

---

# WARSZTAT STRATEGICZNY W RAMACH PROJEKTU OPRACOWANIE STRATEGII ROZWOJU GDAŃSKIEGO OBSZARU METROPOLITALNEGO DO 2030 ROKU

## Transport

**Tomasz Komornicki**

**Gdynia, WSB**

**13 marca 2015**



## 1. Profil OM, Sfery współpracy i różnicowania wewnętrzne wynikające z diagnozy

Biorąc pod uwagę uwarunkowania związane z układem osadniczym oraz porządkiem planistycznym istotne jest prowadzenie właściwej i wzajemnie skoordynowanej polityki transportowej i przestrzennej. Sfery współpracy w ramach OM, muszą mieć w tym kontekście dwójaki charakter:

- działań na rzecz podniesienia pozycji całego OM, jako ponadregionalnego europejskiego węzła (hubu) transportowego;
- działań na rzecz ograniczenia barier rozwojowych wynikających z ułomności stanu zagospodarowania przestrzennego oraz istniejącej infrastruktury i systemów transportowych.

Efekt dalszego rozwoju powiązań transportowych o charakterze globalnym (porty morskie, w tym kontenerowe, porty lotnicze) musi być przy tym rozpatrywany w ujęciu scenariuszowym w szerszym kontekście makroekonomicznym i geopolitycznym. Dalszy wzrost ruchu w portach morskich może być również ograniczany przez niewystarczającą przepustowość sieci transportowych wewnątrz OM. Dotyczy to w pierwszej kolejności infrastruktury kolejowej, ale znacznym stopniu także drogowej. Część problemów transportowych Obszaru Metropolitalnego została ograniczona lub nawet zlikwidowana w ostatnich latach. Dostępność zewnętrzna obszaru poprawiła się w wyniku oddawania do użytku w okresie programowania 2007-2013 kolejnych odcinków autostrady A1. Korzystne zmiany wiążą się także z rozbudową i wzrostem znaczenia portu lotniczego im. Lecha Wałęsy oraz budową terminali kontenerowych. Inwestycje te tworzą podstawy do większej roli OM jako dużego węzła (hubu) międzynarodowego. Jednocześnie jednak wewnętrzna infrastruktura może okazać się barierą w tym kontekście.

Na terenie OM od lat 90-tych, wystąpiły szybkie zmiany w mobilności mieszkańców zarówno w sensie migracyjnym, dojazdów do pracy jak też w przemieszczeniach fakultatywnych. Wystąpiła przy tym silna presja na grunty rolnicze (wyrażona m.in. w masowych zmianach przeznaczenia terenów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego), będąca wymiernym wskaźnikiem niekontrolowanej suburbanizacji oraz stanowiąca zagrożenie dla przyszłych możliwości systemów transportowych (zwłaszcza transportu publicznego). Na trasach dojazdowych do rdzenia OM wystąpiła stała kongestia, potęgowana sezonowo ruchem turystycznym. Jednocześnie utrzymał się zbyt niski poziom koordynacji transportu zbiorowego w ujęciu metropolitalnym i regionalnym. Nie sprzyjało to zmianom modalnym w transporcie pasażerskim. Podejmowane od około 10 lat oraz planowane inwestycje transportowe mają szeroki zakres. Ich wpływ na dostępność w ujęciu zewnętrznym i wewnętrznym jest jednak selektywny przestrzennie. Zdecydowanie gorszą dostępnością charakteryzują się nadal tereny położone na północ i zachód od obwodnicy Trójmiasta (odpowiednio powiaty pucki oraz wejherowski i kartuski). W transporcie publicznym występują duże różnice w ofercie



przewozowej między rdzeniem, a pozostałym obszarem OM oraz między układem południkowym, a równoleżnikowym.

