacji zmian klimatu**, w szczególności związane z poprawą efektywności energetycznej, w tym wsparcie dla rozwoju OZE i energetyki obywatelskiej, likwidacja źródeł tzw. niskiej emisji, a także tworzenie wysp energetycznych, klastrów energii oraz spółdzielni energetycznych (Cel 1.2);
- tworzenie **efektywnego i spójnego systemu transportu zbiorowego dla metropolii** poprzez zapewnienie struktur dla wspólnej organizacji i zarządzania transportem, dążenie do wdrożenia integracji biletowej i taryfowej, rozbudowę infrastruktury przesiadkowej i liniowej, zakupy taborowe oraz zwiększanie niskoemisyjności transportu (Cele 2.1., 2.2. oraz 4.1.2.);
- poprawa efektywności energetycznej, rozwój kogeneracji i OZE, jak i budowa niskoemisyjnego transportu zbiorowego, wskazane w strategii terytorialnej, pozwalające na realizację celu dla OSI – **poprawę jakości powietrza** (Cel 1.2.);
- działania na rzecz deinstytucjonalizacji, upowszechniania opieki koordynowanej i środowiskowej oraz współdziałania opieki zdrowotnej z systemem usług społecznych (Cel 3.2.);
- działania związane z **integracją migrantów w zakresie usług publicznych, społecznych i edukacyjnych oraz dostępności do rynku pracy** (Cel 3.2.);
- poprawa atrakcyjności OSI dla inwestorów, wsparcie rozwoju gospodarczego, budowanie partnerstw z biznesem oraz uczelniami (Cel 3.1. oraz 4.1.2.);
- działania związane z rewitalizacją terenów miejskich (Cel 1.1.);
- działania na rzecz poprawy **jakości, kompleksowości i dostępności oferty czasu wolnego, w tym turystycznej, sportowej i kulturalnej dla mieszkańców i turystów** (Cel 1.1.).

Dla **obszarów podlegających marginalizacji** (gm. Lichnowy) działania obejmują poprawę współpracy międzyregionalnej w celu zmniejszenia dysproporcji rozwojowych i poprawę połączeń transportowych.

Strategia OMGGS jest spójna i zgodna z ustaleniami Strategii Rozwoju Województwa 2030 oraz Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 pod względem delimitacji OSI oraz celów i zakresów działań zapisanych dla tych obszarów. Oznacza to, że zadania realizowane w ramach Strategii OMGGS mogą kwalifikować się do wsparcia finansowego dostępnego dla OSI.

6

System realizacji Strategii



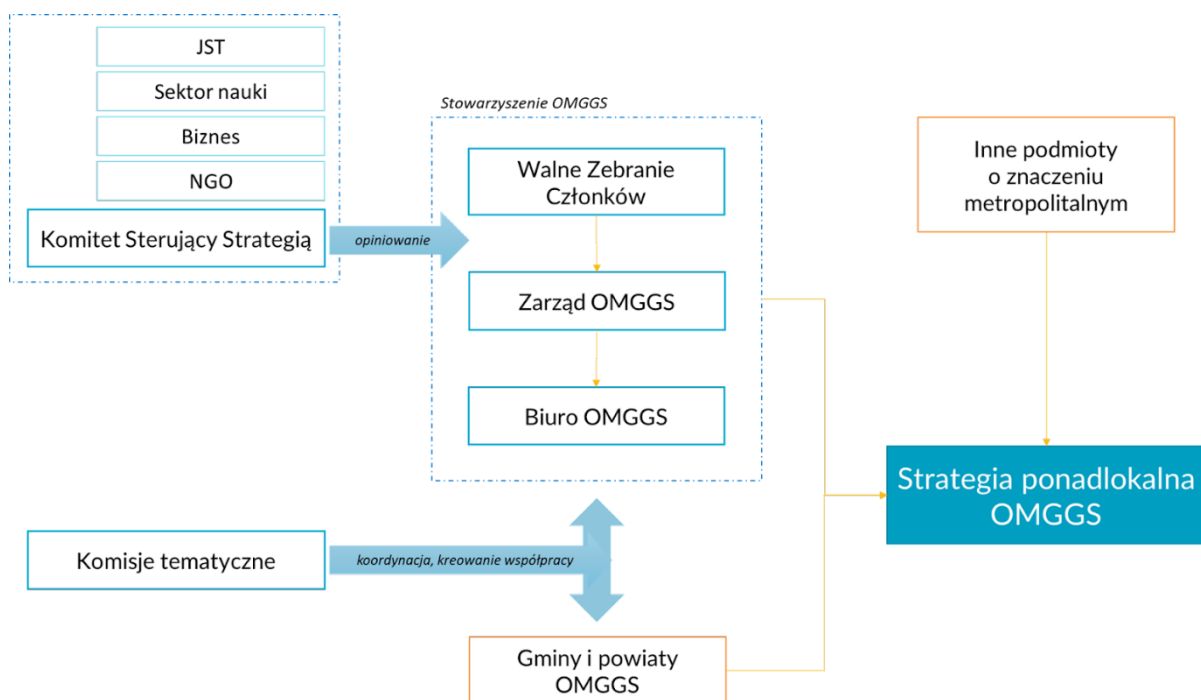
6. System realizacji Strategii

Strategia metropolii skupia się na najważniejszych obszarach współpracy metropolitalnej, w ramach których korzyści płynące ze współpracy podmiotów z sektora społecznego, gospodarczego, naukowego i publicznego będą znacząco wyższe, niż w przypadku działań realizowanych indywidualnie.

Koordynatorem systemu wdrażania strategii będzie stowarzyszenie OMGGS, którego organy w szczególności Zarząd oraz Rada OMGGS będą współdziałać z Komitetem Sterującym ds. Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, który skupia kluczowych dla metropolii przedstawicieli środowisk społecznych, gospodarczych i naukowych (w tym podmioty działające na rzecz społeczeństwa obywatelskiego i włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji oraz na rzecz ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatu).

Niniejsza strategia stanowi odpowiedź na wyzwanie wielo-szczeblowego zarządzania, ponieważ procesy metropolitalne odbywają się niezależnie od administracyjnych podziałów kompetencji. Z tego względu najważniejszym zadaniem stowarzyszenia OMGGS będzie stałe wzmacnianie mechanizmów współpracy między poszczególnymi jednostkami administracji publicznej, w tym samorządu województwa i organów i jednostek podległych administracji rządowej oraz środowiskami gospodarczymi, społecznymi i naukowymi. System realizacji powinien być nieustannie wzmocniony, tak aby realizacja poszczególnych celów strategii odbywała się w sposób transparentny, sprawny, skuteczny i elastyczny.

Schemat 3: Podmioty realizujące Strategię



Źródło: opracowanie własne

Przy wdrażaniu Strategii z Zarządem współpracuje **Komitet Sterujący Strategią**, który pozostaje w roli opiniodawczej, w szczególności przy ocenie procesu realizacji ustalonych celów i odpowiednich działań poprzez projekty. Zarząd po zapoznaniu się z opinią **Komitetu Sterującego Strategią** przedstawia **Radzie OMGGS** do konsultacji propozycje celów i działań w toku prac nad wdrożeniem Strategii ponadlokalnej, pełniąc również funkcję strategii ZIT 2021-2027.

W zakresie spraw przekazanych przez Zarząd funkcje doradcze i opiniodawcze pełnić będą **Komisje tematyczne**, gremia reprezentujące członków Stowarzyszenia (pracowników samorządowych gmin i powiatów należących do Stowarzyszenia). O zakresie działań decydować będą roczne plany działania. Do zadań Komisji należeć będzie m.in. tworzenie opinii dla Zarządu do rekomendacji dla Rady OMGGS w sprawach ściśle powiązanych ze Strategią. Struktura Komisji zostanie zaktualizowana po przyjęciu Strategii Rozwoju Ponadlokalnego zgodnie z jej celami tematycznymi.

Decyzje dotyczące prac związanych z przygotowaniem i realizacją Strategii podejmuje **Zarząd**, natomiast za przyjęcie i zmianę „Strategii Ponadlokalnej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot”, przyjęcie trybu i harmonogramu prac nad ww. Strategią, w tym trybu konsultacji społecznych (zgodnie z art. 10g. ust. 4a ustawy o samorządzie gminnym), odpowiada **Walne Zebranie Członków**, które jest najwyższą władzą w Stowarzyszeniu.

