



Strategia
Transportu i Mobilności



STRATEGIA TRANSPORTU
I MOBILNOŚCI OBSZARU
METROPOLITALNEGO
DO ROKU 2030

Gdańsk, lipiec 2015

Opracowanie wykonała



FUNDACJA
ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ

na zlecenie



Zamawiający



Autorzy opracowania:

dr inż. Lech Michalski, doc. PG – kierownik projektu, pracownik KID PG

dr hab. inż. Kazimierz Jamroz, prof. PG – pracownik KID PG

dr hab. Krzysztof Grzelec – pracownik KID PG i MZKZG

dr inż. Sławomir Grulkowski – pracownik KTSiM PG

dr Daniel Kaszubowski – pracownik KID PG

dr inż. arch. Romanika Okraszewska – pracownik KMB PG

mgr inż. Krystian Birr – pracownik KID PG

mgr inż. Wojciech Kustra – pracownik KID PG

Używane skróty:

GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
GMDSS	Światowy Morski System Łączności Alarmowej i Bezpieczeństwa (ang. Global Maritime Distress and Safety System),
ITS	Inteligentne Systemy Transportowe (ang. Intelligent Transport Systems),
MZKZG	Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej,
OM	Obszar Metropolitalny Gdańsk - Gdynia – Sopot,
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.,
PZ	Przystanki zintegrowane,
SKM	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa (TEN-T),
TWI	Transportowy Węzeł Integracyjny,
SZIT	Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 – 2020,
STiM	Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego,
STM	System Transportu Metropolitalnego.

SPIS TREŚCI

1.	Wstęp	8
2.	Uwarunkowania rozwoju systemu transportu w OM do roku 2030	11
2.1	Stan systemu transportu	11
2.2	Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020	14
2.3	Formalno-prawne uwarunkowania Europejskie i krajowe	17
2.4	Koordinacja z dokumentami ponad lokalnymi o horyzoncie czasowym do roku 2030	18
3.	Zasady i kierunki polityki transportowej OM do roku 2030	21
3.1	System transportowy i jego funkcje metropolitalne – sfery współpracy metropolitalnej	21
3.2	Pożądane cechy systemu transportu	23
3.3	Oczekiwane efekty w zakresie metropolitalnych usług transportowych	26
3.4	Zarządzanie mobilnością	27
3.5	Strefowe podejście do polityki transportowej w OM	28
3.6	Racjonalizacja procesu inwestycyjnego	29
4.	Możliwe scenariusze i warianty rozwoju systemu do roku 2030	32
4.1	Zintegrowane scenariusze rozwoju transportu	32
4.2	Ocena scenariuszy rozwoju STM	34
4.3	Rekomendowany scenariusz rozwoju STM	39
5.	Wizja i cele strategiczne	43
5.1	Wizja	43
5.2	Cele strategiczne	44
5.3	Strategiczne programy współpracy	44
6.	Strategiczne programy współpracy	48
6.1	PROGRAM 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej	48
6.2	PROGRAM 2: Konkurencyjna infrastruktura morskich i lotniczych portów TEN-T	52
6.3	PROGRAM 3: Zrównoważony system transportowy OM	55
6.4	PROGRAM 4: Efektywny system zarządzania transportem OM	69
6.5	PROGRAM 5: Aktywna mobilność w OM	78
6.6	PROGRAM 6: Bezpieczny transport i mobilność OM	85
7.	Finansowanie i ewaluacja działań strategicznych	94
7.1	Ramy finansowe działań strategicznych	94
7.2	Ewaluacja działań strategicznych	94
8.	Wnioski i rekomendacje	100
8.1	Wnioski z konsultacji społecznych	100
8.2	Rekomendacje do planów i dokumentów wyższego rzędu	101
8.3	Rekomendacje dla zarządu OM	104

SPIS RYSUNKÓW

Rys. 2.1. Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w województwie pomorskim, przyjęty do opracowania niniejszych dokumentów strategicznych.....	11
Rys. 4.1. Udział wybranych rodzajów podróży wykonywanych na OM – stan w 2014 r.....	35
Rys. 4.2. Liczba wybranych rodzajów podróży wykonywanych w ciągu doby na OM - stan w 2014 r36	
Rys. 4.3. Więżba podróży między powiatowych wykonywanych w ciągu doby wewnątrz OM – prognoza na 2030 rok.....	36
Rys. 4.4 Przewidywany podział modalny podróży dla poszczególnych scenariuszy rozwoju STM oraz wybranych rodzajów podróży w OM w 2030 roku.....	37
Rys. 4.5. Liczba realizowanych w roku 2014 i prognozowanych w roku 2030 według scenariusza zrównoważonego rozwoju, wybranych rodzajów podróży metropolitalnych wykonywanych w ciągu doby średnio w roku na OM.....	39
Źródło: Opracowanie własne	39
Rys. 4.6. Liczba realizowanych w roku 2014 i prognozowanych w roku 2030 według scenariusza zrównoważonego rozwoju, wybranych rodzajów podróży wykonywanych w ciągu doby średnio w roku: a) na całym obszarze OM, b) na obszarze rdzenia OM	41
Rys. 5.1 Działania podejmowane w ramach realizacji wizji.....	43
Źródło: Opracowanie własne	43
Rys. 5.2. Schemat powiązań pomiędzy celami strategicznymi i programami współpracy w OM do roku 2030.....	45
Rys. 6.1. Dostępność obszarów metropolitalnych w Europie.....	48
Rys. 6.2. Korytarze transportowe w OM.....	49
Rys. 6.3. Mapa podstawowej sieci transportowej do obsługi podróży regionalnych i międzyregionalnych, zapewniająca dostęp do portu lotniczego i portów morskich w OM do 2030 roku.	52
Rys. 6.4a Mapa podstawowego układu dróg krajowych i regionalnych w OM do roku 2030	56
Rys. 6.4b Kartogram prognozowanych natężeń ruchu kołowego na podstawowej sieci dróg OM w 2030 roku	56
Rys. 6.5a Mapa podstawowego układu kolejowego obsługującego przewozy towarowe i pasażerskie w OM do roku 2030.....	57
Rys. 6.5b Kartogram prognozowanych przewozów pasażerskich na liniach kolejowych w OM w 2030 roku57	
Rys. 6.6. Model obsługi OM transportem zbiorowym	59
Rys. 6.7. Mapa transportowych węzłów integracyjnych w OM	65
Rys. 6.8. Mapa sieci podstawowych tras rowerowych w OM w powiązaniu z transportowymi węzłami integracyjnymi.....	68
Rys. 6.9 Koncepcja rozwoju i integracji systemów zarządzanie transportem w OM do roku 2030.....	70

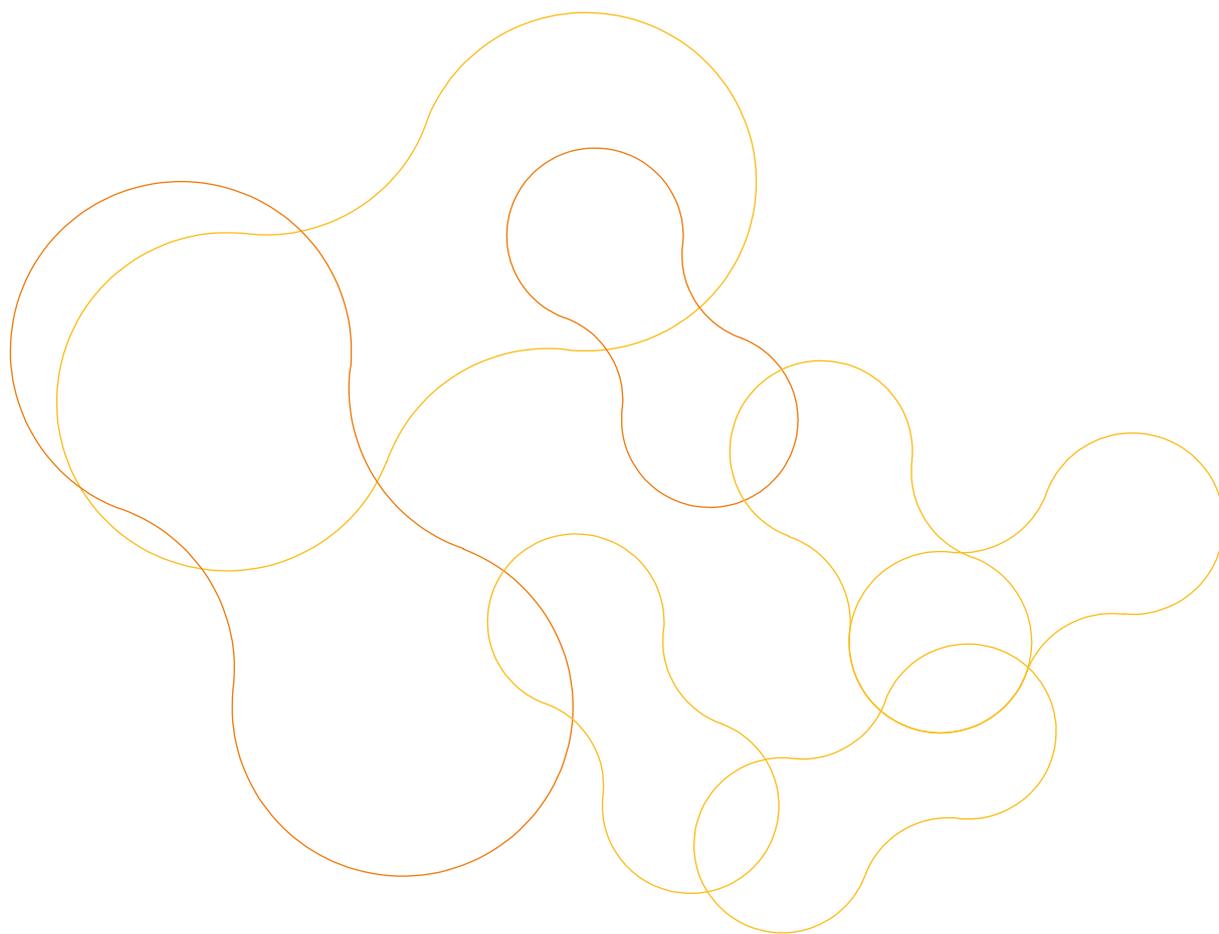
Rys. 6.10. Schemat koncepcyjny funkcjonowania Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego w OM do roku 2030	73
Rys. 6.11. Rozkłady podróży niezmotoryzowanych w OM.....	80
Rys. 6.12. Prognoza liczby ofiar wypadków w OM do roku 2030.....	87

SPIS TABLIC

Tabl. 4.1. Układ scenariuszy rozwoju transportu na OM	33
Tabl. 5.1. Siła powiązań celów strategicznych z Programami	46
Tabl. 6.1. Program nr 1 – kluczowe zadania.....	51
Tabl. 6.2. Program nr 2 – kluczowe zadania.....	54
Tabl. 6.3. Program nr 3 – kluczowe zadania.....	61
Tabl. 6.4a Planowane węzły integracyjne krajowe i regionalne w scenariuszu zrównoważonym	66
Tabl. 6.4b Planowane węzły integracyjne metropolitalne i lokalne w scenariuszu zrównoważonym..	66
Tabl. 6.4c Planowane przystanki zintegrowane w scenariuszu zrównoważonym	67
Tabl. 6.5. Program nr 4 – kluczowe zadania.....	74
Tabl. 6.6. Program nr 5 – kluczowe zadania.....	82
Tabl. 6.7. Program nr 4 – kluczowe zadania.....	88
Tabl. 7.1. Wykaz wskaźników do monitoringu	95

Rozdział 1

Wstęp



1. Wstęp

Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego wyznacza cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 roku z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych dotyczących polityki transportowej oraz rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego jako istotnego wymiaru prowadzenia interwencji w zakresie polityki spójności.

Strategię Transportu i Mobilności OM opracował Zespół Autorski Fundacji Inżynierii Lądowej na zlecenie firmy PBS w ramach kontraktu z Zarządem Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego (obecnie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot). Opracowanie składa się z części zasadniczej i załączników.

Część zasadnicza jest syntetycznym dokumentem pn. „**Strategia Transportu i Mobilności OM**” zawiera charakterystykę uwarunkowań rozwoju systemu transportu w OM do roku 2030, zasady i kierunki polityki transportowej OM do roku 2030, opis możliwych scenariuszy i wariantów rozwoju systemu do roku 2030, wizję i cele strategiczne, strategiczne programy współpracy zawierające pakiety wspólnych działań.

Załączniki (6 raportów) zawierają szczegółowe analizy, wykorzystane do opracowania strategii.

- Z.1 Raport szczegółowy z badań ankietowych dotyczących zachowań transportowych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego oraz pomiarów natężenia ruchu i napełnienia pojazdów transportu zbiorowego,
- Z.2 Diagnoza systemu transportowego w OM,
- Z.3 Program Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020,
- Z.4 Model podróży dla Obszaru Metropolitalnego,
- Z.5 Analizy możliwości rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego,
- Z.6 Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.

Przedstawiona w niniejszym dokumencie Strategia odnosi się tylko do tych aspektów transportowych, które potencjalnie mają charakter **strategiczny i metropolitalny**. Cele, zasady i działania zawarte w Strategii odnoszą się do:

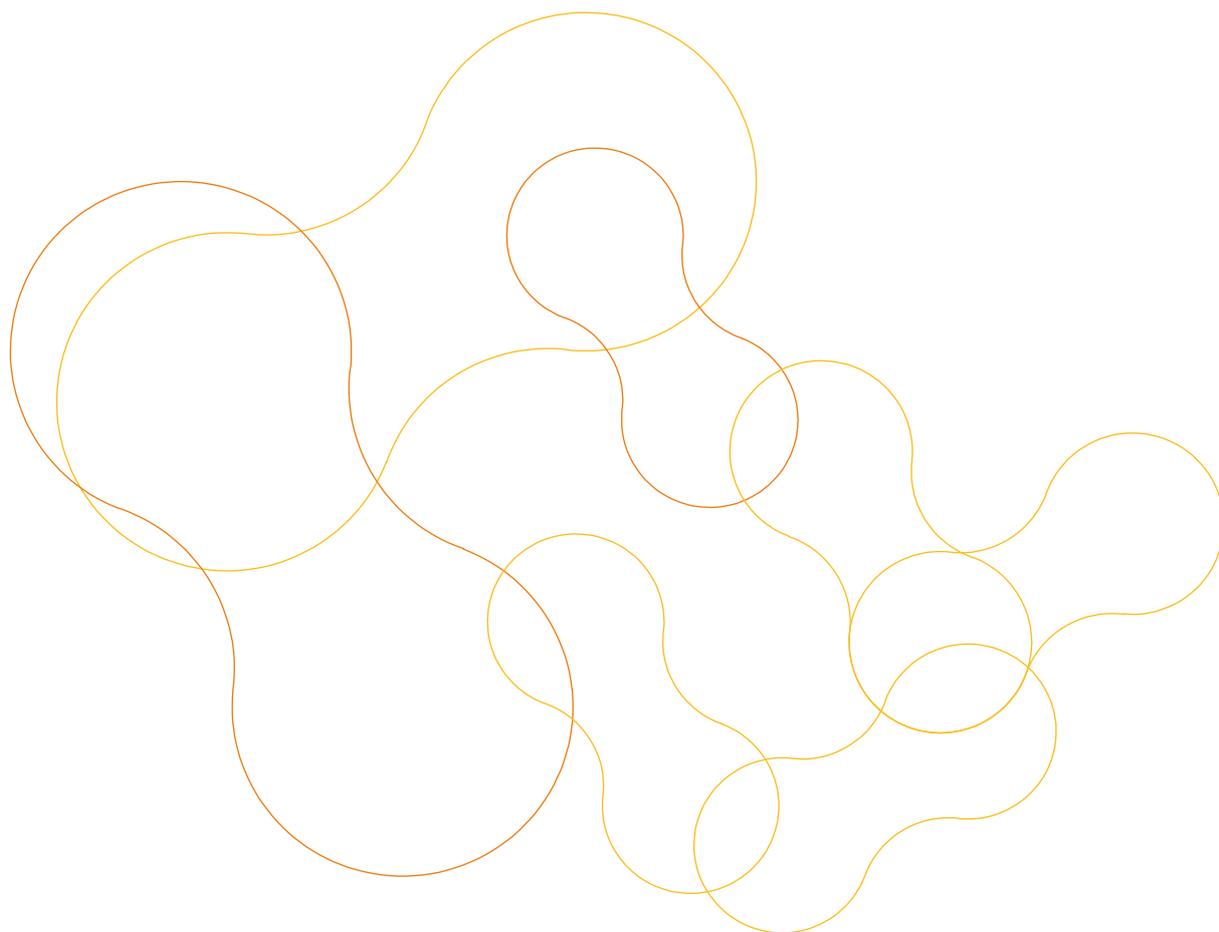
- wspólnych inicjatyw podejmowanych lub wspieranych przez samorządy OM, obejmujących wpływem co najmniej dwie gminy,
- zadań organizacyjnych i inwestycyjnych będących kontynuacją tych rozpoczętych przed 2020 rokiem lub nowych, opierających się o zasady nowoczesnego podejścia do rozwoju transportu i wykorzystujących najnowsze technologie,

- mobilności środkami transportu indywidualnego i zbiorowego, drogowego, kolejowego, wodnego i powietrznego, a także form mobilności aktywnej w zakresie adekwatnym do znaczenia tych form dla funkcjonowania całego OM.

Kluczowe dla Strategii przesłanki wynikają z diagnozy istniejącego systemu transportowego OM, programu rozwoju transportu do roku 2020 oraz wyników analiz prognostycznych z wykorzystaniem modelu ruchu w OM. Z formalno-prawnego punktu widzenia, zapisy niniejszej Strategii powinny stanowić podstawę przy formułowaniu rekomendacji do regionalnych i gminnych dokumentów planistycznych i programowych, których status określają przepisy prawa.

Rozdział 2

Uwarunkowanie rozwoju systemu
transportu w OM do roku 2030

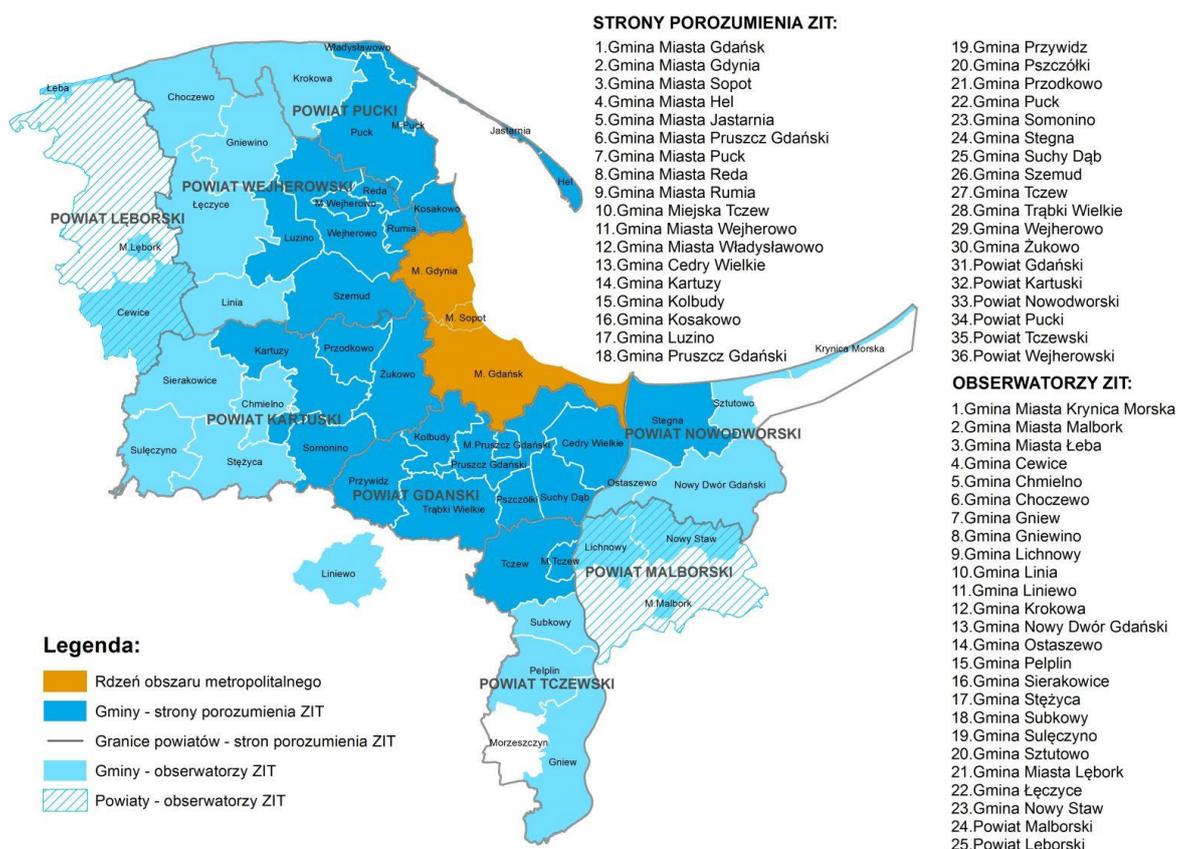


2. Uwarunkowania rozwoju systemu transportu w OM do roku 2030

2.1 Stan systemu transportu

Obszar Metropolitalny (OM) z jego miastami centralnymi (Gdańskiem, Gdynią i Sopotem), stanowiącymi jego rdzeń, jest geograficznie i historycznie ukształtowanym węzłem transportowym na skrzyżowaniu europejskich szlaków transportowych.

OM liczy ponad **1,5 mln mieszkańców**, co stanowi dwie trzecie (67%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się **8 powiatów** i **3 miasta na prawach powiatu**. Miasta koncentrują 80% ludności OM, wśród nich najwięcej mieszkańców liczy Gdańsk (460 tys. mieszkańców), a najmniej Krynica Morska (1,2 tys. mieszkańców). Szacuje się, że do 2035 roku zmniejszy się liczba mieszkańców miast Trójmiasta, a zwiększy gmin otaczających te miasta.



Rys. 2.1. Zakres przestrzenny Obszaru Metropolitalnego w województwie pomorskim, przyjęty do opracowania niniejszych dokumentów strategicznych

Źródło: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

Gospodarka OM związana jest głównie z **sektorami usług, przemysłu i budownictwa**. Profil gospodarczy obszaru zdominowany jest przez dwa główne nurty przemysłu: **tradycyjny** (gospodarka morska, przemysł rafineryjny i spożywczy) oraz **wysokich technologii** (przemysł elektroniczny, sektor informatyczny, farmacja i biotechnologia). Ważną dziedziną gospodarki jest także **turystyka**. W OM zlokalizowane są 24 szkoły wyższe oraz kilkanaście oddziałów zamiejscowych, kształcących razem ponad 100 tys. studentów (93% studentów w województwie), prawie wszystkie zlokalizowane w Trójmieście.

W ocenie struktury przestrzennej OM z punktu widzenia funkcjonowania transportu należy zaobserwować:

- typowe procesy związane z metropolizacją przestrzeni, których jednym z negatywnych skutków jest suburbanizacja. Proces ten powoduje silny wzrost zapotrzebowania na podróże, głównie do centrum OM o skali przekraczającej techniczne, finansowe i organizacyjne możliwości dostosowywania systemu do tych potrzeb,
- położenie wewnątrz struktur miejskich portów morskich i powiązanych z nimi terenów przemysłowo – usługowych oraz prognozy silnego wzrostu obrotów przeładunkowych wymagają budowy kapitałochłonnej infrastruktury dostępowej i rozwiniętego zaplecza logistycznego i organizacyjnego,
- wzrost turystycznego i rekreacyjnego zainteresowania obszarami Pobreża Morza Bałtyckiego i Pojezierza Kaszubskiego wymagają sprawnej obsługi transportowej i dobrego zaplecza informacyjnego, a przede wszystkim zdecydowania o formie tej obsługi poszukując konsensusu pomiędzy zachowaniem walorów przyrodniczych i krajobrazowych, a korzyściami gospodarczymi.

Metropolitalne funkcje transportowe pełni przede wszystkim infrastruktura transeuropejskiej sieci transportowej **TEN-T**, pozostałe **drogi krajowe, drogi wojewódzkie** oraz **linie kolejowe**. W OM znajduje się północny odcinek korytarza europejskiej sieci bazowej Bałtyk – **Adriatyk** (Baltic - Adriatic Corridor - BAC) przebiegającego od polskich portów w Gdańsku i Gdyni przez Czechy, Słowację i Austrię do portów Koper (Słowenia) oraz do Wenecji, Triestu i Rawenny (Włochy). W ramach korytarza BAC utworzony został także towarowy korytarz kolejowy RFC 5.

Na metropolitalnym odcinku korytarza BAC koncentrują się zaliczone do sieci bazowej TEN-T następujące elementy infrastruktury transportowej:

- porty morskie w Gdańsku i Gdyni,
- port lotniczy w Gdańsku,
- odcinki linii kolejowych dla ruchu towarowego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), nr 131 (Chorzów Batory - Tczew), nr 201, 202 (Gdynia Port Centralny – Gdańsk Główny)

- odcinki linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego: nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny),
- odcinki dróg samochodowych: autostrada A1 (Gdańsk – Toruń – Łódź – Katowice), drogi ekspresowe nr S6 (odcinek Gdynia – Gdańsk) i nr S7 (Gdańsk – Warszawa).

Do sieci kompleksowej TEN-T znajdującej się poza korytarzami bazowymi należą odcinki:

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

Pozostała infrastruktura transportowa w OM służy głównie wewnętrznej obsłudze transportowej OM w powiązaniach między powiatowych i międzygminnych. W ocenie tej infrastruktury należy stwierdzić, że:

1. **Sieć drogowa w OM w zasadniczej części jest już ukształtowana**, niemniej jednak dla sprawnego jej funkcjonowania i obsługi sieci osadniczej wymaga rozbudowy między innymi o takie elementy jak Obwodnica Metropolitalna i Trasa Kaszubska (w ciągu drogi S6), odcinek drogi S7 z Koszwał do Elbląga, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).
2. **Sieć kolejowa i jej stan rzutuje na zbyt mały udział podróży odbywanych tym środkiem transportu w OM**. Planowana modernizacja istniejącej sieci kolejowej i budowa nowej linii (PKM) może się przyczynić do zwiększenia udziału transportu kolejowego w przewozach osób w OM. W ruchu towarowym problemem jest ograniczona możliwość obsługi portów morskich transportem kolejowym.
3. Istnieje **konieczność poprawy dostępu drogowego i kolejowego do terminali portowych w portach morskich w Gdyni i Gdańsku** z zachowaniem wymagań sieci TEN-T.
4. Podstawowymi mankamentami całego systemu transportowego lądowego w OM są:
 - brak właściwej struktury funkcjonalno-technicznej sieci drogowej, zgodności pomiędzy nominalnymi i rzeczywistymi klasami dróg, braku regulacji dostępności,
 - brak odpowiedniej do potrzeb integracji między poszczególnymi podsystemami transportu w OM, słabe tempo rozwoju węzłów

przesiadkowych, niepełna integracja biletowo-taryfowa, zbyt mała rola roweru, jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych,

- słaba dostępność transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem OM oraz zbyt niska jakość usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem, a pozostałymi gminami OM, małe wykorzystanie akwenów wodnych w przewozach pasażerskich,
- brak wspólnych działań w OM, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,
- niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),
- dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.

2.2 Perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej OM do roku 2020

Zbiór strategicznych i priorytetowych dla OM zadań inwestycyjno-organizacyjnych do roku 2020 został określony w następujących dokumentach programowych:

- Kontrakt terytorialny dla Województwa Pomorskiego (KT),
- Dokument Implementacyjny do Strategii Transportu (DI),
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 (PBDK),
- Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych (WPIK),
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu Mobilne Pomorze,
- wieloletnie programy inwestycyjne (w części dotyczącej inwestycji transportowych o dużym znaczeniu dla funkcjonowania OM),
- Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej na lata 2014 – 2020,
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa pomorskiego do roku 2025,
- plany zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gdańska, Gdyni, Tczewa, Wejherowa.

Dokumentem wskazującym inwestycje, które odnoszą się do Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot i mają charakter metropolitalny jest Program rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020. Program ten stanowi załącznik 3 do Strategii.

W Programie rozwoju transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020 (załącznik 3) przewiduje się budowę/modernizację takich elementów Systemu Transportu Metropolitalnego (STM) jak:

a. w zakresie rozwoju infrastruktury drogowej:

- budowa drogi S-6 Słupsk – Gdańsk wraz z Obwodnicą Metropolitalną,
- budowa drogi S-7 Warszawa – Gdańsk, odcinki na terenie województwa pomorskiego,
- budowa mostu przez rzekę Nogat w Malborku wraz z dojazdami w ciągu drogi nr 22 i nr 55,
- Połączenie Portu Gdynia z siecią dróg krajowych poprzez budowę odcinków dróg – Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej i Drogi Czerwonej oraz przebudowę układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie Portu,
- budowa obwodnicy Malborka w ciągu drogi nr 22,
- przebudowa dróg wojewódzkich nr 222, 224 poprawiających dostęp do autostrady A1,
- przebudowa dróg wojewódzkich nr 214, 216, 218, 221, 226, 501, 502 w korytarzu północnym, w tym budowa Obwodnicy Wschodniej Lęborka w ciągu drogi nr 214, obwodnicy Kartuz w ciągu dróg nr 211, 224, 228,
- budowa ul. Nowej Kielnieńskiej w ciągu drogi nr 218,
- realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej,
- rozwój podstawowego układu ulic w Gdańsku, Sopocie i Gdyni, w tym budowa/przebudowa: ul. Nowej Spacerowej z tunelem pod Pachołkiem i Drogi Zielonej (od ul. Gospody do al. Hallera), węzła Kowale i węzła Szadółki na Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta, Trasy W-Z – etap od ul. Otomińskiej do granic Miasta Gdańska, węzła Śródmieście – wiadukt Biskupia Górka, Nowej Kościuszki, Nowej Bulońskiej Północnej, Nowej Bulońskiej Południowej, Nowej Politechnicznej, Nowej Warszawskiej, Nowej Jabłoniowej, Nowej Świętokrzyskiej, Jana z Kolna, Nowej Wałowej, mostu zwodzonego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501 nad Martwą Wisłą w Gdańsku-Sobieszewie,
- rozwój podstawowego układu ulic w innych miastach OM, w tym: trasa dojazdowa do suchego portu w Zajączkowie Tczewskim, tunel pod linią kolejową w ciągu ulicy Sikorskiego łączący dwie części Pruszcza Gdańskiego, przebudowa „wąskich gardeł” na ulicach Starowiejska, I Dywizji WP, Dąbrowskiego, Pomorska, Kosynierów w Rumi, budowa bezkolizyjnego węzła „ZRYW” wraz z funkcją Park&Ride w Wejherowie,
- wspomaganie efektywności i wzrost bezpieczeństwa sieci drogowej, w tym: rozbudowa systemu TRISTAR w OM, stosowanie środków bezpieczeństwa ruchu drogowego, organizacja stref wyłączonych z ruchu samochodowego w miastach OM.

b. w zakresie infrastruktury kolejowej:

- poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni,
- poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk,
- prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, obejmującym linie 201 i 203, etap I i II,
- prace na linii kolejowej C-E 65 odcinek Bydgoszcz – Tczew – odcinki w OM,
- prace na linii kolejowej Nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk,
- rewitalizacja linii kolejowej Nr 207 odcinek Granica województwa – Kwidzyń – Malbork,
- rozwój kolei aglomeracyjnej (SKM i PKM),
- rewitalizacja linii kolejowej Nr 229 odcinek Łębork – Łeba,
- zakup kolejowych zespołów trakcyjnych do obsługi OM,
- zmniejszenie lub eliminacja konfliktów między ruchem kolejowym i drogowym na przejazdach kolejowych.

c. w zakresie infrastruktury wodnej:

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

d. w zakresie transportu zbiorowego:

- wdrożenie systemu zintegrowanego zarządzania transportem publicznym (autobusowym i kolejowym) z uwzględnieniem miast powiatowych jako lokalnych węzłów transportu publicznego, zmierzającego do wprowadzenia wspólnego biletu,
- rozbudowa układu linii tramwajowych w Gdańsku wraz z towarzyszącą infrastrukturą drogową,
- zakup taboru transportu publicznego,

- budowa, rozbudowa i modernizacja zajezdni transportu publicznego
 - dostosowanie infrastruktury transportu do potrzeb osób niepełnosprawnych,
 - rozbudowa/modernizacja układu linii trolejbusowych w Gdyni i Sopocie (w tym zastosowanie superkondensatorów),
 - integracja dynamicznej informacji o usługach środków transportu zbiorowego w ramach systemu TRISTAR,
 - ożywienia dróg wodnych w Gdańsku (kontynuacja) obsługujących linie tramwaju wodnego,
 - przebudowa i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportu publicznego,
 - budowa/modernizacja węzłów integracyjnych wraz z infrastrukturą towarzyszącą,
- e. w zakresie infrastruktury rowerowej i pieszej**
- system tras rowerowych dla OM,
 - budowa zamiejskich regionalnych tras rowerowych,
 - utworzenie systemu roweru metropolitalnego (spójnego dla OM systemu roweru publicznego i wypożyczalni rowerowych),
 - budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych (kładki, tunele) ,
 - przedsięwzięcia wspierające realizację planów aktywnej mobilności w miastach OM.

