Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

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

Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna

Rzeczpospolita Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności

Członkowie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Członkowie zwyczajni

Gmina Cedry Wielkie

Gmina Chmielno

Gmina Miasto Gdańsk

Powiat Gdański

Gmina Miasto Gdynia

Miasto i Gmina Gniew

Gmina Gniewino

Gmina Miasto Hel

Gmina Jastarnia

Powiat Kartuski

Miasto i Gmina Kartuzy

Gmina Kolbudy

Gmina Kosakowo

Gmina Miasto Krynica Morska

Powiat Lęborski

Gmina Miasto Lębork

Gmina Lichnowy

Gmina Linia

Gmina Liniewo

Gmina Luzino

Gmina Łęczyce

Powiat Malborski

Gmina Miasto Malbork

Gmina Miłoradz

Powiat Nowodworski

Gmina i Miasto Nowy Dwór Gdański

Gmina i Miasto Nowy Staw

Gmina Ostaszewo

Miasto i Gmina Pelplin

Gmina Miejska Pruszcz Gdański

Gmina Pruszcz Gdański

Gmina Przodkowo

Gmina Przywidz

Gmina Pszczółki

Powiat Pucki

Gmina Miasto Puck

Gmina Puck

Gmina Miasto Reda

Gmina Miejska Rumia

Gmina Sierakowice

Miasto i Gmina Skarszewy

Gmina Somonino

Gmina Miasta Sopotu

Gmina Stegna

Gmina Stężyca

Gmina Subkowy

Gmina Suchy Dąb

Gmina Sulęczyno

Gmina Szemud

Miasto i Gmina Sztum

Powiat Sztumski

Gmina Sztutowo

Powiat Tczewski

Gmina Miejska Tczew

Gmina Tczew

Gmina Trąbki Wielkie

Powiat Wejherowski

Gmina Wejherowo

Gmina Miasta Wejherowa

Gmina Władysławowo

Gmina Żukowo

Członkowie wspierający

Związek Uczelni w Gdańsku im. Daniela Fahrenheita

Olivia Business Centre

Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy

AQUA Sopot Sp. z o.o.

Rumia Invest Park Sp. z o.o.

Energa SA

MZK Wejherowo

Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o.

Gdańska Fundacja Przedsiębiorczości

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

Gdańskie Wodociągi S.A.

Zakład Utylizacyjny Sp. z o.o. w Gdańsku

Port Czystej Energii

Arena Gdańsk Operator Sp. z o.o.

Spis treści

1 Wstęp 5

2 Misja i wizja metropolii 10

3 Zakres terytorialny Strategii 12

4 Uzgodnione cele 14

4.1 **Klimat i przestrzeń naszym priorytetem** 16

Przedsięwzięcie ZIT: Przystosowanie się metropolii do zmian klimatu 25

Przedsięwzięcie ZIT: Kompleksowa termomodernizacja budynków należących do jednostek samorządu terytorialnego na terenie metropolii 30

4.2 **Sprawny transport** 38

Przedsięwzięcie ZIT: Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej na terenie metropolii 54

4.3 **Wykorzystanie potencjału społecznego i gospodarczego** 65

Przedsięwzięcie ZIT: Inwestycje poprawiające dostępność i jakość usług zdrowotnych na terenie metropolii 83

Przedsięwzięcie ZIT: Rozwój infrastruktury społecznej przyczyniający się do deinstytucjonalizacji usług społecznych na terenie metropolii 85

Przedsięwzięcie ZIT: Zwiększenie dostępu do zdeinstytucjonalizowanych i zintegrowanych usług społecznych i zdrowotnych na terenie metropolii 88

Przedsięwzięcie ZIT: Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów na terenie metropolii 92

4.4 **Efektywna koordynacja współpracy metropolitalnej** 96

5 Struktura funkcjonalno-przestrzennej i kierunki jej rozwoju 102

5.1 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej i kierunki jej rozwoju 102

5.2 Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej 122

5.3 Obszary strategicznej interwencji 135

6 System realizacji Strategii 140

Warunki i procedury obowiązujące w realizacji ZIT 145

7 Opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji 151

8 Ramy finansowe i źródła finansowania strategii 154

Plan finansowy strategii ZIT 155

9 Słownik, wykaz skrótów 161

10 Wykaz map, schematów i tabel 163

Wstęp

Mimo niespotykanego skoku rozwojowego Polski w ostatnich 30 latach dochody mieszkańców polskich miejscowości są wciąż kilkukrotnie niższe niż mieszkańców miast Francji, Wielkiej Brytanii czy Niemiec[1]. Polskie miasta i otaczające je gminy mają wielki potencjał, aby ten dystans zmniejszyć, jednak potrzebują do tego lepszych narzędzi współpracy. Potencjał ten nie jest obecnie wykorzystany, ze szkodą dla dobra wspólnego.

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

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

Lepsze zintegrowanie gmin uzależnione jest jednak od wielu czynników zewnętrznych. Polska i Europa przechodzą kryzys demograficzny, który będzie się pogłębiał. Podstawowe przewagi konkurencyjne naszego kraju wyczerpują się. Samorząd terytorialny w Polsce z roku na rok pozbawiany był mocy sprawczych. Tymczasem OMGGS leży na peryferiach wobec głównego rynku europejskiego, na którym powstaje większość PKB i innowacji. W zależności od metodologii nasz region należy do grona „słabych innowatorów" lub „regionów peryferyjno-technologicznych". Mierzymy się przy tym z kryzysem klimatycznym i geopolitycznym.

Skuteczne zarządzanie każdym z tych procesów nie jest możliwe ani przez jeden samorząd, ani przez jedną uczelnię[2], ani przez same władze regionalne. Nie są w stanie tego dokonać nawet największe przedsiębiorstwa, ani też sama administracja rządowa.

Strategia rozwoju ponadlokalnego OMGGS jest wyrazem chęci i determinacji kluczowych dla metropolii podmiotów do wzięcia większej odpowiedzialności za jej dalszy rozwój.

Każdy z podmiotów, który ją współtworzy, mógłby kontynuować zaangażowanie tylko na swoim poziomie: gminy, uczelni, lokalnej grupy działania czy samorządu gospodarczego. W trosce o dobro wspólne sygnatariusze niniejszej strategii decydują się jednak na poświęcenie czasu, energii i zasobów na wypracowanie, a następnie wdrożenie skutecznych form współdziałania na rzecz lepszych warunków do życia i pracy w przyszłości.

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

Podstawą sporządzenia strategii ponadlokalnej są przepisy ustawy o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 (Dz. U. Z 2022 r. poz. 559). Opracowywana jest ona dla potrzeb sąsiadujących ze sobą samorządów, powiązanych ze sobą funkcjonalnie. Część opracowania poświęcona ZIT wynika

[1] Por. https://forsal.pl/finanse/finanse-osobiste/artykuly/8634696,dochod-do-dyspozycji-polska-na-tle-ue-eurostat-nierownosci.html#google_vignette, dostęp: 20.06.2023.
[2] Pomorskie uczelnie posiadają dwa razy mniej studentów niż metropolie poznańska czy wrocławska. Jest to kwestia wielu czynników, m.in. problemów systemowych, które wymagają podjęcia wspólnych międzysektorowych działań.

natomiast z przepisów ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz.U. 2022 poz.1079).[3]

Strategia określa wizję i misję rozwoju obszaru metropolitalnego (Rozdział 3) oraz wskazuje cele i działania, których realizacja ma pozwolić na urzeczywistnienie tej wizji (Rozdział 4.). Szczególną uwagę poświęca omówieniu specyfiki celów właściwych dla realizacji Strategii ZIT, wymienia przy tym typy przedsięwzięć, które będą służyły osiąganiu wyznaczonych celów ZIT.