Kluczowe aspekty procesu realizacji Strategii

a. monitorowanie i zasady horyzontalne:

Monitoring prowadzony będzie na bieżąco. Przygotowywane będą:

- raporty dotyczące realizacji Strategii w poszczególnych obszarach tematycznych,
- raporty z realizacji prac komisji tematycznych i Komitetu Sterującego,
- raporty z realizacji Strategii przez poszczególne podmioty.

Natomiast raz w roku przygotowany zostanie Raport z realizacji Strategii, uwzględniający:

- ww. raporty,
- bieżące badania i analizy związane z realizacją Strategii,
- informacje dostarczane przez Członków OMGGS oraz podmioty wdrażające poszczególne działania wynikające ze Strategii,
- działania zrealizowane w ramach Biura OMGGS (w tym w ramach projektów międzynarodowych).

Istnieje grupa zasad horyzontalnych, które będą stosowane w ramach realizacji wszystkich celów, zarówno przez metropolię, jak i każdego z jej członków. Są one związane z respektowaniem zasady zrównoważonego rozwoju oraz zasady równości szans i dostępu, w tym standardu minimum, standardu dostępności i innych dokumentów gwarantujących spełnienie tych wymagań.

Zasady te będą stosowane przy wyborze i realizacji projektów, ich promocji, monitoringu, ocenie oraz kontroli. Weryfikacja ich spełnienia będzie realizowana na podstawie sprawdzenia obiektywnych danych i wskaźników.

Osiągnięciem OMGGS jest zunifikowanie sposobu działania poszczególnych JST tworzących obszar poprzez przyjęcie i wdrażanie standardów.

Standardy to przyjęte w formie dokumentowej dokładne wytyczne, w jaki sposób praktycznie wprowadzać w metropolitalnych miastach, gminach i powiatach działania i zasady służące realizacji określonej dziedziny odpowiedzialności JST.

Standardy tworzone będą w oparciu o najlepsze doświadczenia członków OMGGS oraz ich partnerów publicznych i niepublicznych. Przygotowywane będą w drodze koncyliacyjnej, aby umożliwić każdej z JST wypowiedzenie się na temat możliwości wdrożenia rozwiązań w kształcie zgodnym z danym standardem.

Stały rozwój dziedzin, których dotyczyć będą standardy (zarówno już istniejące, jak i te, które zostaną dopiero przyjęte w przyszłości) sprawia, że każdy z nich będzie systematycznie przeglądany i modyfikowany, aby jak najlepiej służyć wdrażającym oraz dziedzinie, którą reguluje.

Ponadto na wszystkich etapach opracowania i realizacji Strategii podejmowane będą działania służące zapobieganiu dyskryminacji ze względu na płeć, rasę lub pochodzenie etniczne, religię lub światopogląd, niepełnosprawność, wiek lub orientację seksualną.

b. ewaluacja jako stały etap oceny

Ewaluacja wdrażania dokumentu realizowana będzie w formule **ewaluacji bieżącej**. Jest to proces bieżącej oceny efektów prowadzonych działań oraz ich wpływu na założone cele Strategii, pozwalający na formułowanie użytecznych rekomendacji w zakresie dalszego wdrażania dokumentu. O potrzebie i zakresie przeprowadzenia analizy konkretnych analiz w ramach ewaluacji bieżącej decydować będzie Zarząd OMGGS w oparciu o bieżące potrzeby i pojawiające się wyzwania.

Proces ewaluacji opierał się będzie o weryfikację stanu realizacji zaplanowanych działań oraz o ocenę stopnia osiągnięcia wskaźników rezultatu, określonych dla poszczególnych celów Strategii. Podsumowanie procesu i wyników ewaluacji stanowić będą **raporty z ewaluacji**, zawierające co najmniej takie elementy jak: cele ewaluacji, opis zastosowanej metodyki, opis procesu badawczego, analizę wyników, wnioski i rekomendacje. Raport będzie stanowić podsumowanie działań podjętych w ramach realizacji poszczególnych celów wraz z informacją nt. ich kosztów i źródeł finansowania. Uwzględni także wnioski wynikające z analizy stopnia realizacji zadań istotnych z perspektywy dalszego wdrażania Strategii. Elementem ww. raportu będzie także informacja nt. stanu realizacji wskaźników rezultatu służących ocenie postępów wdrażania Strategii. Odpowiedzialność za prowadzenie lub organizowanie procesów monitorowania i ewaluacji Strategii spoczywa na Zarządzie OMGGS.

Cele stowarzyszenia są spójne z celami niniejszej Strategii. Przyjmując Strategię, gminy i powiaty OMGGS zobowiązują się do współodpowiedzialności za realizację tego dokumentu, a dzięki zobligowaniu realizatorów do corocznej sprawozdawczości, zapewniona będzie obiektywna ocena projektów w Strategii na wszystkich jej etapach, tj. planowania, realizacji i mierzenia rezultatów. Zarząd pełni kluczową rolę w zatwierdzaniu wyników działań i spójności projektów ze Strategią, posiłkując się opiniami Komitetu Sterującego Strategią oraz prezentując działania do konsultacji z Radą OMGGS.

Schemat 4: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie Statutu Stowarzyszenia

Zadaniem w procesie ewaluacji jest ustalenie, czy strategia osiągnęła zakładane cele, dlatego szczegółowo przedstawiony jest sposób, w jaki strategia zostanie wdrożona.

Cele Strategii wdrażane będą przez **wielosektorowe partnerstwa** na trzech poziomach:

- **strategicznym** – partnerstwo obejmuje samorządy i/lub partnerów z obszaru metropolitalnego i ma ono znaczenie metropolitalne;
- **terytorialnym** – partnerstwo skupia podmioty z danej części obszaru, na którym realizuje określone działania, z uwagi na wspólne potrzeby i wyzwania (np. w zakresie wspólnej infrastruktury komunalnej, drogowej itp.);
- **projektowym** – partnerstwo zawiązywane jest na potrzeby realizacji konkretnych projektów.

Strategia będzie częściowo wdrażana za pomocą **dokumentów wykonawczych** (planów działań), które spełniały będą określone warunki:

- zgodność z celami Strategii;

- określony horyzont czasowy, niewykraczający poza horyzont obowiązywania Strategii (optymalnie 7-letni) oraz harmonogram realizacji poszczególnych zadań;
- ustalony system wdrażania, monitorowania i ewaluacji wraz ze wskaźnikami umożliwiającymi ocenę stopnia ich wdrożenia oraz określeniem podmiotów odpowiedzialnych za realizację poszczególnych działań;
- oszacowane ramy finansowe wraz z potencjalnymi źródłami finansowania planowanych działań;
- przygotowanie w trybie partycypacyjnym przy zaangażowaniu interesariuszy kluczowych z punktu widzenia danego obszaru strategicznego.

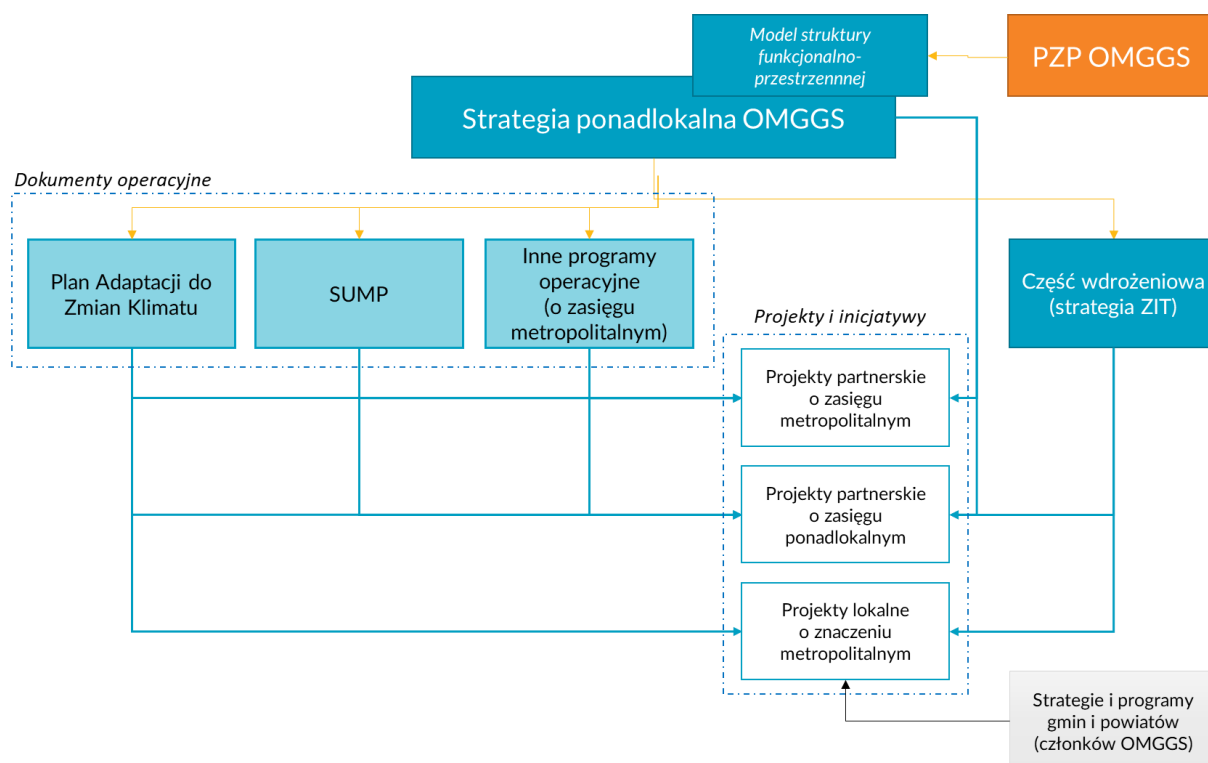
Wśród dokumentów wykonawczych szczególnie istotnych dla rozwoju metropolii wskazać należy **Plan Zrównoważonej Mobilności (SUMP)** oraz **Plan adaptacji do zmian klimatu (MPA)**. Warto podkreślić, iż nie jest to katalog zamknięty i w toku wdrażania Strategii może okazać się konieczne doprecyzowanie jej ogólnych zapisów w postaci innych planów działań, odnoszących się do ważnych dla metropolii sektorów (np. gospodarki, polityki społecznej, edukacji itp.).