## 2. Potencjalne sfery oddziaływania polityki rozwoju

### 2.1. Dostępność zewnętrzna OM w ujęciu międzynarodowym i krajowym

OM jest relatywnie dobrze dostępny w ujęciu krajowym i międzynarodowym. Stanowi także węzeł bazowy podstawowej sieci TEN-T dla Korytarza Bałtyk-Adriatyk, co daje mu dodatkowe możliwości rozwojowe w obecnej perspektywie finansowej UE (m.in. możliwość korzystania z instrumentu CEF). O dobrej dostępności międzynarodowej decydują także dwa duże porty morskie, o rosnących przeładunkach oraz rozbudowywany port lotniczy. Dostępność międzynarodowa OM uległa poprawie na skutek budowy autostrady A1, modernizacji linii kolejowej Gdynia-Warszawa, rozbudowy portów morskich oraz portu lotniczego im. Lecha Wałęsy. Istnieją jednak potrzeby w zakresie dalszej poprawy pozycji europejskiej OM, zwłaszcza w transporcie lądowym, na drodze modernizacji połączeń drogowych i kolejowych do innych metropolii. Ponadto rozwój portów kontenerowych nastąpił w znaczenie mierze w oparciu na przeładunki w obrębie żeglugi morskiej (*feedery*) co powoduje, że w przyszłości może być on silnie uzależniony od sytuacji makroekonomicznej i geopolitycznej. Dynamiczny wzrost ruchu w porcie lotniczym jest generowany przez obsługę destynacji obsługujących migracje zarobkowe Polaków, ruch turystyczny oraz powiązania z hubami lotniczymi (Kopenhaga, Frankfurt, Warszawa). Brak jest siatki stałych połączeń z głównymi metropoliami europejskimi.

Nowe inwestycje na kolei mogą nie nadążać za gwałtownym rozwojem portów morskich. W efekcie brak odpowiedniej przepustowości trójmiejskiego węzła kolejowego może okazać się bariera w rozwoju europejskich i globalnych funkcji transportowych. Tym samym wysoce prawdopodobny jest konflikt w dostępie do ograniczonej podaży torów między przewoźnikami towarowymi a pasażerskimi. Realizowanie przewozów towarowych przez obszary rdzeniowe OM, stanowi ponadto zagrożenie związane z transportem ładunków niebezpiecznych, które powinny być kierowane na linie obwodowe. W przypadku portu w Gdyni, niewystarczająca pozostaje także dostępność ze strony infrastruktury drogowej. Prawidłowe wykorzystanie szans związanych ze wzrostem towarowego i pasażerskiego ruchu międzynarodowego uwarunkowane jest równoległym rozwojem tzw. funkcji zaplecza, związanych nie tylko z dalszą dystrybucją, ale także z szerzej rozumianą obsługą, polską wymiana handlową, i turystyką.

### 2.2. Zarządzanie popytem na transport,

OM jest terenem bardzo silnych procesów suburbanizacyjnych. Ma miejsce szybki wzrost liczby ludności, głównie ludzi młodych, dojeżdżających do pracy do Trójmiasta. Układ rzeźby terenu oraz względy ochrony przyrody spowodowały, że obok głównego korytarza północ-południe, strefą suburbanizacji stał się obszar położony na zachód od Obwodnicy Trójmiasta. Problemem



jest odpowiedni dostęp z tych terenów do obszaru rdzeniowego zarówno w transporcie indywidualnym, jak i zbiorowym. Szczególnie słabą dostępnością odznacza się część północna OM (kongestia drogowa), a także obszary położone na zachód od obwodnicy Trójmiasta (zwłaszcza w transporcie publicznym). Przeciwdziałanie opisanym problemom musi zawierać w sobie elementy mitygacji oraz adaptacji. Szczególnie ważne jest zatrzymanie procesów niekontrolowanego rozpraszania zabudowy i wspieranie jej koncentracji wzdłuż istniejącej infrastruktury transportowej, zwłaszcza szynowej (transport publiczny). Warunkiem powodzenia tych działań jest dobra współpraca jednostek samorządowych oraz ich skoordynowanie z organizacją transportu publicznego. Dodatkowymi elementami wspierającymi zarządzanie popytem na transport jest promowanie alternatywnych rozwiązań na rynku pracy (telepraca, elastyczny czas pracy). W zakresie działań adaptacyjnych wskazane są rozwiązania intermodalne oraz traktowanie (zwłaszcza w strefie zewnętrznej OM) systemów transportów indywidualnego i zbiorowego jako komplementarnych, a nie alternatywnych. Polityka transportowa musi mieć także na celu sprzyjanie pozostawaniu ludności w obszarach rdzeniowych (a w dalszej perspektywie także ich ewentualnym powrotem do tych obszarów). Sprzyjać temu może rozwój transportu publicznego, ale także właściwa polityka parkingowa.