2.3 Formalno-prawne uwarunkowania Europejskie i krajowe

Hierarchicznie, do dokumentów odnoszących się w swych zapisach do OM należą:

1

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy; Baltic-Adriatic Rail Freight Corridor 5 - Implementation Plan

2

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „łącząc Europę”, zmieniające rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010

3

Baltic-Adriatic Core Network Corridor Study Final Report, European Commission, December 2014

4

Strategia Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)

Należy założyć, że niektóre priorytety ustalone dla okresu do 2020, będą aktualne w następnej dekadzie. Należą do nich (wg Regionalnego Programu Operacyjnego – Oś Priorytetowa 9 „Mobilność”):

- Promowanie strategii niskoemisyjnych dla wszystkich rodzajów terytoriów, w szczególności dla obszarów miejskich, w tym wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i działań adaptacyjnych mających oddziaływanie łagodzące na zmiany klimatu.
- Zwiększanie mobilności regionalnej poprzez łączenie węzłów drugorzędnych i trzeciorzędnych z infrastrukturą TEN-T, w tym z węzłami multimodalnymi. Celem szczegółowym tego priorytetu jest wzrost sprawności i bezpieczeństwa sieci drogowej o charakterze ponadregionalnym i regionalnym, co ma przyczynić się do ściślejszego powiązania infrastrukturą drogową najważniejszych ośrodków miejskich z Trójmiastem i węzłami TEN-T, a także miast powiatowych z ośrodkami gminnymi.
- Rozwój i rehabilitacja systemów transportu kolejowego oraz propagowanie działań służących zmniejszeniu hałasu. Celem szczegółowym tego priorytetu jest poprawa dostępności i sprawności systemu transportu kolejowego, a w następstwie tego wzrost liczby przewozów regionalnym transportem kolejowym. możliwe będą także projekty podnoszące bezpieczeństwo i konkurencyjność.

2.4 Koordynacja z dokumentami ponad lokalnymi o horyzoncie czasowym do roku 2030

Rozwój systemu transportu w OM do roku 2030 jest przedmiotem ustaleń w kilku dokumentach programowo-planistycznych o różnym statusie formalnym i formułowanych z punktu widzenia różnych celów. Spójność tych ustaleń jest niezbędna dla kreowania uporządkowanego i jednolitego przekazu na temat tego, w jakim kierunku powinien się rozwijać system transportowy OM, jakie są potrzeby transportowe oraz rzeczywiste możliwości ich realizacji. Zapisy niniejszej Strategii wymagają szczególnej koordynacji z zapisami opracowań wykonywanych w tym samym czasie, do których należą:

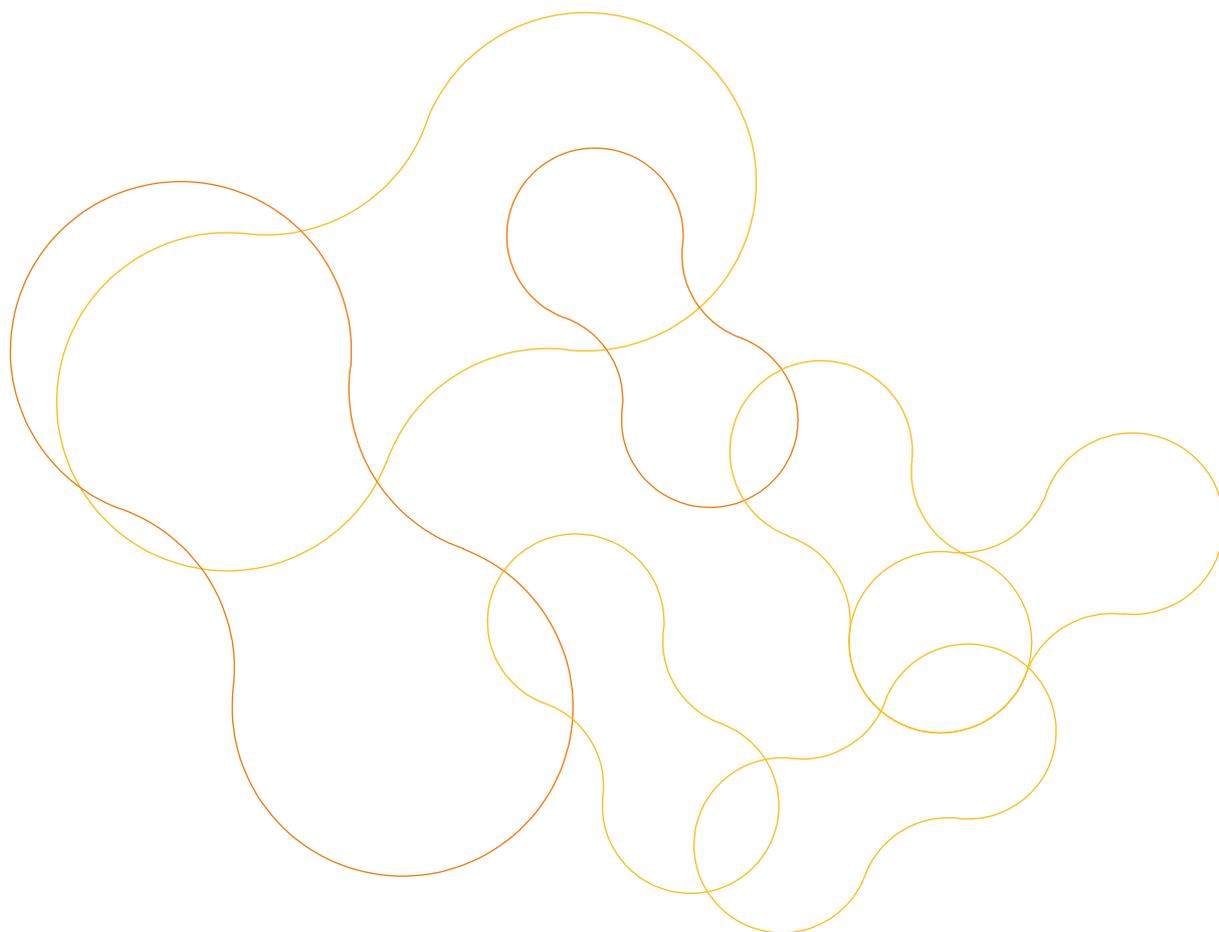
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa pomorskiego (planowany termin przyjęcia Planu – I kwartał 2016), który formułuje kierunki rozwoju infrastruktury transportowej OM z punktu widzenia ładu przestrzennego i polityki przestrzennej województwa pomorskiego,
- Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030 (planowane zakończenie prac – III kwartał 2015), w której kierunki rozwoju systemu transportu są jednym z uwarunkowań dalszego rozwoju OM.

- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”, Zarząd Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2013,
- Strategia realizacji systemu tras rowerowych dla Gdańska (SR STER), Gdańsk lipiec 2013,
- Zrównoważony Plan Mobilności dla Pruszcza Gdańskiego, Pruszcz Gdański 2013 r.
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa pomorskiego do roku 2025, Gdańsk 2014,
- Plany zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla miast Gdańska, Gdyni, Tczewa, Wejherowa,
- Strategie rozwoju Portu Morskiego Gdańsk, Portu Morskiego Gdynia, Portu Lotniczego w Gdańsku,
- Program Operacyjny Mobilny Gdańsk, będący częścią Strategii Miasta Gdańska do 2015 roku.

Dla innych opracowań i dokumentów, w których zmiany będą wprowadzane w najbliższych latach, zapisy niniejszej Strategii mają charakter rekomendacji. Dotyczy to krajowej i regionalnej strategii rozwoju, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin OM oraz planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego powiązanych z OM.

Rozdział 3

Zasady i kierunki polityki
transportowej OM do roku 2030



3. Zasady i kierunki polityki transportowej OM do roku 2030

3.1 System transportowy i jego funkcje metropolitalne – sfery współpracy metropolitalnej

Rola transportu w rozwoju społeczno-gospodarczym OM zwiększa się. Dotyczy to zarówno transportu towarów (głównie do i z portów morskich, firm produkcyjnych jak i konsumentów) i transportu osób (wykonujących codzienne podróże obligatoryjne do pracy i nauki oraz podróże rekreacyjne, turystyczne itp.). Ta zwiększająca się rola transportu wynika z przeobrażeń przestrzennych, społeczno-gospodarczych i zmian w środowisku naturalnym, a także ze zmieniających się oczekiwań, preferencji i zachowań podróżnych oraz użytkowników i organizatorów transportu.

System transportowy OM, poprzez zaspokojenie potrzeb transportowych mieszkańców i gości oraz podmiotów gospodarczych, powinien umożliwiać realizację podstawowych funkcji metropolitalnych: politycznej, gospodarczej, kulturowej, administracyjnej, edukacyjnej, naukowej, turystycznej, finansowej, informacyjnej itp.

System transportu definiowany jest także, jako szeroko pojęty proces przemieszczania osób, ładunków za pomocą niezbędnych środków transportu, infrastruktury transportowej i systemu organizacyjnego. Biorąc to pod uwagę przyjęto, że System Transportu Metropolitalnego będzie:

1. Obsługiwał przemieszczenia realizowane na Obszarze Metropolitalnym:
 - a) przewozy towarowe: do i z portów w Gdańsku i w Gdyni, do zakładów produkcyjnych oraz dla realizacji potrzeb konsumpcyjnych mieszkańców,
 - b) podróże pasażerskie: codzienne podróże obligatoryjne mieszkańców OM (podróże z domu do miejsc pracy i nauki), podróże turystyczne gości i rekreacyjne mieszkańców OM oraz pozostałe podróże nieobligatoryjne (związane z zakupami, wizytami w urzędach, w placówkach służby zdrowia, placówkach kulturalnych itp.).
2. Obsługiwał następujące rodzaje podróży realizowanych na OM:
 - a) podróże tranzytowe, tj. podróże realizowane przez obszar OM,
 - b) podróże zewnętrzne tj. podróże z lub do OM,
 - c) podróże metropolitalne, tj. podróże międzygminne realizowane na OM,
 - d) podróże lub przemieszczenia lokalne (gminne), te które są elementem łańcucha podróży metropolitalnych.

System transportowy OM wpisuje się w sieć powiązań wewnętrznych i zewnętrznych obszaru, wynikających z realizowanych funkcji metropolitalnych. W tym kontekście efektywność systemu transportowego zdeterminuje szanse i możliwości rozwoju OM

oraz jego konkurencyjność. Poprawę efektywności systemu transportowego będzie można osiągnąć poprzez:

1. Racjonalne wykorzystanie środków transportu w przewozach i podróżach metropolitalnych i ponadmetropolitalnych, między innymi poprzez stosowanie:

a) w przewozach towarów:

- do i z portów morskich i zakładów przemysłowych: środków transportu kolejowego i rurociągowego jako podstawowych, a samochodów i żeglugi śródlądowej jako uzupełniających środków transportu,
- do zakładów produkcyjnych i punktów konsolidacyjnych środków transportu kolejowego i samochodowego (ciężarowego), a do dalszej dystrybucji towarów w miastach lekkich samochodów ciężarowych i dostawczych,

b) w podróżach osób:

- w podróżach szybkich i na duże odległości (w tym w podróżach zewnętrznych): transportu kolejowego i lotniczego oraz indywidualnego transportu samochodowego,
- w podróżach częstych i na średnie odległości: transportu kolejowego (regionalnego i metropolitalnego), regionalnego transportu autobusowego oraz indywidualnego transportu samochodowego,
- w podróżach miejskich i na krótkie odległości: środków miejskiego transportu zbiorowego i rowerów, wyjątkowo samochodu,
- w podróżach lokalnych i przemieszczeniach krótkich (np. do węzłów integracyjnych i przystanków transportu zbiorowego): przemieszczeń pieszych, rowerem, pojazdami transportu zbiorowego i środkami transportu indywidualnego (podwożenie).

2. Budowę spójnej sieci i zapewnienie dobrych standardów infrastruktury transportowej, między innymi poprzez:

- a) budowę brakujących lub modernizację zdegradowanych odcinków sieci transportowej, podnoszących istotnie (skokowo) ich sprawność i warunki ruchu, a także możliwości obsługi transportowej portów, obszarów przemysłowych i usługowych oraz dojazdów do rdzenia OM,
- b) budowę i modernizację transportowych węzłów integracyjnych i punktów konsolidujących umożliwiającą integrację transportu metropolitalnego, z zapewnieniem odpowiednich standardów,
- c) budowę lub modernizację brakujących połączeń i sieci dróg, tras rowerowych i ciągów pieszych zapewniających dobrą obsługę integracyjnych węzłów transportowych lub przystanków zintegrowanych,
- d) zapewnienie standardów bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko budowanych lub modernizowanych elementów infrastruktury transportowej.

3. Rozwój nowoczesnych i zaawansowanych systemów zarządzania i organizacji transportu metropolitalnego, między innymi poprzez:

- a) zastosowanie systemu priorytetów dla pojazdów transportu zbiorowego,
- b) organizację systemu zarządzania transportem metropolitalnym,
- c) wdrożenie Inteligentnych Systemów Transportu, umożliwiających stosowanie nowoczesnych, innowacyjnych i zaawansowanych metod zarządzania ruchem i przewozami.

Współpraca samorządów tworzących OM w zakresie kształtowania systemu transportowego będzie obejmować:

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

3.2 Pożądane cechy systemu transportu

Współcześnie, oczekiwania względem systemów transportu mają ustalony charakter, natomiast z dekady na dekadę zmienia się ranking ważności w zestawie takich cech systemu jak:

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

Należy założyć, że do roku 2030 szczególne znaczenie będą miały te cechy które bezpośrednio mają związek ochroną zdrowia i życia.

O sprawności systemu transportowego w OM decydować będą:

- planowanie przestrzenne sprzyjające ograniczeniu potrzeb transportowych wewnątrz OM;
- zdolność do pełnej realizacji potrzeb transportowych układu gospodarczego, w tym portów, w pierwszej kolejności poprzez wzrost udziału przewozów intermodalnych;
- zmniejszenie uciążliwości transportu ładunków dla mieszkańców i środowiska poprzez wzrost wykorzystania dostaw z wykorzystaniem centrów logistycznych zlokalizowanych na obrzeżu OM i miejskich centrów konsolidacji;
- niezawodność, uzyskana poprzez wprowadzanie i rozbudowę inteligentnych systemów zarządzania ruchem i nowoczesne instrumenty zarządzania łańcuchami dostaw;
- wzrost elastyczności w realizacji potrzeb przewozowych poprzez rozwój oferty transportu zbiorowego, integrację i w rezultacie podniesienie jego konkurencyjności w stosunku do transportu indywidualnego;
- utrzymanie udziału transportu zbiorowego w przewozach zgodnie z założeniami przedstawionymi w tablicach 4.2 i 4.3;
- dążenie do co najmniej utrzymania obecnych parametrów obsługi transportowej OM: prędkości komunikacyjnej wewnątrz OM, dostępności wewnętrznej i zewnętrznej OM, bezpieczeństwa ruchu;
- skuteczne i efektywne zarządzanie transportem.

Bezpieczeństwo w transporcie w OM osiągać można poprzez:

- kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu, głównie poprzez zarządzanie prędkością i nadzór;
- ochronę pieszych i rowerzystów;
- budowę i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej;
- objęcie sieci ulic lokalnych strefowym uspokojeniem ruchu (maks. dopuszczalna prędkość pojazdów nie wyższa niż 30 km/h);
- rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu, w tym upowszechnianie narzędzi oddziaływania na bezpieczeństwo ruchu drogowego (oceny, audyty, inspekcje).

Integracja systemu transportowego w OM zostanie zapewniona poprzez:

- integrację wewnętrzną transportu zbiorowego (drogowego, kolejowego), przede wszystkim w aspekcie taryfowo-biletowym i funkcjonalnym, poprzez koordynację rozkładów jazdy różnych rodzajów transportu zbiorowego, budowę węzłów i przystanków przesiadkowych i organizację przesiadek;

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

Niska emisyjność systemu transportowego OM będzie realizowana poprzez:

- rozwój trakcji elektrycznej w transporcie pasażerskim (kolej, tramwaje, trolejbusy);
- wprowadzanie elektrobusów do obsługi nowych tras w transporcie zbiorowym i zastępowanie obecnych autobusów pojazdami o obniżonej emisji spalin, np. elektrobusy, autobusy z silnikami EURO VI itp.;
- rozwój infrastruktury dla pojazdów elektrycznych, w tym samochodów osobowych;
- rozwój infrastruktury rowerowej i systemów rowerów metropolitalnych;
- tworzenie miejskich „pobliskich stref dostaw” na obrzeżach obszarów z zakazami wjazdu pojazdów z silnikami wysokoprężnymi, umożliwiającymi realizację dostaw w tych obszarach pojazdami elektrycznymi;
- wprowadzenie ograniczeń w ruchu dla pojazdów z silnikami wysokoprężnymi niespełniającymi norm czystości spalin;
- zwiększenie udziału niezmotoryzowanych form przemieszczania się.

Innowacyjność systemu transportowego OM będzie realizowana poprzez:

- wdrażanie nowoczesnych technologii z zakresu infrastruktury, urządzeń i środków transportu, organizacji i zarządzania transportem;
- rozwój placówek naukowo-badawczych zajmujących się transportem oraz intensyfikację współpracy między nauką, a zarządami transportu i przedsiębiorstwami transportowymi.

3.3 Oczekiwane efekty w zakresie metropolitalnych usług transportowych

System transportowy będzie oddziaływał na dostępność wewnętrzną i zewnętrzną OM, mobilność mieszkańców i osób przyjeżdżających z zewnątrz metropolii, spójność całego OM, poprzez wprowadzanie rozwiązań zdeterminowanych przede wszystkim funkcjonalnością i przełamujących bariery formalne wyznaczone poprzez granice administracyjne poszczególnych subobszarów (gmin), konkurencyjność OM jako całego obszaru w skali regionalnej i międzynarodowej oraz konkurencyjność metropolitalnego systemu transportowego poprzez zwiększenie możliwości wyboru sposobów realizacji procesu przemieszczania proekologicznymi środkami transportu.

Zakłada się **wzrost dostępności wewnętrznej OM** poprzez integrację transportu zbiorowego i usprawnienie jego funkcjonowania przy wykorzystaniu ITS i wprowadzaniu priorytetów dla pojazdów tego transportu. Dostępność wewnętrzna OM dla użytkowników transportu indywidualnego będzie realizowana poprzez integrację z transportem zbiorowym, będzie także różnicowana poprzez wprowadzanie stref o zróżnicowanej dostępności dla samochodów osobowych, w tym parkowania. Rozwój infrastruktury transportowej będzie uwzględniał konieczność utrzymania założonego dla poszczególnych stref OM podziału zadań przewozowych pomiędzy transportem indywidualnym i zbiorowym. Wzrost dostępności będzie realizowany także poprzez rozbudowę infrastruktury dla rowerzystów i systemów organizacji ruchu rowerowego, w tym rowerów metropolitalnych.

Zakłada się **wzrost dostępności zewnętrznej OM** poprzez rozwój bezpośrednich połączeń lotniczych, kolejowych dużych prędkości i drogowych (autostrady, drogi ekspresowe) z innymi metropoliami. Wzrost ten będzie realizowany poprzez rozbudowę i usprawnienia krajowej infrastruktury transportowej o podwyższonych standardach.

Rozwój systemu transportowego OM będzie sprzyjać **zrównoważonej mobilności**, zachęcając do zmian zachowań mieszkańców i osób przyjeżdżających do metropolii, poprzez wspieranie rozwoju usług transportu zbiorowego, rowerowego i budowę stref ruchu pieszego oraz usług przewoźników towarowych poprzez budowę infrastruktury i organizację ruchu, zakładającą wykorzystywanie intermodalnych technologii przewozu.

Spójność OM będzie pogłębiana poprzez tworzenie wspólnych dla całego obszaru rozwiązań w zakresie polityki transportowej, przestrzennej i inwestycyjnej w zakresie budowy infrastruktury transportowej, wprowadzanie jednolitych rozwiązań funkcjonalnych dotyczących transportu zbiorowego oraz organizacji i zarządzania ruchem drogowym.

Cechy systemu transportowego OM decydować będą o jego **konkurencyjności**, przede wszystkim jako czynnika lokalizacji inwestycji gospodarczych, naukowych, kulturalnych i społecznych. Aspekt konkurencyjności stanowić będzie także priorytet określający kierunki rozwoju poszczególnych podsystemów, w tym zwłaszcza transportu zbiorowego i innych podsystemów sprzyjających realizacji polityki zrównoważonego rozwoju. W tym kontekście działania związane z budową, rozbudową i modernizacją infrastruktury transportowej organizacji funkcjonowania poszczególnych podsystemów transportowych podporządkowane zostaną zasadzie rozszerzania możliwości wyboru realizacji potrzeb przewozowych, w sposób zwiększający udział proekologicznych środków transportu.

3.4 Zarządzanie mobilnością

Przeprowadzone analizy i studia diagnostyczne wskazują na niekorzystne tendencje w funkcjonowaniu i rozwoju transportu w OM do 2030 r., charakteryzujące się:

- zwiększeniem liczby podróży spowodowane ogólnym wzrostem ruchliwości mieszkańców,
- zwiększeniem długości podróży w rezultacie zmian w zagospodarowaniu przestrzennym obszaru metropolitalnego (wynikającym z pogłębiającego się procesu suburbanizacji);
- wzrostem udziału samochodów osobowych w realizacji podróży w rdzeniu metropolii oraz z i do rdzenia metropolii.

W celu złagodzenia siły negatywnego oddziaływania funkcjonowania i rozwoju systemu transportowego na otoczenie należy podjąć działania, mające na celu ograniczenie skali opisanych trendów, zmierzające do:

- ograniczenia popytu na podróże lub ich długości;
- racjonalnego wykorzystania środków transportowych w przewozach i podróżach ponadmetropolitalnych, metropolitalnych i gminnych przy ustalonym popycie na podróże.

Ograniczenie popytu na podróże stanowi podstawę zarządzania mobilnością. Głównymi działaniami wykorzystywanymi tutaj są działania planistyczne i zarządzanie mobilnością. Narzędzia planistyczne umożliwiają zredukowanie potrzeb transportowych (w tym ograniczenie liczby podróży i ograniczenie długości podróży), poprzez stymulowanie rozwoju zagospodarowania przestrzennego. W tym celu pożądana jest integracja procesu planowania i rozwoju przestrzennego z procesem planowania i rozwoju systemu transportowego. Zarządzanie mobilnością w zakresie ograniczenia popytu to przede wszystkim przygotowanie i wdrażanie planów mobilności oraz promowanie nowej kultury mobilności.

Racjonalizacja wykorzystania środków transportu wymaga:

- stworzenia warunków do podejmowania racjonalnych wyborów transportowych poprzez rozwój infrastruktury transportowej umożliwiającej efektywną realizację podróży wybranym środkiem transportu oraz pozwalającej na sprawne łączenie środków transportu w realizacji łańcucha podróży intermodalnych ,
 - zarządzenia mobilnością ukierunkowanych na kształtowanie postaw transportowych sprzyjających racjonalnym wyborom transportowym
- Zarządzenie mobilnością poprzez działania zarządcze władz samorządowych oraz zmianę indywidualnych zachowań transportowych przyczynią się do ograniczenia popytu a tym samym do zwiększenia sprawności i bezpieczeństwa systemu transportowego oraz obniżenia uciążliwości dla środowiska.

3.5 Strefowe podejście do polityki transportowej w OM

Realizacja poszczególnych elementów polityki transportowej – polityk cząstkowych, odnoszących się do wybranych obszarów funkcjonowania transportu charakteryzować będą, z jednej strony, kompleksowość podejścia problemowego (polegającego na uwzględnianiu wzajemnego oddziaływania na siebie poszczególnych polityk cząstkowych – dotyczących transportu zbiorowego, ograniczeń w ruchu, polityki parkingowej, edukacji, zarządzania mobilnością itp.) i przestrzennego (uwzględniającego wykraczanie oddziaływania transportu poza granice poszczególnych gmin) oraz z drugiej, konieczność różnicowania intensywności w doborze poszczególnych instrumentów polityki transportowej w zależności od stref, wyodrębnionych w ramach OM na podstawie kryteriów intensywności występowania poszczególnych zjawisk (np. natężenia ruchu drogowego, udziału transportu zbiorowego w przewozach, liczby źródeł i celów ruchu skoncentrowanych na danym obszarze itp.). W tym kontekście wyodrębniono trzy rodzaje stref w ramach OM:

- rdzeń OM, którą tworzą miasta: Gdańsk, Gdynia i Sopot;
- strefa podmiejska silnej suburbanizacji, którą tworzą gminy sąsiadujące z rdzeniem w powiatach puckim, wejherowskim, kartuskim i gdańskim oraz pas zurbanizowany Rumia–Reda–Wejherowo;
- strefa zewnętrzna, które tworzą pozostałe gminy OM.

Poszczególne strefy charakteryzować się będą:

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

Powyższy podział wynika z zapisów projektu Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030, natomiast w STIM posłużono się podziałem na dwie strefy: rdzeń OM i pozostałe obszary (łącznie w tym pojęciu strefę podmiejską i strefę zewnętrzną).

3.6 Racjonalizacja procesu inwestycyjnego

Procesy inwestycyjne w OM do 2030 r. powinny być podporządkowane zasadom racjonalności, tj. wykonalności, analizy kosztów i korzyści (z uwzględnieniem analiz oddziaływania na środowisko naturalne i społeczne oraz odpowiedniej kolejności zdeterminowanej: pilnością realizacji określonych inwestycji, określoną wpływem danej inwestycji na sprawność funkcjonowania systemu transportowego OM lub danej strefy, znaczeniem dla realizacji celów zrównoważonej mobilności i zakresem wykraczającym poza obszar danej gminy.

Przewidziane do realizacji niezbędne inwestycje transportowe w OM, z racjonalnego punktu widzenia, wymagają doboru takiego zakresu popartego analizami i prognozami przewozów, by w perspektywie kilkunastu lat od jej zakończenia nie zaistniała potrzeba ponownych inwestycji polepszających sprawność i niezawodność. Ponowienie procesu budowlanego – nawet jeżeli dotyczy polepszenia funkcjonowania układu transportowego – niesie za sobą niewspółmiernie wyższe koszty i utrudnienia, jak również niekorzystny odbiór społeczny.

Zakres inwestycji powinien zawsze obejmować wszystkie elementy infrastrukturalne i systemy transportowe związane z inwestycją podstawową, tzn. z przebudową drogi muszą być związane przebudowy skrzyżowań, chodników i dróg rowerowych; z remontem lub modernizacją linii kolejowej musi być związana przebudowa systemu sterowania, oraz elementów wpływających na bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych, peronach itp. W każdym przypadku zakres inwestycji powinien obejmować również elementy systemów towarzyszących infrastrukturze

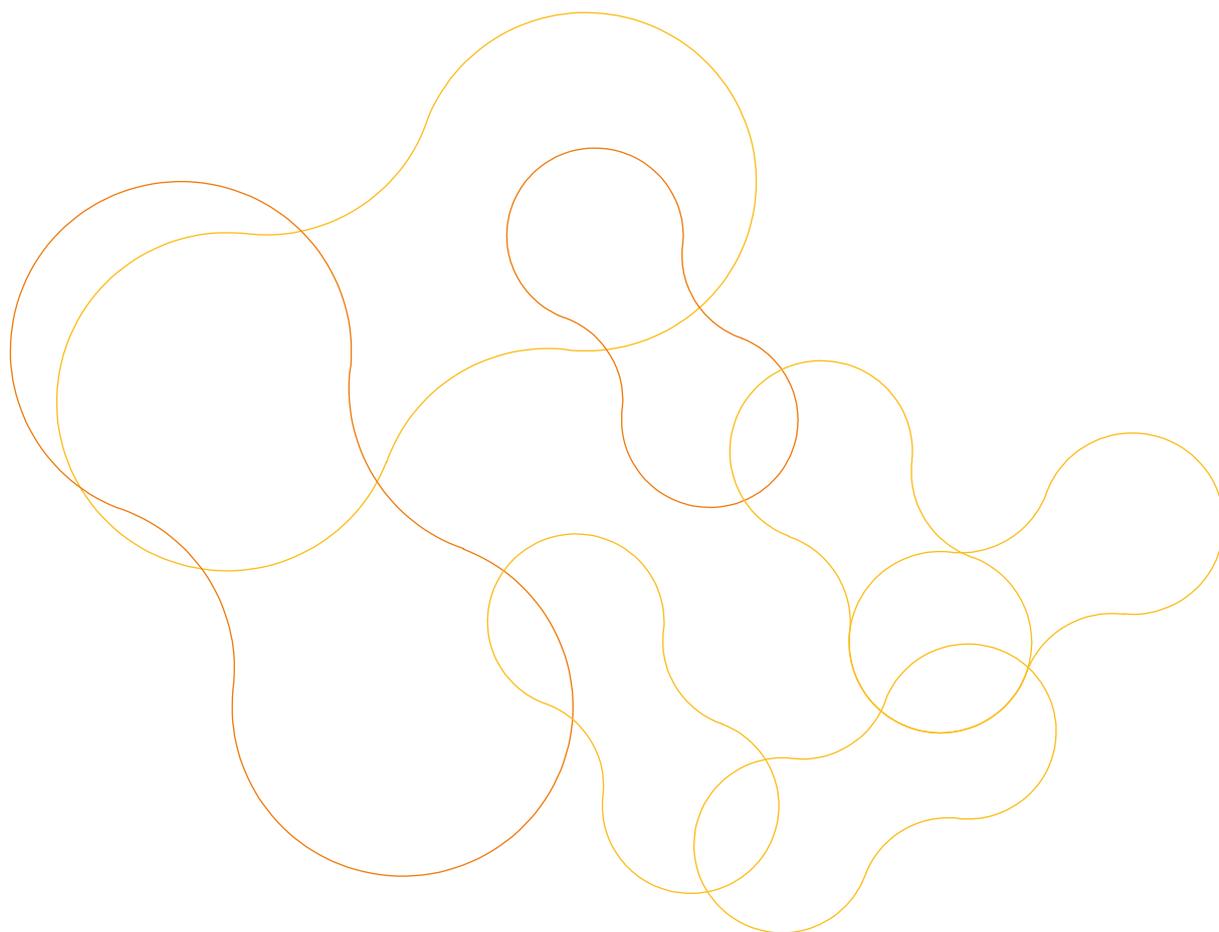
transportowej: sanitarną, kanalizacyjną, wodociągową, telekomunikacyjną, energetyczną.