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

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (Rozdział 5.) prezentuje pożądane kierunki rozwoju przestrzennego obszaru metropolitalnego. Przedstawia zmiany, jakie powinny zaistnieć w przestrzeni dla realizacji wyznaczonych celów strategicznych. Model zaprezentowany w Strategii jest spójny z obowiązującym Planem zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030.

Rozdział 5 wyjaśnia zasady zarządzania realizacją Strategii zarówno w odniesieniu do jej części metropolitalnej, jak i części dotyczącej obszaru realizacji instrumentu ZIT. Określa także, jak należy ją monitorować i ewaluować. Uzupełnieniem tych informacji jest wskazanie źródeł finansowania działań rozwojowych opisanych w Strategii (Rozdział 8).

Czym jest strategia?

Strategia to inaczej uzgodnienie, na czym chcemy się skupić. Niezależnie czy jest to strategia organizacji, czy strategia działania, zawsze powinna przedstawiać wybór: czym chcemy się zająć w pierwszej kolejności i jakie cele są dla nas najważniejsze do osiągnięcia. **Wybór najważniejszych celów z definicji oznacza konieczność ograniczenia liczby celów**, gdyż inaczej trudno mówić o tym, że coś jest najważniejsze. Strategię tworzy się, zakładając, że powodzenie działań zależy od precyzyjnie określonej wizji sukcesu i uzgodnienia, co chcemy wspólnie osiągnąć. Kluczowym wyzwaniem w realizacji strategii będzie to, **aby wszystkie podmioty tworzące metropolię tak samo rozumiały uzgodnione cele.**

Czym jest metropolia?

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

[3] Strategia dla ZIT OMGGS powstała jako część wdrożeniowa do strategii ponadlokalnej, obejmującej elementy wymagane dla strategii ZIT odniesione do obszaru ZIT, czyli 30 gmin objętych ZIT. Część wdrożeniowa nie obejmuje więc całego obszaru OMGGS. Strategia rozwoju ponadlokalnego jest wiodącym dokumentem dla obszaru metropolitalnego oraz dla obszaru realizacji części funduszy europejskich - tzw. instrumentu ZIT miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (MOF OW), którego zasięg wskazany został w Rozdziale 2. Choć terytorialnie zasięg obszaru realizacji instrumentu ZIT jest mniejszy niż zasięg całego OMGGS, zintegrowanie treści pomaga wykazać zgodność działań ZIT z szerszymi celami rozwojowymi metropolii. Z tego powodu część diagnostyczna, planistyczna i wdrożeniowa poświęcona realizacji ZIT została połączona z treścią strategii ponadlokalnej.
Strategia podlega uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. rozwoju regionalnego i zaopiniowaniu przez Zarząd Województwa Pomorskiego oraz stanowi podstawę działania OMGGS jako Związku ZIT i pełnienia funkcji Instytucji Pośredniczącej (IP) dla programu Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021–2027 (FEP).

Metropolie są następstwem i kolejnym etapem procesów urbanizacji i globalizacji. Gospodarka XXI wieku to gospodarka oparta na wiedzy. W dzisiejszym świecie **praca i możliwości rozwoju dostępne są w coraz mniejszej liczbie dużych skupisk ludzkich, silnie powiązanych wzajemnie ze sobą, czyli właśnie metropolii.** Zarządzanie procesami metropolitalnymi w każdym z takich miejsc jest zarówno szansą (na maksymalizację korzyści z bycia częścią globalnej sieci), jak i wyzwaniem (aby rozwiązać problemy występujące w tak dużych skupiskach ludzkich o skomplikowanej strukturze zarządczej).

Procesy, które występują w każdej metropolii:

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

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

Dobre zarządzanie metropolią

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

Metropolie co do zasady nie mają kompleksowego zarządu i struktury decyzyjnej, to od kluczowych dla danej metropolii aktorów, w tym decyzji rządu centralnego, zależy, na ile uda się zorganizować (i na bieżąco aktualizować) instytucjonalne ramy zarządzania kluczowymi dla metropolii procesami. Jak wskazują badania OECD, w metropoliach, w których stworzono struktury zarządcze, już po kilku latach widoczne jest zmniejszenie procesu suburbanizacji oraz wzrost zadowolenia mieszkańców z transportu zbiorowego, podczas gdy w tym samym czasie w metropoliach bez sformalizowanych ciał zarządczych zadowolenie z transportu publicznego spada, a niekontrolowana suburbanizacja wzrasta[4]. Na tle różnych rozwiązań idealnym modelem wydaje się model holenderski, w którym samorządy (terytorialny, gospodarczy) i sektor nauki proponują zestaw regulacji krajowych, a następnie parlament przyjmuje właściwe prawodawstwo.

Na wzór tego modelu samorządowcy OMGGS w 2016 roku wystąpili o uchwalenie ustawy metropolitalnej dla Pomorza. W roku 2020 Senat RP niemal jednogłośnie przyjął projekt ustawy uzgodniony przez samorządy Pomorza. Autorzy niniejszej strategii apelują o podobne – ponad wszelkimi podziałami politycznymi – poparcie projektu ustawy w Sejmie RP.

[4] Por. Metropolitan Century, OECD 2015

Czym jest strategia metropolii?

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

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

Uwagi terminologiczne

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

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

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

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

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

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

W trakcie prac nad strategią OMGGS wystąpił o stanowiska w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko projektu strategii do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni oraz Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Z przedstawionych odpowiedzi jednoznacznie wynika, że projekt Strategii nie podlega wymogowi przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

1. Misja i wizja metropolii

Misja, czyli cel naszego istnienia

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

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

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

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

Wizja rozwoju

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

Wspólnie zajmiemy się największym wyzwaniem naszej przyszłości - coraz szybciej pogłębiającą się luką innowacyjną i technologiczną[5]. Dzięki transparentnemu i ambitnemu nastawieniu uczynimy z metropolii wspólny mechanizm podejmowania szybkich decyzji i efektywnych działań, które

[5] Wg Regional Innovation Scoreboard 2023 Pomorskie zajmuje 187 miejsce na 239 regionów. Pozycja ta spada, bo w 2021 roku byliśmy na 184 miejscu na 240 regionów.

sprawią, że **w ciągu najbliższych 10-15 lat metropolia znajdzie się wśród 100 najbardziej innowacyjnych regionów Europy.**

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

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

W świecie, którego centrum gospodarczym w coraz większym stopniu będą kraje leżące nad Pacyfikiem, chcemy być jedną z ważnych europejskich, ale powiązanych ze światem, rozpoznawalnych metropolii. Wobec coraz szybciej następujących zmian w zakresie technologii tworzenia dóbr i usług często zmieniają się całkowicie, rozwój samorządów, uczelni i przedsiębiorstw uzależniony jest od sprawnych i elastycznych mechanizmów współpracy i podejmowania decyzji. Mimo legislacji niedostosowanej do tak dynamicznego rozwoju, każde z naszych środowisk zdeterminowane jest do nieszablonowego i ambitnego myślenia oraz konsekwentnego działania.