W części przestrzennej Strategię opisuje **Model struktury funkcjonalno-przestrzennej**. Model ten umocowany jest w zapisach PZP województwa, a w szczególności musi być zgodny z **PZP OMGGS**.

W ramach Strategii realizowane będą różnorodne **projekty i inicjatywy**. Mogą one wynikać bezpośrednio z zapisów Strategii, w tym również z części wdrożeniowej (ZIT). Projektami i inicjatywami realizującymi Strategię będą jednak również takie działania, które wynikają z dokumentów operacyjnych przygotowanych na potrzeby Strategii. Niektóre projekty lokalne, wynikające z dokumentów gminnych i powiatowych, mogą również mieć wymiar metropolitalny i wpływać na warunki realizacji Strategii ponadlokalnej OMGGS.

Zależności między dokumentami i projektami wyjaśnia poniższy schemat.

Schemat 3: Zależność dokumentów strategicznych, operacyjnych oraz projektów



Źródło: opracowanie własne

Warunki i procedury obowiązujące w realizacji ZIT



Wdrażanie
Strategii ZIT

Zarządzanie wdrażaniem planu działań ZIT realizowane jest przez Stowarzyszenie jako związek ZIT. Odbywa się ono w sposób partnerski, gwarantujący szerokie uprawnienia członkom Stowarzyszenia reprezentowanym w Walnym Zebraniu Członków.

We wdrażanie planu działań ZIT zaangażowany zostanie Zarząd OMGGS, Walne Zebranie Członków oraz Komitet Sterujący Strategią.

Bezpośredni nadzór nad wdrażaniem planu działań ZIT będzie sprawować **Zarząd Stowarzyszenia** po zapoznaniu się z opinią Komitetu Sterującego Strategią. Do kompetencji Zarządu należy realizacja zadań wynikających z pełnienia przez Stowarzyszenie funkcji IP dla FEP jako Związek ZIT. Bieżącą działalnością Biura kieruje dyrektor, który m.in. realizuje powierzone zadania dotyczące ZIT pod stałym nadzorem Zarządu.

Biuro realizuje zadania związane z pełnieniem przez Stowarzyszenie OMGGS roli IP ZIT. Pełni ono również rolę sekretariatu ZIT.

Do zadań **Walnego Zebrania Członków** należy podejmowanie decyzji o przyjęciu i zmianie planu działań ZIT oraz przyjmowanie raportów z monitoringu i ewaluacji stopnia realizacji Strategii również w części, która dotyczy ZIT.

Wsparcie w procesie wdrażania Strategii stanowić będzie Komitet Sterujący Strategią, pełniący funkcję opiniodawczą dla Zarządu OMGGS oraz Walnego Zebrania Członków OMGGS w toku prac nad wdrożeniem Strategii. Do kompetencji Komitetu Sterującego należeć będzie opiniowanie prac związanych z wdrażaniem planu działań ZIT.

W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele członków Stowarzyszenia. W celu zapewnienia reprezentacji różnych środowisk w procesie realizacji Strategii w skład Komitetu Sterującego wejdą, oprócz przedstawicieli samorządów, przedstawiciele sektora nauki, biznesu oraz organizacji pozarządowych, w tym m.in.:

- organizacji promujących model społeczeństwa obywatelskiego;
- podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska i przeciwdziałania zmianom klimatu;
- podmiotów odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji.

Szczegółowe zasady działania Stowarzyszenia oraz uprawnienia jego organów zawiera Statut Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot⁵⁶.

Podstawą interwencji ZIT jest Strategia, która uwzględnia wspólne strategiczne przedsięwzięcia uzgodnione przez jednostki wchodzące w skład Stowarzyszenia OMGGS. Członkowie związku ZIT mogą przyjmować rolę liderów projektów lub parterów projektów, które zostaną określone w Porozumieniu w sprawie powierzenia zadań Instytucji Pośredniczącej w ramach mechanizmu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021–2027. Cele Strategii ZIT są spójne z celami szczegółowymi FEP oraz z Umową Partnerstwa.

⁵⁶ Statut Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot w wersji obowiązującej od 22 lutego 2023 r.

Kryteria wyboru projektów ZIT



W celu wyłonienia przedsięwzięć mających służyć realizacji ZIT propozycje projektów przedstawione przez podmioty z terenu OMGGS zostaną poddane trzyetapowej ocenie w oparciu o kryteria:

- weryfikujące;
- horyzontalne;
- tematyczne.

Kryteria weryfikujące oceniane są w sposób zerojedynkowy, co oznacza, że niespełnienie któregośkolwiek z nich uniemożliwia umieszczenie projektu na liście. Obejmują one:

- zgodność z FEP 2021–2027, FEnIKS, strategią ZIT;
- adekwatność skali projektu do skali lokalnych potrzeb (kryterium to nie dotyczy projektów o charakterze ogólnometropolitalnym).

Kryteria **horyzontalne** – wspólne dla wszystkich obszarów – to:

- wielofunkcyjność;
- komplementarność;
- pozytywny wpływ na klimat;
- wpływ na realizację standardów OMGGS, w tym:
 - Standardu minimum w integracji imigrantek i imigrantów,
 - Standardu minimum na rzecz osób z niepełnosprawnościami i otoczenia,
 - Wspólnych standardów wizualnych i funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych,
 - Wytycznych i rekomendacji w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg.

Kryteria tematyczne wyznaczone zostały dla poszczególnych obszarów podlegających wsparciu (tj. mobilność miejska, termomodernizacja, klimat, zdrowie, infrastruktura społeczna, usługi społeczne, migranci) i obejmują:

- wpływ na realizację celów wyznaczonych dla danego obszaru tematycznego;
- ponadlokalność i partnerstwo;
- kompleksowość projektu.

W tabeli zestawiono kryteria tematyczne dla poszczególnych obszarów wsparcia

Obszar wsparcia	Lista kryteriów
Mobilność miejska	Projekt otrzymuje punkty z tytułu kryteriów właściwych dla projektów węzłowych, infrastrukturalnych lub taborowych, z tytułu kryterium spójności ze wskaźnikami SUMP oraz kryterium partnerstwa: 1a) Węzły: • W jakim stopniu projekt węzłowy wpływa na ograniczenie ruchu samochodowego w rdzeniu Metropolii?