### **2.3. Lepsza obsługa transportowa strefy zewnętrznej OM, z wykorzystaniem rozwiązań intermodalnych**

Obszar OM cechuje duże zróżnicowanie dostępności transportowej w układzie wewnętrznym. Zdecydowanie gorszą dostępnością charakteryzują się obszary położone na północ od Gdyni i Wejherowa oraz na zachód od obwodnicy Trójmiasta. Jedną z przyczyn są wąskie gardła obecnego systemu drogowego. Nie funkcjonuje żadna droga stanowiąca układ obwodowy dla Wejherowa, Redy i Rumi. Istniejąca droga krajowa nr 6 na odcinku ul. Morskiej w Gdyni oraz przecinająca Rumię, Redę i Wejherowo stanowi jedno z krytycznych wąskich gardeł na skale krajową. Elementem pogarszającym sytuację drogową na tym terenie jest sezonowo wzmożony ruch turystyczny, związany z obsługą ośrodków wypoczynkowych położonych nad otwartym morzem, w tym na Mierzei Helskiej. Planowane inwestycje drogowe (trasa Kaszubska) nie przyczynia się do poprawy dostępności północnej części OM. Biorąc pod uwagę charakter ruchu (turystyka, obsługa portu w Gdyni) koniecznych rozwiązań drogowych na tym terenie nie da się zastąpić inwestycjami dla transportu publicznego. Bardzo słaba jest także dostępność komunikacyjna obszarów położonych na zachód od obwodnicy Trójmiasta. Dotyczy to zwłaszcza dojazdu z tych terenów do Sopotu i Gdyni. W tym wypadku alternatywą dla kosztownych rozwiązań drogowych mogą być po części inwestycje w transport szynowy (planowane przedłużenie Pomorskiej Kolei Metropolitalnej do Kosakowa). Jednym z kluczowych problemów całego OM jest także niewystarczająca ilość węzłów multimodalnych (z zasadzie z wyjątkiem Węzła Komunikacyjnego Tczew i pętli Łostowice-Świątokrzyska w Gdańsku).



## 2.4. Sprawna komunikacja w rdzeniu OM jako podstawa pozycji konkurencyjnej Metropolii

W obrębie rdzenia oraz w całym OM brak jest pełnej integracji organizacji systemów transportu publicznego na poziomie regionalnym oraz aglomeracyjnym, i to pomimo istnienia MZK ZG jako instytucji zarządzającej i koordynującej transport zbiorowy na poziomie obszaru metropolitalnego. Polityka taryfowa w obecnym kształcie (m.in. brak biletu jednorazowego, niewystarczający poziom koordynacji rozkładów jazdy) nie zwiększa w oczekiwanym stopniu konkurencyjności transportu publicznego (niezależnie od odnotowania stopniowego wzrostu sprzedaży biletów metropolitalnych). Na to nakłada się niekorzystna i skomplikowana struktura właścicielska PKP SKM, a konsekwencją jest brak jednolitych rozwiązań taryfowych dla kolei i transportu autobusowego. Na to nakładają się braki infrastrukturalne (także w obrębie SKM). W efekcie mamy do czynienia z niekorzystnym trendem spadku udziału transportu publicznego w przewozach ogółem. Celem polityki transportowej powinno być promowanie rozwiązań intermodalnych w strefie zewnętrznej oraz wsparcie dla transportu publicznego w obrębie rdzenia. Podstawą polityki promowania zmian modalnych obok infrastruktury i preferencji taryfowych jest także odpowiednia częstotliwość kursów oraz jakość świadczonych usług (w tym bezpieczeństwo), a ponadto polityka parkingowa, tworzenie ciągów pieszych i rowerowych oraz rozwiązania wspomagające mobilność przestrzenną osób starszych i niepełnosprawnych. Rozwiązania w zakresie promocji zmian modalnych i polityki parkingowej muszą przy tym równolegle uwzględniać: a) dążenie do zmniejszenia udziału transportu indywidualnego w dojazdach do miejsc pracy skoncentrowanych w centrach głównych miast; b) dążenie do zachowania funkcji mieszkaniowych i usługowych dzielnic centralnych, poprzez umożliwienie dojazdu do nich także transportem indywidualnym; c) nieograniczanie dostępu do dzielnic i obiektów o funkcjach turystycznych.