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

2. Zakres terytorialny Strategii

Zakres obowiązywania strategii ponadlokalnej

Strategia ponadlokalna będzie realizowana przez 61 JST (gmin i powiatów) zrzeszonych w stowarzyszeniu Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz partnerów z sektora administracji publicznej, biznesu, nauki i sektora społecznego. Część z tych JST – 30 gmin – tworzy Związek ZIT.

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

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

Źródło: Opracowanie własne

Zakres terytorialny obszaru realizacji instrumentu ZIT

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

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

ZIT to forma współpracy, w ramach której związki miast i otaczających je gmin będą wspólnie przeprowadzać projekty finansowane z Funduszy Europejskich. Delimitacja obszaru realizacji ZIT wynika z dokumentów strategicznych województwa – Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030 oraz Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030.

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030[6] wymienia miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta jako jeden z obszarów funkcjonalnych, dla których plan określa kierunki rozwoju i zasady zagospodarowania przestrzennego. Stanowi to podstawę do stosowania instrumentu ZIT dla tego obszaru.

Dodatkowo, dążąc do maksymalnego wykorzystania szans, które niesie ze sobą instrument ZIT, oraz kierując się celami horyzontalnymi realizacji ZIT w Polsce, a także dążąc do maksymalizacji wpływu ZIT na spójny rozwój całego regionu, w uzasadnionych przypadkach przedsięwzięcia wynikające ze Strategii ZIT realizowane będą także na terenie:

- miast: Nowy Dwór Gdański (efektywność energetyczna, usługi społeczne, infrastruktura społeczna);
- gmin miejsko-wiejskich: Gniew (efektywność energetyczna, usługi społeczne, infrastruktura społeczna), Pelplin (mobilność);
- gmin wiejskich: Miłoradz (klimat, infrastruktura społeczna, usługi społeczne), Sztutowo (usługi społeczne), Subkowy (efektywność energetyczna), Chmielno (efektywność energetyczna), Sierakowice (efektywność energetyczna, infrastruktura społeczna, usługi społeczne), Stężyca (efektywność energetyczna), Sulęczyno (efektywność energetyczna), Sztutowo (usługi społeczne, infrastruktura społeczna), Liniewo (efektywność energetyczna);
- powiatów: puckiego (zdrowie), tczewskiego (mobilność, efektywność energetyczna, usługi społeczna, infrastruktura społeczna), gdańskiego (mobilność, usługi społeczne, infrastruktura społeczna), kartuskiego (zdrowie) i wejherowskiego (efektywność energetyczna, infrastruktura społeczna, usługi społeczne).

Samorządy te będą miały status Obserwatora w ZIT OMGGS.

Strategia nie przedstawia listy projektów realizujących cele ZIT. Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. 2022 poz. 1079) planowane jest przyjęcie ww. listy odrębną uchwałą związku ZIT.

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

3. Uzgodnione cele

Struktura celów Strategii ponadlokalnej oraz celów Strategii ZIT

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

Schemat 1: Cele strategiczne metropolii

Źródło: opracowanie własne

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

Schemat 2: Cele operacyjne Strategii

Źródło: opracowanie własne

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

- dotyczących klimatu i energii (w celu operacyjnym 1.1),
- w zakresie mobilności (w celu operacyjnym 2.1 oraz 2.2),
- społecznych (w celu operacyjnym 3.2).

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

3.1. Cel strategiczny 1. Klimat i przestrzeń naszym priorytetem

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

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

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

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

- 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu (w tym obszarze wykorzystany będzie między innymi instrument ZIT);
- 1.2. Spójny rozwój przestrzenny uwzględniający walory przyrody i krajobrazu zapisane w dokumentach i planach ochrony województwa pomorskiego.

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

Cel operacyjny 1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu

1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu[7]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	**Adaptacja i mitygacja do zmian klimatu** Zmiany klimatu będą miały coraz większy wpływ na przyszłość OMGGS. Obecnie **redukcja emisji gazów cieplarnianych** jest jednym z głównych wyzwań cywilizacyjnych. Znaczna część działań metropolitalnych w zakresie planowania, gospodarki komunalnej, efektywności energetycznej i transportu może przyczynić się do osiągnięcia tego celu[8]. Główne obszary **ryzyk środowiskowych**, do których trzeba się przygotować, wskazanych w Planie zarządzania ryzykiem powodziowym[9], Planie przeciwdziałania skutkom suszy[10] oraz opracowywanej dla OMGGS „Diagnozie adaptacji i mitygacji do zmian klimatu", obejmują zmianę częstotliwości i natężenia opadów (intensywnych w sezonie jesiennym i zimowym, rzadszych i obfitszych w sezonie letnim), fal susz i upałów, występowania powodzi (w rejonach nadrzecznych, nadmorskich oraz depresyjnych) oraz podmuchów wiatru. Adaptacja do ryzyk wynikających ze zmian klimatu wymaga długofalowych działań dostosowawczych, np. budowy błękitno-zielonej infrastruktury, dywersyfikacji źródeł energii i wspólnego zarządzania kryzysowego w zakresie ryzyk środowiskowych (powodzi, bezpieczeństwa zaopatrzenia w energię, bezpieczeństwa ruchu, transportu zbiorowego)[11]. Kluczowym aspektem w realizacji działań mitygacyjnych jest zwiększenie świadomości mieszkańców oraz przyspieszenie ograniczania działań niekorzystnie wpływających na środowisko. **Ochrona powietrza i redukcja emisji zanieczyszczeń** Raporty środowiskowe wskazują na istotny problem **jakości powietrza**. Wyzwanie stanowią problemy z tzw. niską emisją. Jej źródłem jest między innymi ogrzewanie budynków paliwami stałymi, szczególnie na terenach podmiejskich i wiejskich, a także transport i produkcja energii wykorzystująca paliwa kopalne. Potrzebne są działania związane z poprawą efektywności energetycznej, rozwojem zrównoważonej mobilności i zwiększeniem wykorzystania OZE[12]. Redukcja tzw. niskiej emisji w obszarze metropolitalnym powinna być oceniana przy pomocy rozbudowanego monitoringu jakości powietrza.

[7] Cel strategiczny nr 1 odpowiada na problemy opisane w rozdziale 3.1. Diagnozy „Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu".
[8] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.4. oraz podrozdział 3.1.5.
[9] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły
[10] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy
[11] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.3.1.
[12] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.5.

Ochrona wód powierzchniowych i poprawa polityki wodnej

Innym wyzwaniem jest **niska jakość wód powierzchniowych**, na co wskazują raporty o stanie środowiska. Zadania metropolitalne powinny obejmować wspólny monitoring stanu środowiska i budowanie kompetencji w zakresie ochrony zasobów wodnych, poprawę efektywności systemów gospodarki wodno-ściekowej oraz koordynację działań edukacyjnych.

Powiązanym zagadnieniem są działania w zakresie poprawy polityki wodnej: **przeciwdziałanie skutkom suszy i minimalizowanie efektów nagłych zdarzeń pogodowych** dzięki tworzeniu błękitno-zielonej infrastruktury, ochronie terenów zieleni i poprawie zarządzania nimi poprzez zwiększanie kompetencji gmin w tym zakresie[13].

Wspólne działania w zakresie zagospodarowania wód opadowych i roztopowych powinny skupiać się na zlewniach konkretnych cieków, które przebiegają przez więcej niż jedną jednostkę samorządową. W podobny sposób warto podchodzić do określania i realizacji polityk bezpieczeństwa przeciwpowodziowego oraz ochrony czystości wód.