	- W jakim stopniu projekt uwzględnia integrację podsystemów transportu zbiorowego i transportu indywidualnego (w tym urządzeń transportu osobistego tzw. UTO)? - W jakim stopniu projekt bazuje na dostępie do istniejącej infrastruktury i jej zasięgu? 1b) Infrastruktura: - W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie spójności układu metropolitalnych tras rowerowych lub sieci z priorytetem dla autobusów? 1c) Tabor: - W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie sprawności systemu transportu zbiorowego? 2) Kryterium obligatoryjne: - W jakim stopniu projekt jest spójny ze wskaźnikami strategicznymi Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej OMGGs? 3) Kryterium partnerstwa: - Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania?
Termomodernizacja	1) Kompleksowość termomodernizacji budynku. Punktowane będą projekty uwzględniające systemy zarządzania energią w modernizowanym obiekcie, typu: energooszczędne oświetlenie sterowane czasowo i czujkami ruchu, inne systemy wpływające na oszczędność zużywanej energii elektrycznej i ciepłej w obiekcie. upowszechnianie OZE; 2) Upowszechnianie OZE poprzez instalowanie i/lub zasilanie termomodernizowanego obiektu: panelami fotowoltaicznymi, pompami ciepła lub innymi odnawialnymi źródłami energii; 3) Ochrona zabytków poprzez realizację termomodernizacji obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub objętych opieką konserwatorską. 4) Stosowanie rozwiązań sprzyjających adaptacji do zmian klimatu, w szczególności zielone dachy, zielone ściany i inne.
Klimat	1) Ile projekt zawiera działań, które wpisują się w pojęcie tzw. Adaptacji i mitygacji „wielokrotnie korzystnej”? - punktowane będą projekty zawierające działania sprzyjające adaptacji i mitygacji do zmian klimatu w ramach różnych sektorów tematycznych, w szczególności: - zachowanie i zwiększenie otwartych przestrzeni na terenach gęsto zabudowanych, - nowa (zielona) forma i funkcja przestrzeni publicznych, - zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej np.: sadzenie drzew, tworzenie parków leśnych, parki kieszonkowe, zielone dachy i ściany, zielone torowiska i przystanki łąki kwietne, lasy Miyawakiego, - kreowanie przestrzeni błękitno-zielonej infrastruktury np.: parki retencyjne, ogrody deszczowe; niecki retencyjne, muldy chłonne, obiekty hydrofitowe-roślinne oczyszczalnie ścieków, źródła uliczne, poidelka

	• dodatkowo punktowane będą projekty, które posiadają rozwiązania zapobiegające kilku zagrożeniom związanym ze zmianami klimatu na raz, w szczególności suszom i powodziom; • dodatkowo punktowane będą działania mitygacyjne, czyli łagodzenie i zapobieganie zmianom klimatu, w szczególności ograniczanie emisji gazów cieplarnianych (czyli dwutlenku węgla, metanu, podtlenku azotu, fluorowęglowodorów, perfluorowęglowodorów, itd.) i zwiększenie ich pochłaniania przez ekosystemy. 2) Projekt jest elementem większego systemu błękitno-zielonej infrastruktury i spełnia warunek ciągłości systemu przyrodniczego • punktowane będą rozwiązania utrzymujące, rozwijające i budujące ciągłość systemów błękitno-zielonej infrastruktury; w Weryfikacji podlega czy projekt jest elementem większego systemu błękitno-zielonej infrastruktury i spełnia warunek ciągłości systemu przyrodniczego oraz czy zawiera rozwiązania oparte na naturze. Ocena: Max 10 pkt Najwyżej punktowane będą rozwiązania oparte na naturze oraz utrzymujące i wykorzystujące istniejące błękitno-zielone systemy i tworzące ciągłość przyrodniczą 9 ramach projektu zagospodarowanie wód opadowych jako rozwiązań opartych na naturze; • rozwiązania zw. z utrzymaniem i rozwijaniem naturalnej retencji; pierwszeństwo rozwiązań zielonej retencji (opartej o zielen i rozwiązania naturalne) nad retencją szarą opartą na zbiornikach podziemnych i systemach rozsączających. 3) Projekty z obszaru edukacji klimatycznej promujące proekologiczny styl życia i związane z tym postawy społeczne oraz związane z naszym zachowaniem mechanizmy zmiany klimatu i transformacji energetycznej (w tym mitygacji i adaptacji: jak możemy im przeciwdziałać oraz jak zachować się w sytuacjach kryzysowych takich jak powódzie i podtopienia). • Punktowana będzie promocja postaw społecznych i stylu życia związanych ze zrównoważonym rozwojem, ekologią i zero waste, propagowanie świadomej i odpowiedzialnej konsumpcji, ograniczania śmieci, życia lesswaste, w przedszkolach, szkołach, instytucjach samorządowych; w szczególności: kampanie, konkursy, dobre praktyki; stosowanie zasady 3R- reduce, reuse, recycle; tworzenie społeczności klimatycznych np. stowarzyszenia czy rady klimatyczne. 4) Ponadlokalność i partnerstwo: • Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania. Na ile projekt stanowi element większej sieci (rezultaty projektu dot. więcej niż 1 JST - tj. dostępne są dla mieszkańców metropolii, a nie tylko dla jednej gminy).
Zdrowie	• W jakim stopniu projekt zwiększa dostępność do usług zdrowotnych, które są najbardziej deficytowe i pożądane?

	• ludność objęta wsparciem – liczba osób, które skorzystają z usług zdrowotnych świadczonych przez podmiot leczniczy wsparty w ramach projektu; • realizacja z wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz potencjału regionu/metropolii; • ponadlokalna ranga
Infrastruktura społeczna	• W jakim stopniu projekt przyczyni się do poprawy dobrostanu osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem w ich środowisku lokalnym i wpłynie na zmniejszenie liczby osób umieszczonych w instytucjach pobytu długoterminowego? • W jakim stopniu projekt jest komplementarny wobec innych działań realizowanych przez Wnioskodawcę/Partnera, w tym innych realizowanych projektów w obszarze DI dla poszczególnych grup objętych wsparciem? • partnerstwo: czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania
Usługi społeczne	• Czy projekt jest komplementarny wobec innych działań realizowanych przez Wnioskodawcę/Partnera, w tym innych realizowanych projektów w obszarze DI dla specjalistycznych usług wsparcia poszczególnych grup objętych wsparciem? • W jakim stopniu projekt przyczyni się do poprawy dobrostanu osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem w ich środowisku lokalnym i wpłynie na zmniejszenie liczby osób umieszczonych w instytucjach pobytu długoterminowego? • W jakim stopniu projekt zakłada realizację kompleksowej usługi wsparcia (m.in metodą Kręgów wsparcia)? • partnerstwo: czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania
Migranci	• Ukierunkowanie na trwałe wzmocnienie postaw społecznych, poziomu aktywizacji społecznej i zawodowej migrantów poprzez: 1) ukierunkowanie na budowanie więzi ze społecznością lokalną (np. w obszarze kultury, integracja ze środowiskiem szkolnym); 2) wsparcie rozwoju kompetencji językowych uwzględniające różne poziomy zaawansowania; 3) zapewnienie zaangażowania/udziału osób z doświadczeniem migracyjnym (samorzeczników); 4) realizacja wsparcia o charakterze bytowym i opiekuńczym, w tym pomocy prawnej i psychologicznej • Ponadlokalność i partnerstwo: ○ Na ile projekt stanowi element większej sieci współpracy (rezultaty dot. więcej niż 1 JST - tj. dostępne są dla mieszkańców metropolii, a nie tylko dla jednej gminy)? ○ Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania?

Monitoring i ewaluacja

Monitoring realizacji Strategii prowadzony będzie na bieżąco. Raz w roku przygotowany zostanie Raport z realizacji Strategii, uwzględniający:

- bieżące badania i analizy związane z realizacją Strategii,
- informacje dostarczane przez Członków OMGGS oraz podmioty wdrażające poszczególne działania wynikające ze Strategii,
- działania zrealizowane w ramach Biura OMGGS (w tym w ramach projektów międzynarodowych),
- prace Komitetu Sterującego ds. Strategii Ponadlokalnej OMGGS oraz komisji tematycznych.

Raport będzie stanowić podsumowanie działań podjętych w ramach realizacji poszczególnych celów wraz z informacją nt. ich kosztów i źródeł finansowania. Uwzględni także wnioski wynikające z analizy stopnia realizacji zadań istotnych z perspektywy dalszego wdrażania Strategii.

Elementem ww. raportu będzie także informacja nt. stanu realizacji wskaźników rezultatu służących ocenie postępów wdrażania Strategii.

Ewaluacja ex-ante prowadzona jest jeszcze przed przyjęciem Strategii i ma na celu weryfikację, czy planowane działania są uzasadnione (mają pokrycie w zidentyfikowanych potrzebach metropolii) i czy pozwolą one na osiągnięcie zakładanych rezultatów przy zaangażowaniu określonych zasobów (przede wszystkim finansowych, ale również ludzkich czy organizacyjnych). Pozwoli ona również określić przewidywany wpływ Strategii na pożądane efekty i zidentyfikować potencjalne trudności, które mogą wystąpić w trakcie jej wdrażania.