## 3. Cel strategiczny i priorytety działań

Wzmocnienie pozycji OM jako węzła transportowego Europy Bałtyckiej o rosnącej roli ogólnoeuropejskiej oraz likwidacja wewnętrznych barier rozwojowych związanych z niewystarczającą obsługą transportową

Priorytety odnoszące się do sfer oddziaływania:

**3.1. Poprawa dostępności zewnętrznej oraz kreowanie dużego węzła (hubu) międzynarodowego**

**3.2. Zarządzanie popytem na transport**

**3.3. Poprawa obsługi transportowej strefy zewnętrznej OM i rozwój rozwiązań intermodalnych**

**3.4. Usprawnienie systemu transportowego wewnątrz rdzenia OM**

**4. Proponowane kierunki i sposób działań w ramach priorytetów****4.1. Poprawa międzynarodowej i krajowej dostępności OM w transporcie drogowym, kolejowym, morskim i lotniczym**

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA, KREOWANIE DUŻEGO WĘZŁA (HUBU) MIĘDZYNARODOWEGO</b>				
Cel	<b>4.1.1. Dalsza poprawa dostępności lądowej w układzie metropolii</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	a. Poprawa dostępności drogowej na kierunku Warszawy b. Poprawa dostępności drogowej na kierunku Poznania, Szczecina i Berlina c. Poprawa dostępności kolejowej na kierunku Poznania i Szczecina				
Lider/animatore	Szczebel rządowy				
Sposób realizacji	a. Ukończenie budowy drogi ekspresowej S7 na całej długości ( <b>K-kn-2023</b> ) b. Ukończenie budowy dróg ekspresowych S5 i S6 ( <b>K-kn-2023</b> ) c. Modernizacja linii kolejowej Gdańsk-Poznań i Gdańsk-Szczecin ( <b>P-kn-2023</b> )				
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uzyskanie, korzystnego dla rozwoju, efektu synergii w wyniku powstania wielokierunkowych powiązań w ramach polskiej Metropolii Sieciowej postulowanej w KPZK 2030</li> <li>Poprawa dostępu do portów morskich z zaplecza krajowego i międzynarodowego (kierunek stolicy i Europy Wschodniej oraz kierunek Polski Zachodniej i Czech)</li> <li>Lepsza integracja OM z szerokim zapleczem Pomorza Środkowego</li> <li>Uzyskanie możliwości alternatywnych nowoczesnych powiązań drogowych względem autostrady A1</li> </ul>				

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA, KREOWANIE DUŻEGO WĘZŁA (HUBU) MIĘDZYNARODOWEGO</b>				
Cel	<b>4.1.2. Wzmocnienie powiązań europejskich i globalnych</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	a. Dalszy wielokierunkowy rozwój portów morskich (w tym kontenerowych i terminali promowych) b. Zwiększenie roli przeładunków intermodalnych w portach morskich c. Poprawa dostępności dziennej ze stolicami europejskimi w siatce połączeń lotniczych d. Rozwój oraz utrzymanie infrastruktury istniejących portów lotniczych				
Lider/animatore	OM, podmioty prywatne				
Sposób realizacji	a. Wsparcie dla nowych inwestycji w portach morskich ( <b>P-ko-2023</b> ) b. Wsparcie dla rozwiązań intermodalnych, promocja portów (zintegrowana z promocją OM) w krajach sąsiednich ( <b>P-kn-2023</b> )				



	<p>c. Wsparcie dla regularnych połączeń lotniczych na kierunkach dużych metropolii europejskich (a nie tylko węzłów przesiadkowych i rynków pracy; <b>W-kn-2023</b>)</p> <p>d. Ukończenie inwestycji w porcie lotniczym im. Lecha Wałęsy (<b>K-ko-2023</b>) oraz utrzymanie infrastruktury portu Gdynia-Kosakowo (najlepiej pod wspólnym zarządem) i jego ewentualne wykorzystanie w określonych segmentach ruchu (<b>P-ko-2030</b>)</p>
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzmocnienie zaplecza portów morskich oraz intensyfikacja obsługi (kontenerowej oraz promowej) zaplecza lądowego, jako bardziej stabilnego od przeładunków do <i>feederów</i></li> <li>Stworzenie warunków do rozwoju innych funkcji zaplecza portów morskich, związanych z obsługą przewozów</li> <li>Zwiększenie integracji z szeroko rozumianym rynkiem skandynawskim</li> <li>Wzmocnienie pozycji OM w sieciach metropolitalnych Europy oraz na wybranych kierunkach globalnych (Azja Wschodnia, Zatoka Perska)</li> <li>Zapewnienie możliwości rozwojowych transportu lotniczego, na wypadek dalszego szybkiego wzrostu popytu na przewozy</li> </ul>