Gospodarka odpadami

Przed gminami obszaru metropolitalnego stoi duże wyzwanie sprostania wymaganiom UE dotyczącym spełnienia norm w zakresie gospodarki odpadami. W 2018 r. wymagany poziom recyklingu i przygotowania do ponownego użycia następujących frakcji odpadów komunalnych: papieru, metali, tworzyw sztucznych i szkła wynosił 30%. Z zobowiązań unijnych wynika, że w 2030 roku recykling i przygotowanie do ponownego użycia całego strumienia odpadów komunalnych powinien osiągnąć poziom 60%, natomiast w 2035 r. – 65%[14]. Bez koordynacji działań w zakresie gospodarki odpadami trudno będzie poradzić sobie z tym problemem.

Niski jest udział masy odpadów zbieranych w sposób selektywny (ok. 13%), skuteczność działania sieci PSZOK jest w tym względzie niewystarczająca. Wpływa to na niski udział recyklingu i przygotowania frakcji do ponownego użytkowania. Zwiększenie efektywności selektywnego zbierania odpadów komunalnych wymaga zintegrowanych działań związanych ze zwiększeniem świadomości mieszkańców.

Energetyka – OZE i efektywność energetyczna

OMGGS nie jest obszarem samowystarczalnym energetycznie. Znaczna część energii wytwarzana jest poza obszarem metropolii. Dalszy **rozwój OZE** pozwalający na wzrost ilości energii otrzymywanej ze źródeł odnawialnych oraz poprawa samowystarczalności energetycznej są narzędziami realizacji krajowej polityki energetycznej PEP2040[15] oraz polityki unijnej realizowanej w ramach pakietu aktów prawnych FIT for 55[16].

Wysokie wahania i wzrost cen energii stanowią zagrożenie dla wzrostu gospodarczego regionu. Jednym z narzędzi zmniejszania tych ryzyk jest tworzenie społeczności energetycznych i wdrażanie energetyki prosumenckiej. Pozwala ono na dywersyfikację rynku energii

	i zwiększanie samowystarczalności energetycznej regionu, co prowadzi do poprawy pozycji negocjacyjnej gmin i lokalnych interesariuszy wobec producentów i dystrybutorów energii. Równolegle do działań realizowanych przez gminy planowane jest wdrożenie dużych krajowych projektów o znaczeniu strategicznym, takich jak elektrownia jądrowa w Choczewie, produkcja zielonego wodoru przez Lotos Green H czy morska energetyka wiatrowa. Inwestycje te z jednej strony wpłyną na gospodarkę regionu (nowe miejsca pracy, wzrost dochodów podatkowych), z drugiej zaś przyczynią się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa energetycznego oraz do wzrostu udziału „czystej" energii. Ze względu na ich eksperymentalny, innowacyjny charakter, powstawanie **spółdzielni i klastrów energetycznych** nie jest możliwe bez wsparcia wiedzą ekspercką. Konieczne jest wzmacnianie w ramach metropolii mechanizmów wzajemnego uczenia się między ekspertami, gminami i podmiotami, które już realizują takie przedsięwzięcia[17]. Działania edukacyjne i informacyjne można także skuteczniej prowadzić w skali ponadgminnej. Nie tylko dzięki możliwości dzielenia ich kosztów, ale przede wszystkim z uwagi na ich spójność i możliwość wyrównywania poziomu świadomości ekologicznej osób zamieszkujących metropolię. W celu zwiększenia efektywności energetycznej budynków należy sukcesywnie realizować ich termomodernizację. Dotyczy to szczególnie tych z nich, które charakteryzują się wysokim poziomem energochłonności oraz których źródłem ogrzewania są kominki, kotły węglowe i inne źródła ciepła opalane węglem. Jak wskazują dane rządowe, szczególnie wysoką energochłonnością charakteryzują się budynki użyteczności publicznej (przy czym najgorszymi parametrami w skali całej Polski cechują się budynki przeznaczone na potrzeby opieki zdrowotnej)[18], a największe zapotrzebowanie na energię pierwotną generują budynki najstarsze. Ostrożne obliczenia sugerują, że nawet 290 tys. budynków na terenie OMGGS powinno zostać poddanych termomodernizacji, by osiągać satysfakcjonujące parametry zapotrzebowania na ciepło pierwotne, a scenariusze rządowe sugerują, że corocznie na terenie OM termomodernizowanych powinno być blisko 7 tys. budynków[19]
Kierunki działań	Cel operacyjny 1.1. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru realizacji instrumentu ZIT OW):

[13] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.3. i 3.1.4.
[14] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.4.2.
[15] Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku, zatwierdzona przez Radę Ministrów 2 lutego 2021 r.
[16] FIT for 55 – pakiet unijnych przepisów klimatycznych planujących ograniczenie emisji CO2 w UE o co najmniej 55% (w 2030 r., w relacji do emisji z roku 1990).
[17] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.5.
[18] Por. Długoterminowa strategia renowacji budynków, Warszawa 2022, s. 20.
[19] Na podstawie rekomendowanego scenariusza termomodernizacji określonego w Długoterminowej strategii renowacji budynków.

	1.1.1) Wyznaczenie i realizacja polityk metropolitalnych w zakresie adaptacji i mitygacji do zmian klimatu; **1.1.2)** Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury na szczeblu lokalnym i ponadlokalnym – zapobieganie skutkom deszczy nawalnych i suszy; **1.1.3)** Edukacja klimatyczna; **1.1.4)** Tworzenie sieci współpracy na rzecz modelu gospodarki obiegu zamkniętego oraz wspólna promocja GOZ i postaw zero-waste; **1.1.5)** Inicjowanie i realizowanie inwestycji w zakresie podnoszenia efektywności energetycznej budynków należących do samorządów; **1.1.6)** Inicjowanie i realizowanie inwestycji w zakresie rozwoju odnawialnych źródeł energii, w tym poprzez wspieranie społeczności energetycznych oraz wysp energetycznych (np. w formie spółdzielni energetycznych i klastrów energii).
Oczekiwany rezultat	Zwiększenie odporności obszaru na skutki zmian klimatu

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Liczba JST, które przyjęły do realizacji Metropolitalny Plan Adaptacji i Mitygacji do Zmian Klimatu	0	40 szt.	Sprawozdania JST
2	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej powstałych lub zmodernizowanych w ramach projektów realizowanych w wyniku wdrażania Strategii	0	40 tys. osób	Sprawozdania z realizacji projektów
3	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów) powstałych lub zmodernizowanych w ramach projektów realizowanych w wyniku wdrażania Strategii	0	4 tys. osób	Sprawozdania z realizacji projektów
4	Liczba JST realizujących działania wynikające z uchwał, programów dotyczących edukacji ekologicznej	0	61 szt.	Sprawozdania JST
5	Liczba podmiotów włączonych w sieci współpracy na rzecz GOZ (realizujących działania edukacyjne na rzecz GOZ i postaw zero-waste)	0	20 szt.	Sprawozdania z realizacji projektów
6	Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej w wyniku podnoszenia efektywności energetycznej budynków	0	20016 MWh/rok	Sprawozdania z realizacji projektów
7	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej w wyniku podnoszenia efektywności energetycznej budynków	0	1966 MWh/rok	Sprawozdania z realizacji projektów

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania

Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
1.1.1)	Środki JST	0,2	Opracowanie analiz i planów w zakresie adaptacji do i mitygacji zmian klimatu.