Kolejność realizacji inwestycji musi uwzględniać przepustowość korytarza transportowego, którego inwestycja dotyczy. Jednoczesna realizacja kilku przedsięwzięć (np. kolejowych i drogowych) w jednym korytarzu transportowym może doprowadzić do drastycznego spadku sprawności takiego układu transportowego. Wskazane jest by realizacja inwestycji nowych (budowa nowych linii i odcinków torów kolejowych, budowa nowych dróg) poprzedzała inwestycje w infrastrukturę już istniejącą w tym samym korytarzu, aby umożliwić alternatywny sposób poruszania się. Dostępne technologie powinny umożliwiać sprawne przeprowadzenie inwestycji i zapewnienie jej przejezdności w jak najkrótszym czasie.

Dla inwestycji realizowanych w OM, gdzie turystyka ma kluczowe znaczenie w gospodarce regionalnej szczególną wagę należy również odnieść do sezonowości realizacji inwestycji. Przedsięwzięcia, których realizacja ma związek z dostępnością obszarów turystycznych powinny być prowadzone poza sezonem letnim lub prowadzone w tym czasie w zakresie nie ograniczającym dostępności regionalnej. Z kolei inwestycje nie wpływające na ruch turystyczny mogą być prowadzone bez wskazywania na konkretną porę roku.

Rozdział 4

Możliwe scenariusze i warianty
rozwoju systemu do roku 2030



4. Możliwe scenariusze i warianty rozwoju systemu do roku 2030

4.1 Zintegrowane scenariusze rozwoju transportu

Identyfikacja możliwych scenariuszy rozwoju transportu w OM wymaga przyjęcia kryterium umożliwiającego porównanie tych scenariuszy. W przypadku transportu towarowego takim kryterium jest dostępność do portów, zakładów przemysłowych i miejsc konsolidacji towarów konsumpcyjnych oraz sprawność dojazdowa sieci transportowej do tych obszarów. W przypadku transportu pasażerskiego kryterium takim jest podział modalny podróży, oznaczający udział poszczególnych środków transportu w podróżach osób. Zasadniczy wpływ na ten podział mają dwa czynniki: sytuacja społeczno-ekonomiczna społeczeństwa i skuteczność polityki transportowej w realizacji celów zrównoważonego rozwoju.

Sytuacja społeczno-gospodarcza określa poziom rozwoju społeczno-gospodarczego w syntetyczny sposób mierzony wielkością PKB, a wyrażający rozwój demograficzny (liczba mieszkańców), gospodarczy i motoryzacyjny OM. Przyjęto dwa poziomy rozwoju społeczno-gospodarczego OM, określane jako:

- zła sytuacja społeczno-gospodarcza, oznaczająca niewielki spadek liczby mieszkańców w OM do roku 2030, mały wzrost lub stagnację PKB oraz mały przyrost liczby samochodów osobowych,
- dobra sytuacja społeczno-gospodarcza, oznaczająca niewielki wzrost liczby mieszkańców w OM w roku 2030, duży wzrost PKB oraz duży wzrost liczby samochodów osobowych.

Skuteczność polityki transportowej oznacza możliwość zastosowania przez władze samorządowe i zarządy dróg i transportu narzędzi zarządzania mobilnością: stymulujących racjonalne zachowania transportowe mieszkańców, racjonalne korzystanie ze środków transportu w podróżach, skuteczne i efektywne zarządzanie ruchem i przewozami.

Przyjęto dwa poziomy skuteczności stosowania narzędzi polityki transportowej w OM:

- mała skuteczność oznacza praktycznie brak możliwości (politycznych lub finansowych) stosowania restrykcyjnych i niepopularnych narzędzi polityki transportowej ograniczających możliwość dostępu samochodem do obszarów centralnych itp.,
- duża skuteczność - oznacza duże możliwości (polityczne, finansowe lub organizacyjne) stosowania restrykcyjnych i niepopularnych narzędzi polityki transportowej ograniczających możliwość dostępu samochodem do obszarów centralnych itp.,

Przy takim założeniu wyróżnić można cztery scenariusze rozwoju transportu pasażerskiego na Obszarze Metropolitalnym (tabl. 4.1): scenariusz stagnacji, scenariusz pro motoryzacyjny, scenariusz restrykcyjny i scenariusz zrównoważony. W przypadku transportu towarowego we wszystkich analizowanych scenariuszach założono sprawny dojazd do portów, obszarów przemysłowych i centrów konsolidacji towarów konsumpcyjnych.

Tabl. 4.1. Układ scenariuszy rozwoju transportu na OM

Czynniki oddziaływania na scenariusze		Sytuacja społeczno-ekonomiczna mierzona poziomem PKB	
		zła	dobra
Skuteczność polityki transportowej	mała	Scenariusz stagnacji	Scenariusz promotoryzacyjny
	duża	Scenariusz restrykcyjny	Scenariusz zrównoważony

-  **Zła sytuacja społeczno-ekonomiczna**, której towarzyszy spadek liczby mieszkańców, mały wzrost PKB, mały wzrost liczby samochodów osobowych będzie powodował, mały wzrost ruchliwości mieszkańców, niekorzystne warunki funkcjonowania przedsiębiorstw transportu zbiorowego oraz niski standard. Jednakże, gorszy dostęp ekonomiczny do środków transportu indywidualnego może zwiększyć udział transportu zbiorowego w podróżach (lepsza dostępność ekonomiczna) w rdzeniu OM i strefie podmiejskiej OM.. Natomiast brak lub zła jakość usług transportu zbiorowego w pozostałych strefach spowoduje zwiększenie udziału samochodu osobowego w podróżach.
-  **Dobra sytuacja społeczno-ekonomiczna**, której towarzyszy wzrost liczby mieszkańców, duży wzrost PKB i duża możliwość wzrostu liczby samochodów osobowych będzie powodował, wzrost ruchliwości mieszkańców, chęć wyprowadzania się z rdzenia OM do strefy podmiejskiej, korzystne warunki rozwoju funkcjonowania przedsiębiorstw transportu zbiorowego oraz duże możliwości poprawy standardu usług transportowych. Dobry dostęp ekonomiczny do środków transportu indywidualnego może spowodować, większe zainteresowanie indywidualnym transportem samochodowym w podróżach (lepsza dostępność ekonomiczna), co spowodować może mniejszy udział transportu zbiorowego i alternatywnych środków transportu w podróżach. Dlatego istotna w tym przypadku będzie rola polityki transportowej i skuteczność użytych narzędzi. W tym przypadku będą występować duże możliwości zastosowania szerokiej gamy narzędzi polityki transportowej.



Mała skuteczność stosowanych narzędzi polityki transportowej prowadzić może do mało istotnych zmian w strukturach przewozów lub też przy dużych środkach inwestycyjnych do rozwoju infrastruktury transportowej służącej głównie transportowi indywidualnemu.



Duża skuteczność stosowania narzędzi polityki transportowej umożliwia wprowadzanie istotnych ograniczeń dla transportu indywidualnego, a także w zależności od dostępnych środków finansowych, wprowadzanie wysokiej jakości rozwiązań alternatywnych, konkurencyjnych dla transportu indywidualnego. Analizy wskazują, że intensywny rozwój infrastruktury transportowej, w tym służącej transportowi zbiorowemu, bez ograniczeń dostępności dla transportu indywidualnego nie jest w stanie istotnie zwiększyć udziału transportu zbiorowego w podróżach.

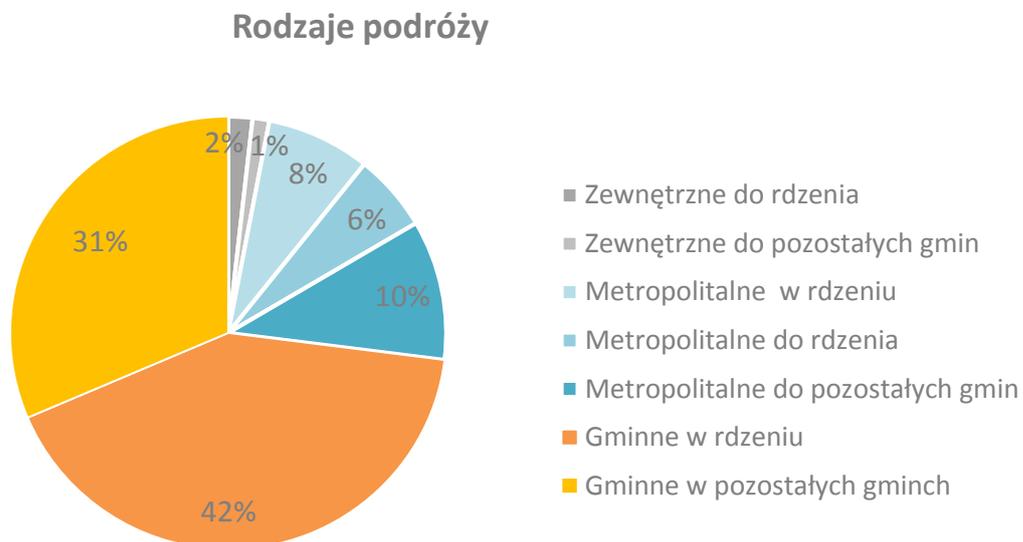
Jednym z istotnych narzędzi wpływających na rozwój systemu transportu, a co za tym idzie na wzrost wielkości i poprawę jakości przewozów towarowych i pasażerskich są działania inwestycyjne. W analizowanych scenariuszach przyjęto wszystkie inwestycje zaproponowane w Programie Rozwoju Transportu Obszaru Metropolitalnego w perspektywie finansowej 2014 – 2020 (szczegółowy wykaz przedstawiono w załączniku 3) oraz nowe inwestycje istotne do rozwoju STM do roku 2030 (przedstawione w załączniku 5, tabl. 3.7). Większość z przedstawionych tam inwestycji uzasadnia się ze względu na znaczną wielkość przewozów towarowych i pasażerskich, natomiast część z nich) wymaga jeszcze szczegółowego uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności.

4.2 Ocena scenariuszy rozwoju STM

Szczegółowa analiza wpływu poszczególnych scenariuszy na funkcjonowanie systemu transportu i podział zadań przewozowych, przeprowadzona za pomocą opracowanego dla potrzeb niniejszej Strategii modelu transportowego dla OM (charakterystykę szczegółową autorskiego Modelu podróży dla Obszaru Metropolitalnego przedstawiono w załączniku 4), a analiza przedstawiona w załączniku 5 (Analizy możliwości rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego) pozwoliła na porównanie skutków rozwoju systemu transportowego wg poszczególnych scenariuszy. Syntetyczne wyniki analiz w postaci przewidywanego podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne środki transportu przedstawiono w tabelicy 4.2. Analizy przeprowadzono z uwzględnieniem:

- podróży metropolitalnych na całym OM,
- wszystkich podróży:
 - dla całego obszaru OM,
 - dla rdzenia OM.

Z punktu widzenia niniejszej Strategii, system transportu metropolitalnego (STM) powinien zapewniać obsługę podróży metropolitalnych i ponadmetropolitalnych. Podróże metropolitalne stanowią obecnie 24 % wszystkich podróży w OM, a podróże ponadmetropolitalne tylko 3 % ogółu podróży (rys. 4.1).

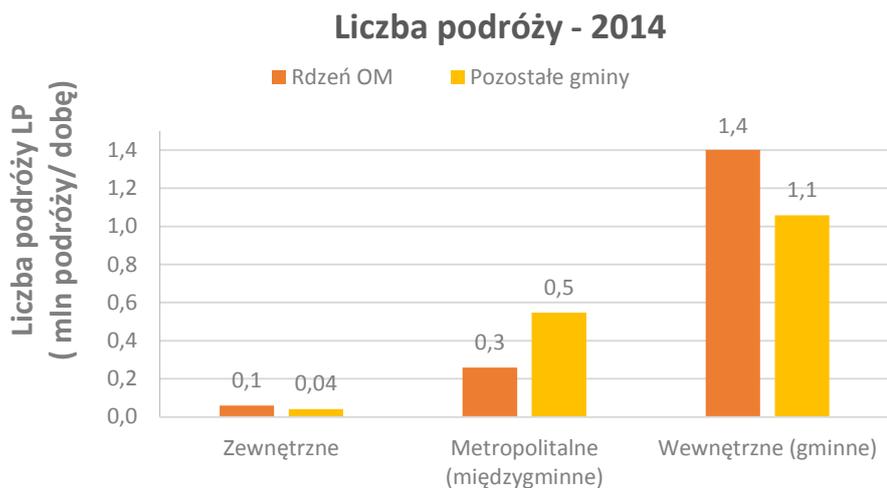


Rys. 4.1. Udział wybranych rodzajów podróży wykonywanych na OM – stan w 2014 r..

Źródło: Opracowanie własne

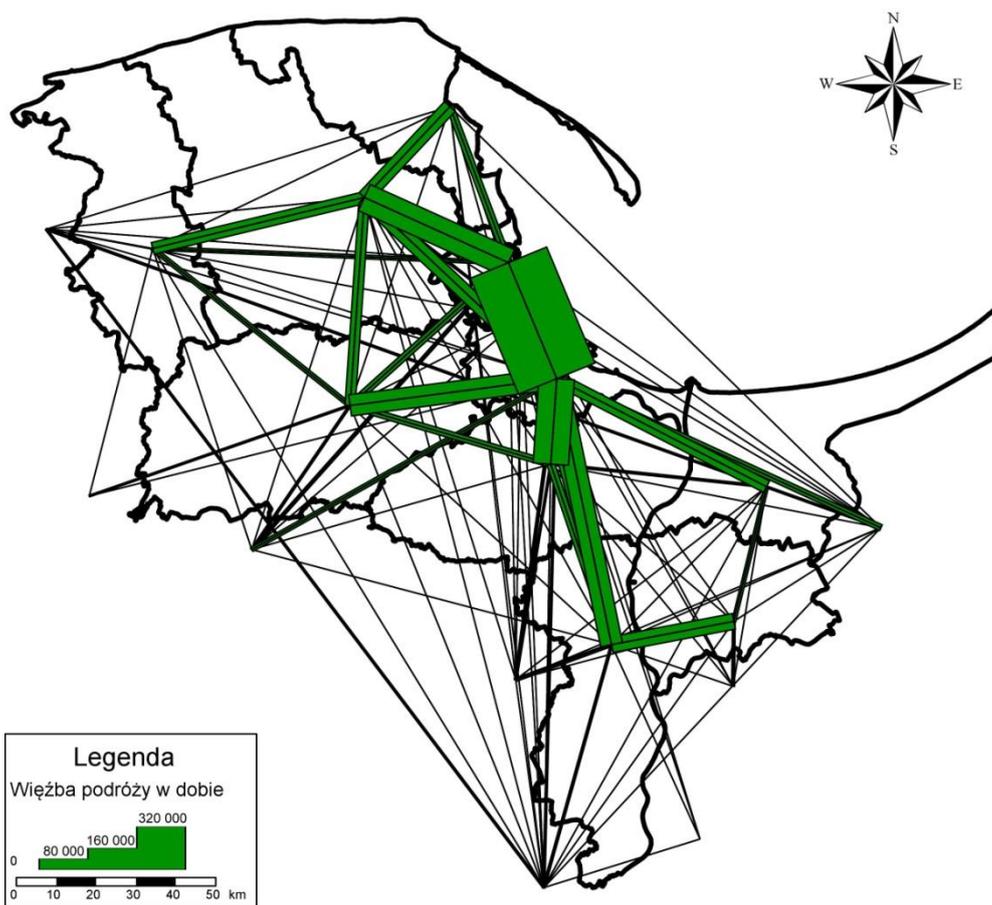
Aktualnie szacuje się (na podstawie badań z roku 2014 roku), że na Obszarze Metropolitalnym średnio w dobie wykonuje się ok. 3,4 mln podróży, w tym prawie 0,8 mln podróży metropolitalnych i ponad 0,1 mln podróży ponadmetropolitalnych (głównie do rdzenia OM), natomiast prawie 2,5 mln to podróże gminne (rys. 4.2). Głównymi celami podróży zewnętrznych i międzygminnych jest rdzeń OM (rys. 4.3).

Prowadzone zatem przez Zarząd OM działania i programy strategiczne powinny być nastawione na obsługę podróży metropolitalnych oraz w uzgodnieniu i współdziałaniu z krajowymi, wojewódzkimi i powiatowymi zarządami transportu i dróg także podróży ponadmetropolitalnych. Natomiast w przypadku podróży gminnych ich obsługa leży w kompetencjach samorządów lokalnych, zatem Zarząd OM może tylko wpływać na ich realizację w sposób pośredni, poprzez ustalanie jednolitych działań, standardów i przykładów dobrej praktyki.



Rys. 4.2. Liczba wybranych rodzajów podróży wykonywanych w ciągu doby na OM - stan w 2014 r

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 4.3. Więżba podróży między powiatowych wykonywanych w ciągu doby wewnątrz OM – prognoza na 2030 rok.

Źródło: Opracowanie własne

Syntetyczne wyniki analiz w postaci przewidywanego podziału zadań przewozowych pomiędzy poszczególne środki transportu przedstawiono na rysunku 4.4.



Rys. 4.4 Przewidywany podział modalny podróży dla poszczególnych scenariuszy rozwoju STM oraz wybranych rodzajów podróży w OM w 2030 roku.

Scenariusz stagnacji. W scenariuszu tym założono złą sytuację społeczno-gospodarczą, która może wystąpić na OM, co spowoduje ograniczone możliwości rozwoju sieci transportowej oraz brak możliwości stosowania narzędzi polityki transportowej. Uwarunkowania takie mogą spowodować kontynuację obecnych zachowań transportowych: zwiększenie używania samochodów osobowych w podróżach obligacyjnych (z 66 do 67% udziału w podróżach metropolitalnych i z 44 – 47 % na obszarze OM), zwiększenie zatłoczenia tras dojazdowych do obszarów rdzenia OM i strefie podmiejskiej OM, wzrost czasu podróży, obniżenie komfortu podróży, obniżenie poziomu bezpieczeństwa i zwiększenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko, natomiast zwiększenie wykorzystania samochodu osobowego w pozostałych strefach (z 42 do 43 % w rdzeniu OM).

Scenariusz promotoryzacyjny – W scenariuszu tym założono rozwój sieci drogowej w szerokim zakresie przy minimalnym rozwoju sieci transportu zbiorowego. Sytuacja taka prawdopodobnie skutkować będzie wzbudzeniem dodatkowej liczby podróży, zmianą zachowań transportowych mieszkańców ukierunkowaną na wybór samochodu w celu realizacji podróży (z 66 do 70% udziału w podróżach metropolitalnych, z 44 – 51 % na obszarze OM oraz z 42 do 50 % w rdzeniu OM), wypełnianiem ruchem sieci transportowej w centralnych obszarach miast, co przekładać się będzie na wzrost czasu podróży w tych obszarach oraz wzrost zanieczyszczeń.

Scenariusz restrykcyjny – W scenariuszu tym założono ograniczony (ze względów finansowych) rozwój sieci transportowej oraz podjęcie działań polityki transportowej ograniczającej ruch samochodowy. Sytuacja taka prawdopodobnie skutkować będzie zmianą zachowań transportowych mieszkańców w podróżach związanych z obszarami objętymi restrykcjami (np. centra miast) na rzecz alternatywnych względem samochodu środków transportu (zmniejszenie z 66 do 62 % udziału samochodu osobowego, a zwiększenie udziału transportu zbiorowego z 31 do 35 % w podróżach metropolitalnych), W pozostałych obszarach, mimo ograniczonego rozwoju sieci transportu zbiorowego, następować mogą także korzystne zmiany (np. w rdzeniu OM można się spodziewać zmniejszenia z 42 do 35 % udziału samochodu osobowego, a zwiększenie udziału transportu zbiorowego z 31 do 35 % w podróżach oraz zwiększenia z 27 do 30 % udziału podróży pieszych i rowerowych).

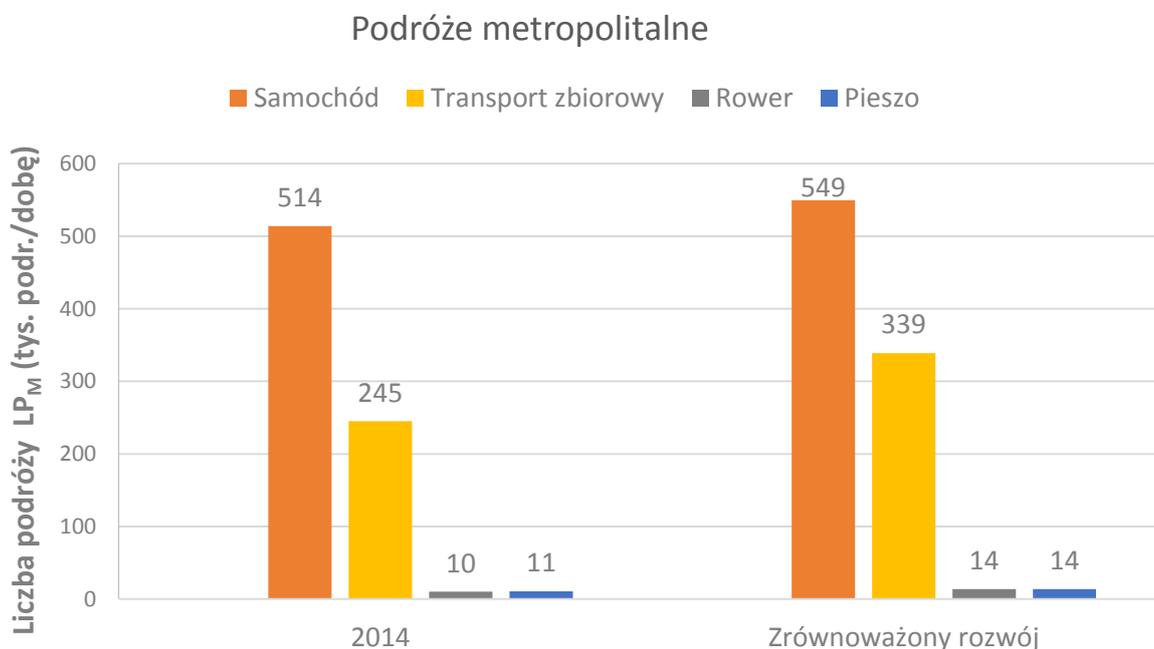
Scenariusz zrównoważony – W scenariuszu tym założono zrównoważony rozwój poszczególnych rodzajów transportu wraz z zapewnieniem odpowiedniego rozwoju sieci transportowej i środków transportu. Sytuacja taka prawdopodobnie skutkować będzie zmianą zachowań transportowych mieszkańców w zakresie wyboru środków transportu na rzecz środków alternatywnych do transportu samochodowego (zmniejszenie z 66 do 60 % udziału samochodu osobowego, a zwiększenie udziału transportu zbiorowego z 31 do 37 % w podróżach metropolitalnych). Z uwagi na zwiększoną dostępność i komfort podróży nastąpi wzbudzenie dodatkowej liczby podróży przy relatywnym obniżeniu czasu podróży i wzroście poziomu

bezpieczeństwa. W pozostałych obszarach, dzięki dalszemu rozwojowi sieci transportu zbiorowego, następować będą także korzystne zmiany (np. w rdzeniu OM można się spodziewać zmniejszenia z 42 do 31 % udziału samochodu osobowego, a zwiększenie udziału transportu zbiorowego z 31 do 35 % w podróżach oraz zwiększenia z 27 do 33 % udziału podróży pieszych i rowerowych).

4.3 Rekomendowany scenariusz rozwoju STM

Przeprowadzone analizy wskazują, że w okresie strategicznym do roku 2030, można się spodziewać wzrostu PKB, a co za tym idzie dobrej sytuacji społeczno – gospodarczej. Dostępne środki inwestycyjne, w tym środki Unii Europejskiej determinują zdolność do realizacji projektów infrastrukturalnych, zatem biorąc pod uwagę współczesne oczekiwania względem systemów transportu, **scenariusz zrównoważony** należy traktować jako scenariusz preferowany, jednocześnie najtrudniejszy w realizacji. Pozostałe scenariusze należy traktować jako niepożądane, ale prawdopodobne, pokazujące konsekwencje odejścia od realizacji scenariusza zrównoważonego.

Przewiduje się, że przyjęcie scenariusza zrównoważonego rozwoju transportu w OM spowoduje wzrost podróży ogółem o 17,4 %, tj. prawie do 4,0 mln podróży na dobę, w tym prawie 1,0 mln podróży metropolitalnych w roku 2030 (rys. 4.4 i 4.5).



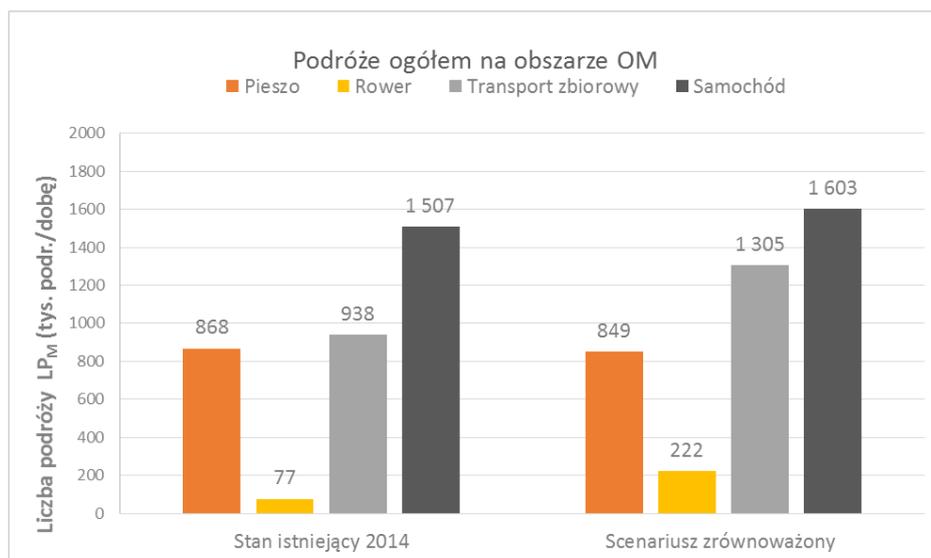
Rys. 4.5. Liczba realizowanych w roku 2014 i prognozowanych w roku 2030 według scenariusza zrównoważonego rozwoju, wybranych rodzajów podróży metropolitalnych wykonywanych w ciągu doby średnio w roku na OM.

Źródło: Opracowanie własne

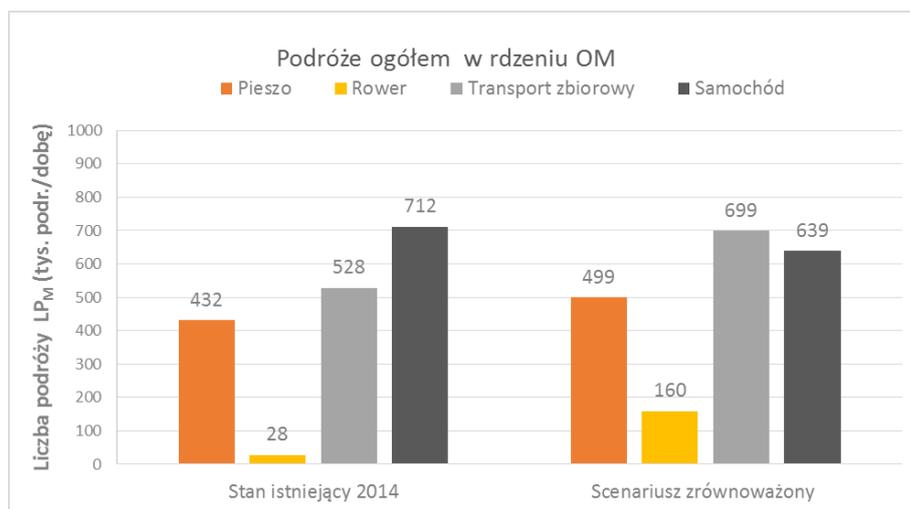
Zastosowanie zbioru narzędzi polityki transportowej spowoduje, że w porównaniu do stanu istniejącego:

- w przypadku **podróży metropolitalnych** w OM nastąpi:
 - niewielki, bo o 7,0 % wzrost liczby podróży wykonywanych samochodem, ale przy znacznie większym wzroście liczby ogółu podróży nastąpi spadek udziału podróży wykonywanych samochodem (z 66 do 60 %),
 - duży wzrost, bo o 38 % podróży wykonywanych transportem zbiorowym,
 - duży wzrost, bo o 35 % podróży wykonywanych rowerem,
 - duży wzrost, bo o ok. 30 % podróży odbywanych pieszo,
- w przypadku **podróży ogółem w OM** nastąpi:
 - niewielki, bo o 6,5 % wzrost podróży wykonywanych samochodem, ale przy ogólnym znacznie większym wzroście podróży nastąpi spadek udziału podróży wykonywanych samochodem (z 44 do 40 %),
 - duży wzrost, bo o 39 % podróży wykonywanych transportem zbiorowym,
 - bardzo duży wzrost, bo o 190% podróży wykonywanych rowerem,
 - niewielki spadek, o ok. 3 % podróży odbywanych pieszo,
- w przypadku **podróży ogółem w rdzeniu OM** nastąpi:
 - spadek o 10 % podróży wykonywanych samochodem, ale przy ogólnym znacznie większym wzroście podróży nastąpi spadek udziału podróży wykonywanych samochodem (z 42 do 32 %),
 - duży wzrost, bo o 32 % podróży wykonywanych transportem zbiorowym,
 - bardzo duży wzrost, bo o 450% podróży wykonywanych rowerem,
 - wzrost, o ok. 15 % podróży odbywanych pieszo.

a)



b)

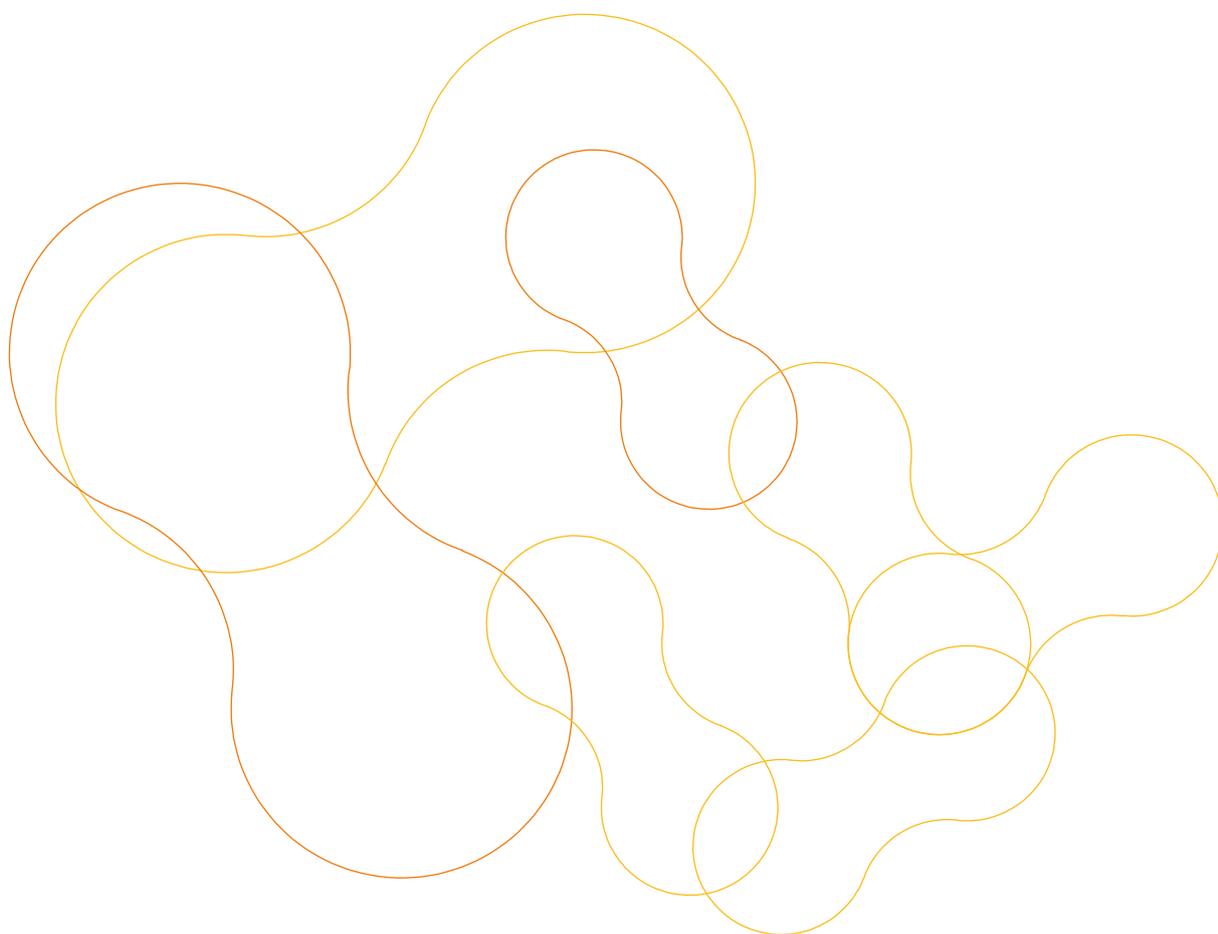


Rys. 4.6. Liczba realizowanych w roku 2014 i prognozowanych w roku 2030 według scenariusza zrównoważonego rozwoju, wybranych rodzajów podróży wykonywanych w ciągu doby średnio w roku: a) na całym obszarze OM, b) na obszarze rdzenia OM.