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA, KREOWANIE DUŻEGO WĘZŁA (HUBU) MIĘDZYNARODOWEGO</b>				
Cel	<b>4.1.3. Likwidacja wewnątrzglomeracyjnych, infrastrukturalnych ograniczeń dla dostępności międzynarodowej i krajowej</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	<p>a. Rozbudowa infrastruktury kolejowej wewnątrz rdzenia OM i Budowa obwodowych tras kolejowych, wyprowadzających część ruchu z portów poza teren zurbanizowany</p> <p>b. Poprawa dostępności drogowej portu w Gdyni</p>				
Lider/animator	PKP PLK, OM, GDDKiA				
Sposób realizacji	<p>a. Zwiększenie przepustowości stacji kolejowej Gdańsk Główny, zachowanie rezerw terenowych pod nowe inwestycje, zwłaszcza pod infrastrukturę kolejową niezbędną do właściwej obsługi portów morskich; podjęcie budowy czwartego toru na linii kolejowej nr 9 na odcinku Pruszcz Gdański – Pszczółki oraz modernizacja linii nr 201 Gdynia – Maksymilianowo i zwiększenie przepustowości trójmiejskiego węzła kolejowego na liniach 9 i 202 (<b>K-kn-2030</b>)</p> <p>b. Budowa trasy OPAT wraz z łącznikiem do Portu w Gdyni, zmiana statusu formalnego dróg dojazdowych, rozbudowa obwodnicy trójmiejskiej do trzech pasów ruchu w każdym kierunku (<b>K-ha-2023</b>)</p>				
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>Uniknięcie kongestii w ruchu kolejowym, wpływającej nie tylko na obsługę portów morskich, ale także na częstotliwość kursowania w komunikacji pasażerskiej</li> <li>Poprawa bezpieczeństwa związanego z transportem ładunków niebezpiecznych</li> <li>Poprawa sytuacji drogowej w rejonie portu Gdynia, rozwiązanie problemów formalnych</li> </ul>				



Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA, KREOWANIE DUŻEGO WĘZŁA (HUBU) MIĘDZYNARODOWEGO</b>				
Cel	<b>4.1.4. Poprawa wykorzystania korzystnej pozycji transportowej dla rozwoju funkcji zaplecza</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Budowa terminali intermodalnych w transporcie towarów, w obszarze OM (P-</li> <li>b. Wsparcie dla usług związanych z transportem i logistyką oraz specjalistycznych form innych usług powiązanych (finanse, ubezpieczenia)</li> </ul>				
Lider/animatore	Podmioty prywatne, OM				
Sposób realizacji	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Budowa tzw. platform multimodalnych na zapleczu portów morskich (<b>P-ha-2030</b>)</li> <li>b. Przeznaczenie gruntów pod funkcje usługowe (<b>W-ha-2023</b>)</li> </ul>				
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utrwalenie funkcji hubu międzynarodowego na terenie OM</li> <li>• Rozwój rynku pracy</li> <li>• Wtórny rozwój innych funkcji gospodarczych</li> </ul>				