Ewaluacja wdrażanego dokumentu realizowana będzie w formule **ewaluacji bieżącej**. Jest to proces bieżącej oceny efektów prowadzonych działań oraz ich wpływu na założone cele Strategii, pozwalający na formułowanie użytecznych rekomendacji w zakresie dalszego wdrażania dokumentu. O potrzebie i zakresie przeprowadzenia analizy konkretnych analiz w ramach ewaluacji bieżącej decydować będzie Zarząd OMGGS w oparciu o bieżące potrzeby i pojawiające się wyzwania.

Proces ewaluacji opierał się będzie o weryfikację stanu realizacji zaplanowanych działań oraz o ocenę stopnia osiągnięcia wskaźników rezultatu, określonych dla poszczególnych celów Strategii. Podsumowanie procesu i wyników ewaluacji stanowić będą **raporty z ewaluacji**, zawierające co najmniej takie elementy jak: cele ewaluacji, opis zastosowanej metodyki, opis procesu badawczego, analizę wyników, wnioski i rekomendacje.

Odpowiedzialność za prowadzenie lub organizowanie procesów monitorowania i ewaluacji Strategii spoczywa na Zarządzie OMGGS.

7

Opis udziału partnerów
w przygotowaniu Strategii i jej
realizacji



7. Opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji



UDZIAŁ PARTNERÓW W OPRACOWANIU STRATEGII

Strategia została opracowana w modelu partnerskim, z uwzględnieniem szerokiego grona podmiotów oraz ekspertów ze wszystkich kluczowych obszarów tematycznych.

Na etapie diagnozy (w okresie lipiec-wrzesień 2022 r.) m.in. zrealizowano 140 indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI)⁵⁷ wśród trzech grup badanych:

- przedstawicieli członków zwyczajnych OMGGS (prezydenci miast, starostowie powiatów, burmistrzowie i wójtowie gmin;
- ekspertów zewnętrznych reprezentujących różne środowiska, posiadających wiedzę w dziedzinach istotnych z punktu widzenia poszczególnych obszarów celu projektu (m.in. polityka społeczna, aktywność mieszkańców, integracja migrantów, kultura, edukacja, rynek pracy, transport, wspieranie rozwoju gospodarczego, turystyka, zdrowie, ochrona środowiska, planowanie przestrzenne, inteligentne zarządzanie, organizacja metropolii);
- przedstawicieli Biura OMGGS.

Na etapie prac na Strategię m.in. przeprowadzono cykl 14 warsztatów:

- warsztaty wizyjne. Kierunki rozwoju OMGGS;
- grupa warsztatów dotycząca sformułowaniu celów OMGGS w kluczowych obszarach: spójność społeczna, mobilność i transport, zielony rozwój, nowa praca/nowa edukacja, inteligentne zarządzanie;
- warsztaty dotyczące marki obszaru metropolitalnego;
- warsztaty dotyczące systemu realizacji strategii;
- grupa warsztatów dotyczących celów realizacji ZIT.

Warsztaty wizyjne pozwoliły na zdefiniowanie propozycji pożądanego kierunku rozwoju metropolii. W ramach grupy warsztatów tematycznych w oparciu o wyniki diagnozy sformułowano propozycję celów strategicznych i operacyjnych Strategii OMGGS. Warsztaty dotyczące marki obszaru metropolitalnego pozwoliły określić, jakie działania i w jaki sposób obszar metropolitalny będzie realizował działania dotyczące promocji własnej marki oraz marek podmiotów tworzących OMGGS. Ostatnie z cyklu warsztatów dotyczyły zagadnień związanych z realizacją Strategii (wdrażanie, monitoring, ewaluacja).

Przeprowadzone zostały również warsztaty dotyczące celów ZIT, mające na celu weryfikację założeń przedsięwzięć strategicznych i pomysłów na projekty metropolitalne, w tym na metropolitalne kryteria wyboru projektów.

⁵⁷ IDI (ang. *Individual In-depth Interview*), technika badawcza polegająca na bezpośredniej rozmowie badacza (moderatora) z respondentem prowadzonej na podstawie scenariusza.

Dzięki zaangażowaniu szerokiego grona interesariuszy możliwe było przygotowanie założeń, na podstawie których opracowano projekt dokumentu.

Realizacja badań umożliwiła opracowanie diagnozy aktualnej sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej oraz projektu Strategii.

Na etapie przygotowania projektu Strategii zostało powołane tzw. ciało doradcze angażujące partnerów społeczno-gospodarczych w przygotowanie i realizację Strategii. Funkcję ww. ciała pełni Komitet Sterujący ds. Strategii Rozwoju Ponadlokalnego OMGGS.

W skład Komitetu wchodzi:

- przedstawiciele samorządów OMGGS (gmin, miast, powiatów)
- partnerzy reprezentujący sektor nauki, biznesu, NGO, w tym społeczeństwo obywatelskie, podmioty działające na rzecz ochrony środowiska oraz odpowiedzialne za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji:
 - Rada Rektorów Województwa Pomorskiego,
 - Związek Uczelni Fahrenheita,
 - Polska Akademia Nauk,
 - Sztab Kryzysowy Pomorskich Przedsiębiorców,
 - Polski Klaster IoT i AI Sinotaic,
 - Pomorska Sieć Centrów NGO,
 - Pomorska Rada Organizacji Pozarządowych,
 - Centrum Wsparcia Imigrantów i Imigrantek,
 - Centrum Praw Kobiet,
 - Fundacja ARMAG,
 - Centrum Integracja w Gdyni,
 - Lokalne Grupy Działania (Pomorska sieć).

Podczas pierwszych spotkań Komitetu w ww. składzie omawiano projekt metropolitalnych kryteriów wyboru projektów do ZIT 2021-2027 oraz proces konsultacji społecznych Strategii.

Ponadto, została utworzona (w lutym 2023 r.) międzysektorowa grupa doradcza - ThinkTank Metropolia (TTM), w ramach której m.in. zrealizowano warsztaty dotyczące misji i wizji rozwoju OMGGS. W skład ww. grupy wchodzi przedstawiciele samorządów lokalnych z terenu OMGGS, samorządu regionalnego, nauki, biznesu oraz instytucji otoczenia biznesu.

Założenia do projektu strategii (w tym celów ZIT) oraz projekt metropolitalnych kryteriów wyboru projektów do ZIT 2021-2027 były dyskutowane również podczas obrad komisji tematycznych OMGGS (ds. społeczno-gospodarczych, infrastruktury i środowiska, administracji i finansów, kultury oraz strategii metropolii) oraz podczas otwartego spotkania (03.2023) z udziałem przedstawicieli samorządów lokalnych i ich jednostek organizacyjnych, IZ, NGO, IOB, LGD, nauki. Prace komisji koncentrowały się na propozycjach przedsięwzięć do realizacji w ramach Strategii.

UDZIAŁ PARTNERÓW W REALIZACJI STRATEGII

Zadania Komitetu Sterującego: Komitet Sterujący, w ramach prac nad przygotowaniem i wdrażaniem Strategii Rozwoju Ponadlokalnego z częścią wdrożeniową dotyczącą ZIT 2021-2027, będzie realizował w szczególności następujące działania:

- 1) opiniowanie decyzji Zarządu, związanych z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii;
- 2) opiniowanie dokumentów oraz kluczowych kwestii związanych z organizacją poszczególnych etapów prac (m.in. projektów Strategii, procesu uzgadniania projektów, zakresu przedsięwzięć, listy projektów ZIT);
- 3) inicjowanie i wspieranie dialogu między interesariuszami instrumentu ZIT;

- 4) zapewnienie udziału interesariuszy w przygotowanie dokumentów dot. wdrażania ZIT, w szczególności Strategii ZIT;
- 5) formułowanie opinii i propozycji dla Zarządu oraz dla Walnego Zebrania Członków.

8

**Ramy finansowe i źródła
finansowania**



8. Ramy finansowe i źródła finansowania

Finansowanie realizacji strategii

Na chwilę obecną najważniejsze źródło finansowania inicjatyw strategicznych stanowią środki dostępne w ramach polityk Unii Europejskiej, w tym przede wszystkim Polityki Spójności UE. Natomiast, jeżeli zostanie uchwalona ustawa metropolitalna dla Pomorza, Strategia uzyska nowe źródła finansowania działań, szacowane na ok. 200 mln zł rocznie z podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT) oraz ze składek gmin zrzeszonych w związku metropolitalnym.