Źródło: Opracowanie własne

Rozdział 5

Wizja i cele strategiczne



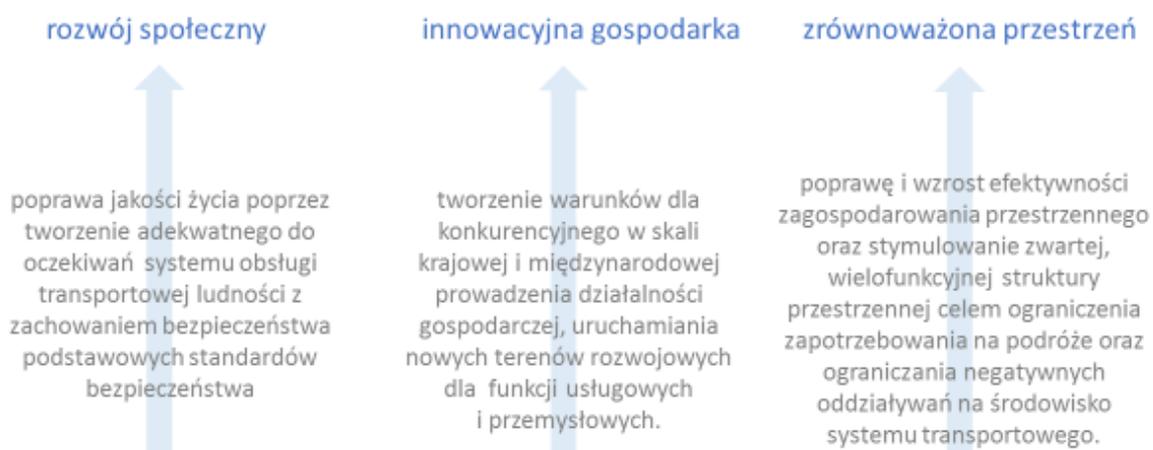
5. Wizja i cele strategiczne

5.1 Wizja

Rozwój systemu transportowego OM jest elementem i uwarunkowaniem kompleksowej polityki rozwoju OM. Zgodnie z przesłankami wynikającymi ze Strategii Rozwoju Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 (Strategia 2030) i istoty procesu metropolizacji można przyjąć następującą wizję dla metropolitalnego systemu transportu:

„Obszar Metropolitalny jako międzynarodowy węzeł transportowy Europy Bałtyckiej umożliwiający rozwój społeczny, poprawę jakości życia mieszkańców, innowacyjną gospodarkę i zrównoważoną przestrzeń, a także wspomagający konkurencyjność OM w sieci metropolii europejskich”

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



Rys. 5.1 Działania podejmowane w ramach realizacji wizji

Źródło: Opracowanie własne

5.2 Cele strategiczne

Zgodnie z przyjętymi szczegółowymi założeniami osiągnięcie tak postawionej wizji wymaga podjęcia wielu działań i interwencji. W okresie strategicznym do roku 2030 proponuje się skupienie się na dwóch obszarach interwencji: zewnętrznym (A) i wewnętrznym (B).

Obszar interwencji zewnętrznych (A), obejmuje działania zapewniające obsługę transportową OM w powiązaniach zewnętrznych wspomagających rozwój OM jako węzła międzynarodowego. W ramach tego obszaru sformułowano dwa cele strategiczne:

Cel A.1

Poprawa dostępności transportowej OM

Cel A.2

Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TEN-T

Obszar interwencji wewnętrznej (B) obejmuje działania zapewniające obsługę transportową OM w powiązaniach wewnętrznych (międzygminnych) wspomagającej rozwój OM jako obszaru funkcjonalnego. W ramach tego obszaru sformułowano trzy cele strategiczne:

Cel B.1

Poprawa sprawności sieci transportowych w OM

Cel B.2

Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

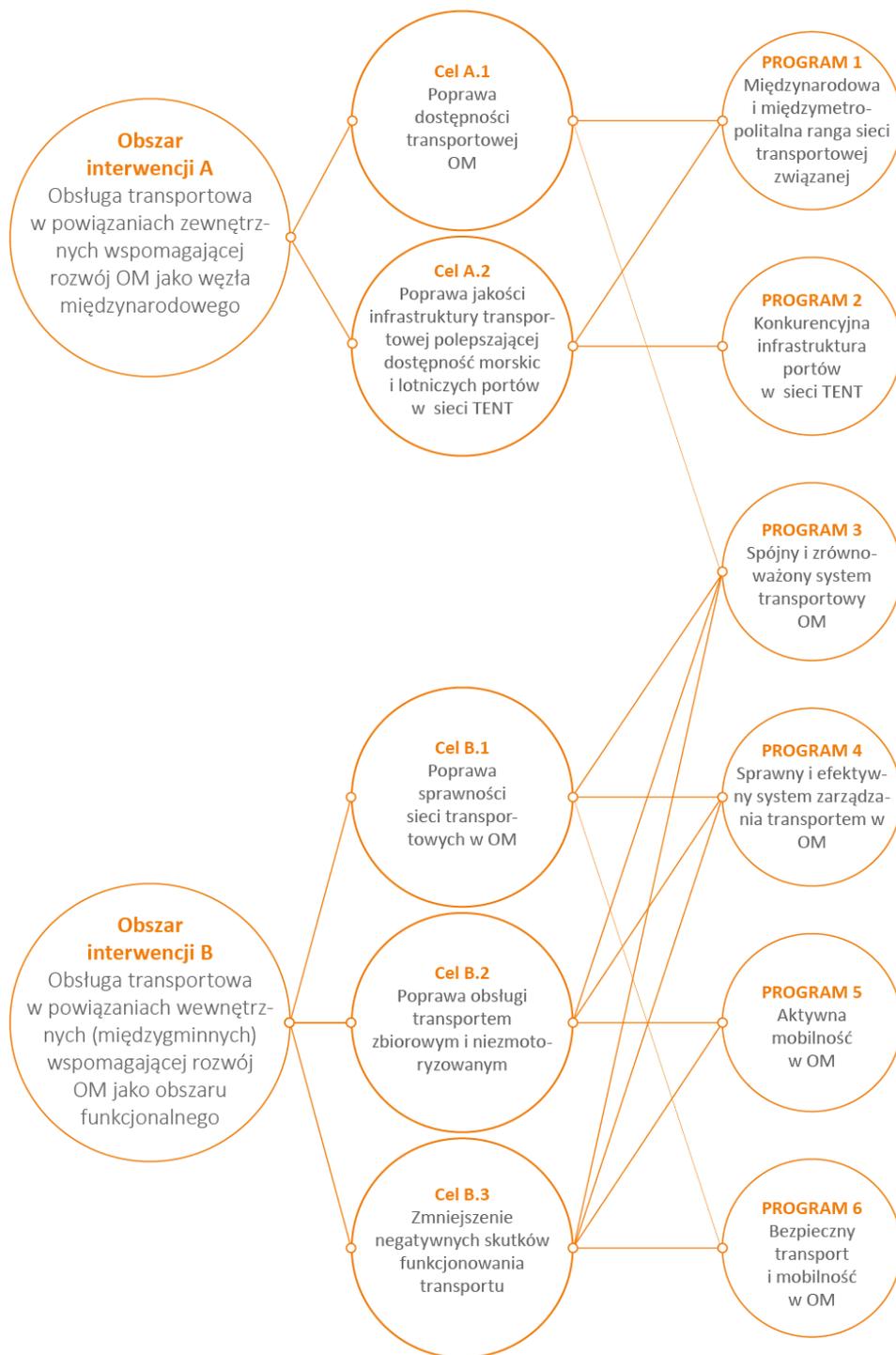
Cel B.3

Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

5.3 Strategiczne programy współpracy

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

Wspólne działania to działania podejmowane przez co najmniej dwie gminy i z zaangażowaniem podmiotów spoza instytucji samorządowych. Niniejsza strategia przewiduje 6 kluczowych programów współpracy realizujących w różnym zakresie postawione cele strategiczne (rys. 5.1).



Rys. 5.2. Schemat powiązań pomiędzy celami strategicznymi i programami współpracy w OM do roku 2030.

Źródło: Opracowanie własne

Są to:

- **Program 1:** Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej
- **Program 2:** Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TEN-T
- **Program 3:** Zrównoważony system transportowy OM
- **Program 4:** Sprawny i efektywny system zarządzania transportem w OM
- **Program 5:** Aktywna mobilność w OM
- **Program 6:** Bezpieczny transport i mobilność w OM.

Jednakże poszczególne programy w różnym stopniu realizują postawione cele. W tablicy 5.1 przedstawiono siłę powiązań pomiędzy celami strategicznymi i programami współpracy.

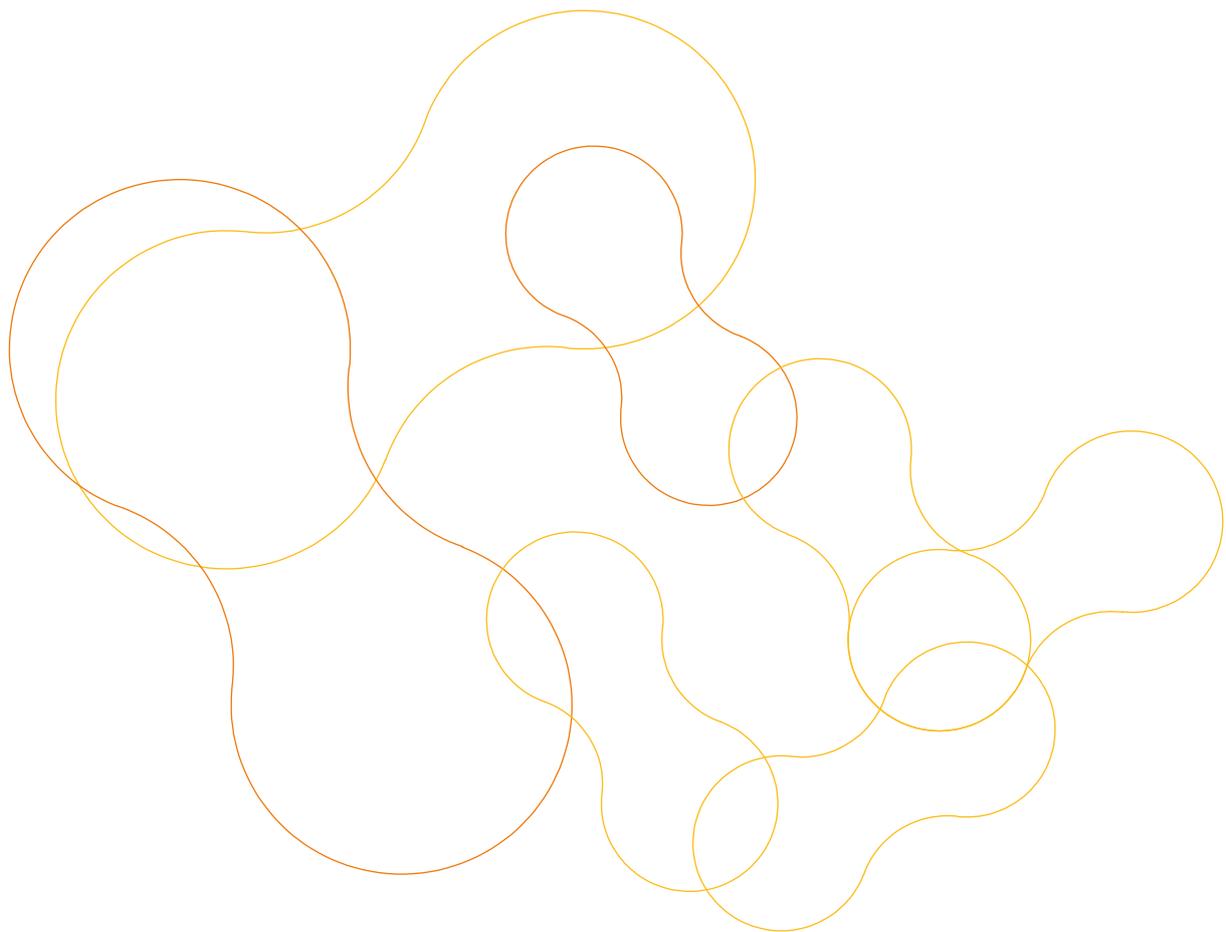
Tabl. 5.1. Siła powiązań celów strategicznych z Programami

Programy	Cele strategiczne				
	A.1	A.2	B.1	B.2	B.3
1	***	***			
2		***			
3	*		***	**	**
4			***	***	**
5				**	***
6			*		***
*** oddziaływanie silne ** oddziaływanie średnie * oddziaływanie małe - brak oddziaływania					

Źródło: Opracowanie własne

Rozdział 6

Strategiczne programy współpracy

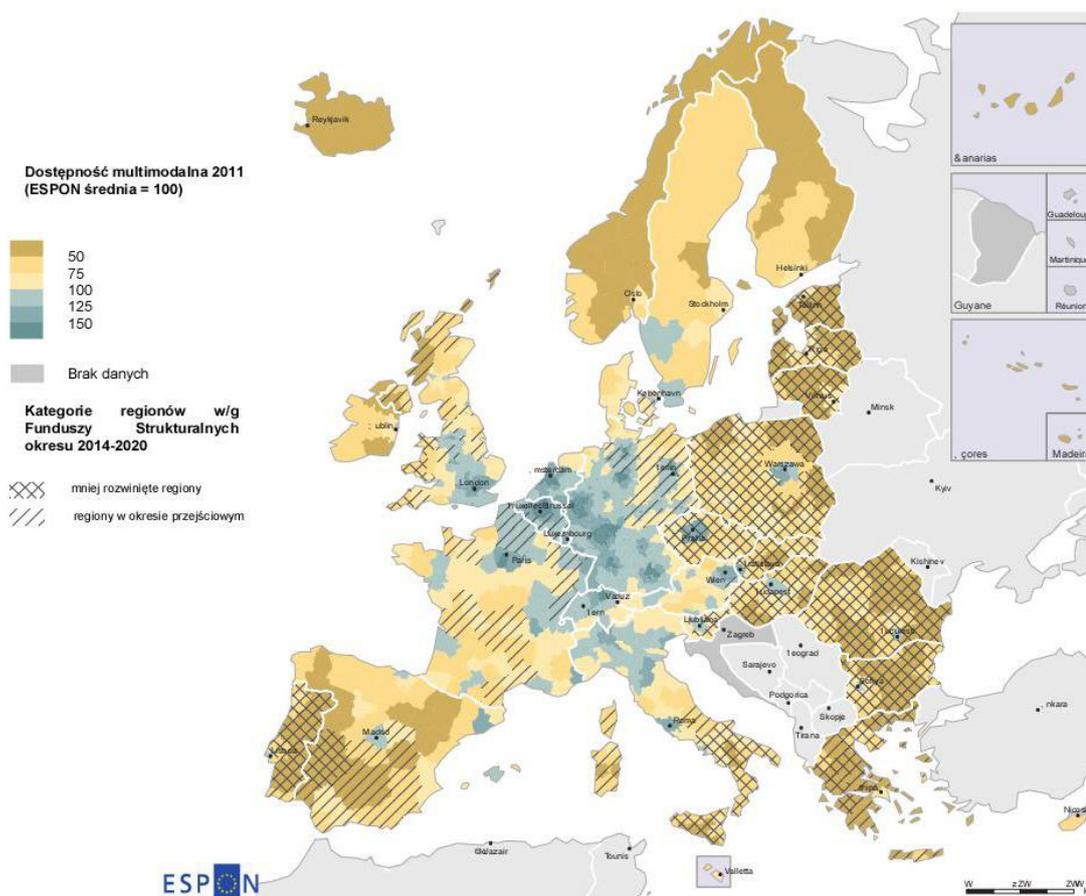


6. Strategiczne programy współpracy

6.1 PROGRAM 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej

Problem

Geograficzne położenie OM sprawia, że pomimo bezpośredniego powiązania z siecią TEN-T niska jakość infrastruktury korytarzowej w OM i poza OM może prowadzić do peryferyzacji tego obszaru względem największych ośrodków rozwojowych w kraju i Europie. Obecnie Pomorze a w nim OM ma zbyt niską potencjalną dostępność w podróżach multimodalnych, aby stał się znaczącym i konkurencyjnym w skali UE obszarem metropolitalnym (rys. 6.1).

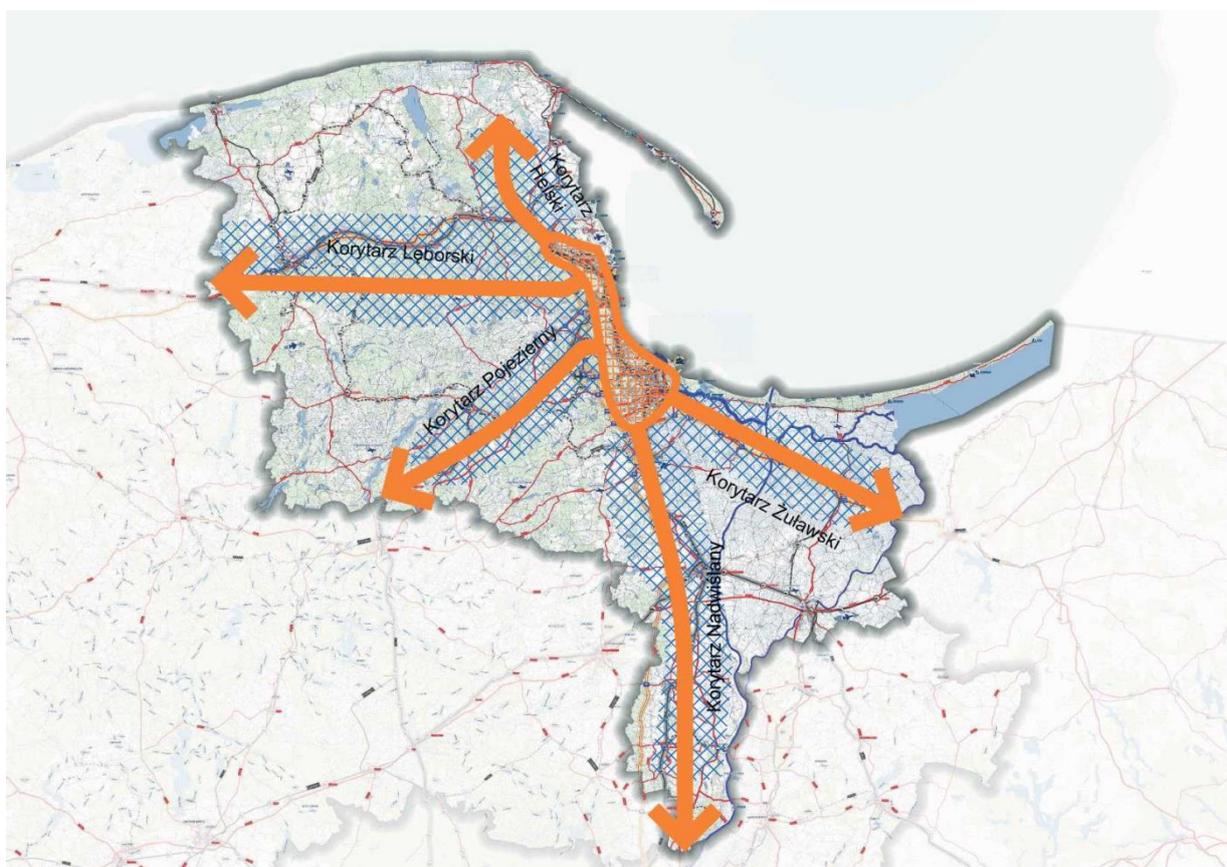


Rys. 6.1. Dostępność obszarów metropolitalnych w Europie

Źródło: ESPON Atlas 2014

Zrealizowane w ubiegłych latach inwestycje transportowe (autostrada A1, odcinki drogi ekspresowej S7, linia kolejowa nr 9) oraz planowane do roku 2020 inwestycje transportowe stanowią niewątpliwie skok cywilizacyjny regionu z punktu widzenia jakości zewnętrznej i wewnętrznej obsługi transportowej osób i ładunków w OM. Mimo tego w perspektywie następnych 10-15 lat inwestycje transportowe wymagają kontynuacji w zakresie adekwatnym do ujawniających się nowych potrzeb transportowych, postępu technologicznego, wymagań środowiskowych i efektywności ekonomicznej.

Transportowe powiązania zewnętrzne tworzą układ pięciu korytarzy transportowych łączących rdzeń OM z otoczeniem zewnętrznym (metropolitalnym, regionalnym, krajowym i międzynarodowym) (rys. 6.2).



Rys. 6.2. Korytarze transportowe w OM

Źródło: Opracowanie własne

Cele strategiczne realizowane przez program

Cel A.1

Poprawa dostępności transportowej OM,

Cel A.2

Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność portów morskich i lotniczego TEN-T od strony lądu.

Miarami realizacji celów strategicznych w programie będzie:

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

Cele szczegółowe programu

1. Zwiększenie komfortu i zmniejszenie czasu podróży do innych obszarów metropolitalnych w kraju i państwach sąsiednich; osiągnięcie potencjalnej dostępności na poziomie powyżej 100 (według skali ESPON - European Spatial Planning Observation Network),
2. Wyeliminowanie technicznych i środowiskowych barier w obsłudze przewozów ładunków w regionie.

Kluczowe zadania

Do realizacji Programu nr 1 przyjęto 6 kluczowych zadań, które wraz z tytułem, opisem i propozycją strony odpowiedzialnej przedstawiono w tabl. 6.1.

Tabl. 6.1. Program nr 1 – kluczowe zadania

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
1.1	Rozbudowa sieci dróg szybkiego ruchu (autostrady i drogi ekspresowe) powiązanych z OM - A1, S6, S7 Zadanie obejmuje ukończenie zaczętych wcześniej odcinków dróg ekspresowych i autostrad na obszarze województwa pomorskiego i poza nim	Strona rządowa, GDDKiA
1.2	Połączenie Portu Gdyni z siecią dróg krajowych tj. wykonanie bezpośredniego połączenia Obwodnicy Zachodniej Trójmiasta z Portem Gdynia poprzez budowę fragmentów tras: Obwodnica Północną Aglomeracji Trójmiejskiej (na odcinku od ul. Morskiej do Drogi Czerwonej) i Drogi Czerwonej (na odcinku od OPAT do obszaru Portu Gdynia) oraz przebudowę układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie Portu.	Strona rządowa, GDDKiA, strona samorządowa
1.3	Modernizacja linii kolejowych poza OM – nr 201, 202, 203, 131, 204 Zadanie dotyczy linii kolejowych w sieci TEN-T, warunkujących zewnętrzną dostępność kolejową OM	Strona rządowa
1.4	Modernizacja linii kolejowych w OM - nr 131, 201, 202, 203, 204 Zadanie dotyczy linii kolejowych warunkujących wewnętrzną dostępność w OM	Strona rządowa
1.5	Wprowadzenie rozkładów jazdy o skróconych czasach podróży kolejną do miast wojewódzkich w kraju i stolic państw sąsiednich Zadanie dotyczy połączeń krajowych i międzynarodowych	Strona rządowa
1.6	Podniesienie oferty w zakresie bezpośrednich powiązań lotniczych OM z innymi hubami lotniczymi	Strona samorządowa, Port Lotniczy Gdańsk

Lider Programu:

- Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja

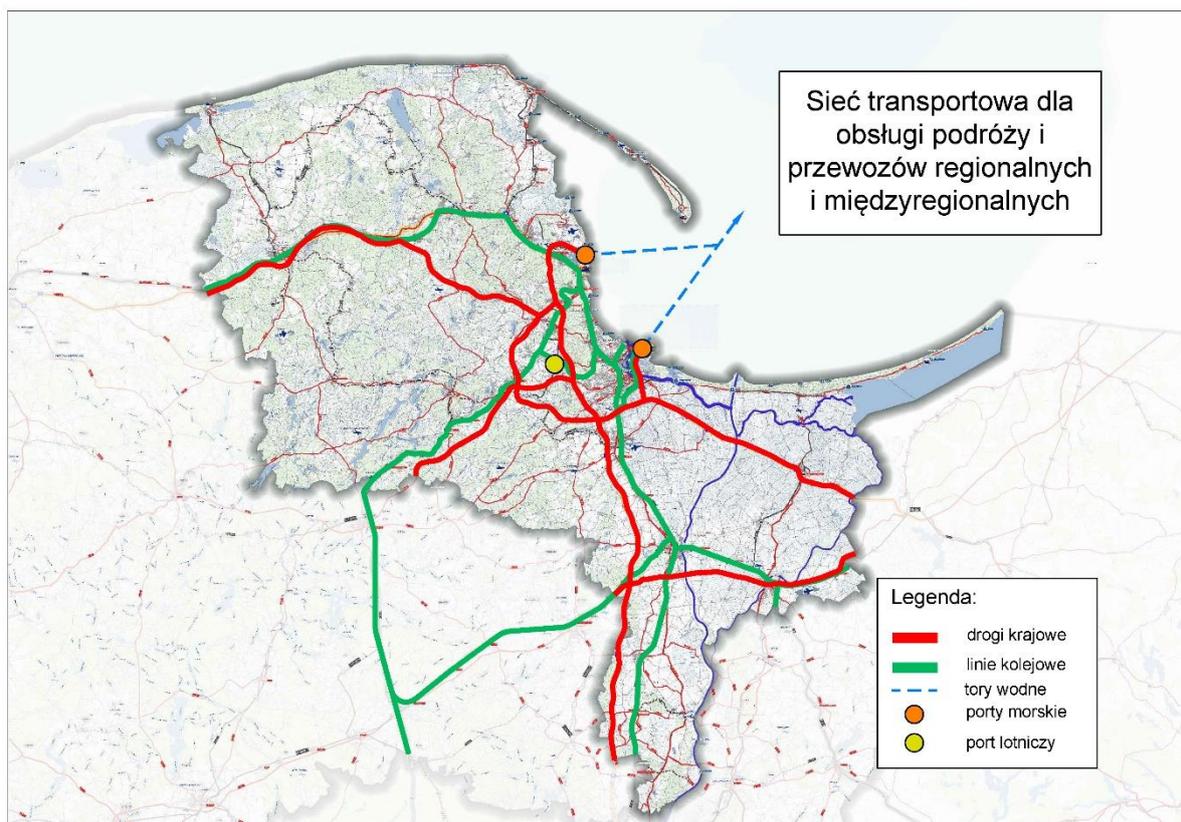
Partnerzy Programu:

- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- Zarząd Portu Lotniczego Gdańsk
- Samorząd Wojewódzki
- Polskie Linie Kolejowe (PLK)
- Miasto Gdynia

6.2 PROGRAM 2: Konkurencyjna infrastruktura morskich i lotniczych portów TEN-T

Problem

W OM znajdują się trzy porty sieci TEN-T: Port Morski Gdańsk, Port Morski Gdynia i Port Lotniczy Gdańsk. Przewidywany do roku 2027 znaczny wzrost przeładunków portowych wymaga sukcesywnej rozbudowy infrastruktury portowej na ich terenie, a także rozbudowy i modernizacji powiązań drogowych i kolejowych pomiędzy tymi portami a sieciami transportowymi TEN-T. Obecnie stan techniczny infrastruktury dostępowej do portów morskich w obrębie ostatniego kilometra („last mile”) powoduje ograniczenia w drogowych i kolejowych przewozach ładunków, a w przyszłości mogą się pojawić ograniczenia w zakresie przepustowości. W związku z budową Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta (droga krajowa S6) niezbędna jest weryfikacja powiązań Port Lotniczego Gdańsk z tą Obwodnicą Metropolitalną, a także poprawa drogowego dostępu do Portu Gdynia oraz kolejowego dostępu do Portu Gdynia i Portu Gdańsk (rys. 6.3).



Rys. 6.3. Mapa podstawowej sieci transportowej do obsługi podróży regionalnych i międzyregionalnych, zapewniająca dostęp do portu lotniczego i portów morskich w OM do 2030 roku.

Źródło: Opracowanie własne

Na schemacie przedstawionym na rys. 6.3 przedstawiono zasady kolejowej obsługi towarowej OM. Przedstawione odcinki linii kolejowych nr 201 (Szlachta – Gdynia Port) i 203 (Tczew – Łąg) będą realizowały zgłaszany przez Miasto Gdańsk postulat budowy towarowej obwodnicy kolejowej Gdańska (tymi liniami powinien być kierowany dalekobieżny ruch towarowy do Portu Gdynia).

Cele strategiczne realizowane przez program

Cel A.2

Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TEN-T.