	HORYZONT 2020	0,1	Identyfikacja najlepszych praktyk w zakresie adaptacji i ograniczenia zmian klimatu.
1.1.2)	Działanie ZIT FEP M.02.10	14,73	Wspieranie przystosowania się do zmian klimatu – szerszy opis w części dot. ZIT.
	FEnIKS, Działania: FENX.01.02 FENX.01.03 FENX.01.05 FENX.02.04	Uzależniona od wyników naborów projektów	Adaptacja terenów zurbanizowanych do zmian klimatu (Gdańsk, Gdynia). Gospodarka wodno-ściekowa – wyłącznie w aglomeracjach ujętych w KPOŚK[20]; Ochrona przyrody i rozwój zielonej infrastruktury – w szczególności inicjatywy dotyczące „odbetonowania" terenów miejskich oraz rozwoju zielonej i niebieskiej infrastruktury; Projekty z zakresu adaptacji do zmian klimatu mające na celu zapobieganie klęskom i katastrofom realizowane na terenie miast powyżej 20 tys. mieszkańców oraz stolic powiatów powyżej 15 tys. mieszkańców.
	Program Interreg Południowy Bałtyk 2021-2027, priorytet 2	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty z zakresu zrównoważonego wykorzystania wody.
	KPO Reforma B3.1.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Inwestycje w zwiększenie potencjału zrównoważonej gospodarki wodno-ściekowej na obszarach wiejskich;
	Środki JST	Co najmniej 2,6	Wkład własny w projekty dofinansowane ze środków zewnętrznych.
1.1.3)	ZIT – Działania: FEPM.02.10 FEPM.02.02	Część budżetu Działania ZIT FEP M.02.10	Działania edukacyjne dotyczące zmian klimatu i ochrony zasobów wodnych; Działania edukacyjne podnoszące świadomość użytkowników dot. efektywności energetycznej.[21]
	FEnIKS, Działania: FENX.01.02 FENX.01.03 FENX.01.05 FENX.02.04	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania edukacyjne dotyczące zmian klimatu oraz efektywności energetycznej -jako komponent projektów inwestycyjnych.
	FEnIKS, Działania: FENX.01.04 FENX.01.05	Uzależniona od wyników naborów projektów	Edukacja w zakresie ochrony przyrody w przypadku projektów składanych przez uczelnie oraz organizacje ekologiczne; Edukacja w obszarze zapobiegania powstawaniu odpadów oraz prowadzenia działań w gospodarce odpadami zgodnie z hierarchią sposobów postępowania z odpadami oraz w zakresie gospodarki o obiegu zamkniętym w przypadku projektów składanych przez uczelnie oraz organizacje ekologiczne.

[20] Krajowy program oczyszczania ścieków komunalnych

[21] Działania edukacyjne mogą stanowić wyłącznie element większego projektu, muszą być bezpośrednio powiązane z celami tego projektu i mogą stanowić nie więcej niż 10% jego kosztów kwalifikowalnych.
Dodatkowo, działania edukacyjne podnoszące świadomość użytkowników dot. efektywności energetycznej mogą być realizowane wyłącznie uzupełniająco i muszą być funkcjonalnie powiązane z termomodernizowanym budynkiem.

	Środki JST	Uzależnione od wartości realizowanych projektów	Wkład własny w projekty dofinansowane ze środków zewnętrznych.
1.1.4)	Działanie FEPM.02.13	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty mające na celu zapobieganie powstawaniu odpadów, przygotowanie do ponownego użycia oraz stworzenie warunków do maksymalizacji skali recyklingu w sektorze komunalnym.
	Działanie FENX.01.04	Uzależniona od wyników naborów projektów	Rozwój systemów selektywnego zbierania odpadów komunalnych uwzględniające rozwiązania dotyczące zapobiegania powstawaniu odpadów, w tym ponowne użycie. Budowa, rozbudowa lub modernizacja instalacji do przetwarzania odpadów komunalnych; Budowa, rozbudowa lub modernizacja istniejących instalacji w zakresie zdolności do realizacji procesów odzysku, w tym recyklingu.
	Interreg Południowy Bałtyk 2021-2027, priorytet 2	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty z zakresu rozwoju gospodarki o obiegu zamkniętym i gospodarki zasobooszczędnej.
	Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, Cel 3.1	Uzależniona od wyników naborów projektów	GOZ
	Środki JST	Uzależnione od wartości realizowanych projektów	Wkład własny w projekty dofinansowane ze środków zewnętrznych.
1.1.5)	ZIT: Działanie FEPM.02.02 Efektywność energetyczna – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego	48,62	Kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne w budynkach należących do JST.
	KPO Reforma B1.1.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty dotyczące efektywności energetycznej i źródeł ciepła realizowane przez placówki oświatowe, kulturalne, biblioteki.
	Programy priorytetowe NFOŚiGW	Uzależniona od wyników naborów projektów	Kompleksowe przedsięwzięcia termomodernizacyjne.
	Środki JST	min. 7,3	Wkład własny w projekty dofinansowane ze środków zewnętrznych.
1.1.6)	ZIT: Działanie FEPM.02.02	Część budżetu FEPM.02.02	Instalacje OZE stanowiące element kompleksowych przedsięwzięć termomodernizacyjnych w budynkach użyteczności publicznej należących do JST.
	KPO Reforma B3.6	Uzależniona od wyników naborów projektów	Poprawa warunków dla rozwoju odnawialnych źródeł energii dla podmiotów, które chcą powołać społeczności energetyczne.
	Programy priorytetowe NFOŚiGW	Uzależniona od wyników	Projekty z zakresu energii odnawialnej.

		naborów projektów	
	Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, Cel 3.2	Uzależniona od wyników naborów projektów	Transformacja energetyczna
	Środki JST	Uzależnione od wartości realizowanych projektów	Wkład własny w projekty dofinansowane ze środków zewnętrznych.
1.1.1)-1.1.6)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.

Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	

Główne wnioski płynące z diagnozy obszaru realizacji instrumentu ZIT	Cel 1.1. będzie realizowany na terenie MOF OW z wykorzystaniem instrumentu ZIT. Obszar realizacji instrumentu ZIT charakteryzuje się bardzo wysokim **zagrożeniem powodziowym** ze względu na to, że jest to obszar ujściowy największej polskiej rzeki Wisły, obszar nadmorski, a znaczna jego część to tereny nizinne lub nawet depresyjne. Wraz z prognozowanym wzrostem temperatur oraz zwiększoną częstotliwością i intensywnością opadów w najbliższych dekadach prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia powodziowego, a także jego skala, znacznie wzrośnie. W otoczeniu rdzenia obszaru metropolitalnego ze względu na wydłużanie się okresów bezdeszczowych oraz semiurbanizację przestrzeni wiejskiej obserwuje