## 4.2. Zarządzanie popytem na transport

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>ZARZĄDZANIE POPYTEM NA TRANSPORT</b>				
Cel	<b>4.2.1. Próba ograniczenia popytu na transport w niektórych segmentach ruchu</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		Pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Wprowadzenie rozwiązań preferujących osiedlanie się wzdłuż linii transportu publicznego</li> <li>b. Wspieranie obecnego policentrycznego układu rynku pracy w oparciu o węzły transportowe</li> </ul>				
Lider/animatore	OM, władze JST, władze ustawodawcze				
Sposób realizacji	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Przygotowanie terenów budowlanych w rejonie linii transportu szynowego i węzłów intermodalnych (<b>W-kn-2030</b>)</li> <li>b. Równomierne wspieranie rozwoju podaży powierzchni biurowej w sąsiedztwie wewnętrznych centrów rynku pracy na osi SKM i PKM wewnątrz rdzenia (Gdańsk/tereny portowe, Wrzeszcz/Oliwa, Sopot, Gdynia, Rębiechowo) oraz w jego sąsiedztwie (Pruszcz, Wejherowo), lokalizowanie funkcji industrialnych w sąsiedztwie linii transportu szynowego (<b>W-ko-2023</b>)</li> </ul>				
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uporządkowanie procesów suburbanizacyjnych</li> <li>• Dekoncentracja przestrzenna dojazdów do pracy wewnątrz rdzenia przy zachowaniu ich skupienia na kierunkach zewnętrznych</li> </ul>				







#### 4.3. Poprawa obsługi transportowej strefy zewnętrznej OM i rozwój rozwiązań intermodalnych

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>OBŚLUGA TRANSPORTOWA STREFY ZEWNĘTRZNEJ</b>				
Cel	<b>4.3.1. Poprawa dostępności drogowej na wybranych kierunkach</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	a. Poprawa dostępności drogowej w północnej części OM (Gdynia, Rumia, Reda, Wejherowo, wyjazd w kierunku Pucka i Władysławowa) b. Poprawa dostępności drogowej z terenów położonych poza obwodnicą Trójmiasta do Gdyni i Sopotu				
Lider/animatore	OM, GDDKiA				
Sposób realizacji	a. Budowa trasy OPAT, wraz z połączeniem do portu w Gdyni ( <b>K-ha-2023</b> ) b. Budowa trasy z Osowej do Sopotu (z tunelem pod Pachotłkiem; <b>W-ha-2030+</b> ), poszerzenie obwodnicy Trójmiasta do trzech pasów ruchu ( <b>W-kn-2030</b> )				
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa dostępności drogowej całej północnej części OM, w tym rejonu Pucka, Władysławowa</li> <li>• Udrożnienie ruchu turystycznego i jego częściowa separacja od przemieszczeń wewnętrznych OM</li> <li>• Zapewnienie powiązań transportowych na wypadek powstania dużej inwestycji energetycznej w północnej części OM</li> <li>• Ociążenie obecnych dróg wyprowadzających ruch z Gdyni i Sopotu w stronę zachodnią</li> <li>• Zmniejszenie kongestii na trasach południkowych w obrębie rdzenia</li> </ul>				

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>OBŚLUGA TRANSPORTOWA STREFY ZEWNĘTRZNEJ</b>				
Cel	<b>4.3.2. Wspieranie rozwiązań multimodalnych</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	a. Rozwój transportu pasażerskiego szynowego (SKM, PKM) b. Budowa nowych węzłów intermodalnych, wraz z parkingami park and ride oraz bike and ride c. Wykorzystanie żeglugi w transporcie pasażerskim d. Wprowadzanie i promocja rozwiązań innowacyjnych w transporcie				
Lider/animatore	OM, JST				
Sposób realizacji	a. Wydłużenie odrębnych torowisk na SKM, przedłużenie PKM do Kosakowa, rozbudowa linii Gdańsk-Tczew ( <b>P-ha/ins-2030</b> ) b. Budowa systemu węzłów intermodalnych w oparciu o SKM, PKM oraz dalej wybiegające linie kolejowe ( <b>K-ins-2023</b> ) c. Uruchomienie nie turystycznej żeglugi pasażerskiej na Zatoce Puckiej i Gdańskiej ( <b>W-ins-2023</b> ) d. Wypromowanie takich usług jak car sharing ( <b>W-kn-2023</b> )				
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmniejszenie kongestii i poprawa dostępności na wybranych kierunkach</li> <li>• Poprawa struktury modalnej, wzrost wykorzystania transportu publicznego</li> <li>• Poprawa stanu środowiska naturalnego (zanieczyszczenie powietrza)</li> <li>• Poprawa dostępności Mierzei Helskiej</li> </ul>				