Na poziomie krajowym strategiczne kierunki wykorzystania funduszy UE określa Umowa Partnerstwa dla realizacji Polityki Spójności 2021-2027 w Polsce, w tym funduszy kluczowych z perspektywy realizacji Strategii - Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Europejskiego Funduszu Społecznego Plus (EFS+).

Działania Strategii z EFRR i EFS+ realizowane będą głównie poprzez instrument ZIT w ramach:

- programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza (FEP):
 - cel strategiczny 1. Klimat i przestrzeń,
 - cel strategiczny 2. Sprawny transport,
 - cel strategiczny 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego;
- programu krajowego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS):
 - cel strategiczny 1. Klimat i przestrzeń;
 - cel strategiczny 2. Sprawny transport.

Inne programy UE uruchomione poprzez Umowę Partnerstwa na poziomie krajowym, które mogą wesprzeć realizację Strategii to:

- Fundusze Europejskie dla Nowoczesnej Gospodarki (FENG) – cel strategiczny CS 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego;
- Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego 2021-2027 (FERS) - cel strategiczny CS 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego;
- Fundusze Europejskie na Rozwój Cyfrowy (FERC) – cel strategiczny 4. Efektywna koordynacja współpracy metropolitalnej;
- a także Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności (KPO) przygotowywany na podstawie Europejskiego Instrumentu Odbudowy pn. Next Generation EU, który będzie uzupełniał interwencję Polityki Spójności.

Cele Strategii, wspierane będą także poprzez projekty międzynarodowe UE, dzięki którym możliwa jest m.in. realizacja wspólnych działań unijnych metropolii w kluczowych obszarach rozwoju, projekty badawcze, wymiana doświadczeń. Możliwe źródła finansowania:

- Connecting Europe Facility (CEF) - Instrument “Łącząc Europę”,
- Horyzont Europa (w tym Inicjatywa ELENA),
- Cyfrowa Europa,
- Kreatywna Europa,
- LIFE,
- Fundusz Azylu, Migracji i Integracji (FAMI),
- Program Interreg Południowy Bałtyk,
- Program “Obywatele, równość, prawa i wartości”.

Uzupełnieniem środków pochodzących ze źródeł unijnych będą:

- składki członkowskie;
- środki sektora prywatnego, np. w formule partnerstwa publiczno-prywatnego;
- środki instytucji finansowych i kredytowych, kredyty bankowe;
- inicjatywy rządowe, np. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg Samorządowych.

Plan finansowy Strategii ZIT



Do realizacji wyznaczonych celów i zaspokojenia potrzeb rozwojowych zidentyfikowanych na obszarze ZIT wykorzystane zostaną różnorodne źródła finansowania. Podstawowe znaczenie, odpowiadające na zdiagnozowane na obszarze ZIT problemy, będzie miał instrument Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w ramach programu Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021–2027 (FEP 2021–2027).

Tabela 1: Alokacja ZIT według obszarów interwencji

Obszar interwencji	Fundusz	Alokacja budżetowa (w mln. EUR)
Efektywność energetyczna	EFRR	48,6
Adaptacja do zmian klimatu	EFRR	14,7
Mobilność miejska	EFRR	63,3
Infrastruktura społeczna	EFRR	24
Infrastruktura zdrowotna	EFRR	10,2
Razem EFRR		160,9
Usługi społeczne	EFS+	12
Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej migrantów	EFS+	5
Razem EFS+		17
Razem EFRR+EFS+		177,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie FEP oraz uzgodnień z IZ

W celu wdrożenia działań rozwojowych planuje się wykorzystanie mechanizmów wsparcia komplementarnych wobec instrumentu ZIT, przede wszystkim ze źródeł krajowych (np. środki NFOŚiGW, programy rządowe i ministerialne) oraz międzynarodowych (w tym fundusze UE, np. FEnIKS, fundusze EOG i szwajcarski instrument finansowy), środków dotacyjnych i pożyczkowych.

Przedsięwzięcia realizowane będą również w ramach innych instrumentów terytorialnych FEP – programów rewitalizacji oraz instrumentu Rozwój Lokalny Kierowany przez Społeczność (RLKS).

Instrumenty terytorialne ZIT, RLKS oraz rewitalizacja na terenie OMGGS koncentrują się szczególnie w obszarze infrastruktury i usług społecznych. W ramach koordynacji ww. instrumentów możliwe jest wykorzystanie projektów zintegrowanych, w tym efektywne wykorzystanie infrastruktury społecznej na potrzeby projektów realizowanych z różnych instrumentów.

Tabela 2: Finansowanie celów FEP za pomocą instrumentów terytorialnych

Cel	ZIT	RLKS	Rewit.
Efektywność energetyczna	x		x
OZE		x	
Adaptacja do zmian klimatu			
Różnorodność biologiczna			
Mobilność miejska			
Integracja			
Migranci			
Usługi społeczne i zdrowotne			
Infrastruktura społeczna			
Infrastruktura zdrowotna			
Infrastruktura kultury i turystyki			
Rewitalizacja			

Źródło: opracowanie własne na podstawie FEP

ZIT
2021-2027



Źródła
finansowania
projektów ZIT

Tabela 3: Źródła finansowania działań przewidzianych w Strategii ZIT

Lp.	Cel Strategiczny strategii ZIT	Priorytet strategii ZIT	Program (źródło finansowania)					
			Polityka spójności (Euro)				KPO (EURO)	
			FEP 2021-2027		FEnIKS			
			Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy
1.	Transport	2.1. 2.2.	63 308 456	11 172 080,47	96 000 000	16 941 176,47	63 500 000	11 205 882,35
2.	Termomodernizacja budynków	1.1.	48 619 442	8 579 901,53			10 000 000	1 764 705,88
3.	Klimat	1.1.	14 728 762	2 599 193,29	5 000 000	882 352,94		
4.	Zdrowie	3.2.	10 246 966	1 808 288,12				
5.	Infrastruktura społeczna	3.2.	24 000 000	4 235 294,12				
6.	Usługi społeczne	3.2.	12 000 000	2 117 647,06				
7.	Migranci	3.2.	5 006 100	883 429,41				

Źródło: opracowanie własne

Tabela 4: Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji			Cel szczegółowy	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	Nazwa	Kod	Alokacja ZIT (tys. Euro)	Całkowita alokacja FEP (tys. EURO)		Nazwa	Wartość	Nazwa	Wartość
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	42	48 619,4	49 980	(i)	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki)	124	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i ciepłej (MWh/rok)	29 100
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	45		82 913		Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m2)	74 700	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok)	2 300
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	46		3 634		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	48 900	Ilość zaoszczędzonej energii ciepłej (MWh/rok)	26 800
						Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego (sztuki)	1		
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	58	14 728,8	32 731	(iv)	Pojemność obiektów małej retencji (m3)	63 000	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby)	40 500
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	60		14 027		Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha)	33	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) (osoby)	4 800
						Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki)	9		
						Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof w przypadku klęsk żywiołowych (EUR)	863 000		

						Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	31 700		
						Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego (sztuki)	1		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	77	63 308,5	7 157	(viii)	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych (km)	4	Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2/rok)	430
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	81		66 785		Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby)	2 100	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok)	168 300
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	82		37 366		Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitarnej (sztuki)W	19	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok)	372 800
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	83		26 682		Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	25		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	85		7 421		Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (sztuki)	5		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	86		3 000		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	810 400		
						Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego (sztuki)	1		
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	157	5 006,1	18 119	(i)	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby)	2 000	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby)	1 800
						Liczba objętych wsparciem podmiotów administracji publicznej lub służb publicznych na szczeblu krajowym, regionalnym lub lokalnym (podmioty)	13		
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	158	12 000,0	82 050	(k)	Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie (osoby)	1 780	Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej	339
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	161		17 000	(k)	Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie (osoby)	484		

						Liczba osób objętych programem polityki zdrowotnej (osoby)	1 333		
6	Fundusze europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFRR)	127	24 000,0	55 000	(iii)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych (osoby)	180	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych (użytkownicy / rok)	153
						Liczba wspartych obiektów, w których realizowane są usługi społeczne (sztuki)	20		
						Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	567		
						Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego (sztuki)	1		
6	Fundusze europejskie dla silnego społeczeństwa Pomorza (EFRR)	128	10 247,0	33 398	(v)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok)	15 600	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	15 400
		129				Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki)	4		
		172		157		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	4 100		
						Wspierane strategie zintegrowanego rozwoju terytorialnego (sztuki)	1		