Miarami realizacji celów strategicznych będzie:

- Realizacja zadań zawartych w strategiach rozwoju portów,
- Uzyskanie standardów technicznych drogowej i kolejowej infrastruktury, właściwych dla infrastruktury TEN-T na wszystkich podstawowych połączeniach do portów w Gdańsku i Gdyni.

Cele szczegółowe programu

Podjęcie działań o charakterze organizacyjnym i promocyjnym w celu:

- Rozwoju infrastruktury portów morskich zapewniającej dostęp do portów od strony morza,
- Rozwój infrastruktury dostępu do portów od strony lądu,
- Dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się skali i struktury ładunkowej,
- Rozbudowa i modernizacja ważnych dla obsługi pasażerów i ładunków terminali portowych.

Podjęcie działań organizacyjnych i inwestycyjnych w celu:

- Usprawnienia bezpośrednich powiązań portów z drogową i kolejową infrastrukturą najwyższej rangi,
- Wspieranie multimodalności w powiązaniach portów z innymi, poza portowymi podmiotami gospodarczymi.

Kluczowe zadania

Do realizacji Programu nr 2 przyjęto siedem kluczowych zadań, które wraz z tytułem, opisem i propozycją strony odpowiedzialnej przedstawiono w tabl. 6.2.

Tabl. 6.2. Program nr 2 – kluczowe zadania

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

Lider Programu

- Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja.

Partnerzy Programu

- Zarząd Portu Morskiego Gdańsk,
- Zarząd portu morskiego Gdynia,
- Zarząd Portu Lotniczego Gdańsk,
- Polskie Linie Kolejowe (PLK),
- Miasto Gdynia.

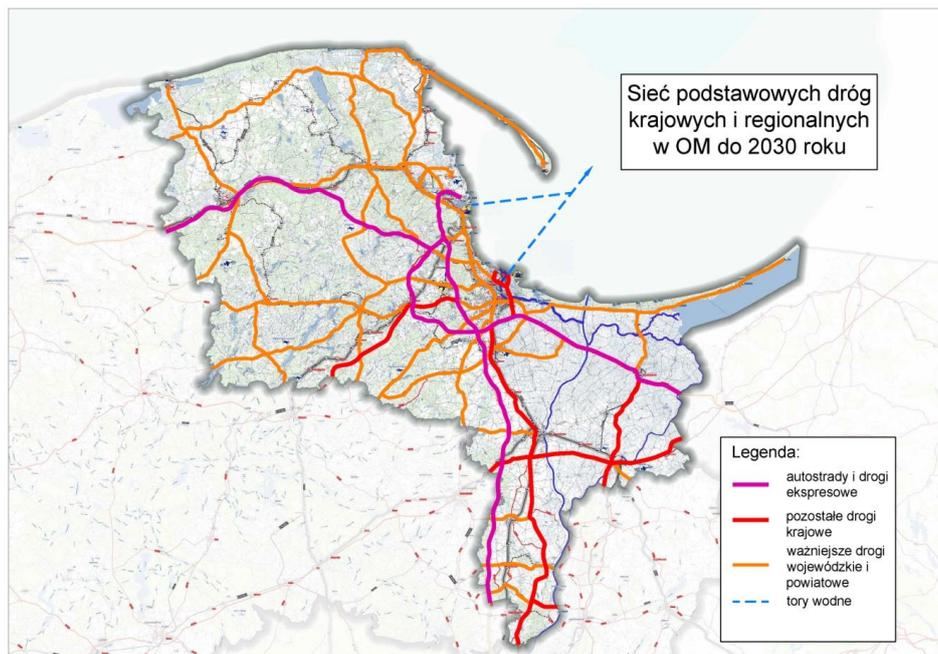
6.3 PROGRAM 3: Zrównoważony system transportowy OM

Problem

Zmiany w strukturze przestrzennej OM (procesy suburbanizacji miast) i wzrost motoryzacji z jednej strony, a także wzrost wymagań w zakresie ochrony środowiska z drugiej strony wymagają w najbliższych dekadach bardziej zdecydowanych niż to jest obecnie działań wspierających zrównoważony rozwój. Obszar metropolitalny tworzony przez miasta Gdańsk Sopot i Gdynię (rdzeń OM) oraz otaczające te miasta powiaty i gminy (otoczenie OM) wymaga szczególnych rozwiązań dla realizacji postulatów transportowych mieszkańców całego obszaru OM, a dotyczących ponadgminnych podróży do pracy, miejsc edukacji i usług ponadlokalnych.

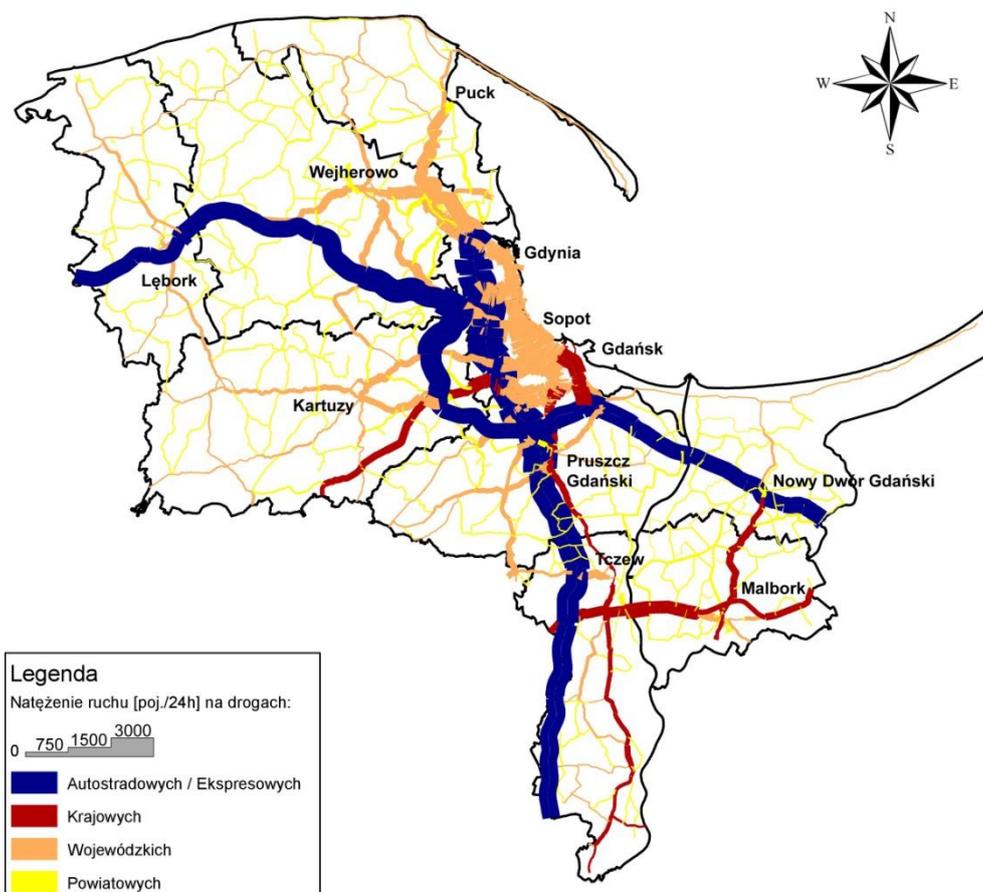
Koncentracja celów podróży w obszarze rdzenia OM skutkuje zagęszczeniem podróży w tym obszarze. Liczba podróży realizowanych w obrębie rdzenia stanowi 50% ogółu podróży w OM. Podróże o charakterze metropolitalnym i zewnętrznym stanowią zaledwie 27 % podróży ogółem, z czego po 30% stanowią podróże międzygminne w rdzeniu OM oraz podróże międzygminne między rdzeniem OM, a obszarem otaczającym, natomiast 40 % stanowią pozostałe podróże międzygminne. Liczba oraz średnia długość podróży w rdzeniu OM i poza rdzeniem różnią się istotnie. Średnia długość podróży metropolitalnej wynosi ok. 30 km, podczas gdy średnia długość podróży w rdzeniu OM wynosi ok. 6 km. Podróże metropolitalne i zewnętrzne realizowane są głównie samochodem (66 %) oraz transportem zbiorowym (31 %) przy istotnym udziale kolei regionalnej i SKM. Biorąc to pod uwagę poszczególne obszary OM i rodzaje podróży wymagają odrębnego podejścia do zagadnienia równoważenia rozwoju systemu transportowego.

Wyniki analiz diagnostycznych wskazują na brakujące lub niesprawne elementy sieci transportowej i węzły integracyjne, które są istotnym elementem infrastruktury transportowej mogącymi przyczynić się do poprawy dostępności transportowej do miejsc pracy, usług i nauki położonych w rdzeniu OM, obszarów o znaczeniu turystycznym oraz poprawy sprawności sieci transportowej, zwiększenia możliwości ewakuacji ludności w przypadku zagrożenia z obszarów intensywnej zabudowy w rdzeniu OM oraz poprawy warunków ruchu w obszarach dojazdowych do rdzenia. Przewidziane do realizacji inwestycje (przedstawione w załączniku 5) umożliwią realizację tych postulatów oraz uzupełnią podstawową sieć drogową i kolejową OM (rys. 6.4.a i 6.5.a). Przedstawiony kartogram prognozowanych na 2030 rok natężeń ruchu kołowego (rys. 6.4.b) wskazuje na bardzo duże obciążenie ruchem kołowym podstawowej sieci dróg i ulic w rdzeniu OM i na trasach dojazdowych do rdzenia. Natomiast kartogram prognozowanych na 2030 rok kolejowych przewozów pasażerskich (rys. 6.5.b) wskazuje na bardzo duże obciążenie przewozami pasażerskimi średnicowej trasy kolejowej w rdzeniu OM i w dojazdach do rdzenia.



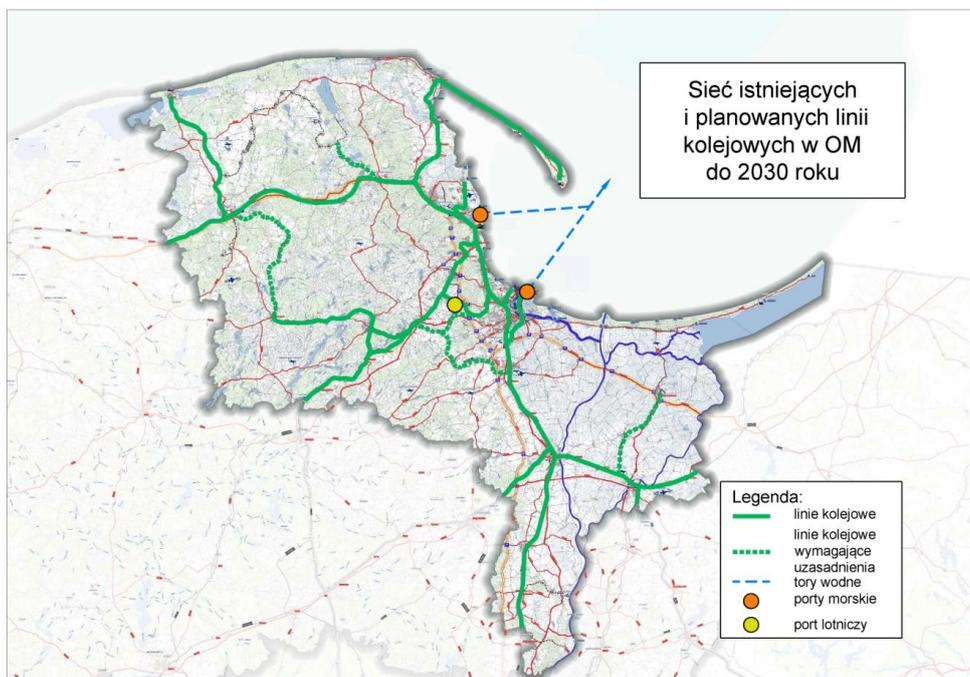
Rys. 6.4a Mapa podstawowego układu dróg krajowych i regionalnych w OM do roku 2030

Źródło: Opracowanie własne



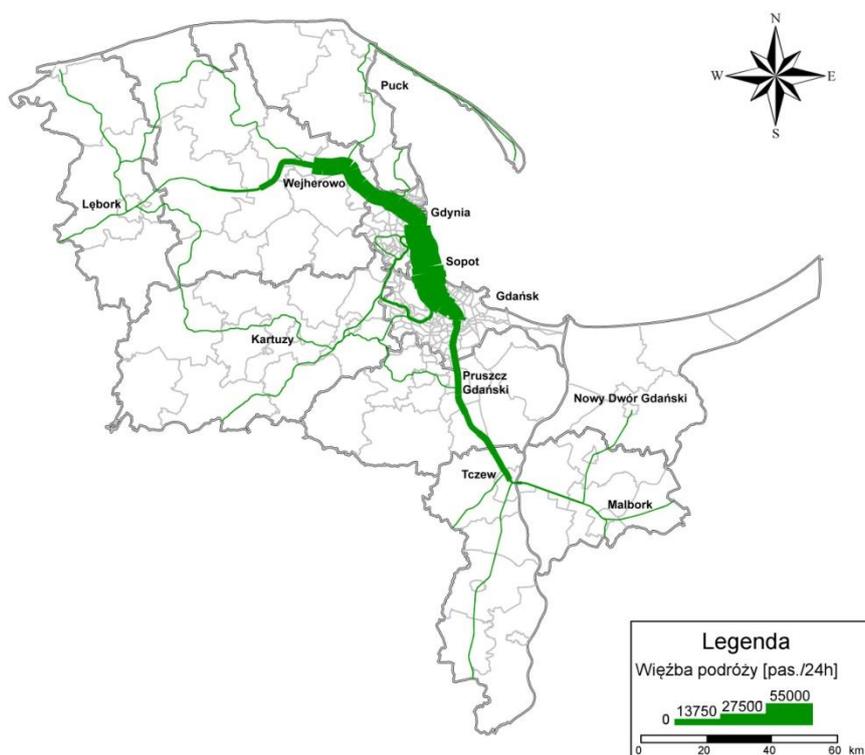
Rys. 6.4b Kartogram prognozowanych natężeń ruchu kołowego na podstawowej sieci dróg OM w 2030 roku

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 6.5a Mapa podstawowego układu kolejowego obsługującego przewozy towarowe i pasażerskie w OM do roku 2030

Źródło: Opracowanie własne



Rys. 6.5b Kartogram prognozowanych przewozów pasażerskich na liniach kolejowych w OM w 2030 roku

Źródło: Opracowanie własne

Propozycje działań przedstawione w Programie nr 3, wynikają z przyjętych celów strategicznych różnią się w zależności od położenia danego obszaru i rodzaju podróży:

- w rdzeniu OM, gdzie występują największe gęstości celów podróży oraz duży udział krótkich podróży, głównym celem jest zapewnienie sprawnego systemu transportowego OM przy jednoczesnym zapewnieniu mieszkańcom wysokiej jakości życia i możliwości wygodnego podróżowania, poprzez stwarzanie warunków do podejmowania zrównoważonych wyborów transportowych; podejmowane działania muszą uwzględniać hierarchiczną strukturę priorytetów: piesi, rowerzyści, użytkownicy transportu zbiorowego przed użytkownikami transportu indywidualnego,
- poza rdzeniem OM, gdzie występują znacznie mniejsze gęstości celów podróży (głównie miejsca zamieszkania), duży udział długich podróży głównym celem jest zachowanie równowagi pomiędzy udziałem transportu indywidualnego i transportu zbiorowego w realizacji przemieszczeń oraz wzmocnienie znaczenia aktywnych form mobilności w ramach łańcucha pasażerskich podróży intermodalnych,
- podróże metropolitalne i zewnętrzne w rdzeniu OM i poza rdzeniem realizowane są w większości samochodem (66 %) oraz w dużej części transportem zbiorowym (31 %) przy istotnym udziale kolei regionalnej i SKM, natomiast przy znikomym udziale podróży wykonywanych pieszo, czy rowerem; jednakże, większość podróży metropolitalnych realizowanych transportem zbiorowym w swoim łańcuchu zawiera przemieszczenia pieszo lub rowerem z domu lub miejsca pracy do przystanku transportu zbiorowego lub węzła integracyjnego.

Główne źródło zmniejszenia udziału podróży metropolitalnych i zewnętrznych odbywanych samochodem upatruje się w skróceniu czasu jazdy i podniesieniu atrakcyjności podróży odbywanych transportem zbiorowym. Dlatego istotnym elementem polityki transportowej w przyjętym scenariuszu jest rozwój pasażerskiego transportu kolejowego wraz z budową sprawnych i atrakcyjnych transportowych węzłów integracyjnych. Podejmowane działania muszą uwzględniać modelowe przyjęcie pasażerskiego transportu kolejowego jako podstawowego środka przewozów metropolitalnych wraz z systemem dowozu pasażerów do standardowo zbudowanych węzłów integracyjnych wg modelu przedstawionego na rys. 6.6.



Rys. 6.6. Model obsługi OM transportem zbiorowym

Źródło: Opracowanie własne

Cele strategiczne realizowane przez program:

Cel A.1

Poprawa dostępności transportowej OM,

Cel B.1

Poprawa sprawności sieci transportowych w OM,

Cel B.2

Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym,

Cel B.3

Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu.

Miarami realizacji celów strategicznych będą:

- poprawa dostępności do rdzenia OM mierzonej zwiększeniem liczby mieszkańców znajdujących się w obszarze 30 min. dostępności do obszarów o dużej gęstości celów podróży,
- poprawa sprawności i niezawodności podstawowej sieci transportowej OM poprzez zmniejszenie obszaru zatłoczeń i utrzymanie na obecnym poziomie średniego czasu podróży na obszarze OM,
- racjonalne wykorzystanie samochodu w podróżach, poprzez zmniejszenie używania samochodu w podróżach metropolitalnych do 60 %, a w podróżach w rdzeniu OM do 32 %,
- zwiększenie roli transportu zbiorowego w podróżach w OM, poprzez zwiększenie udziału transportu zbiorowego do 37 % w przypadku podróży metropolitalnych oraz do 35 % w podróżach odbywanych w rdzeniu OM,,
- zwiększenie roli transportu niezmotoryzowanego w podróżach w OM, poprzez zwiększenie udziału podróży niezmotoryzowanych w rdzeniu OM do co najmniej 33 % w średnim dniu tygodnia, w tym podróży rowerem średnio w dobie do 8 %, a w okresie letnim nawet do 15 %,
- zmniejszenie emisji spalin do poziomu wymaganego regulacjami Unii Europejskiej,
- zmniejszenie obszarów zagrożonych hałasem oraz zmniejszenie liczby mieszkańców narażonych na hałas komunikacyjny przekraczający wartości dopuszczalne.

Cele szczegółowe programu:

1. Podniesienie sprawności podstawowej sieci drogowej w OM
2. Rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego
3. Rozwój spójnej sieci tras pieszych i rowerowych
4. Budowa transportowych węzłów integracyjnych (TWI)
5. Stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego
6. Redukcja uciążliwości ruchu ciężarowego w obszarach zabudowanych

Kluczowe zadania

Do realizacji Programu nr 3 przyjęto sześć kluczowych zadań podzielonych na 19 podzadań, które wraz z tytułem, opisem i propozycją strony odpowiedzialnej przedstawiono w tabl. 6.3.

Tabl. 6.3. Program nr 3 – kluczowe zadania

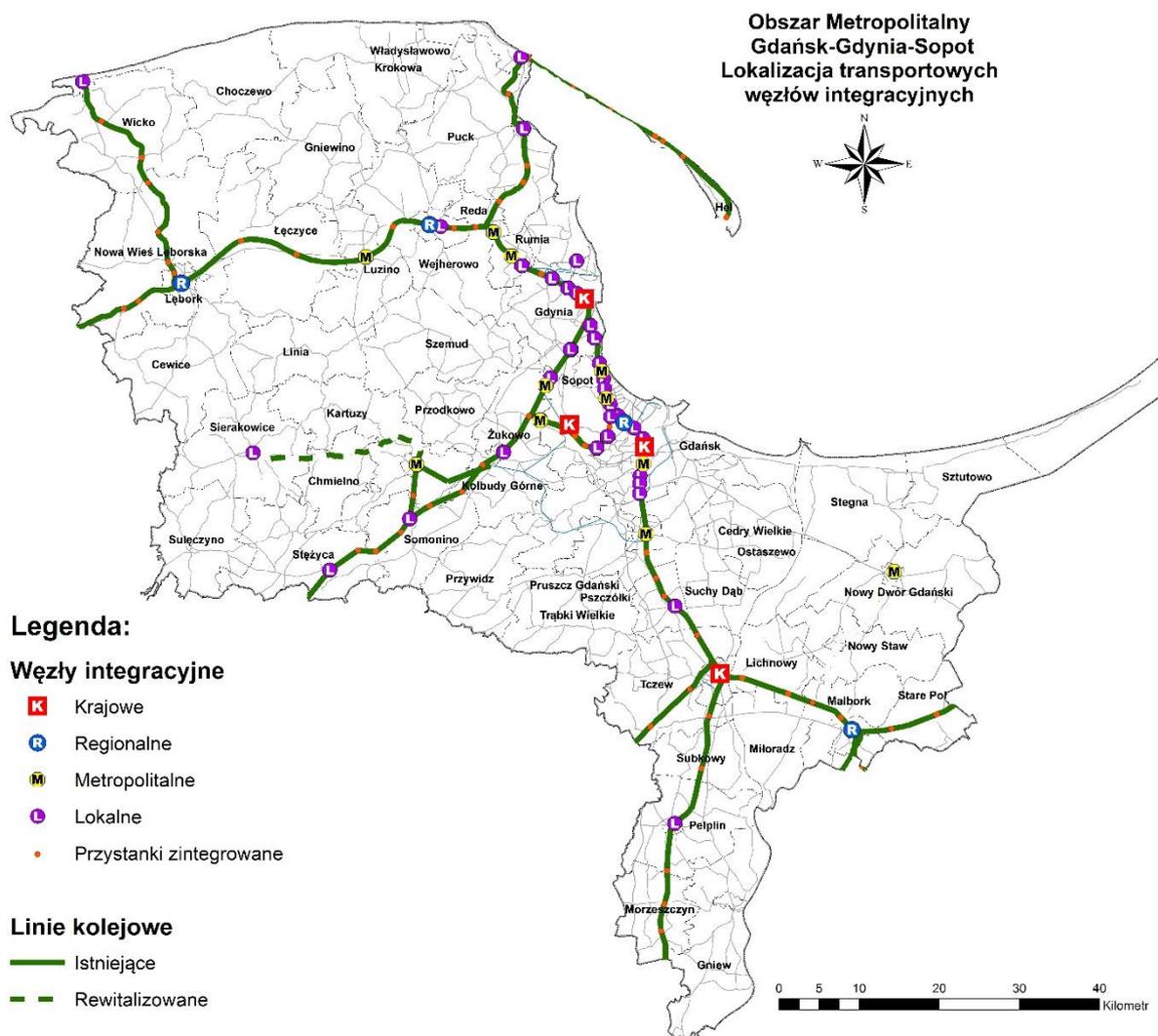
Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
3.1	Podniesienie sprawności podstawowej sieci drogowej w OM	
3.1.1	Budowa modernizacja brakujących lub krytycznych elementów sieci drogowej w obszarze rdzenia OM. Zadanie będzie polegać na budowie lub modernizacji: w Gdańsku: ul. Nowa Bulońska (Północna i Południowa), ul. Nowa Politechniczna, ul. Nowa Warszawska, ul. Nowa Jabłoniowa, ul. Nowa Świętokrzyska, ul. Nowa Małomiejska, ul. Nowa Podmiejska, ul. Jana z Kolna, ul. Nowa Kielnieńska, ul. Nowa Spacerowa, Droga Zielona, ul. Nowa Gdańska, Trasa W-Z, ul. Nowa Kościuszki, ul. Nowa Wałowa; w Gdyni: ul. Nowa Chwarznieńska wraz z węzłem Chwarzno, Droga Gdyńska, ul. J.N. Jeziorańskiego, ul. Kwiatkowskiego (od ul. Unruga do ul. Dąbka), ul. Dąbka, ul. Nowa Węglowa, w Sopocie: tras stanowiących połączenia układu ulicznego miasta do podstawowego układu dróg krajowych (ul. Sopocka, Al. Niepodległości do Drogi Zielonej w Gdańsku).	Samorząd wojewódzki, samorząd powiatowy, samorząd gminny
3.1.2	Budowa lub modernizacja brakujących lub krytycznych elementów sieci drogowej poza rdzeniem OM (w tym usprawnienie dostępu do obszarów gospodarczych i turystycznych). Zadanie obejmuje: budowę Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej, budowa połączenia drogi wojewódzkiej nr 224 (od miejscowości Grzybno) z węzłem Miszewo i Portem Lotniczym w Gdańsku, rozbudowę drogi krajowej DK 20 (na odcinku Żukowo – węzeł Karczemki, po zmianie przebiegu), rozbudowa drogi krajowej nr 22 (na odcinku Malbork – Swarozyn), modernizację drogi wojewódzkiej nr 221, rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 216 (na odcinku Reda – Puck).	Strona rządowa, GDDKiA, samorząd wojewódzki, samorząd powiatowy, samorząd gminny
3.1.3	Budowa obwodnic miast i miejscowości. Zadanie obejmuje budowę obwodnic: Kartuz (w ciągu dróg DW 211, DW 224 i DW 228), Lęborka (w ciągu drogi DW 214), Malborka (w ciągu drogi DK 22), Sierakowic (w ciągu drogi DW 211), Tczewa (Obwodnica Południowa w ciągu dróg powiatowych), Wejherowa (w ciągu drogi DW 218), Władysławowa (w ciągu drogi DW 215), Żukowa (Obwodnica Południowa w ciągu drogi DW 211) w celu usprawnienia funkcjonowania podstawowej sieci dróg oraz w celu redukcji ruchu tranzytowego, zmniejszenia degradacji	Strona rządowa, GDDKiA, samorząd wojewódzki, samorząd powiatowy, samorząd gminny

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
3.1.4	<p>infrastruktury miejskiej i ograniczenia emisji hałasu i substancji szkodliwych w obszarach zabudowanych</p> <p>Poprawa sprawności i wykorzystanie potencjału sieci dróg ruchu szybkiego.</p> <p>Zadanie polega na usprawnieniu dojazdów do węzłów autostradowych (A-1) i dróg ekspresowych (S6 i S7) drogami wojewódzkimi (np. 218, 221, 224, 227, 501) i ważniejszymi drogami powiatowymi oraz usprawnieniu połączeń między węzłami równoległych dróg ekspresowych Obwodnica Zachodnia Trójmiasta i Obwodnica Metropolitalna, w tym w szczególności połączeń między parami węzłów: Lublewo i Kowale, Żukowo i Karczemki, Miszewo i Matarnia, Chwaszczyno i Wysoka oraz innych dróg wspomagających drogi ekspresowe w sytuacjach awaryjnych.</p>	<p>Strona rządowa, GDDKiA samorząd wojewódzki, ZDW, samorządy powiatowe</p>
3.2.	<p>Rozwój atrakcyjnego i ekologicznego transportu zbiorowego</p>	
3.2.1	<p>Rozbudowa linii kolejowych o znaczeniu metropolitalnym.</p> <p>Zadanie obejmuje rozbudowę lub modernizację linii SKM (jako linii wyodrębnionej) Gdańsk Śródmieście – Tczew oraz linii SKM nr 250 (Gdynia-Wejherowo)</p>	<p>Strona rządowa, samorząd wojewódzki, samorząd gminny</p>
3.2.2	<p>Modernizacja linii kolejowych o znaczeniu metropolitalnym.</p> <p>Zadanie obejmuje modernizację linii kolejowych o znaczeniu gospodarczym i turystycznym tj. linii: nr 229 (Kartuzy - Sierakowice), nr 229 (Pruszcz Gdański - Kartuzy), nr 229 (Sierakowice - Lębork), nr 230 (Wejherowo - Rybno), nr 256 (Szymankowo - Nowy Dwór Gdański), nr 234 (Stara Piła – Kokoszki), Osowa - Wiczlino – Krykulec (jednakże linie te wymagają uzasadnienia na podstawie studiów wykonalności).</p>	<p>Samorząd wojewódzki, samorząd gminny</p>
3.2.3.	<p>Wspieranie budowy i modernizacji elementów sieci tramwajowej w Gdańsku.</p> <p>Zadanie obejmuje wspieranie budowy lub modernizacji linii tramwajowych w Gdańsku w ulicach: Nowa Bulońska, Nowa Politechniczna, Nowa Warszawska, Nowa Jabłoniowa, Nowa Świętokrzyska, Nowa Podmiejska-Małomiejska, Nowa Chmielna, Nowa Wałowa, Droga Zielona, Obrońców Wybrzeża)</p>	<p>Samorząd wojewódzki, samorząd gminy</p>
3.2.4	<p>Wspieranie rozbudowy sieci transportu miejskiego z trakcją elektryczną.</p> <p>Zadanie obejmuje wspieranie projektów rozbudowy sieci trolejbusowej w Gdyni, Rumii, Sopocie i Gdańsku (z przedłużeniem linii trolejbusowej do pętli</p>	<p>Samorząd gminny</p>

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	tramwajowej w Oliwie i/lub do skrzyżowania ulic Chłopskiej i Pomorskiej za pomocą pojazdów wyposażonych w baterie elektryczne)	
3.2.5	Wspieranie zakupu niskoemisyjnych pojazdów transportu zbiorowego (tramwaje, trolejbusy, elektrobusy itd.)	Samorząd wojewódzki, samorząd gminny
3.3	Rozwój spójnej sieci tras pieszych i rowerowych	
3.3.1	Wspieranie rozwoju lokalnych sieci dróg rowerowych. Zadanie obejmuje opracowanie zasad (standardów) umożliwiających budowę spójnej i jednolitej sieci tras pieszych i rowerowych w gminach OM oraz wspieranie budowy ciągów pieszych i rowerowych trasy dojazdowych do TWI)	Samorząd województwa, samorządy gminne
3.3.2	Rozwój metropolitalnej sieci tras rowerowych. Zadanie obejmuje wyznaczenie i rozbudowę sieci rowerowej służącej realizacji: <ul style="list-style-type: none"> – bezpośrednich podróży międzygminnych (ze szczególnym uwzględnieniem głównej osi transportowej łączącej miasta trzonu OM z Rumią, Redą i Wejherowem oraz Pruszczem Gdańskim – Tczewem), – przemieszczeń wykonywanych rowerem w łańcuchu wielomodalnym o charakterze metropolitalnym (w tym trasy dojazdowe do do transportowych węzłów integracyjnych TWI i ważniejszych przystanków zintegrowanych PZ). 	Samorząd województwa samorządy gminne, zarządy dróg
3.4	Budowa transportowych węzłów integracyjnych (TWI)	
3.4.1	Rozbudowa sieci węzłów integracyjnych (wskazanych w tabl. 6.4) wg przyjętych standardów. Zadanie obejmuje budowę lub modernizację węzłów integracyjnych o znaczeniu metropolitalnym i lokalnym wraz z infrastrukturą towarzyszącą (parkingi P&R, K&R, B&R, poczekalnie pasażerskie, systemy informacji, perony autobusowe itp.)	Samorząd wojewódzki, samorządy gminne
3.4.2	Budowa sieci tras dojazdowych i ciągów pieszych do transportowych węzłów integracyjnych TWI. Zadanie obejmuje budowę lub modernizację dróg dojazdowych, tras rowerowych i chodników dla pieszych w obszarze ciężenia węzła (zgodnie z przyjętymi dla węzłów standardami)	Samorząd wojewódzki, samorządy gminne
3.4.3	Wspieranie budowy/modernizacji przystanków zintegrowanych PZ istotnych dla podróży metropolitalnych. Zadanie polega na wypracowaniu wspólnych standardów dla przystanków zintegrowanych i	Samorząd wojewódzki, samorządy gminne

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	wspieraniu budowy tych PZ, które powodują zwiększenie liczby podróży metropolitalnych realizowanych transportem zbiorowym	
3.5.	Stworzenie warunków do racjonalnego korzystania z samochodu osobowego	
3.5.1	Strefy ograniczonej dostępności dla samochodów. Zadanie obejmuje objęcie ograniczeniem dostępności samochodem obszarów chronionych i obszarów o zwiększonej gęstości celów podróży (obszary centralne rdzenia OM, obszary o dużej liczbie miejsc pracy i nauki, obszary usługowe) poprzez wydzielanie stref ograniczonej dostępności dla pojazdów, stref płatnego wjazdu, parkingów strategicznych itp.	Zarząd OM, samorządy gminne
3.5.2	Ułatwianie korzystania z transportu zbiorowego. Zadanie polega na opracowaniu zasad ułatwiania korzystania z samochodu jako elementu łańcucha podróży metropolitalnych i lokalnych oraz wspieranie budowy dogodnych parknigów „P&R“ oraz „K&R“ w TWI i PZ.	Zarząd OM, samorządy gminne
3.6	Redukcja uciążliwości ruchu ciężarowego w obszarach zabudowanych	
3.6.1	Ograniczenie dostępności samochodem ciężarowym obszarów chronionych i dróg o niskiej nośności. Zadanie obejmuje wprowadzanie ujednoliconego systemu regulacji dostępności (wagowych, czasowych, emisyjnych) dla pojazdów ciężarowych w odniesieniu do charakteru obszaru oraz parametrów infrastruktury transportowej wraz z efektywnym systemem informacji, monitorowania i kontroli	Samorząd gminny
3.6.2	Wprowadzenie jednolitych zasad dostępu obszarów miejskich dla pojazdów ciężarowych. Zadanie polega na kategoryzacji obszarów miejskich z uwagi na docelowy poziom dostępności pojazdów ciężarowych w obszarach miejskich oraz określenie zasad planowania miejsc załadunkowych (rozmieszczenie, definicja dozwolonych operacji) oraz wyznaczenie tras przewozu materiałów niebezpiecznych i ładunków ponadgabarytowych	Zarząd OM , samorząd gminny
3.6.3	Wspieranie budowy systemu centrów logistycznych i punktów konsolidacyjnych. Zadanie polega na opracowaniu i wdrażaniu systemu centrów logistycznych i punktów konsolidacyjnych transportu towarowego i wspieranie ich budowy.	Zarząd OM samorząd gminny zarządy transportu, organizacje przewoźników

Zgodnie z ideą zrównoważonego rozwoju należy dążyć do optymalizacji wykorzystania środków transportu w realizacji podróży. Do realizacji tego celu niezbędne jest wybudowanie infrastruktury, która umożliwi, bądź ułatwi zmianę środka transportu. Brakujące lub niesprawne elementy sieci transportowej i transportowe węzły integracyjne (TWI) są istotnym elementem infrastruktury transportowej, która przyczynia się do poprawy dostępności transportowej do rdzenia OM, obszarów o znaczeniu turystycznym oraz poprawy jakości oferty transportu zbiorowego (rys. 6.7).