	się **obniżanie poziomu wód gruntowych**. Konieczne jest podejmowanie działań w celu rozwijania małej retencji. Coraz częściej występujące **intensywne opady deszczu i burze wraz z niewydolnością systemów zagospodarowania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych**, szczególnie na obszarach zurbanizowanych, generują trudności w zakresie zagospodarowania tych wód poprzez ich efektywne retencjonowanie i bezpieczne odprowadzanie. Konieczne jest więc również podjęcie działań w zakresie rozwijania opartych na naturze zintegrowanych i kompleksowych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania, w szczególności na terenach zurbanizowanych. **Odpowiedzią na skutki zmian klimatu** powinny być działania powiązane z retencją wód, stosowaniem rozwiązań błękitno-zielonej infrastruktury. Istotne wydaje się wspólne działanie w tym zakresie gmin, ale również angażowanie mieszkanek i mieszkańców (np. w ramach działań małej retencji). Wyzwaniem dla społeczności obszaru realizacji instrumentu ZIT są problemy z tzw. **niską emisją** pochodzącą ze spalania paliw kopalnych na potrzeby ogrzewania budynków oraz wytwarzania energii ze starych nieefektywnych źródeł ciepła (kominki, piece kaflowe, stare nieefektywne kotły na paliwa stałe), a także transport samochodowy. Szczególnie w zakresie substancji budynkowej, obiekty wybudowane przed wprowadzeniem przepisów technicznych wymuszających wyższe standardy energooszczędności (przed 1989 r.), wymagają poprawy efektywności energetycznej. Czynniki te wpływają na **niezadowalającą jakość powietrza**. Szczególne trudności w historycznych miejscowościach obszaru realizacji instrumentu ZIT powoduje to, że wiele budynków potrzebujących pilnej termomodernizacji podlega ochronie konserwatorskiej, co zwiększa koszty remontów oraz uniemożliwia wykorzystanie nowoczesnych rozwiązań w zakresie OZE, dlatego konieczne jest zwrócenie większej uwagi na modernizację budynków zabytkowych. Główne działania w tym zakresie związane są z poprawą efektywności energetycznej w budynkach, rozwojem mobilności zrównoważonej i zwiększeniem skali wykorzystania OZE . System informowania o zagrożeniach środowiskowych wymaga rozbudowy i rozszerzenia zakresu jego działania na wszystkie JST obszaru realizacji instrumentu ZIT. Rozwiązania w zakresie usprawniania wytwarzania, zarządzania i dzielenia się energią są nadal niedoskonałe. Problem stanowi również **niewystarczający poziom wiedzy i świadomości mieszkanek i mieszkańców oraz osób goszczących** w regionie, zarówno w zakresie przeciwdziałania zmianom klimatu, jak i ochrony zasobów przyrodniczych. Konieczne jest zatem również podjęcie działań promocyjnych i edukacyjnych w celu zmiany zachowań i postaw. Kluczowe wyzwania w tym obszarze tematycznym to: • potrzeba lepszego planowania przestrzennego w kontekście zwiększającej się presji związanej z inwestowaniem na terenach powodziowych, cennych przyrodniczo oraz rolniczo; • podejmowanie działań w celu rozwijania małej retencji w związku z obniżaniem poziomu wód gruntowych; • rozwijanie opartych na naturze zintegrowanych i kompleksowych systemów zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania, w szczególności na terenach zurbanizowanych;

	• poprawa efektywności energetycznej budynków; • rozwijanie pozyskiwania energii ze źródeł odnawialnych oraz rozszerzanie współpracy w zarządzaniu energią; • wzmocnienie wsparcia dla innych przedsięwzięć z zakresu adaptacji do zmian klimatu; • podjęcie działań promocyjnych i edukacyjnych w celu zmiany zachowań i postaw mieszkanek i mieszkańców oraz przyjezdnych.
Opis realizacji celu poprzez działania ZIT	W ramach celu 1.1. Strategii realizowane będą działania mające na celu zwiększenie odporności na zagrożenia środowiskowe, przede wszystkim powodzie i susze. Stanie się to możliwe dzięki inwestycjom w błękitno-zieloną infrastrukturę oraz podnoszeniu świadomości różnych grup interesariuszy o konieczności adaptowania się do zmienności elementów środowiska naturalnego. Cel ten jest zgodny z zapisami FEP – priorytet Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, w ramach którego realizowane będą działania związane z zagospodarowaniem wód opadowych i roztopowych wraz z rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury oraz rozwiązań opartych na naturze. Ponadto w ramach priorytetu planuje się działania zabezpieczające przed powodzią i suszą, zwłaszcza wspierające naturalną i małą retencję wodną, doskonalenie systemów monitorowania, wczesnego ostrzegania i prognozowania wystąpienia zagrożeń naturalnych, a także szybkiego reagowania i alarmowania oraz wsparcie dla służb ratowniczych. Uwzględnione będą również przedsięwzięcia edukacyjne dotyczące zmian klimatu i ochrony zasobów wodnych, o ile tylko będą one elementem większego projektu i nie będą pochłaniały więcej niż 10% wartości tego projektu. W ramach celu 1.1. Strategii realizowane będą również działania ZIT mające na celu poprawę efektywności wykorzystania oraz (jako element kompleksowych projektów termomodernizacyjnych) – również wytwarzania energii z OZE[22], co pozwoli na zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych. W ramach priorytetu Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza realizowane będą działania związane z poprawą efektywności energetycznej w budynkach należących do JST (dotyczy budynków użyteczności publicznej - w tym zabytkowych oraz wielorodzinnych budynków mieszkalnych należących w 100% do JST). Projekty z zakresu wspierania efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych dotyczyć będą wyłącznie budynków należących do JST. Wybór taki uzasadniony jest koniecznością przeznaczenia bardzo ograniczonych środków finansowych na działania, które przyniosą efekty wspólne dla ogółu mieszkańców. Uzupełniająco, jako element wymienionych wyżej projektów, wsparciem będą mogły zostać objęte działania mające na celu poprawę efektywności energetycznej inne niż działania termomodernizacyjne. Dotyczy to m.in. rozwoju systemów zarządzania energią w budynkach czy oświetlenia wewnętrznego ograniczającego zużycie energii elektrycznej oraz rozwiązań sprzyjających adaptacji do zmian klimatu, w szczególności zielonych dachów oraz ścian czy systemów zarządzania wodą w budynkach.
Typy przedsięwzięć	**Typ przedsięwzięcia** **1. Przystosowanie się metropolii do zmian klimatu**

[22] Możliwa jest tylko wymiana kotłów/pieców w szczególności na paliwa stałe na źródła ciepła wykorzystujące OZE oraz uzupełniająco w ramach kompleksowych projektów termomodernizacyjnych możliwe jest instalowanie na termomodernizowanych budynkach paneli fotowoltaicznych.

rozwojowych służących realizacji celu operacyjnego możliwych do wsparcia w ramach ZIT	**Lider oraz partnerzy**	Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Sposób wyboru projektów	Projekty indywidualne oraz partnerskie zidentyfikowane w oparciu o metropolitalne kryteria wyboru:[23] 1) Ile projekt zawiera działań, które wpisują się w pojęcie tzw. Adaptacji i mitygacji „wielokrotnie korzystnej”? • punktowane będą projekty zawierające działania sprzyjające adaptacji i mitygacji do zmian klimatu w ramach różnych sektorów tematycznych, w szczególności: ○ zachowanie i zwiększenie otwartych przestrzeni na terenach gęsto zabudowanych, ○ nowa (zielona) forma i funkcja przestrzeni publicznych, ○ zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej np.: sadzenie drzew, tworzenie parków leśnych, parki kieszonkowe, zielone dachy i ściany, zielone torowiska i przystanki łąki kwietne, lasy Miyawakiego, ○ kreowanie przestrzeni błękitno-zielonej infrastruktury np.: parki retencyjne, ogrody deszczowe; niecki retencyjne, muldy chłonne, obiekty hydrofitowe-roślinne oczyszczalnie ścieków, zdroje uliczne, poidełka; • dodatkowo punktowane będą projekty, które posiadają rozwiązania zapobiegające kilku zagrożeniom związanym ze zmianami klimatu na raz, w szczególności suszom i powodziom; • dodatkowo punktowane będą działania mitygacyjne, czyli łagodzenie i zapobieganie zmianom klimatu, w szczególności ograniczanie emisji gazów cieplarnianych (czyli dwutlenku węgla, metanu, podtlenku azotu, fluorowęglowodorów, perfluorowęglowodorów, itd.) i zwiększenie ich pochłaniania przez ekosystemy. 2) Projekt jest elementem większego systemu błękitno-zielonej infrastruktury i spełnia warunek ciągłości systemu przyrodniczego • punktowane będą rozwiązania utrzymujące, rozwijające i budujące ciągłość systemów błękitno-zielonej infrastruktury; Weryfikacji podlega czy projekt jest elementem większego systemu błękitno-zielonej infrastruktury i spełnia warunek ciągłości systemu przyrodniczego oraz czy zawiera rozwiązania oparte na naturze. Ocena: Max 10 pkt Najwyżej punktowane będą rozwiązania oparte na naturze oraz utrzymujące i wykorzystujące istniejące błękitno-zielone systemy i tworzące ciągłość przyrodniczą 9 ramach projektu zagospodarowanie wód opadowych jako rozwiązań opartych na naturze; • rozwiązania zw. z utrzymaniem i rozwijaniem naturalnej retencji; pierwszeństwo rozwiązań zielonej retencji (opartej o zieleń i rozwiązania naturalne) nad retencją szarą opartą na zbiornikach podziemnych i systemach rozsączających.