Źródło: opracowanie własne

Słownik, wykaz skrótów

ARMAG – Agencja Rozwoju Monitoringu Aglomeracji Gdańskiej
BSS (*Business Services Sector*) – sektor usług dla biznesu
BRG – Biuro Rozwoju Gdańska
BPPMG – Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni
EFS – Europejski Fundusz Społeczny
EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
EOG – Europejski Obszar Gospodarczy
FEnIKS – Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027
FEP – Fundusze Europejskie dla Pomorza
FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych
GDOŚ – Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
GOZ – Gospodarka Obiegu Zamkniętego
GUS – Główny Urząd Statystyczny
IOB – instytucje otoczenia biznesu
JST – Jednostka Samorządu Terytorialnego
KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności
KSRR – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny
MOF OW – Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego
MPA – Metropolitalny plan adaptacji do zmian klimatu
MZK – Miejski Zakład Komunikacji
MZKZG – Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
NCBiR – Narodowe Centrum Badań i Rozwoju
NGO – organizacja pozarządowa
Obszar metropolitalny – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju
OM – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
OMGGS – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot – o ile nie wskazuje na to kontekst zapisu, skrót ten oznacza obszar zajmowany przez gminy stowarzyszenia OMGGS wraz z jego strukturami organizacyjnymi
ONZ – Organizacja Narodów Zjednoczonych
OZE – Odnawialne Źródła Energii
OzN – osoby z niepełnosprawnościami
OSI – Obszary Strategicznej Interwencji
OWES – Ośrodek Wsparcia Ekonomii Społecznej
PBPR – Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego
PES – Podmioty Ekonomii Społecznej
PKM – Pomorska Kolej Metropolitalna
PSZ – system podstawowego szpitalnego zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej
PSZOK – Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych
PZP OMGGS – Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
PZP WP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

Stowarzyszenie (pisane wielką literą, bez dodatkowego dookreślenia) – Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot z siedzibą w Gdańsku

Strategia (pisana wielką literą) – Strategia ponadlokalna dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030

Strategia ZIT – Strategia ponadlokalna dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, pełni również rolę Strategii ZIT 2021–2027

RPS – Regionalne Programy Strategiczne

SKM – Szybka Kolej Miejska

SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa

UE – Unia Europejska

UMWP – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

UTO – urządzenie transportu osobistego

ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

Związek ZIT – Związek Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, funkcja Stowarzyszenia OMGGS polegająca na pełnieniu roli Instytucji Pośredniczącej dla FEP 2021-2027

Wykaz map, schematów i tabel

Mapa 1: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz wskazanie obszaru gmin wchodzących w skład Związku ZIT	8
Mapa 2: Podstawowe elementy struktury funkcjonalno-przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot	75
Mapa 3: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS – obszary funkcjonalne	76
Mapa 4: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS – węzły i pasma rozwojowe metropolii	78
Mapa 5: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS – kierunki rozwoju metropolii	82
Mapa 6: Model systemu ochrony przyrody OMGGS	91
Mapa 7: Infrastruktura transportowa OMGGS	93
Mapa 8: Schemat metropolitalnego systemu transportu dla OMGGS	94
Mapa 9: Planowana sieć kolejowa dla OMGGS	95
Mapa 10: Planowana sieć drogowa dla OMGGS	95
Mapa 11: Planowana sieć rowerowa dla OMGGS	96
Mapa 12: OSI na terenie województwa pomorskiego	98
Schemat 1: Cele strategiczne metropolii	14
Schemat 2: Cele operacyjne Strategii	15
Schemat 3: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS	105
Schemat 4: Podmioty realizujące Strategię	105
Schemat 5: Zależność dokumentów strategicznych, operacyjnych oraz projektów	106
Tabela 1: Alokacja ZIT według obszarów interwencji	119
Tabela 2: Finansowanie celów FEP za pomocą instrumentów terytorialnych	120
Tabela 3: Źródła finansowania działań przewidzianych w Strategii ZIT	121
Tabela 4: Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027	122

Wykonawca:

A2P2 Architecture & Planning Monika Arczyńska

dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

dr inż. arch. Monika Arczyńska

Agnieszka Gajda

Michał Jabłonowski

Dawid Pesta

Ksenia Orłowa

Maria Szaszorina

DS Consulting sp. z o.o.

Paweł Dryl

Piotr Deska

Agata Chmielarczyk

Natalia Chmielewska

Tomasz Biegalski

Patrycja Szymańska

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGS:

Michał Glaser

Krzysztof Perycz-Szczepański

Emilian Stańczyszyn

dr hab. Jakub Szlachetko

Karolina Weiner

dr Joanna Bogdziewicz-Wróblewska

Małgorzata Ciecholińska

Agata Blacharka

Bożena Krawczyk

Agnieszka Różga-Micewicz

Małgorzata Jankiewicz

Maciej Jendryczka

Wojciech Kłoszewski

Załącznik: Wskaźniki monitoringowe strategii ponadlokalnej

Lp.	Wskaźnik (opis słowny)	Źródło danych	Rok bazowy	Wartość bazowa	Rok docelowy	Wartość docelowa
Cel strategiczny 1. Klimat i przestrzeń						
Cel operacyjny 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu						
1.	Opracowany Metropolitalny Plan Adaptacji i Mitygacji do Zmian Klimatu	Karta projektu	2022	0	2030	1
2.	Powierzchnia korytarzy i płątów ekologicznych objętych formami ochrony oraz objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego	MPZP	2022	67% korytarzy i 93% płątów jest pokrytych prawnymi formami ochrony	2030	Wzrost, zwiększenie powierzchni korytarzy i płątów ekologicznych
3.	Całkowita pojemność nowych urządzeń do retencjonowania wód opadowych i roztopowych	Sprawozdania z realizacji projektów	2022	0	2030	Zwiększenie pojemności urządzeń do retencjonowania wód.
4.	Całkowita wartość projektów z zakresu adaptacji do zmian klimatu realizowanych przez gminy wchodzące w skład OMGGS	Sprawozdania z realizacji projektów	2022	0	2030	Do ustalenia
5.	Całkowita wartość projektów z zakresu termomodernizacji oraz zastosowania OZE w budynkach i obiektach użyteczności publicznej na terenie OMGGS	Sprawozdania z realizacji projektów	2022	0	2030	Do ustalenia
6.	Liczba zrealizowanych spotkań dotyczących utworzenia i rozwoju społeczności energetycznych	Raporty własne	2020	0	2030	8

Cel operacyjny 1.2. Spójny rozwój przestrzenny						
1.	Liczba JST, które zobowiązały się przestrzegać wytycznych urbanistycznych dla obszarów o strategicznym znaczeniu dla przestrzennego rozwoju metropolii	Deklaracje gmin	2022	0	2030	61 samorządów (wszystkie JST należące do OMGGS) - zgodnie ze Strategią (s. 35) i Sprawozdaniem z działalności OMGGS 2021
2.	Wykonanie metropolitalnego bilansu terenów inwestycyjnych	Raport z wykonania bilansu	2022	0	2030	1
3.	Uruchomienie geoportalu i repozytorium danych metropolitalnych	Karta projektu	2022	0	2030	1
Cel strategiczny 2. Sprawny transport						
Cel operacyjny 2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców						
1.	Wzrost udziału zrównoważonych środków podróży w ogóle podróży w OMGGS oraz spadek udziału indywidualnych pojazdów samochodowych	Model ruchu dla OMGGS w odniesieniu do podróży wykonywanych transportem zbiorowym. Badanie ankietowe w ramach kompleksowych badań ruchu w zakresie podróży wykonywanych pieszo, rowerem i UTO - obecnie brak aktualnych danych.	2023	Wartość bazowa: 62,3 % - podróże wykonywane transportem indywidualnym 37,3 % - podróże wykonywane transportem zbiorowym (dane z modelu ruchu aktualne na kwiecień 2023)	2030	Wzrost udziału podróży transportem zbiorowym
2.	Wzrost zadowolenia użytkowników zrównoważonych form transportu, mierzony w badaniach preferencji i zachowań	Badanie zadowolenia	2021	Do ustalenia	2030	Do ustalenia