Rys. 6.7. Mapa transportowych węzłów integracyjnych w OM

Źródło: Opracowanie własne

W zależności od rodzaju środków transportu korzystających z TWI może on umożliwiać integrację tylko środków transportu zbiorowego, albo w umożliwiać integrację wielu środków transportu, jak np. samochód, kolej, tramwaj, autobus, rower itd. TWI wyznaczono bazując na stacjach i przystankach transportu zbiorowego. Z pośród ponad stu analizowanych stacji kolejowych, dworców autobusowych i przystanków transportu zbiorowego wskazano 48 transportowe węzły integracyjne TWI i 64 przystanki zintegrowane PZ, które pełnią obecnie lub

będą pełnić w okresie strategicznym istotną rolę w obsłudze transportowej OM. Wyróżniono po 4 TWI o znaczeniu krajowym i regionalnym (tabl. 6.4.a), 40 TWI o znaczeniu metropolitalnym i lokalnym (tabl. 6.4.b) oraz 64 PZ, z których też mogą odbywać się podróże metropolitalne (tabl. 6.4.c).

Tabl. 6.4a Planowane węzły integracyjne krajowe i regionalne w scenariuszu zrównoważonym

Węzły integracyjne krajowe		Węzły integracyjne regionalne	
Nr	Nazwa	Nr	Nazwa
K-1	Gdańsk Główny	R-1	Lębork
K-2	Gdynia Główna	R-2	Wejherowo
K-3	Tczew	R-3	Gdańsk Wrzeszcz
K-4	Gdańsk Port Lotniczy	R-4	Malbork

Tabl. 6.4b Planowane węzły integracyjne metropolitalne i lokalne w scenariuszu zrównoważonym

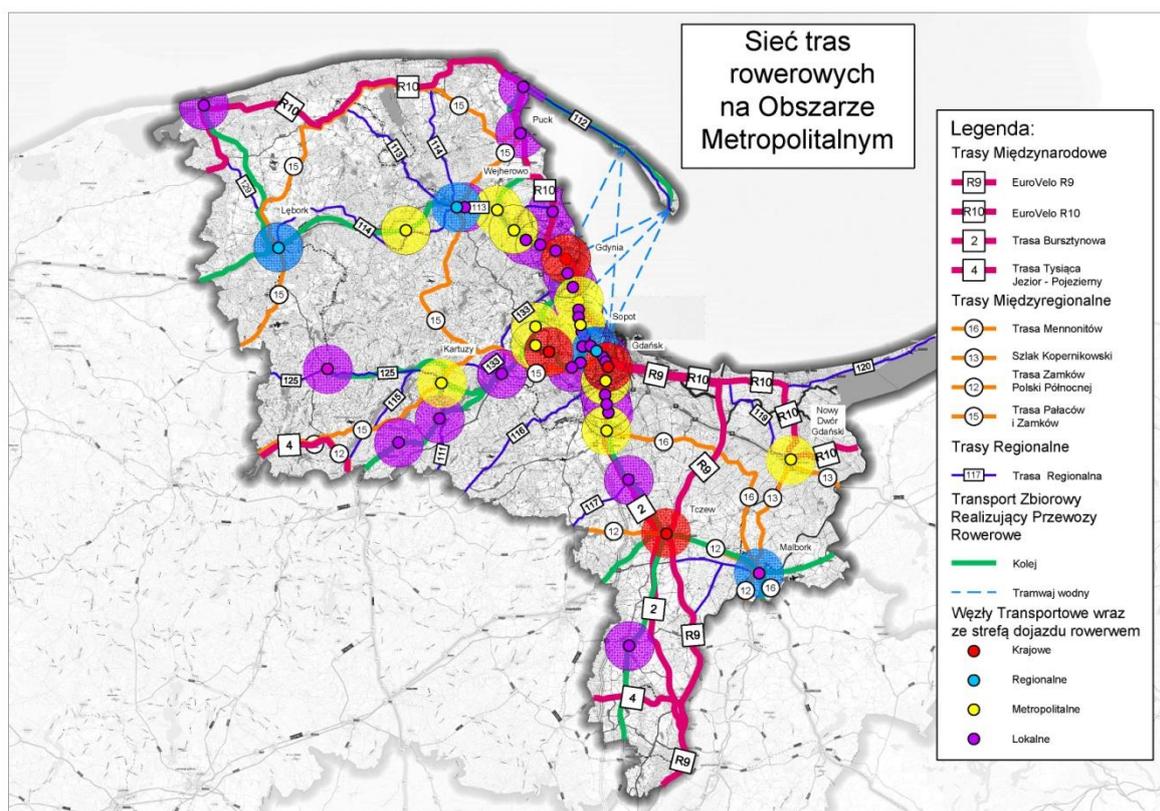
Węzły integracyjne metropolitalne		Węzły integracyjne lokalne	
Nr	Nazwa	Nr	Nazwa
M-1	Luzino	L-1	Wejherowo Śmiechowo
M-2	Reda	L-2	Rumia Janowo
M-3	Rumia	L-3	Gdynia Chylonia
M-4	Sopot	L-4	Gdynia Grabówek
M-5	Gdańsk Oliwa	L-5	Gdynia Stocznia
M-6	Gdańsk Śródmieście	L-6	Gdynia Wzg. Św. Maksymiliana
M-7	Pruszcz Gdański	L-7	Gdynia Redłowo
M-8	Gdańsk Osowa	L-8	Gdynia Orłowo
M-9	Kartuzy	L-9	Sopot Kamienny Potok
M-10	Gdańsk Rębiechowo	L-10	Sopot Wyścigi
M-11	Nowy Dwór Gdański	L-11	Gdańsk Żabianka
		L-12	Gdańsk Przymorze
		L-13	Gdańsk Zaspą
		L-14	Gdańsk Politechnika
		L-15	Gdańsk Stocznia
		L-16	Gdańsk Czerwony Most
		L-17	Gdańsk Orunia
		L-18	Pszczółki
		L-19	Pelplin
		L-20	Łeba
		L-21	Gdynia Karwiny
		L-22	Gdynia Kielnieńska
		L-23	Żukowo Wschodnie
		L-24	Somonino
		L-25	Sierakowice

Węzły integracyjne metropolitalne		Węzły integracyjne lokalne	
		L-26	Gdańsk Brętowo
		L-27	Gdańsk Jasień
		L-28	Puck
		L-29	Władysławowo

Tabl. 6.4c Planowane przystanki zintegrowane w scenariuszu zrównoważonym

Przystanki zintegrowane			
Nr	Nazwa	Nr	Nazwa
PZ-1	Godętowo	PZ-33	Gdańsk Nowe Szkoty
PZ-2	Bożepole Wielkie	PZ-34	Gdańsk Stadion Expo
PZ-3	Strzebielino Morskie	PZ-35	Gdynia Stadion
PZ-4	Gościcino Wejherowskie	PZ-36	Rębiechowo
PZ-5	Wejherowo Nanice	PZ-37	Pępowo
PZ-6	Reda Pieleszewo	PZ-38	Borkowo
PZ-7	Rumia Biała Rzeka	PZ-39	Glinicz
PZ-8	Gdynia Cisowa	PZ-40	Babi Dół
PZ-9	Gdynia Leszczyńki	PZ-41	Kiełpino Kartuskie
PZ-10	Gdańsk Lipce	PZ-42	Sławki
PZ-11	Cieplewo	PZ-43	Wieżyca
PZ-12	Różyny	PZ-44	Krzeszna
PZ-13	Skowarcz	PZ-45	Gołubie Kaszubskie
PZ-14	Miłobądz	PZ-46	Prokowo
PZ-15	Czarlin	PZ-47	Garcz
PZ-16	Subkowy	PZ-48	Reskowo
PZ-17	Kulice Tczewskie	PZ-49	Miechucino
PZ-18	Morzyszczyn	PZ-50	Mojusz
PZ-19	Majewo	PZ-51	Gdańsk Strzyża
PZ-20	Lisewo	PZ-52	Gdańsk Niedźwiednik
PZ-21	Szymankowo	PZ-53	Gdańsk Kiełpinek
PZ-22	Malbork Kałdowo	PZ-54	Gdańsk Matarnia
PZ-23	Królewo Malborskie	PZ-55	Reda Rekowo
PZ-24	Stare Pole	PZ-56	Mrzezino
PZ-25	Rokitki Tczewskie	PZ-57	Żelistrzewo
PZ-26	Swarożyn	PZ-58	Swarzewo
PZ-27	Lębork Nowy Świat	PZ-59	Władysławowo Port
PZ-28	Nowa Wieś Lęborska	PZ-60	Chałupy
PZ-29	Garczegorze	PZ-61	Jastarnia Wczasy
PZ-30	Lędziechowo	PZ-62	Jastarnia
PZ-31	Wrzeście	PZ-63	Jurata
PZ-32	Steknica	PZ-64	Hel

Duże znaczenie dla realizacji przedstawionego programu ma także odpowiednia organizacja i standardy powiązań TWI i PZ z najbliższym otoczeniem. Na rys. 6.8 przedstawiono koncepcję podstawowych szlaków rowerowych (międzynarodowych, międzyregionalnych i regionalnych) w OM wraz z ich powiązaniem z transportowymi węzłami integracyjnym TWI. W tym przypadku przyjęto standard mówiący, że w otoczeniu TWI należy zapewnić dobre dojście piesze do węzła z odległości co najmniej 1 km i dobry dojazd rowerem z odległości co najmniej 5 km.



Rys. 6.8. Mapa sieci podstawowych tras rowerowych w OM w powiązaniu z transportowymi węzłami integracyjnymi.

Źródło: Opracowanie własne

Lider Programu

- Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja,

Partnerzy

- Urząd Marszałkowski,
- samorządy gminne,
- zarządy transportu publicznego,
- zarządy dróg kołowych i kolejowych,
- przewoźnicy ładunków,
- podmioty gospodarcze.

6.4 PROGRAM 4: Efektywny system zarządzania transportem OM

Problem

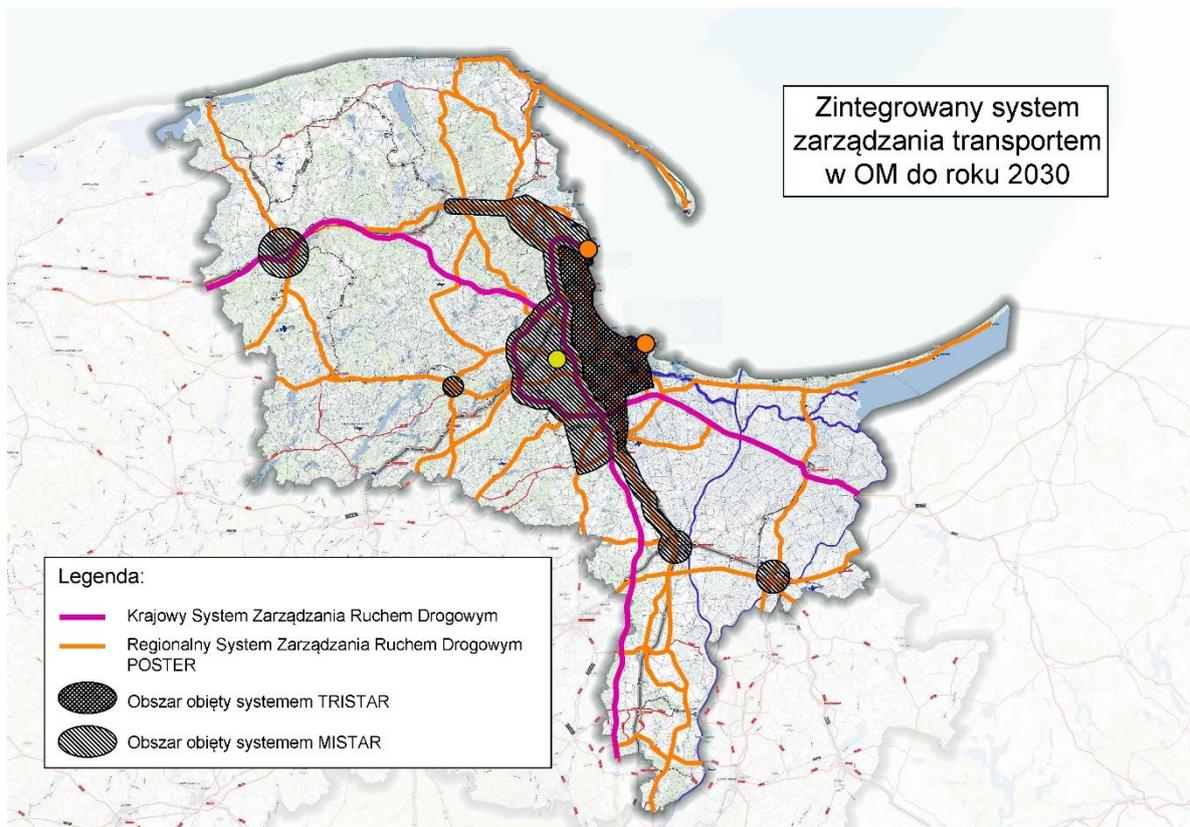
Układ uliczny Trójmiasta i OM funkcjonuje na coraz niższym poziomie obsługi. Pomimo dotychczas podejmowanych działań usprawniających zwiększa się obszar przeciążony ruchem drogowym i zwiększa się liczba skrzyżowań krytycznych. W konsekwencji wzrasta czas dostępności do obszarów centralnych, czas przejazdu pomiędzy miastami i zagrożenie wypadkami drogowymi. Struktura przyczyn wypadków drogowych wskazuje na potrzebę nie tylko modernizacji ulic, ale także zastosowanie inteligentnych systemów nadzoru i rejestracji wykroczeń powodowanych przez kierowców, szybszym wykrywaniu wypadków oraz usprawnieniu funkcjonowania służb ratowniczych.

System zarządzania ruchem powinien umożliwiać szybką reakcję na sytuacje incydentalne, zwłaszcza występowanie wypadków drogowych i kierowanie kierowców na trasy alternatywne. Obecnie zarządzający ruchem (oprócz elementów sterowania włączonych w ramach realizacji systemu TRISTAR) nie mają możliwości bezpośredniego nadzoru nad realizacją funkcji sterowania na skrzyżowaniach, ani bezpośredniego nadzoru nad działaniem urządzeń sterowniczych. Obecnie w OM funkcjonuje jeden zaawansowany system sterowania ruchem miejskim TRISTAR (Trójmiejski Inteligentny System Transportu Aglomeracyjnego). W perspektywie do 2030 roku przewiduje się możliwość budowy kilku systemów zarządzania ruchem drogowym na OM, w tym (rys. 6.9):

- budowa Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem (KSZR) obejmującego zarządzanie ruchem drogowym na autostradach i drogach ekspresowych,
- budowa Pomorskiego, Regionalnego Systemu Zarządzania Ruchem Drogowym (POSTER), obejmującego zarządzanie ruchem drogowym na pozostałych drogach krajowych, drogach wojewódzkich i ważniejszych drogach powiatowych, ze szczególnym uwzględnieniem usprawnienia dojazdów do rdzenia OM i istotnych obszarów gospodarczych i turystycznych położonych w OM,
- rozbudowa systemu TRISTAR,
- budowa Metropolitalnego Inteligentnego Systemu Transportu (MISTAR).

Funkcjonowanie kilku systemów zaawansowanego zarządzania ruchem oraz możliwość współpracy z systemami zarządzania ruchem kolejowym, wodnym i lotniczym stawiają poważne wyzwanie wypracowania płaszczyzny integracji i współpracy między istniejącym i planowanymi systemami zarządzania transportem.

Niezbędna jest także poprawa informacji parkingowej jak i systemu informowania kierowców i pasażerów transportu zbiorowego i użytkowników o rzeczywistym warunkach podróżowania.



Rys. 6.9 Koncepcja rozwoju i integracji systemów zarządzanie transportem w OM do roku 2030

Źródło: Opracowanie własne

Sprawne zarządzanie transportem publicznym wymaga rozdzielenia funkcji organizatora i realizatora usług przewozowych. Model wyodrębnionego organizatora transportu funkcjonuje w obszarze OM w odniesieniu do transportu miejskiego.

Organizatorami tego transportu są:

- Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku
- Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni
- Urząd Miasta Wejherowo
- Urząd Miejski w Tczewie
- Urząd Miasta w Malborku
- Urząd Miasta w Lęborku



Gminy na obszarze których funkcjonuje transport miejski, a nie posiadające własnego organizatora, podpisały z organizatorami tego transportu porozumienia regulujące zasady funkcjonowania i finansowania transportu miejskiego na ich obszarze.

Utworzony w 2008 r. Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, którego członkami jest 14 gmin OM, realizuje funkcję integratora usług komunalnego transportu miejskiego i kolejowego funkcjonującego w OM. MZKZG wprowadził trzy rodzaje biletów metropolitalnych upoważniających do korzystania odpowiednio:

- z usług przewozowych organizowanych przez ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i UM Wejherowo oraz z usług realizowanych przez SKM w Trójmieście;
- z usług jednego z wymienionych wyżej organizatorów komunalnego transportu miejskiego i SKM;
- z usług wyłącznie wymienionych wyżej trzech organizatorów komunalnych.

Organizatorem kolejowego transportu funkcjonującego na obszarze OM jest Marszałek Województwa Pomorskiego. Funkcje organizatorskie realizuje Departament Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego. Regionalny transport autobusowy funkcjonuje na zderegulowanym rynku – funkcje organizatorów i realizatorów pełnią poszczególni przewoźnicy tego transportu. Od 2017 r. na rynku usług wojewódzkiego transportu regionalnego (autobusowego i kolejowego) wyodrębniony zostanie segment usług użyteczności publicznej¹, który będzie organizowany i finansowany przez Marszałka Województwa Pomorskiego. Funkcję organizatora będzie realizował Regionalny Zarząd Publicznego Transportu Zbiorowego (RZPTZ)².

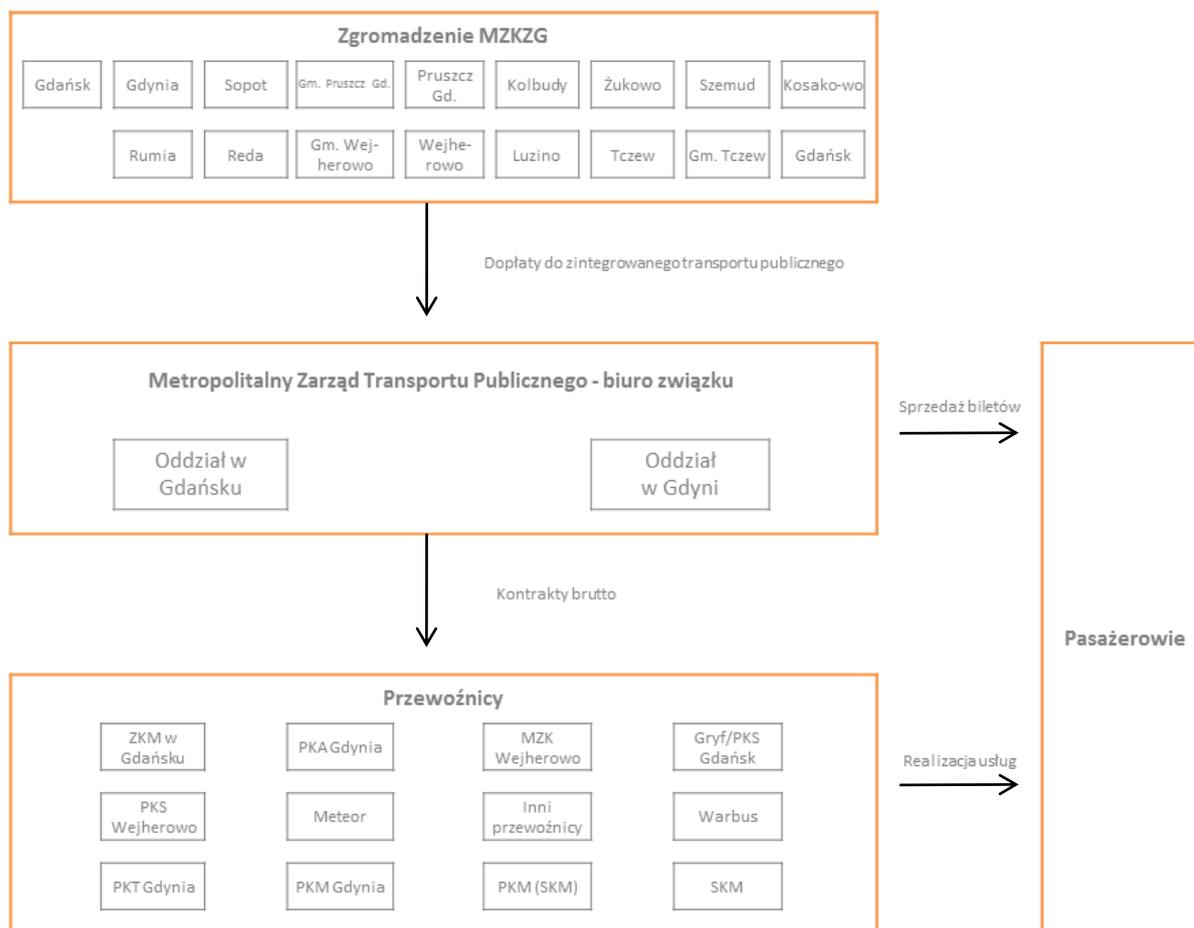
¹ Plan zintegrowanego rozwoju transportu publicznego w województwie pomorskim. Gdańsk 2014.

² Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu. Mobilne Pomorze. Gdańsk 2013, s. 21.

Obecny poziom integracji transportu zbiorowego jest w znacznym stopniu zdeterminowany funkcjonujący modelem organizacyjnym. Osiągnięcie założonych w niniejszej strategii celów, w tym pogłębienie integracji transportu publicznego, wymaga wprowadzenia zmian w organizacji tego transportu w OM. Pełna integracja taryfowo-biletowa, umożliwiająca w największym stopniu realizację celów wymienionych w niniejszej strategii, zakłada utworzenie metropolitalnego zarządu transportu publicznego (MZTP). Metropolitalny Zarząd Transportu Publicznego może być utworzony na bazie funkcjonującego obecnie związku komunalnego (MZKZG). MZTP powinien przejąć kontraktowanie usług przewozowych, przy czym poszczególne gminy-członkowie związku będą mogły określić udział procentowy przewoźników stanowiących własność publiczną i prywatną w realizacji zadań przewozowych na liniach wewnętrznych. Także zakres oferty przewozowej, realizowanej w danej gminie (poza taryfą), będzie określany przez tę gminę, adekwatnie do poziomu dopłaty budżetowej wyliczonej przez MZTP. Schemat MZTP przedstawiono na rys. 6.10.

Zdiagnozowane w strategii problemy funkcjonowania i rozwoju systemu transportu w gminach tworzących obszar metropolitalny, wymagają przeniesienia funkcji związanych z jego organizacją i zarządzaniem na szczebel metropolitalny (ponadgminny). W tym celu należy powołać podmioty organizujące i zarządzające podsystemami transportu, których zakres przestrzenny realizowanych funkcji będzie wynikał z potrzeb transportowych, popytu oraz i funkcjonalności systemowej. Przenosząc realizację funkcji związanych z organizacją i zarządzaniem transportem na szczebel ponadgminny, celowe jest wykorzystanie istniejących struktur współpracy międzygminnej (np. związków komunalnych). Specyfika potrzeb transportowych i popytu wskazuje na celowość powołania podmiotów realizujących następujące funkcje metropolitalne:

- zarządzanie ruchem miejskim i metropolitalnym, (integrujące funkcje pełnione obecnie przez zarządy dróg);
- zarządzanie transportem pasażerskim (integrujące funkcje pełnione obecnie przez zarządy transportu miejskiego);



Rys. 6.10. Schemat koncepcyjny funkcjonowania Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego w OM do roku 2030

Źródło: K. Grzelec

Cele strategiczne realizowane przez program

Cel B.1

Poprawa sprawności sieci transportowych w OM

Cel B.2

Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

Cel B.3

Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

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

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

Cele szczegółowe programu

Celami szczegółowymi programu są:

1. Racjonalizacja rozmieszczenia funkcji wpływających na potrzeby transportowe w obszarze OM,
2. Zwiększenie poziomu integracji transportu pasażerskiego,
3. Tworzenie dobrych warunków do podnoszenia konkurencyjności usług transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego,
4. Integracja zarządzania ruchem drogowym ,
5. Wdrażanie zrównoważonego rozwoju transportu towarowego,
6. Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w transporcie.

Kluczowe zadania

Do realizacji Programu nr 4 przyjęto sześć kluczowych zadań podzielonych na 24 podzadania, które wraz z tytułem, opisem i propozycją strony odpowiedzialnej przedstawiono w tabl. 6.5.