[23] Kryteria zostały opisane w Rozdziale 6. System realizacji Strategii, w części poświęconej Strategii ZIT

3) Projekty z obszaru edukacji klimatycznej promujące proekologiczny styl życia i związane z tym postawy społeczne oraz związane z naszym zachowaniem mechanizmy zmiany klimatu i transformacji energetycznej (w tym mitygacji i adaptacji: jak możemy im przeciwdziałać oraz jak zachować się w sytuacjach kryzysowych takich jak powodzie i podtopienia).[24]

- Punktowana będzie promocja postaw społecznych i stylu życia związanych ze zrównoważonym rozwojem, ekologią i zero waste, propagowanie świadomej i odpowiedzialnej konsumpcji, ograniczania śmieci, życia lesswaste, w przedszkolach, szkołach, instytucjach samorządowych; w szczególności: kampanie, konkursy, dobre praktyki; stosowanie zasady 3R- reduce, reuse, recycle; tworzenie społeczności klimatycznych np. stowarzyszenia czy rady klimatyczne.

4) Ponadlokalność i partnerstwo:

Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania. Na ile projekt stanowi element większej sieci (rezultaty projektu dot. więcej niż 1 JST - tj. dostępne są dla mieszkańców metropolii, a nie tylko dla jednej gminy).

Lokalizacja/obszar realizacji

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.

Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)

Wskaźniki produktu:

Lp.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
1	Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof w przypadku klęsk żywiołowych	EUR	54 347
2	Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu	sztuki	10
3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	148 081
4	Pojemność obiektów małej retencji	m^3	82 945
5	Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu	ha	33,7

[24] Działania edukacyjne mogą stanowić wyłącznie element większego projektu, muszą być bezpośrednio powiązane z celami tego projektu i mogą stanowić nie więcej niż 10% jego kosztów kwalifikowalnych.

Wskaźniki rezultatu:

Lp.	Nazwa wskaźnika	j.m	Wartość docelowa
1	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej	osoby	44 550
2	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub niekontrolowanych pożarów)	osoby	5 300

Zakres przedmiotowy

Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania zwiększające poziom adaptacyjności i wzrost odporności na negatywne skutki zmian klimatu na terenie OMGGS, w szczególności:[25]

1. budowa, rozbudowa błękitno-zielonej infrastruktury bazującej przede wszystkim na rozwiązaniach opartych na naturze (np. niecek bioretencyjnych, rowów bioretencyjnych i infiltracyjnych, ogrodów deszczowych, pasów zieleni połączonych z infiltracją, stawów retencyjnych, muld chłonnych).
2. budowa, rozbudowa różnego rodzaju form mikroretencji, zbiorników retencyjnych, systemów infiltracyjnych, systemów sedymentacyjno-biofiltracyjnych, powierzchni przepuszczalnych oraz przebudowa powierzchni nieprzepuszczalnych na

[25] Warunki realizacji: 1) Wspierane będą projekty realizowane na obszarach miast i miejscowości poniżej 20 tys. mieszkańców oraz stolic powiatów poniżej 15 tys. mieszkańców na terenie wskazanym w Strategii ZIT dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia - Sopot. Możliwe będzie także wsparcie dla projektów realizowanych w miastach i miejscowościach od 20 tys. do 100 tys. mieszkańców oraz w stolicach powiatów od 15 tys. do 100 tys. mieszkańców, objętych strategią ZIT, które zakwalifikowały się w naborze wniosków do dofinansowania z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027, ale nie otrzymały wsparcia finansowego; 2) W ramach wszystkich typów projektów wyłączona ze wsparcia (niekwalifikowalna) będzie infrastruktura rekreacyjna, np. place zabaw, siłownie, boiska, miejsca na ognisko; 3) Nie będą wspierane projekty związane z gospodarką ściekami komunalnymi; 4) W przypadku indywidualnych rozwiązań w zakresie adaptacji do zmian klimatu (np. indywidualnych systemów zatrzymywania, zagospodarowania i wykorzystania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania, zielonych podwórek, zielonych dachów i ścian budynków, ogrodów deszczowych) przygotowanych przez np. właścicieli domów jednorodzinnych, wspólnoty mieszkaniowe - wspierane będą tylko projekty realizowane w ramach programów opracowanych i wdrażanych przez gminy lub stowarzyszenia, w tym stowarzyszenia założone przez mieszkańców; 5) Projekty obejmujące budowę, rozbudowę kanalizacji deszczowej (w szczególności w ramach czwartego typu projektu) muszą wynikać z miejskich planów adaptacji do zmian klimatu lub innych dokumentów wskazujących na istnienie ryzyka powodziowego na obszarze objętym projektem; 6) W ramach czwartego typu projektu w działaniu FEPM.02.10 Przystosowanie do zmian klimatu – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego, projekty muszą być realizowane w połączeniu z elementami, które mają na celu zatrzymanie wody w miejscu opadu, takimi jak błękitno-zielona infrastruktura bazująca przede wszystkim na rozwiązaniach opartych na naturze; 7) Ze wsparcia wykluczone są projekty, które spowodują zastosowanie art. 4 ust. 7 dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej; 8) W ramach piątego typu projektu wspierane będą tylko projekty: o lokalnej skali oddziaływania, realizowane przez podmioty inne niż administracja rządowa, podległe jej organy i jednostki organizacyjne; 9) W ramach szóstego typu projektu wspierane będą wyłącznie: przedsięwzięcia o lokalnej skali oddziaływania, wynikające z potrzeb jednostek samorządu terytorialnego, projekty nie mające negatywnego wpływu na stan lub potencjał ekologiczny jednolitych części wód; 10) W ramach ósmego typu projektu oraz działań uzupełniających dotyczących systemów monitorowania, wczesnego ostrzegania i prognozowania wystąpienia zagrożeń naturalnych oraz wzmacniania służb ratowniczych: realizowane będą wyłącznie przedsięwzięcia obejmujące jednostki ochotniczych straży pożarnych włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego.