#### 4.4. Usprawnienie systemu transportowego wewnątrz rdzenia OM

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>USPRAWNIENIE OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ W RDZENIU OM</b>				
Cel	<b>4.4.1. Integracja systemu transportu publicznego i promocja zmian modalnych</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	a. Pełna koordynacja transportu publicznego na terenie OM, przeniesienie kompetencji gmin co do organizacji transportu publicznego (układ sieci, taryfy, bilet) na poziom OM. b. Poprawa jakości podróżowania transportem publicznym c. Rozwój rozwiązań multimodalnych w rdzeniu d. Preferencje dla transportu publicznego				
Lider/animator	OM, JST				
Sposób realizacji	a. Powołanie Regionalnego Zarządu Publicznego Transportu Zbiorowego, wprowadzenie wspólnego biletu obejmującego transport miejski, SKM, PKM i koleje regionalne; rozwiązanie problemów własnościowych (SKM) <b>(K-ins-2023)</b> b. Wymiana taboru autobusowego i SKM, zwiększenie częstotliwości kursowania, zapewnienie bezpieczeństwa (monitoring) <b>(K-ins-2023)</b> c. Budowa wewnątrzmięskich węzłów multimodalnych, w tym węzłów dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności <b>(P-ha-2023)</b> d. Wydzielenie lub dobudowa pasów dla transportu publicznego <b>(W-ha-2023)</b>				
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zmniejszenie kongestii i poprawa dostępności na wybranych kierunkach</li> <li>• Poprawa struktury modalnej, wzrost wykorzystania transportu publicznego</li> <li>• Poprawa stanu środowiska naturalnego (zanieczyszczenie powietrza)</li> <li>• Poprawa sytuacji osób o ograniczonej mobilności</li> </ul>				

Cechy strategicznej współpracy metropolitalnej	Charakterystyka strategicznej współpracy metropolitalnej				
Pole	<b>USPRAWNIENIE OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ W RDZENIU OM</b>				
Cel	<b>4.4.2. Organizacja współfunkcjonowania różnych systemów transportowych w rdzeniu</b>				
Niezbędność	Wskazana (W)		pożądana (P)		Konieczna (K)
Poziom (max)	Informacja (in)	Konsultacja (kn)	Koordinacja (ko)	Harmonizacja (ha)	Instytucjonalizacja (ins)
Etapy	2014 – 2023		2023 – 2030		2030 +
Działania szczegółowe	a. Konsekwentne wydzielenie ruchu tranzytowego (pozamiejskiego i wewnętrznego dłuższego) od ruchu w rdzeniu, w tym zwłaszcza w centrach trzech miast b. Uspokajanie ruchu drogowego c. Tworzenie odseparowanych wzajemnie ciągów pieszych i rowerowych oraz stref pieszych w centrach miast d. Zindywidualizowana i elastyczna polityka parkingowa, z preferencjami dla osób mieszkających w rdzeniu				
Lider/animator	OM, JST				
Sposób realizacji	a. Budowa brakujących odcinków tras drogowych i ulic, zwłaszcza o charakterze obwodowym, na terenie rdzenia, ale także w niektórych miastach strefy zewnętrznej OM <b>(P-ha-2023)</b>				





	<p>b. Ograniczanie prędkości na ulicach niższego rzędu (<b>W-ha-2023</b>)</p> <p>c. Tworzenie stref pieszych w centrach miast i dzielnic, budowa ciągów rowerowych oddzielonych od ciągów pieszych, a w strefach centralnych wykorzystujących układ drogowy (na odcinkach ruchu uspokojonego) (<b>W-ha-2023/2030</b>)</p> <p>d. Prowadzenie polityki parkingowej niesprzyjającej dojazdowi do pracy transportem indywidualnym, przy jednoczesnych preferencjach dla mieszkańców stref centralnych oraz ułatwieniach dla turystów i osób korzystających z usług w rdzeniu; różnicowanie taryf zależnie od miejsca i godziny, budowa parkingów podziemnych na obrzeżach stref centralnych i turystycznych (<b>K-ins-2023</b>)</p>
Efekty	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa warunków mieszkania w rdzeniu</li> <li>• Wzrost atrakcyjności turystycznej, a także inwestycyjnej</li> <li>• Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego</li> <li>• Poprawa stanu środowiska naturalnego (zanieczyszczenie powietrza)</li> <li>• Zmniejszenie kongestii</li> </ul>