	komunikacyjnych mieszkańców					
3.	Liczba sprzedanych biletów w ramach wspólnej taryfy	Raporty MZKZG https://bip.mzkzg.org/?k=79 w zakresie biletu metropolitalnego.	2020	Wartość bazowa: 10 716 749 (dane MZKZG za 2021 rok; łącznie bilety miesięczne, 72-godzinne, 24-godzinne, 1-godzinne, jednorazowe)	2030	Wzrost liczby zakupionych biletów
4.	Udział połączeń autobusowych obsługujących węzły i przystanki kolejowe zsynchronizowanych z połączeniami kolejowymi	Model ruchu dla OMGGS.	2020	Brak możliwości obliczenia na tym etapie	2030	Wzrost liczby połączeń
5.	Liczba metropolitalnych linii dowozowych współfinansowanych przez samorządy	Dane MZKZG lub jednostki odpowiedzialnej za tworzenie i zarządzanie liniami metropolitalnymi.	2020	0	2030	Wzrost liczby połączeń metropolitalnych
6.	Liczba wybudowanych i zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami na terenie Obszaru Metropolitalnego	Audyt OMGGS	2020	Brak danych na tym etapie (0 ?)	2030	Wzrost liczby węzłów
7.	Udział jednostek taboru tramwajowego, autobusowego i trolejbusowego młodszego niż 20 lat	Dane od przewoźników oraz organizatorów transportu.	2020	Brak danych na tym etapie	2030	Wzrost udziału nowszych pojazdów we flocie
8.	Udział wozokilometrów linii publicznego transportu zbiorowego z dopłatą z FRPA	Wyniki naboru na dofinansowanie z FRPA (Pomorski Urząd Wojewódzki w Gdańsku) w zakresie liczby linii objętych dofinansowaniem	2020	Brak danych na tym etapie	2030	Wzrost udziału linii

	w ogólnej liczbie wozokilometrów linii autobusowych ogólnodostępnych w OMGGS	w obszarze objętym strategią. Dane z modelu ruchu dla OMGGS dotyczące liczby linii publicznego transportu zbiorowego w OMGGS.				
Cel operacyjny 2.2. - Poprawa warunków mobilności aktywnej						
1.	Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży	Badanie ankietowe w ramach kompleksowych badań ruchu w zakresie podróży wykonywanych pieszo, rowerem i UTO - obecnie brak aktualnych danych.	2020	ruch pieszy – 20% rower – 8% (źródło dane CAWI)	2030	Wzrost udziału podróży pieszych i rowerowych, cel rowerowy min 15% (Karta Brukselska)
2.	Udział gmin OMGGS, w których funkcjonuje system pojazdów współdzielonych	Wykaz gmin, które dołączyły do projektu Mevo. Wykaz gmin, w których funkcjonują operatorzy komercyjni (dane pozyskane od gmin lub operatorów).	2023	Wartość bazowa: 31% (16 z 52 gmin), w zakresie roweru publicznego Mevo. Brak możliwości obliczenia na obecnym etapie prac dla operatorów w komercyjnych.	2030	Wzrost udziału gmin
3.	Liczba wybudowanych i zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami na terenie OM	Audyty wybudowanych i zmodernizowanych węzłów i przystanków, które miały być realizowane zgodnie ze standardami OMGGS.	2023	0	2030	Wzrost liczby węzłów spełniających standardy
4.	Udział węzłów wyposażonych w parkingi park&ride i bike&ride w ogólnej liczbie węzłów	Inwentaryzacja węzłów przesiadkowych w OMGGS z określeniem liczby węzłów oraz ich wyposażenia.	2023	Brak możliwości obliczenia na tym etapie	2030	Wzrost liczby węzłów spełniających standardy
6.	Spadek liczby zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów	Podsumowanie 2022 roku na pomorskich drogach” (pomorska.policja.gov.pl)	2022	336 zdarzeń drogowych z udziałem	2030	Zmniejszenie liczby zdarzeń

				pieszych w woj. pomorskim		
6.	Liczba wypadków, osób zabitych i rannych w wyniku wypadków drogowych (docelowo dążenie do „wizji zero”)	Podsumowanie roku na pomorskich drogach” (pomorska.policja.gov.pl)	2022	24 zabitych pieszych w woj. pomorskim	2030	0
7.	Udział powierzchni OMGGS objętej dobrym dostępem do infrastruktury rowerowej	Inwentaryzacja wybudowanych tras rowerowych odpowiadających koncepcji połączeń metropolitalnych tras rowerowych w OMGGS zawartej w SUMP OMGGS.	2023	Wartość bazowa: 40% terenu OMGGS (przy założeniu maksymalnej odległości i 2 km od rowerowych tras metropolitalnych)	2030	Wartość bazowa: 80% terenu OMGGS (przy założeniu maksymalnej odległości 2 km od rowerowych tras metropolitalnych)
Cel operacyjny 3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii						
1.	Opracowanie i wdrożenie koncepcji centrów rozwoju kompetencji kluczowych	Ustalenia własne	2022	0	2030	1
2.	Liczba podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w sektorach innowacyjnych	GUS – wybrane sekcje PKD	2022	Do ustalenia	2030	Wzrost
3.	Liczba wydarzeń o znaczeniu międzynarodowym zorganizowanych na terenie OM	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Wzrost organizowanej liczby wydarzeń o znaczeniu międzynarodowym w regionie lub osiągnięcie określonej ilości takich wydarzeń? Do ustalenia
4.	Wspólna oferta samorządów i IOB	Ustalenia własne	2021	0	2024	1

Cel operacyjny 3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców						
1.	Liczba zrealizowanych przez członków stowarzyszenia projektów w zakresie deinstytucjonalizacji	Sprawozdania z realizacji projektów		0	2030	Do ustalenia po zakończeniu naboru projektów
2.	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Do ustalenia po zakończeniu naboru projektów
3.	Liczba osób wspartych w zakresie wdrażania standardów OMGGS dot. OzN	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Do ustalenia po zakończeniu naboru projektów
4.	Liczba osób wspartych w zakresie wdrażania standardów OMGGS dotyczących migrantów	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Do ustalenia po zakończeniu naboru projektów
5.	Liczba zrealizowanych przez członków OMGGS projektów w zakresie wsparcia włączenia migrantek i migrantów	Raporty z realizacji projektów	2021	0	2030	Do ustalenia po zakończeniu naboru projektów
6.	Liczba działań we współpracy jednostek kultury i podmiotów na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego członków OMGGS	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Do ustalenia po zakończeniu naboru projektów
Cel operacyjny 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu						
1.	Stworzenie struktury koordynującej polityki przestrzenne i klimatyczne	Ustalenie własne	2022	0	2030	1

2.	Liczba gmin objętych zasięgiem powołanej struktury koordynującej polityki przestrzenne i klimatyczne	Ustalenie własne	2022	0	2030	52
Cel operacyjny 4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej						
1.	Powołanie metropolitalnego lub regionalnego zarządu transportu zbiorowego	Akt powołania	2022	0	2030	1
2.	Liczba gmin objętych zasięgiem powołanej struktury zarządzania transportem zbiorowym	Akt powołania/deklaracja podmiotu zarządzającego transportem	2022	0	2030	53 Do ustalenia
3.	Wysokość nakładów finansowych przeznaczonych przez gminy na rzecz wspólnej organizacji transportu	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Do ustalenia
Cel operacyjny 4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej						
1.	Liczba podmiotów włączających się w działania sieci współpracy między samorządem, uczelniami i biznesem	Sprawozdania animatorów sieci współpracy	2022	0	2030	Do ustalenia
Cel operacyjny 4.2. Wspieranie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów						
1.	Liczba członków OMGGS, którzy co najmniej częściowo wdrożyli wszystkie aktualne standardy metropolitalne	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Do ustalenia
2.	Liczba użytkowników Metropolitalnego Obserwatorium Danych	Raport ze strony internetowej	2022	0	2030	Do ustalenia

3.	Liczba pracowników samorządowych, którzy podnieśli kwalifikacje poprzez udział w szkoleniach organizowanych przez OMGGS	Listy obecności	2022	0	2030	Do ustalenia
4.	Liczba gmin i powiatów OMGGS, które wykorzystują innowacje technologiczne, w tym poprzez cyfryzację urzędów	Sprawozdania JST	2022	0	2030	Do ustalenia
Cel operacyjny 4.3. Przekształcenie w związek metropolitalny lub gminno-powiatowy (uzyskanie nowych zdolności prawnych do rozwiązywania problemów metropolitalnych)						
1.	Powołanie podmiotu prawnego o statusie związku metropolitalnego lub związku powiatowo-gminnego, zdolnego do zarządzania kluczowymi funkcjami metropolitalnymi	Akt powołania	2022	0	2030	1

Dokument został opracowany ze środków Programu Pomoc Techniczna 2014-2020