Tabl. 6.5. Program nr 4 – kluczowe zadania

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
4.1	Racjonalizacja rozmieszczenia funkcji wpływających na potrzeby transportowe w obszarze OM	
4.1.1	Koordinacja i uzgadnianie gminnych dokumentów planowania przestrzennego (w strefach przygranicznych) w zakresie oddziaływania na potrzeby transportowe. Zadanie obejmuje współpracę samorządów w zakresie sporządzania dokumentów planistycznych	Samorządy gminne, zarządy dróg,
4.1.2	Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe. Zadanie obejmuje wprowadzenie do praktyki planistycznej i projektowej, konieczności wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji (inwestycji) na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad (koncepcji) racjonalnej obsługi	Samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu zbiorowego

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	transportowej analizowanego obszaru.	
4.2	Zwiększenie poziomu integracji transportu pasażerskiego	
	Utworzenie metropolitalnego organizatora transportu.	
4.2.1	Zadanie obejmuje utworzenie zarządu transportu publicznego (MZTP), który przejmie kontraktowanie usług przewozowych, przy czym poszczególne gminy będą mogły określić udział procentowy przewoźników stanowiących własność publiczną i prywatnych w realizacji zadań przewozowych na liniach wewnętrznych.	Zarząd OM, zarządy transportu, samorząd gminne
4.2.2	Weryfikacja i planowanie systemu metropolitalnych węzłów integracyjnych. Zadanie obejmuje transportowe węzły integracyjne i przystanki transportu zbiorowego ujęte w planach transportowych poszczególnych gmin i powiatów oraz kontrolę nad utrzymaniem standardów dla węzłów integracyjnych przyjętych w Planie Rozwoju Zrównoważonego Transportu Publicznego dla Województwa Pomorskiego	Zarząd transportu OM, samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządy transportu zbiorowego
4.2.3	Poszerzenie zakresu integracji taryfowo-biletowej transportu miejskiego. Zadanie obejmuje integrację organizowaną przez samorządy lokalne i transportu kolejowego (SKM, PKM, PR), wdrożenie projektu systemu biletu elektronicznego przygotowanego przez MZKZG i docelowo objęcie integracją taryfowo-biletową transportu miejskiego w OM i regionalnego (kolejowego i autobusowego), skoordynowanie zasad korzystania z transportu zbiorowego przez rowerzystów.	Zarząd transportu OM, samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządy transportu zbiorowego
4.2.4	Objęcie koordynacją rozkładów jazdy transportu zbiorowego. Zadanie obejmuje włączenie do koordynacji poza koordynowanymi obecnie ofertami organizatorów transportu miejskiego i SKM, także oferty przewoźników regionalnych obsługujących OM.	Zarząd OM, samorządy gminne, samorządy powiatowe, zarządy transportu zbiorowego
4.3	Tworzenie warunków do podnoszenia konkurencyjności usług transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego	
4.3.1	Zwiększenie zakresu priorytetów dla transportu zbiorowego. Zadanie obejmuje przygotowanie metropolitalnej koncepcji priorytetów obejmującej zasady wdrażania priorytetów i budowy lub wydzielenia pasów ruchu dla pojazdów transportu zbiorowego oraz zapewnienie im pierwszeństwa przejazdów przez skrzyżowania, w tym przy wykorzystaniu systemu TRISTAR	Samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu
4.3.2	Planowanie nowych linii w sieci metropolitalnego transportu	Samorządy

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	zbiorowego oraz linii dowozowych pasażerów do metropolitalnych węzłów integracyjnych	gminne, zarządy dróg, zarządy transportu
4.3.3	Planowanie i wdrażanie informacji pasażerskiej dla systemu transportu metropolitalnego oraz na węzłach integracyjnych i przystankach transportu zbiorowego obsługujących przewozy metropolitalne.	Zarząd transportu metropolitalnego zarządy transportu
4.4	Integracja zarządzania ruchem drogowym	
4.4.1	Utworzenie metropolitalnego zarządu ruchu drogowego. Zadanie obejmuje utworzenie zarządu ruchu drogowego, który przejmie role koordynatora zarządzającego metropolitalnym ruchem drogowym i koordynującego prace zarządów dróg krajowych, regionalnych i lokalnych	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.4.2	Wdrażanie zaawansowanych metod zarządzania ruchem w systemie TRISTAR. Zadanie obejmuje optymalizację przepływu potoków ruchu, zmniejszanie obszarów zatłoczeń, wykrywanie i szybkie reagowanie na incydenty i zdarzenia niebezpieczne,	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.4.3	Rozbudowa systemu TRISTAR w rdzeniu OM. Zadanie obejmuje przygotowanie kolejnych podobszarów i rozbudowa systemu TRISTAR w Trójmieście o kolejne podobszary oraz w fazie początkowej także włączenie (przejściowo) krytycznych elementów metropolitalnej sieci dróg (Rumia, Reda, dojazd do obszarów turystycznych Półwyspu Helskiego itp).	Zarząd transportu OM, władze samorządowe Gdańska, Gdyni i Sopotu
4.4.4	Planowanie, projektowanie i budowa systemu MISTAR (Metropolitalnego Inteligentnego Systemu Transportu). Zadanie obejmuje planowanie, projektowanie i budowę systemu MISTAR, na bazie systemu TRISTAR rozszerzonego między innymi o miasta: Pruszcz Gdański, Tczew, Malbork, Rumia, Reda, Wejherowo, Lębork, i Kartuzy, a także drogi dojazdowe do uczęszczanych obszarów turystycznych (powiat pucki, wejherowski i nowodworski) do objęcia działaniem systemu,	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.4.5	Wspieranie budowy Pomorskiego, Regionalnego Systemu Zarządzania Ruchem (POSTER) na OM. Zadanie obejmuje planowanie, projektowanie i wspieranie budowy systemu POSTER obejmującego system zarządzania ruchem na drogach dojazdowych do rdzenia OM, obszarów miejskich, do uczęszczanych obszarów turystycznych (powiat pucki, wejherowski i nowodworski) oraz węzłów autostradowych i położonych na drogach ekspresowych	Samorząd województwa pomorskiego, Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.4.6	Integracja systemu TRISTAR z innymi systemami zarządzania ruchem i przewozami. Zadanie obejmuje w szczególności integrację z Krajowym	Zarząd transportu OM, GDDKiA, zarządy drogowe,

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	Systemem Zarządzania Ruchem (na drogach krajowych), Pomorskim Regionalnym Systemem Zarządzania Ruchem (na drogach wojewódzkich i krajowych), regionalnym systemem zarządzania pasażerskim ruchem kolejowym i pasażerskim ruchem lotniczym, systemem zarządzania ruchem towarowym do portów i centrów dystrybucyjnych.	samorządy gminne
4.4.7	Wspieranie budowy i rozwoju Regionalnego Laboratorium ITS. Zadanie obejmuje stworzenie mechanizmu umożliwiającego wspieranie rozwoju systemów ITS w OM oraz ich kompatybilności z wdrożeniami krajowymi.	Zarząd transportu OM, zarządy drogowe, samorządy gminne
4.5	Wdrażanie zrównoważonego rozwoju transportu towarowego Utworzenie metropolitalnego organizatora transportu towarowego.	
4.5.1	Zadanie obejmuje utworzenie komórki koordynującej działania związane z obsługą OM transportem towarowym.	Zarząd OM,
4.5.2	Zapewnienie właściwych warunków obsługi towarowej portów morskich i lotniczego oraz obszarów przemysłowych OM. Zadanie obejmuje wyznaczenie i utrzymanie sprawnych i bezpiecznych tras dojazdowych, kreowanie dobrych warunków dla dostawców oraz dobrych warunków obsługi firm transportowych z jednoczesną redukcją negatywnego wpływu tego transportu na miejscowe otoczenie	Zarząd OM, porty morskie, port lotniczy, samorządy gminne, zarządy drogowe, kolejowe i wodne
4.5.3	Wspieranie budowy centrów logistycznych ułatwiających obsługę portów morskich, przez racjonalne planowanie ich lokalizacji i integrację z różnymi systemami transportu	Zarząd OM, porty morskie, port lotniczy, samorządy gminne, biznes
4.5.4	Wprowadzenie jednolitego systemu informacji o transporcie towarowym. Zadanie polega na opracowaniu zasad funkcjonowania i wdrożeniu systemu informacji o ruchu i funkcjonowaniu transportu towarowego w OM użytecznego dla firm transportowych, kierowców, klientów, zarządów transportu.	Zarząd OM, porty morskie, port lotniczy, samorządy gminne, biznes, przewoźnicy
4.6	Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań w transporcie Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu.	
4.6.1	Zadanie polega na zoorganizowanie i utworzeniu metropolitalnej komórki analityczno – badawczej zajmującej się: zbieraniem i gromadzeniem danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu, systematycznym raportowaniem zmian i wskazywaniem pojawiających się problemów, monitorowaniem realizacji działań strategicznych, inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych.	Zarząd transportu OM, samorządy gminne, zarządy transportu
4.6.2	Stwarzanie atrakcyjnych warunków do korzystania	Resort

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
	z ekologicznych środków transportu poprzez monitoring i rozpoznanie kierunków przewozów towarowych, optymalizację i wyznaczanie nowych tras przejazdu, stosowanie priorytetów w ruchu drogowym.	transportu, samorządy gminne
4.6.3	Wykorzystanie nowych technologii do zarządzania transportem (nowe systemy informacji, usprawnienie zakupu biletów, automatyzacja opłat, kontrola dostępności, ochrona infrastruktury transportowej itp.).	Zarząd transportu OM, samorządy gminne, zarządy transportu
4.6.4	Stymulacja wdrażania innowacji w transporcie. Zadanie obejmuje wspieranie i koordynację współpracy biznesu i ośrodków badawczych oraz akademickich, a także stwarzanie platformy do dyskusji.	Zarząd transportu OM, firmy i przedsiębiorstwa transportowe, ośrodki badawcze i uczelnie wyższe

Lider Programu

- Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja

Partnerzy Programu

- Zarząd OM GGS, Resort transportu, Starostwa Powiatowe ,
- Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych,
- Polskie Koleje Państwowe, Polskie Linie Kolejowe,
- Porty Morskie w Gdańsku i w Gdyni, Zarząd Dróg Wodnych,
- Zarząd Portu Lotniczego w Gdańsku,
- Zarządy Transportu Miejskiego i inni organizatorzy transportu, przewoźnicy transportowi,
- Uczelnie i Instytuty Badawcze.

6.5 PROGRAM 5: Aktywna mobilność w OM

Problem

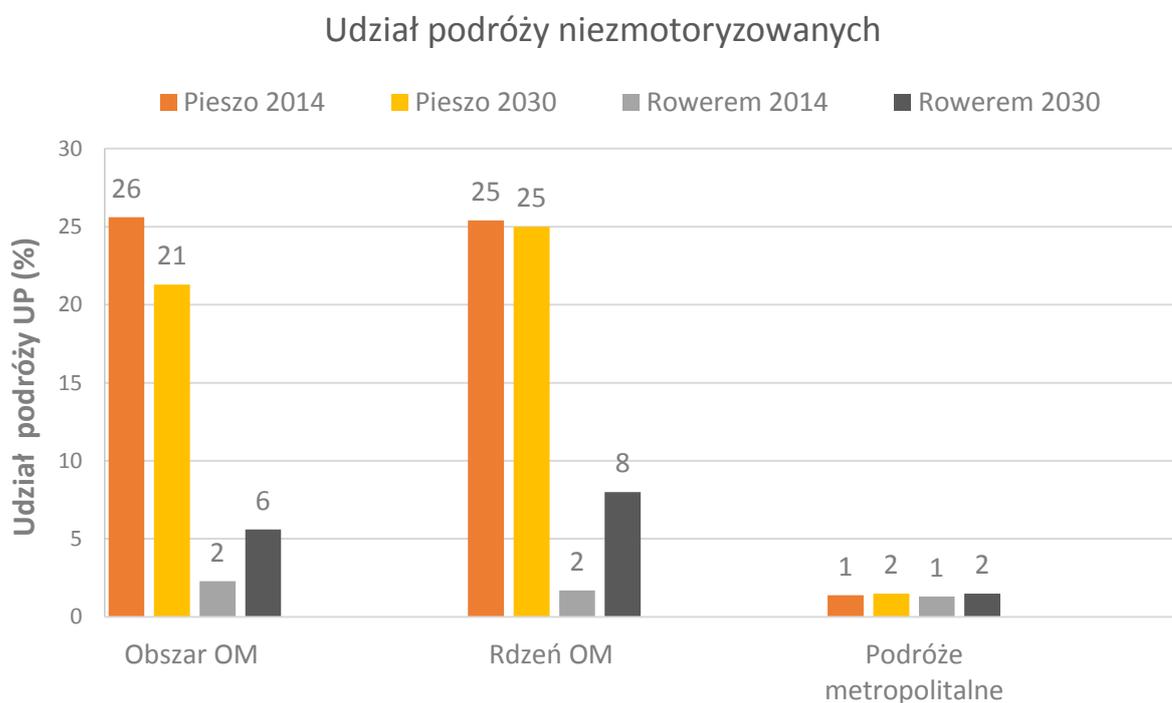
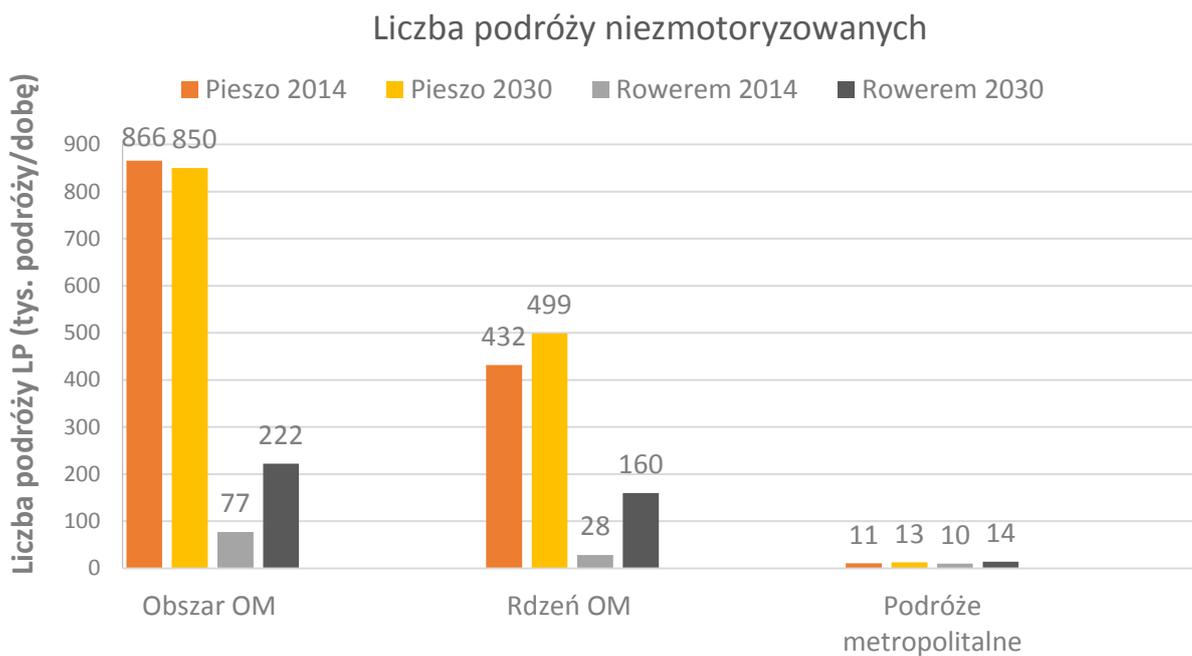
Aktywna mobilność oznacza realizację potrzeb transportowych pieszo lub za pomocą środków transportu wykorzystujących jako źródło energii siłę ludzkich mięśni (głównie roweru). Jeżdżenie rowerem lub chodzenie pieszo przyczynia się do powstawania licznych korzyści ekologicznych, społecznych, ekonomicznych i przestrzennych, wśród których jako najistotniejsze należy wymienić: zerową emisję

zanieczyszczeń, hałasu, sprzyjanie nawiązywaniu międzyludzkich kontaktów, zapewnienie niezbędnej dla utrzymania dobrej kondycji i zdrowia dziennej porcji ruchu. Dlatego potrzeba zwiększenia udziału aktywnych form mobilności w podziale międzygałęziowym odnotowywana jest w dokumentach strategicznych na wszystkich poziomach zarządzania od unijnych po lokalne.

Każdego dnia 29 % podróży odbywanych w OM stanowią podróże niezmotoryzowane, tzn. że prawie 950 tys. bezpośrednich podróży ze źródła do celu wykonywanych jest pieszo lub rowerem (rys 6.11). Przy czym większość (92 %) to podróże piesze. Do tego dochodzi kilkaset tysięcy przemieszczeń, wykonywanych głównie do przystanków transportu zbiorowego, realizowanych pieszo (sporadycznie rowerem) jako element składowy łańcucha podróży, najczęściej realizowanego transportem zbiorowym.

W realizacji przemieszczeń o charakterze metropolitalnym znaczenie podróży niezmotoryzowanych spada do 2,7 %. Spowodowane jest to odrębną charakterystyką gęstości celów podróży i długości podróży w obszarze rdzenia OM i jego otoczenia. Podróże pieszo lub rowerem najczęściej wykorzystywane są do pokonywania krótkich odległości. Pieszy w ciągu 15 minut jest w stanie pokonać 1 km trasy, a rowerzysta w tym samym czasie może pokonać 4 - 5 km. Dlatego zwiększanie udziału aktywnych form mobilności odnosi się głównie do obszaru rdzenia OM, obszarów centralnych miast oraz otoczenia przystanków i transportowych węzłów integracyjnych.

W rekomendowanym scenariuszu zrównoważonego rozwoju STM przyjęto znaczny (o 15 %) przyrost podróży niezmotoryzowanych w OM do roku 2030. Na obszarze rdzenia OM przyrost ten powinien wynieść nie mniej niż 45 %. Co spowoduje, że na obszarze OM nie mniej niż 27 % podróży, a w rdzeniu OM nie mniej niż 33 % podróży w dobie (średnio w roku) będą to podróże piesze i rowerowe. To spowoduje, że prawie 1,1 mln podróży i kilkaset tysięcy przemieszczeń w ramach łańcuchów podróży będzie realizowana pieszo lub rowerem.



Rys. 6.11. Rozkłady podróży niezmotoryzowanych w OM

Źródło: Opracowanie własne

W proponowanym Programie Aktywnej Mobilności w OM jako dalekosiężną wizję przyjęto stan, w którym chodzenie pieszo i jazda rowerem stanowią będą atrakcyjny sposób realizacji przemieszczeń na krótkich odległościach. Do realizacji tak określonej wizji konieczny jest nie tylko rozwój sieci i infrastruktury pieszej oraz rowerowej ale również ich integracja z transportem zbiorowym (kluczowe zadania z tego zakresu wskazano w Programie Zrównoważony System Transportowy). Konieczne jest również podjęcie działań mających charakter procesowy i w sposób zintegrowany obejmujących sferę społeczną, techniczną jak i organizacyjną, mających na celu zmianę dominujących (motoryzacyjnych) wzorców transportowych na rzecz aktywnej mobilności. Program Aktywnej Mobilności zawiera kluczowe zadania z zakresu zarządzania mobilnością, mające na celu kształtowanie racjonalnych wyborów transportowych za pomocą „miękkich” środków.

Jednym z narzędzi zarządzania mobilnością są plany mobilności, które mogą być opracowywane dla gmin lub miast, lub dla pojedynczych firm, instytucji czy jednostek edukacyjnych. W Europie opracowuje się również plany mobilności dla obszarów policentrycznych (metropolii). Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej jest dokumentem o charakterze strategicznym, wytyczającym cele i kierunki działań w zakresie miejskiej mobilności. Plan powinien obejmować wszystkie rodzaje i środki transportu (w tym transport pasażerski i towarowy, indywidualny i zbiorowy, zmotoryzowany i niezmotoryzowany) oraz uwzględniać kwestie planowania przestrzennego, ochrony środowiska, dostępności czy informacji. Plany mobilności opracowywane dla instytucji koncentrują się na podróżach dojazdowych. Są to konkretne plany działań opracowane w oparciu o szczegółowe badania zachowań transportowych np. pracowników, których celem jest popularyzacja i zwiększenie udziału zrównoważonych form przemieszczania się do/z instytucji.

Cele strategiczne realizowane przez program:

Cel B.2

Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym

Cel B.3

Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

Miarami realizacji celów strategicznych będą:

- Zwiększenie do 2030 roku, w obszarze rdzenia OM i obszarach centralnych miast OM udziału podróży niezmotoryzowanymi środkami transportu w ciągu doby:
 - średnio w roku co najmniej do 33% (w tym rowerem nie mniej niż 8%),
 - średnio w okresie letnim do 39% (w tym rowerem do 15%).
- Wzrost znaczenia podróży pieszych i rowerem w ramach łańcucha pasażerskich podróży intermodalnych,
- Upowszechnienie narzędzi zarządzania mobilnością (a w szczególności przygotowanie i wdrażanie planów mobilności).

Cele szczegółowe programu:

1. Zarządzanie mobilnością
2. Kształtowanie przestrzeni publicznej sprzyjającej mobilności aktywnej
3. Stwarzanie warunków sprzyjających wykorzystaniu roweru w łańcuchu podróży intermodalnych
4. Kształtowanie kultury aktywnej mobilności

Kluczowe zadania

Do realizacji Programu nr 5 przyjęto cztery kluczowe zadań podzielonych na 11 podzadań, które wraz z tytułem, opisem i propozycją strony odpowiedzialnej przedstawiono w tabl. 6.6.

Tabl. 6.6. Program nr 5 – kluczowe zadania

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
5.1	Stymulowanie racjonalnych wyborów transportowych	
5.1.1	Edukacja ekologiczna ukierunkowana na kształtowanie kultury mobilności aktywnej. Zadanie dotyczy podnoszenia wiedzy na temat oddziaływania indywidualnych wyborów transportowych na środowisko: poziom emisji zanieczyszczeń, hałasu, zużycia energii, ślad węglowy (carbon foot print) w zależności od środka transportu oraz na podnoszeniu wiedzy na temat korzyści płynących z chodzenia pieszo lub jazdy na rowerze	Samorządy gminne, placówki szkolne, średnie i duże przedsiębiorstwa, media
5.1.2	Promowanie form aktywnej mobilności. Zadanie dotyczy stwarzanie zachęt do chodzenia pieszo lub jeżdżenia rowerem poprzez: akcje promocyjne (jak np. Rowerem do pracy, rowerowy maj itp.), imprezy okolicznościowe (rajdy piesze, rowerowe, przejazdy rowerowe itp.) foldery promujące jazdę na rowerze i chodzenie pieszo, dostarczanie informacji na temat popularności aktywnych form mobilności, infrastruktury dla pieszych i rowerzystów (mapy tras rowerowych), zapewnienie informacji na temat transportu zbiorowego (rozkłady jazdy, taryfy) z wykorzystaniem najnowszych technologii, itp.	Samorządy gminne, placówki szkolne, średnie i duże przedsiębiorstwa,
5.1.3	Monitorowanie zachowań transportowych. Zadanie obejmuje prowadzenie cyklicznych, kompleksowych badań potrzeb przewozowych, preferencji i zachowań transportowych mieszkańców w skali całego OM i dla poszczególnych gmin, w celu określenia optymalnego dla danego obszaru podziału zadań przewozowych i ewaluacji realizacji zamierzonych celów	Zarząd OM, samorządy gminne
5.2	Systemowe podejście do kształtowania zachowań transportowych	

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
5.2.1	<p>Opracowanie wytycznych do planów mobilności.</p> <p>Zadanie dotyczy opracowania jednolitych zasad wykonywania planów mobilności dla OM i gmin tworzących obszar metropolitalny oraz dla wyodrębnionych obszarów i obiektów stanowiących duże generatory ruchu</p>	<p>Zarząd samorządy gminne OM,</p>
5.2.2	<p>Opracowanie i wdrażanie planów mobilności.</p> <p>Zadanie obejmuje opracowanie i wdrożenie planów mobilności, w tym mobilności aktywnej dla OM i gmin tworzących obszar metropolitalny oraz dla wybranych obszarów i podmiotów zlokalizowanych na obszarze tych jednostek</p>	<p>Zarząd samorządy gminne OM,</p>
5.2.3	<p>Stworzenie systemu zachęt do wdrażania planów mobilności.</p> <p>Zadanie dotyczy stworzenia systemowych rozwiązań (wsparcia insytycjonalnego w opracowywaniu planów mobilności, zachęt finansowych itp.) w stosunku do podmiotów gospodarczych stanowiących duże generatory ruchu (obiekty użyteczności publicznej, szkoły, uczelnie, zakłady pracy)</p>	<p>Samorząd wojewódzki samorządy lokalne</p>
5.3.	<p>Kształtowanie struktur przestrzennych sprzyjających mobilności aktywnej.</p>	
5.3.1	<p>Rozwój spójnej sieci atrakcyjnych przestrzeni publicznych.</p> <p>Zadanie obejmują tworzenie przestrzeni z priorytetem dla pieszych i rowerzystów, łączących obszary koncentracji źródeł i celów podróży</p>	<p>Samorządy gminne zarządy dróg</p>
5.3.2	<p>Rozwój stref ruchu pieszego i rowerowego.</p> <p>Zadanie obejmuje między innymi opracowanie i wdrażanie na obszarach o dużej gęstości ruchu pieszego i rowerowego (trzon metropolii, obszary centralne miast, obszary wokół obiektów stanowiących duże generatory ruchu pieszego np. transportowe węzły integracyjne, uczelnie, zakłady prac) stref ruchu pieszego, stref ruchy uspokozonego, planów organizacji bezpiecznego ruchu pieszego i rowerowego.</p>	<p>Samorządy gminne, zarządy dróg</p>
5.3.3	<p>Przystosowanie obszarów i ciągów ruchu pieszego do potrzeb osób o ograniczonej możliwości ruchowej (osoby starsze, niepełnosprawne, matki z wózkami)</p>	<p>Samorządy gminne</p>
5.4.	<p>Stwarzanie warunków sprzyjających wykorzystaniu roweru w łańcuchu podróży intermodalnych.</p>	
5.4.1	<p>Wdrożenie rozwiązań techniczno-organizacyjnych pozwalających na przewóz roweru środkami transportu zbiorowego.</p> <p>Zadanie obejmuje wprowadzenie rozwiązań umożliwiających przewożenie roweru środkami komunikacji zbiorowej zarówno organizacyjnych (taryfy za przewóz roweru, stosowne regulacje pozwalające na wprowadzenie roweru do środka komunikacji miejskiej) jak i technicznych (dodatkowe</p>	<p>Samorządy gminne, zarządy transportu</p>

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
5.4.2	<p>wagony do przewozu rowerów, bagażniki zewnętrzne itp.)</p> <p>Rozwój spójnego organizacyjnie i taryfowo systemu rowerów metropolitalnych.</p> <p>Zadanie obejmuje wypracowanie i przyjęcie wspólnych standardów funkcjonowania systemów rowerów miejskich (dotyczących systemu dostępu i rejestracji użytkowników, mechanizmów redystrybucji, taryfy itp.) tak aby możliwa była ich integracja przestrzenna.</p>	<p>Zarząd OM samorząd wojewódzki samorządy gminne, zarządy transportu</p>

Lider Programu

- Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja

Partnerzy Programu

- Urząd Marszałkowski,
- Samorządy gminne,
- Zarządy Transportu,
- Media,
- Instytucje oświatowe, instytucje badawcze,
- Zakłady pracy i instytucje będące dużymi generatorami ruchu, Firmy przewozowe (pasażerskie).



6.6 PROGRAM 6: Bezpieczny transport i mobilność OM

Problem

W roku 2010, który przyjęto jako bazowy dla wszystkich porównań w niniejszym Programie, podstawowe wskaźniki bezpieczeństwa transportu na OM wynosiły: liczba ofiar śmiertelnych 123 osoby, liczba ofiar ciężko rannych 244 osoby, wskaźnik demograficzny: 8,3 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców oraz 7,0 ofiar śmiertelnych / 100 wypadków. W ciągu 10 lat wskaźniki te zmniejszyły się o 35 %, mimo to w ciągu tego okresu (okres pobytu w UE) na sieci transportowej wypełniającej OM: śmierć w wypadkach transportowych poniosło prawie 1,5 tys. osób, rannych było 19,5 tys. osób (w tym 3,3 tys. ciężko rannych), koszty tych niebezpiecznych zdarzeń transportowych wyniosły prawie 11,2 mld zł, tj. ponad 1 mld zł rocznie. W tym samym czasie: liczba ludności zwiększyła się o 5,9 %, a liczba zarejestrowanych pojazdów zwiększyła się o 55%.

Na poziom bezpieczeństwa na sieci transportowej w OM wpływają: zachowania użytkowników transportu należących do grup wysokiego ryzyka (piesi, młodzi kierowcy i rowerzyści), główne problemy bezpieczeństwa transportu (niebezpieczne zachowania uczestników ruchu: nadmierna prędkość jazdy, nietrzeźwi użytkownicy dróg, niski stopień stosowania urządzeń bezpieczeństwa (pasy, kaski ochronne), agresja na drodze i brak poszanowania praw innych uczestników ruchu) oraz niska jakość infrastruktury: drogowej (przejścia dróg tranzytowych przez miasta i miejscowości, niebezpieczne skrzyżowania i przejścia dla pieszych, „twarde” otoczenie drogi) i kolejowej (duża liczba przejazdów kolejowych w jednym poziomie).

Prognozy demograficzne i motoryzacji w OM wskazują, że w latach 2010 – 2030: liczba mieszkańców może niewiele wzrosnąć ok 3 – 6 %, ale nastąpią znaczne migracje poza tron OM, liczba pojazdów może wzrosnąć o dalsze 25 - 30 % tj. osiągnąć 1,2 mln pojazdów, ruchliwość mieszkańców (liczona pracą przewożową pojazdów) może wzrosnąć o 30 – 35 %. W przypadku funkcjonowania systemu transportu w OM według scenariusza stagnacji lub ograniczenie działań prewencyjnych można będzie doprowadzić do zatrzymania tendencji spadkowej liczby wypadków transportowych i ich ofiar. Szacuje się, że w tym takim przypadku do roku 2030 w wypadkach drogowych może zginąć ponad 1850 osób, a ponad 33 tys. osób może być rannych (w tym 4,5 tys. ciężko tzn. być kalekami do końca życia). Straty materialne i społeczne tych zdarzeń drogowych mogą sięgnąć kwoty 15 mld zł. Konieczne jest zatem podjęcie skutecznych i efektywnych działań na rzecz ochrony życia i zdrowia użytkowników transportu w OM.

Działania podnoszące świadomość kierowców (zmianę kultury bezpieczeństwa), usprawnienie zarządzania bezpieczeństwem i stworzenie bezpiecznej infrastruktury drogowej stanowią podstawy procesu zmniejszania ryzyka na drogach całego świata. Działania te objęte są międzynarodowymi (ONZ, UE), krajowymi (NPBRD),

regionalnymi (GAMBIT Pomorski 2020) i lokalnymi programami. W Strategii Rozwoju Transportu UE kierunkowym działaniem długofalowej polityki transportowej Unii Europejskiej jest osiągnięcie Wizji Zero (bez ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach drogowych) do roku 2050. Natomiast celem strategicznym Narodowego Programu jest zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych o 50% w stosunku do roku 2010 oraz zmniejszenie liczby ofiar ciężko rannych o 40% w stosunku do roku 2010.

Istotnymi czynnikami wpływającymi na bezpieczeństwo transportu na Obszarze Metropolitalnym wpływają: gęstość celów podróży (zdominowana przez gęstość zaludnienia i gęstość miejsc pracy i nauki), rodzaj użytego środka transportu, długość podróży, sposób zarządzania transportem. Kluczem do sukcesu jest zatem realizowanie zaproponowanych działań w zależności od położenia danego obszaru:

- w trzonie OM, gdzie występują największe gęstości celów podróży, duży udział krótkich podróży co powoduje występowanie dużej liczby wypadków transportowych (głównie drogowych) ale o małej ciężkości, dlatego ważne są tutaj: możliwość wyboru środka transportu (z dużym udziałem transportu zbiorowego, podróży odbywanych pieszo i rowerem), dlatego ważne są działania nakierowane na ochronę niechronionych uczestników ruchu,
- poza trzonem OM, gdzie występują znacznie mniejsze gęstości celów podróży (głównie miejsca zamieszkania), duży udział długich podróży przez co odbywanych z dużą prędkością, dlatego ważne są tutaj: możliwość wyboru środka transportu (z dobrym dostępem do środków transportu zbiorowego dalekobieżnego), dlatego ważne jest wyposażenie przede wszystkim głównych dróg transportowych w odpowiednie standardy bezpieczeństwa.

Cele strategiczne realizowane przez program:

Cel B.1

Poprawa sprawności sieci transportowych w OM

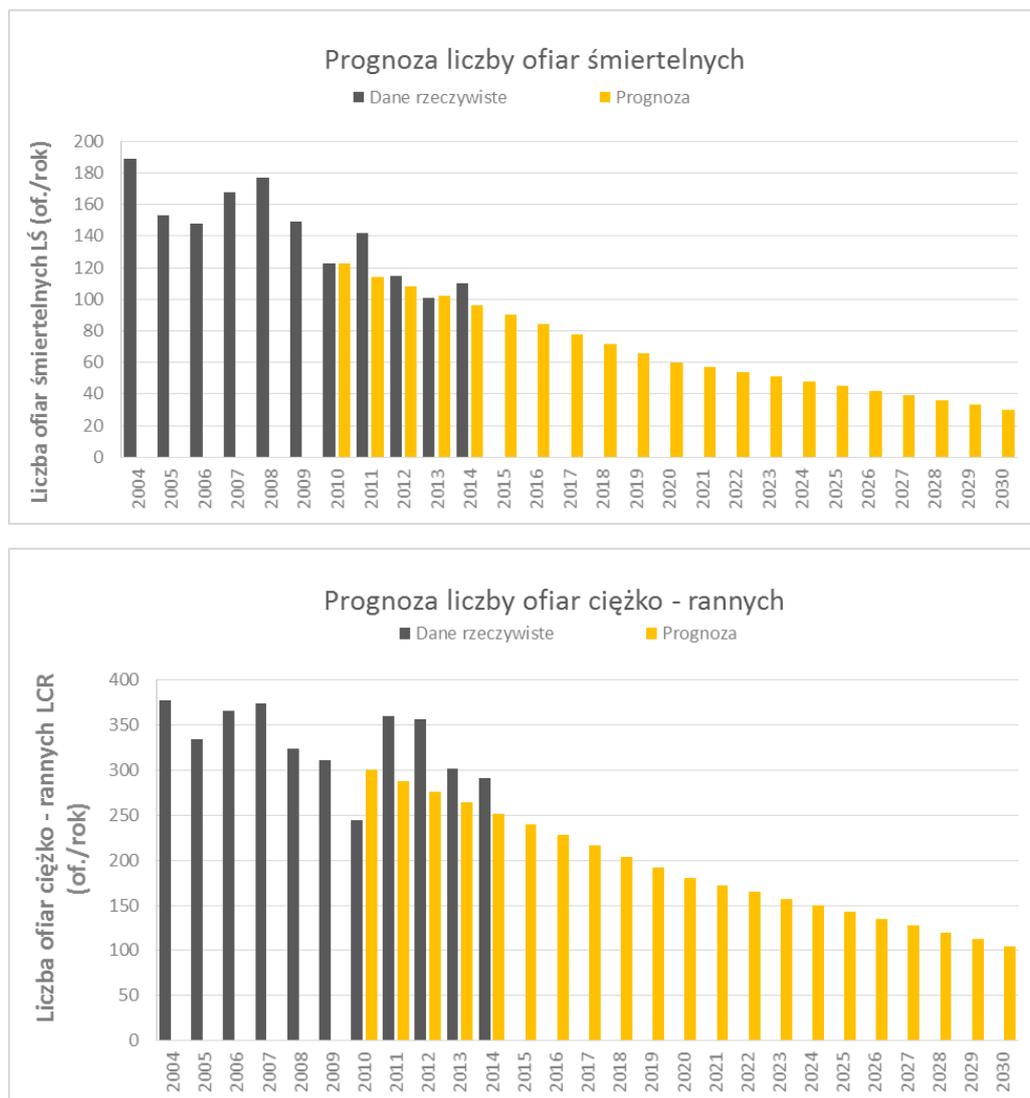
Cel B.3

Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

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

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

Na rysunku 6.12 przedstawiono barometr realizacji przyjętych celów strategicznych w OM do roku 2030.