## 5. Macierz Interesariuszy instytucjonalnych

Pola strategicznej współpracy metropolitalnej	Instytucjonalni interesariusze / beneficjenci / klienci										
	Samorząd terytorialny			Instytucje rządowe	Firmy transportowe	Porty morskie	Porty lotnicze	Firmy produkcyjne	Firmy usługowe	OM	
	Wojew.	Powiat	Gmina								
<b>DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA, KREOWANIE DUŻEGO WĘZŁA (HUBU) MIĘDZYNARODOWEGO</b>											
4.1.1. Dalsza poprawa dostępności lądowej w układzie metropolii	+		+	++			++	+	++	+	+
4.1.2. Wzmocnienie powiązań europejskich i globalnych			+		++	++	++	++	++	++	+
4.1.3. Likwidacja wewnętrzzglomeracyjnych, infrastrukturalnych ograniczeń dla dostępności międzynarodowej i krajowej	+	+	++	++	++	++		+			++
4.1.4. Poprawa wykorzystania korzystnej pozycji transportowej dla rozwoju funkcji zaplecza			+				+	+		++	+
<b>ZARZĄDZANIE POPYTEM NA TRANSPORT</b>											
4.2.1. Próba ograniczenia popytu na transport w niektórych segmentach ruchu		++	++		+						++
<b>OBSŁUGA TRANSPORTOWA STREFY ZEWNĘTRZNEJ</b>											
4.3.1. Poprawa dostępności drogowej na wybranych kierunkach	+	+	++		+		+	+	+	+	++
4.3.2. Wspieranie rozwiązań multimodalnych	++		++		++						++



**USPRAWNIENIE OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ W RDZENIU OM**

4.4.1. Integracja systemu transportu publicznego i promocja zmian modalnych	+	+	++	+	++			+	+	++
4.4.2. Organizacja współfunkcjonowania różnych systemów transportowych w rdzeniu			++		+					+

**6. Macierz okien możliwości („windows of opportunity”)**

Poła strategicznej współpracy metropolitalnej	Okna możliwości (Windows of opportunity)							
	Niepowtarzalne produkty	Dywersyfikacja i inwestycje krajowe	Innowacyjne usługi	Wydarzenia krajowe i bałtyckie	Budowanie na przeszłości	porty i industrializacja	migracje z przyjaznego sąsiedztwa	Nowi klienci
<b>DOSTĘPNOŚĆ ZEWNĘTRZNA, KREOWANIE DUŻEGO WĘZŁA (HUBU) MIĘDZYNARODOWEGO</b>								
4.1.1. Dalsza poprawa dostępności lądowej w układzie metropolii	+	++	+	++		++	+	+
4.1.2. Wzmocnienie powiązań europejskich i globalnych		+	++	++	+	++		++
4.1.3. Likwidacja wewnętrz-aglomeracyjnych, infrastrukturalnych ograniczeń dla dostępności międzynarodowej i krajowej		+				++		
4.1.4. Poprawa wykorzystania korzystnej pozycji transportowej dla rozwoju funkcji zaplecza	+	++	++	+		++		
<b>ZARZĄDZANIE POPYTEM NA TRANSPORT</b>								
4.2.1. Próba ograniczenia popytu na transport w niektórych segmentach ruchu			+				+	



OBSŁUGA TRANSPORTOWA STREFY ZEWNĘTRZNEJ								
4.3.1. Poprawa dostępności drogowej na wybranych kierunkach	+				+		+	+
4.3.2. Wspieranie rozwiązań multimodalnych				+				
USPRAWNIENIE OBSŁUGI TRANSPORTOWEJ W RDZENIU OM								
4.4.1. Integracja systemu transportu publicznego i promocja zmian modalnych				+		+	+	++
4.4.2. Organizacja współfunkcjonowania różnych systemów transportowych w rdzeniu	+			+		++	+	+

## 7. Pytania do dyskusji na warsztatach

- 7.1. Czy powstanie międzynarodowego hubu transportowego (a raczej podniesienie jego rangi) ma być motorem rozwoju OM i jego wejścia do wyższej ligi metropolii?
- 7.2. Czy jest możliwe stworzenie wspólnej listy inwestycji transportowych, wspieranych przez cały OM, i które inwestycje miałyby szanse na tej liście się znaleźć?
- 7.3. Czy jest wola pełnej integracji systemu transportu publicznego w rozumieniu instytucjonalnym, przestrzennym i modalnym oraz jego koordynacji z metropolitalną polityką parkingową?