Rys. 6.12. Prognoza liczby ofiar wypadków w OM do roku 2030

Źródło: Opracowanie własne

Cele szczegółowe programu

1. Ochrona pieszych i rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i osób niepełnosprawnych,
2. Kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu,
3. Budowa i utrzymanie bezpiecznej infrastruktury transportowej,
4. Udoskonalanie funkcjonowania systemu ratownictwa transportowego,
5. Rozwój systemu zarządzania bezpieczeństwem transportu.

Kluczowe zadania

Do realizacji Programu nr 6 przyjęto pięć kluczowych zadań podzielonych na 19 podzadań, które wraz z tytułem, opisem i propozycją strony odpowiedzialnej przedstawiono w tabl. 6.7.

Tabl. 6.7. Program nr 4 – kluczowe zadania

Nr zadania	Tytuł i opis zadania	Strona odpowiedzialna
6.1	Ochrona pieszych i rowerzystów, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i osób niepełnosprawnych	
6.1.1	Organizowanie ruchu pieszego i rowerowego. Zadanie obejmuje między innymi opracowanie i wdrażanie przez samorządy gminne i zarządy dróg na obszarach o dużej gęstości ruchu pieszego i rowerowego (trzon metropolii, obszary centralne miast, obszary wokół obiektów stanowiących duże generatory ruchu pieszego): stref ruchu pieszego, stref ruchu uspokojonego, planów organizacji bezpiecznego ruchu pieszego i rowerowego,	Samorządy gminne, zarządy dróg,
6.1.2	Wdrożenie powszechnego stosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów. Zadanie obejmuje stosowanie urządzeń ułatwiających poruszanie się pieszych i rowerzystów wzdłuż dróg o dużym natężeniu ruchu kołowego i pieszego (chodniki, ciągi pieszo - rowerowe, pasy rowerowe, drogi rowerowe) oraz urządzeń ułatwiających przechodzenie (przejazd) w poprzek drogi (ulicy, linii kolejowej) z zapewnieniem wysokich standardów bezpieczeństwa, a także dostosowanie sieci ulic lokalnych i zbiorczych do bezpiecznego poruszania się rowerem poprzez stosowanie urządzeń infrastrukturalnych i organizacji ruchu strefowego uspokajania ruchu.	Samorządy gminne, zarządy dróg,
6.1.3	Organizowanie bezpiecznego otoczenia szkoły i bezpiecznej drogi dzieci do szkoły. Zadanie obejmuje kształtowanie otoczenia szkół przez placówki szkolne przy udziale samorządów gminnych i zarządów drogowych z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów, zorganizowania stanowisk parkingowych dla rodziców podwożących dzieci i stanowisk dla autobusów dowożących dzieci, a także zastosowania urządzeń ochrony pieszych i rowerzystów na najbardziej uczęszczanych przez dzieci trasach do szkoły	Samorządy gminne, zarządy dróg, placówki szkolne,
6.1.4	Stworzenie osobom niepełnosprawnym i w podeszłym wieku warunków umożliwiających samodzielne i bezpieczne poruszanie się. Zadanie uwzględnia przede wszystkim dostępność obiektów użyteczności publicznej, dróg, przystanków transportu zbiorowego oraz bezpieczne korzystanie z urządzeń	Samorządy gminne, zarządy dróg, zarządy transportu

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

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

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

Lider Programu

- Marszałek Województwa Pomorskiego (Przewodniczący Wojewódzkiej Rady BRD),

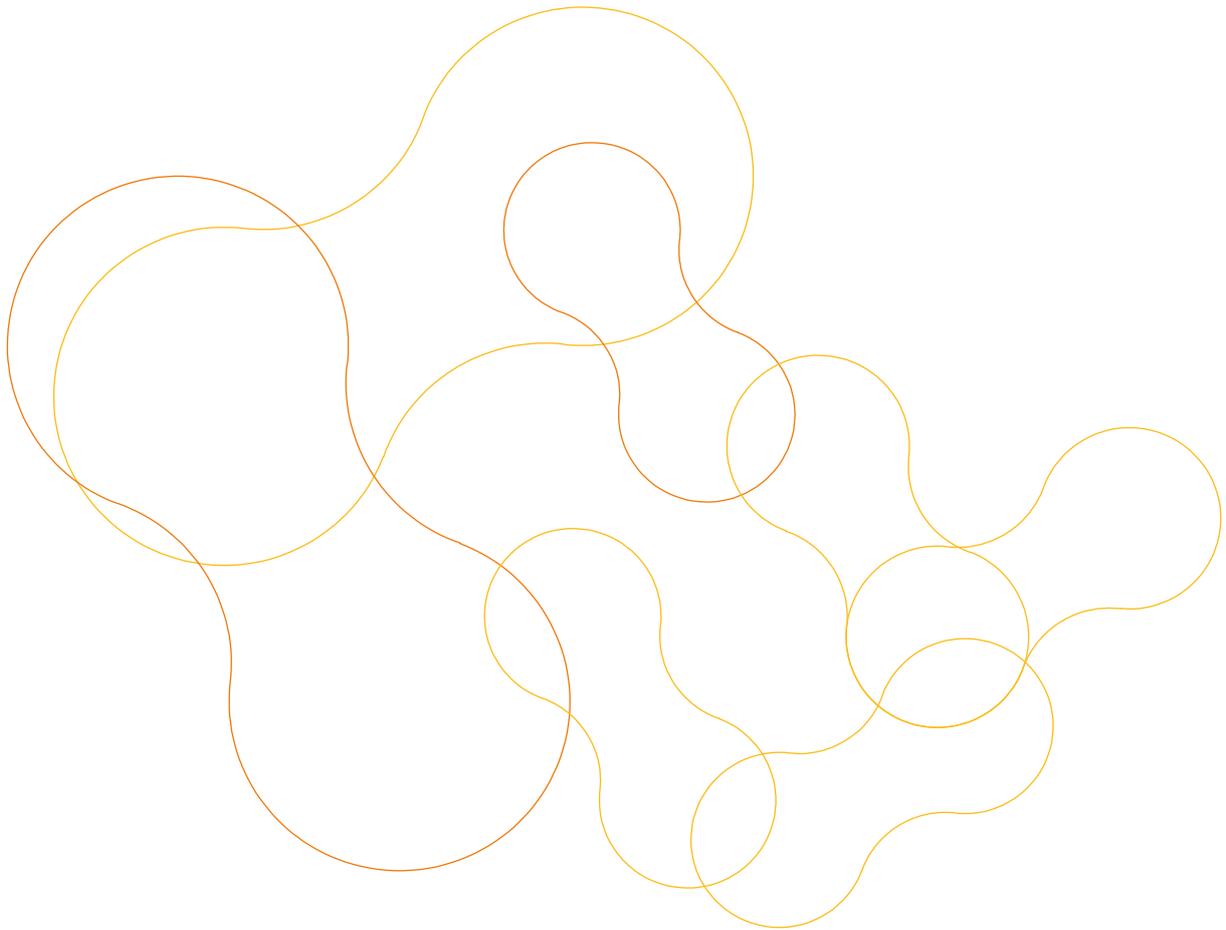
Partnerzy Programu

- Zarząd OM GGS
- Starostwa Powiatowe,
- Prezydenci, burmistrzowie miast i wójtowie gmin,
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Gdańsku,
- Zarząd Dróg Wojewódzkich, Zarządy Dróg Powiatowych,
- Polskie Koleje Państwowe, Polskie Linie Kolejowe,
- Porty Morskie w Gdańsku i w Gdyni, Zarząd Dróg Wodnych,
- Zarząd Portu Lotniczego w Gdańsku,
- Komenda Wojewódzka Policji w Gdańsku, Komendy Powiatowe Policji, Straże Gminne,
- Inspekcja Transportu Drogowego Oddział w Gdańsku, Transportowy Dozór Techniczny,
- Wojewódzka Straż Pożarna, Powiatowe Komendy Straży Pożarnej, Jednostki Zakładowych i Ochotniczych Straży Pożarnych,
- Zarządy Transportu Miejskiego i inni organizatorzy transportu,
- Przewoźnicy transportowi,

- Uczelnie i Instytuty Badawcze,
- Wojewódzki Kurator Oświaty, Placówki oświatowe, szkoły nauki jazdy,
- Miejscowe Ośrodki Pomocy Społecznej.

Rozdział 7

Finansowanie i ewaluacja działań
strategicznych



7. Finansowanie i ewaluacja działań strategicznych

7.1 Ramy finansowe działań strategicznych

Ze względu na złożony, wielopoziomowy i hierarchiczny charakter systemu transportowego, dla jego właściwej organizacji i rozwoju, zachodzi konieczność zaangażowania różnych podmiotów z wielu szczebli zarządzania. W związku z tym dla zapewnienia powodzenia Strategii niezbędne jest zaangażowanie właściwych źródeł jej finansowania. Wielkość niezbędnych środków z kolei generuje potrzebę odpowiedniego zarządzania procesem pozyskania źródeł finansowania.

Do najważniejszych źródeł finansowania Strategii należą:

1. Środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej (w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz inne źródła zagraniczne)
 - Kontrakt Terytorialny (środki z budżetu UE w połączeniu ze środkami krajowymi)
 - Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego (środki z budżetu UE w połączeniu ze środkami wojewódzkimi).
2. Środki pochodzące z budżetu krajowego
 - budżet państwa,
 - Krajowy Fundusz Drogowy - KFD,
 - Fundusz Kolejowy - FK,
 - państwowe fundusze celowe,
 - Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej - NFOŚiGW,
3. Środki budżetu województwa pomorskiego
4. Środki budżetów lokalnych jednostek samorządu terytorialnego (powiaty, gminy)
5. Środki krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych
 - kredyty krajowych i międzynarodowych instytucji finansowych
 - inne środki pomocowe;
6. Środki prywatne, w tym w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego:

7.2 Ewaluacja działań strategicznych

Należy zapewnić rozwój i koordynację spójnego systemu monitorowania dokumentów strategicznych.

Planowanie strategiczne ma charakter długookresowy, który wymaga stałej obserwacji zmian prawnych, gospodarczych, politycznych i społecznych, a także bieżącego ich uwzględniania w dokumencie. Skuteczne wdrażanie Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030 zapewni rozwój

i koordynacja spójnego systemu monitoringu. Odpowiednio przeprowadzony monitoring w postaci analizy wskaźników ilościowych i jakościowych w odniesieniu do programów i celów strategicznych umożliwi sprawne zarządzanie rozwojem transportu w OM. Dzięki niemu wdrażanie Strategii będzie procesem ciągłym, które pozwoli osiągnąć założone cele bądź je skorygować.

Odpowiedzialność za monitoring wdrażania Strategii spoczywa na Zarządzie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia - Sopot. Ocenę realizacji dokumentu przeprowadzi Biuro OM.

Biuro OM raz do roku będzie przedstawiało Zarządowi i Radzie OM raport z realizacji wskaźników kluczowych wraz z krótkim wyjaśnieniem przyczyn sukcesów czy porażek i niezbędnych środków zaradczych. Raz na dwa lata Biuro OM, w ramach prowadzonych prac nad badaniem postępów realizacji Strategii będzie sporządzać syntetyczny raport. Raport będzie przedstawiał dane regionalne i lokalne, w tym analizę wskaźnikową – poniżej wskazano listę wskaźników stanowiącą trzon badań, która może być rozszerzana w procesie rozwoju systemu monitoringu OM. Wartości bazowe oraz progowe dla poszczególnych lat oceny wyznaczyć powinna jednostka odpowiedzialna za prowadzenie monitoringu (np. Metropolitalne lub Regionalne Obserwatorium Transportu).

Tabl. 7.1. Wykaz wskaźników do monitoringu

Cel strategiczny	Wskaźnika rezultatu	Wartość bazowa (rok 2014)	Częstotliwość	Tendencja	Źródło danych
A.1 Poprawa dostępności transportowej OM	Liczba bezpośrednich połączeń lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym		co 2 lata	↑	BDL GUS, Port lotniczy Gdańsk
	Całkowita długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii kolejowych o znaczeniu krajowym i regionalnym w OM [km]		co 2 lata	↑	BDL GUS, PKP PLK SA
	Długość zbudowanych/zmodernizowanych dróg zaliczanych do podstawowego układu OM tj. krajowych, wojewódzkich i ważniejszych powiatowych [km]		co 2 lata	↑	BDL GUS, GDDKiA, ZDW
	Liczba wybudowanych obwodnic miast i miejscowości [sztuk]		co 2 lata	↑	
	Liczba pasażerów obsłużona w portach lotniczych [mln]		co 2 lata	↑	BDL GUS, Port lotniczy

Cel strategiczny	Wskaźnika rezultatu	Wartość bazowa (rok 2014)	Częstotliwość	Tendencja	Źródło danych
					Gdańsk
A.2 Poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkujących dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TENT	Długość sieci dróg ruchu szybkiego w OM [km]		co 2 lata	↑	BDL GUS, GDDKiA,
	Długość zmodernizowanej sieci kolejowej TEN-T w OM [km]		co 2 lata	↑	BDL GUS, PKP PLK SA
	Dostosowanie infrastruktury kolejowej do wytycznych TEN-T - elektryfikacja - obciążenie osi 22,5t - prędkość 100km/h - długość składu pociągu - zastosowanie ERTMS		co 2 lata	↑	BDL GUS, PKP PLK SA
	Dostosowanie infrastruktury drogowej do wytycznych TEN-T - klasa drogi - parkingi - alternatywne paliwo - obciążenie na oś 11,5t		co 2 lata	↑	BDL GUS, GDDKiA,
	Wielkość przeładunku w portach morskich [mln ton]: - Gdańsk - Gdynia		co 2 lata	↑	BDL GUS, Zarządy Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia
B.1 Poprawa sprawności sieci transportowych w OM	Czas podróży pasażerów transportu zbiorowego pomiędzy głównymi ośrodkami w OM [czas przejazdu pociągami [min]] - Tczew-Gdańsk, - Gdańsk – Gdynia, - Lębork-Gdynia - Kartuzy-Gdańsk - Żukowo-Gdynia		co 2 lata	↑	Zarząd OM GGS
	Liczba nowych skrzyżowań objętych systemami ITS [szt.]		co 2 lata	↑	Zarząd OM GGS
	Długość odcinków sieci transportowej objętej systemami ITS [km]		co 2 lata	↑	
	Liczba pojazdów transportu		co 2 lata	↑	

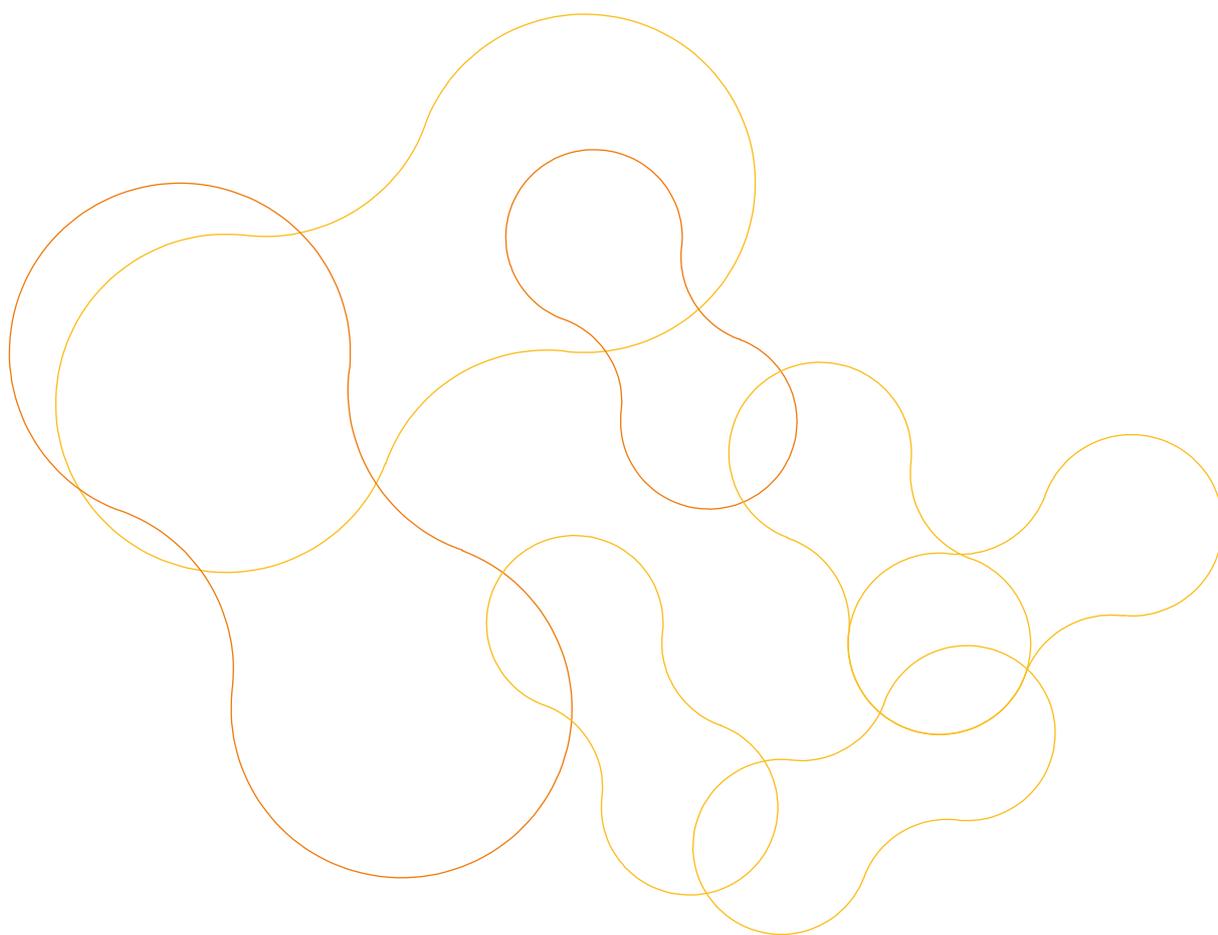
Cel strategiczny	Wskaźnika rezultatu	Wartość bazowa (rok 2014)	Częstotliwość	Tendencja	Źródło danych
	zbiorowego objętych systemem ITS				
	Procent liczby ludności zamieszkałej w obszarach 30 minutowej dostępności Trójmiasta (centrów miast) [%]		co 2 lata	↑	Zarząd OM GGS
B.2 Poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym	Liczba wybudowanych lub zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych [sztuk] zgodnie z przyjętymi standardami (parkingi P&R, K&R, B&R, system tras rowerowych i ciągów pieszych w zasięgu oddziaływania węzła)		co 2 lata	↑	Zarząd OM GGS
	Liczba zakupionych lub zmodernizowanych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym - komunikacji miejskiej - transportu kolejowego		co 2 lata	↑	
	Zwiększenie udział podróży transportem zbiorowym - w podróżach metropolitalnym, - w podróżach na obszarze rdzenia - w podróżach ogółem w OM [%]		co 2 lata	↑	Zarząd OM GGS
	Liczba gmin funkcjonujących w ramach Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego		co 2 lata	↑	
	Liczba pasażerów transportu zbiorowego w OM [mln os]		co 2 lata	↑	Zarząd OM GGS
	Liczba opracowanych i wdrożonych Planów Mobilności		co 2 lata	↑	
B.3 Zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu	Sprawdzenie zgodności liczby ofiar śmiertelnych i ciężko rannych z prognozami przypadającymi na kolejne lata oceny.		co 2 lata	↓	BDL GUS, Komenda Woj. Policji w Gdańsku

Cel strategiczny	Wskaźnika rezultatu	Wartość bazowa (rok 2014)	Częstotliwość	Tendencja	Źródło danych
	Liczba podjętych działań w zakresie bezpieczeństwa transportu: -edukacyjnych -nadzorczych (prewencyjnych) -infrastrukturalnych -systemowych		co 2 lata	↑	

Źródło: opracowanie własne

Rozdział 8

Wnioski i rekomendacje



8. Wnioski i rekomendacje

8.1 Wnioski z konsultacji społecznych



W toku opiniowania oraz konsultacji społecznych, które odbyły się w dniach od 24 czerwca do 21 lipca zgłoszono kilkaset uwag i propozycji, które scalono w cztery grupy tematyczne obejmujące: zagospodarowanie przestrzenne, sieć transportową, węzły integracyjne, ruch rowerowy.

- 1) **W zakresie zmian w zagospodarowaniu przestrzennym** – wnioskowano o odniesienie się do planów zagospodarowania przestrzennego województwa oraz poszczególnych gmin oraz stworzenie rekomendacji dotyczących tworzenia tych planów z uwzględnieniem wpływu na funkcjonowanie systemu transportowego;
- 2) **W odniesieniu do sieci transportowej** – wnioskowano o przeanalizowanie potencjału wybranych odcinków sieci transportowej w OM, jak na przykład Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, wydłużenie linii kolejowej 250 w kierunku Wejherowa i inne.
- 3) **W odniesieniu do węzłów integracyjnych** – wnioskowano o uwzględnienie dodatkowych lokalizacji węzłów, wykonanie analizy ich potencjału transportowego oraz dokonania ich klasyfikacji;
- 4) **W odniesieniu do podróży wykonywanych rowerem** – wnioskowano o przeprowadzenie dodatkowych analiz znaczenia ruchu rowerowego w Obszarze Metropolitalnym, a także prognozowanych zmian zachowań transportowych mieszkańców OM. Ponadto zwrócono uwagę na potrzebę wskazania głównych tras rowerowych w OM, w tym tras zwiększających dostępność węzłów integracyjnych. Jako uzupełnienie powyższego zarekomendowano stworzenie mapy połączeń rowerowych. Dodatkowo wnioskowano o uwzględnienie metropolitalnego roweru publicznego w programie nr 5 Strategii;

8.2 Rekomendacje do planów i dokumentów wyższego rzędu

Rekomendacje do planów rozwoju na poziomie krajowym

- 1) **Ujednolicić w skali kraju formy organizacyjno-prawne** usprawniające planowanie rozwoju i zarządzanie transportem w obszarach metropolitalnych;
- 2) **Wprowadzić zmiany w ustawach i rozporządzeniach**, prowadzące do możliwości uzyskiwania refundacji ulg od biletów zintegrowanych przez operatorów kolejowych i regionalnego transportu drogowego; a także obowiązku wykonywania ocen wpływu planowanych funkcji na potrzeby transportowe.
- 3) **Ujednolicić zakres i wysokość ulg ustawowych**, obowiązujących w transporcie kolejowym i regionalnym transporcie drogowym z ulgami obowiązującymi w transporcie lokalnym miejskim;
- 4) **Kontynuować i rozwijać działania poprawiające standardy międzynarodowych i krajowych tras transportowych** umożliwiających sprawne połączenia portów morskich i lotniczego z europejską i krajową siecią transportową.

Rekomendacje do „Strategii OM”

- 5) **Uwzględnić cele strategiczne, cele szczegółowe i strategiczne kierunki działań zawarte w Strategii Transportu i Mobilności**, w częściach dotyczących transportu, rozwoju społecznego i gospodarczego oraz zagospodarowania przestrzennego w ogólnej Strategii opracowywanej dla OM;
- 6) **W kierunkach działań nakierowanych na rozwój społeczny**, należy uwzględnić postulat poprawy jakości życia mieszkańców i gości OM poprzez tworzenie zrównoważonego systemu obsługi transportowej ludności z zachowaniem podstawowych standardów bezpieczeństwa oraz wspieranie aktywnych form mobilności;
- 7) **W kierunkach działań nakierowanych na rozwój gospodarczy** należy uwzględnić wspieranie rozwoju innowacyjnej gospodarki poprzez zapewnienie dostępności do portów i obszarów przemysłowo – usługowych pozwalających na tworzenie warunków dla konkurencyjnego w skali krajowej i międzynarodowej prowadzenia działalności gospodarczej oraz możliwości uruchamiania nowych terenów rozwojowych dla funkcji usługowych i przemysłowych;
- 8) **W kierunkach działań nakierowanych na rozwój zagospodarowania przestrzennego** należy uwzględnić stymulowanie zwartej, wielofunkcyjnej struktury przestrzennej celem ograniczenia zapotrzebowania na podróże oraz ograniczania negatywnych oddziaływań na środowisko systemu transportowego.

Rekomendacje do „Planu zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego”

- 9) Uwzględnić propozycje uzupełnienia podstawowej sieci drogowej OM o brakujące lub krytyczne elementy w rdzeniu OM, poza rdzeniem ze szczególnym uwzględnieniem dostępu do obszarów turystycznych i obwodnic miast.
- 10) Uwzględnić propozycje rozbudowy lub modernizacji metropolitalnej sieci linii kolejowych.
- 11) Uwzględnić rozbudowę metropolitalnej sieci tras rowerowych.
- 12) Wdrożyć zasady tworzenia przestrzennych warunków dla efektywnego rozwoju obsługi transportem zbiorowym w poszczególnych strefach OM, w szczególności dotyczących kształtowania struktur funkcjonalnych i lokalizacji obszarów/obiektów ruchotwórczych sprzyjających redukcji potrzeb transportowych, rozwojowi obsługi terenów (obecnie lub w przyszłości) przez transport autobusowy/tramwajowy i kolejowy, integracji środków transportu pasażerskiego poprzez właściwą lokalizację, typ i program użytkowy węzłów integracyjnych;
- 13) Wdrożyć zasady tworzenia przestrzennych warunków dla rozwoju mobilności pieszej i rowerowej oraz bezpiecznego przemieszczania się w obszarach mieszkaniowych, w szczególności w zakresie tworzenia pieszych przestrzeni publicznych i stref ograniczonego ruchu samochodowego, rozwoju infrastruktury rowerowej i pieszej w otoczeniu węzłów integracyjnych infrastruktura dla ruchu, kształtowania sieci drogowej (kształt sieci, funkcje i klasy jej elementów) w celu ograniczania lokalnego i ponadlokalnego ruchu tranzytowego, kształtowania stref ruchu uspokojonego;
- 14) Stworzyć przestrzenne warunki dla zapewnienia właściwego standardu sieci TEN-T i jej bezpośrednich powiązań z portami morskimi i lotniczym;
- 15) Stworzyć przestrzenne warunki dla zrównoważony rozwój infrastruktury transportowej o znaczeniu regionalnym, a w szczególności rewitalizacji linii kolejowych, rozbudowy układu drogowego służącego usprawnianiu funkcjonowania linii transportu zbiorowego, wykorzystaniu dróg wodnych do przewozu osób i towarów.

Rekomendacje do Planów zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego

- 16) Dokonać weryfikacji integracyjnych węzłów transportowych; wprowadzić kategorię węzłów metropolitalnych;
- 17) Dokonać weryfikacji i reorganizacji linii transportu publicznego w istniejących i planowanych transportowych węzłach integracyjnych;
- 18) Dokonać weryfikacji planowanych połączeń kolejowych po opracowaniu studiów wykonalności dla modernizacji lub rewitalizacji poszczególnych linii

kolejowych wskazanych do dodatkowego przeanalizowania w niniejszej Strategii;

- 19) Uwzględnienie zapisu o celowości powołania Metropolitalnego Zarządu Transportu Publicznego realizującego funkcje organizatora transportu na obszarze wszystkich gmin Obszaru Metropolitalnego.

Rekomendacje do „Wojewódzkiego i lokalnych programów bezpieczeństwa ruchu drogowego GAMBIT”

- 20) Uzupełnić istniejące i planowane programy brd o pozostałe gałęzie transportu i utworzyć programy bezpieczeństwa transportu;
- 21) Uwzględnić cele strategiczne przejęte dla OM do roku 2030 oraz proponowane kierunki działań strategicznych w realizowanych obecnie i opracowywanych programach bezpieczeństwa transportu (wojewódzkiego i lokalnych).

Rekomendacje do studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego

- 22) Dokonać weryfikacji rozwoju sieci drogowej i kolejowej w OM; w przypadku rezygnacji z wysokiej rangi połączenia, zachować rezerwy terenowe pod inne funkcje transportowe;
- 23) Dokonać weryfikacji i koordynacji rozwoju sieci transportowej na stykach gmin (koordynacja miejsca, funkcji, standardów, czasu realizacji).
- 24) Uwzględniać w planach zagospodarowania przestrzennego postulaty zmierzające do ograniczenia popytu i zmniejszenia zapotrzebowania na długie podróże.
- 25) Uwzględnienie lokalizacji centrów logistycznych i konsolidacyjnych, ze szczególnym uwzględnieniem obsługi portów morskich.

8.3 Rekomendacje dla zarządu OM

- 26) Przyjąć Strategię Transportu i Mobilności i rozpowszechnić wśród zainteresowanych podmiotów, instytucji i organizacji w OM.
- 27) Utworzyć jednostkę (lub jednostki) zarządzającą transportem i mobilnością w OM. Opracować i wdrożyć projekty zarządzania ruchem drogowym, transportem pasażerskim i transportem towarowym w OM.
- 28) Utworzyć Metropolitalne Obserwatorium Transportu, które umożliwi systematyczne prowadzenie badań zachowań transportowych mieszkańców, badań ruchu, badań przewozów pasażerskich i towarowych, rozwój Transportowego Modelu Podróży OM (jako skutecznego narzędzia analitycznego), co zapewni dostarczanie bieżących informacji o funkcjonowaniu STM i pozwoli na monitorowanie realizacji założonych w STM celów.
- 29) Opracować wskazane w programach zasady (standardy) dotyczące planowania, projektowania i organizacji transportu w OM (np. plany transportowe, trasy rowerowe, rower metropolitalny, wyposażenie transportowych węzłów integracyjnych TWI, strefy ograniczonej dostępności dla samochodu, zasady dostępu obszarów miejskich dla pojazdów ciężarowych).
- 30) Stymulować współpracę biznesu i nauki w zakresie wdrażania innowacji w transporcie.