		przepuszczalne na dużych powierzchniach (np. na boiskach, parkingach, placach, podwórzach), których celem jest przede wszystkim zatrzymanie wód opadowych w miejscu opadu. 3. działania dotyczące zwiększania powierzchni zieleni na terenach miast i wsi (np. parków, zieleńców, zieleni ulicznej, zieleni osiedlowej, zielonych podwórek, zielonych dachów i ścian budynków, ogrodów deszczowych, zielonych przystanków komunikacji miejskiej, łąk kwietnych, lasów kieszonkowych Miyawakiego). 4. budowa, rozbudowa indywidualnych i zbiorczych systemów zatrzymywania, zagospodarowania i wykorzystania wód opadowych i roztopowych w miejscu ich powstawania tworzących element systemu retencji, realizowane w połączeniu z elementami, które mają na celu zatrzymanie wody w miejscu opadu, takimi jak błękitno-zielona infrastruktura bazująca przede wszystkim na rozwiązaniach opartych na naturze. 5. działania dotyczące renaturyzacji obszarów od wód zależnych, utrzymania i rozwijania naturalnej retencji poprzez m.in. zachowanie i odtwarzanie lokalnych mokradeł, torfowisk, śródpolnych oczek wodnych. 6. budowa, rozbudowa, przebudowa, odbudowa budowli przeciwpowodziowych - tylko na obszarach wyznaczonych na mapach zagrożenia powodziowego (MZP) i mapach ryzyka powodziowego (MRP): https://www.isok.gov.pl/hydroportal.html (wyłącznie przedsięwzięcia o lokalnej skali oddziaływania, wynikające z potrzeb jednostek samorządu terytorialnego). 7. budowa, rozbudowa systemów monitorowania, wczesnego ostrzegania i prognozowania wystąpienia zagrożeń naturalnych, a także szybkiego reagowania. 8. zakup specjalistycznego wyposażenia oraz budowa, rozbudowa infrastruktury, niezbędnych w celu prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków katastrof naturalnych lub awarii chemiczno-ekologicznych dla jednostek ochotniczych straży pożarnych włączonych do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego.[26] Uzupełniająco, w ramach pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego (wyłącznie w przypadku indywidualnych rozwiązań) i piątego typu projektu możliwe będą również działania edukacyjne stanowiące element większego projektu, które muszą być bezpośrednio powiązane z celami tego projektu i mogą stanowić nie więcej niż 10% jego kosztów kwalifikowalnych.

[26] Niekwalifikowalne będą budynki / części budynków nieprzeznaczone do prowadzenia akcji ratowniczych oraz usuwania skutków katastrof naturalnych lub awarii chemiczno-ekologicznych.

	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	17 500 000 mln EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 14 728 762 EUR
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 2 Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy iv) wspieranie przystosowania się do zmian klimatu i zapobiegania ryzyku związanemu z klęskami żywiołowymi i katastrofami, a także odporności, z uwzględnieniem podejścia ekosystemowego; • Wkład krajowy.
	Typ przedsięwzięcia	**2. Kompleksowa termomodernizacja budynków należących do jednostek samorządu terytorialnego na terenie metropolii**
	Lider oraz partnerzy	Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Sposób wyboru projektów	Projekty indywidualne oraz partnerskie zidentyfikowane w oparciu o metropolitalne kryteria wyboru: [27] 1) Kompleksowość termomodernizacji budynku. Punktowane będą projekty uwzględniające systemy zarządzania energią w modernizowanym obiekcie, typu: energooszczędne oświetlenie sterowane czasowo i czujkami ruchu, inne systemy wpływające na oszczędność zużywanej energii elektrycznej i cieplnej w obiekcie. upowszechnianie OZE; 2) Upowszechnianie OZE poprzez instalowanie i/lub zasilanie termomodernizowanego obiektu: panelami fotowoltaicznymi, pompami ciepła lub innymi odnawialnymi źródłami energii; 3) Ochrona zabytków poprzez realizację termomodernizacji obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub objętych opieką konserwatorską; 4) Stosowanie rozwiązań sprzyjających adaptacji do zmian klimatu, w szczególności zielone dachy, zielone ściany i inne. Projekty w zakresie wspierania efektywności energetycznej i redukcji gazów cieplarnianych dotyczyć będą wyłącznie budynków należących do jednostek samorządu terytorialnego. Wybór taki uzasadniony jest koniecznością przeznaczenia bardzo ograniczonych środków finansowych na działania, które przyniosą efekty wspólne dla ogółu mieszkańców.
	Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.

[27] Kryteria zostały opisane w Rozdziale 6. System realizacji Strategii, w części poświęconej Strategii ZIT

Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)

Wskaźniki produktu:

Lp	Nazwa wskaźnika	j.m	Wartość docelowa
1	Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	sztuki	157
2	Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków	sztuki	109
3	Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej	m^2	181 523
4	Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła	sztuki	178
5	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	41 560

Wskaźniki rezultatu:

Lp	Nazwa wskaźnika	j.m	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej	MWh/ rok	0	21 359
2	Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej	MWh/ rok	0	18 986
3	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej	MWh/ rok	0	2 373
4	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych)	MWh/ rok	40 176	18 468
5	Szacowana emisja gazów cieplarnianych	tony równoważnika CO2/rok	12 333	4 676

	Zakres przedmiotowy	Przedmiotem przedsięwzięcia będą wynikające z przeprowadzonego audytu energetycznego kompleksowe projekty termomodernizacyjne budynków należących do jednostek samorządu terytorialnego na terenie OMGGS, polegające w szczególności na[28]: a. zmniejszeniu strat ciepła przez przenikanie w zewnętrznych przegrodach b. modernizacji źródła ciepła c. modernizacji systemów grzewczo–wentylacyjnych z zastosowaniem wysokosprawnej rekuperacji energii d. modernizacji instalacji wewnętrznej centralnego ogrzewania i ciepłej wody użytkowej e. wykorzystaniu OZE. W powiązaniu z tymi kompleksowymi przedsięwzięciami realizowane będą również uzupełniająco[29] działania funkcjonalnie powiązane z termomodernizowanym budynkiem, dotyczące: a. rozwoju systemów zarządzania energią lub wodą b. modernizacji oświetlenia wewnętrznego ograniczającego zużycie energii elektrycznej c. zastosowania błękitno-zielonej infrastruktury np. zielone dachy i ściany d. likwidacji barier architektonicznych z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami e. edukacji podnoszącej świadomość użytkowników dot. efektywności energetycznej f. innych prac budowlanych. Ponadto możliwa będzie kontynuacja inwestycji realizowanych w RPO WP 2014-2020, które uzyskały zgodę Instytucji Zarządzającej (IZ) na fazowanie projektu
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	57 000 000 EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 48 619 442 EUR

[28] Wspierane za pomocą dotacji będą projekty dotyczące: budynków użyteczności publicznej, wielorodzinnych budynków mieszkalnych stanowiących w 100% mienie komunalne, zabytkowych wielorodzinnych budynków mieszkalnych należących do wspólnot mieszkaniowych, których celem jest osiągnięcie co najmniej 30% oszczędności energii pierwotnej dla każdego budynku, za wyjątkiem:
• zabytkowych budynków użyteczności publicznej, dla których min. poziom oszczędności energii pierwotnej na każdym budynku wynosi 20%;
• budynków użyteczności publicznej zlokalizowanych w gminach ze wskaźnikiem dochodów podatkowych (wskaźnik Gg) wyższym od średniej wartości dla województwa, dla których min. poziom oszczędności energii pierwotnej na każdym budynku wynosi 40% (wsparcie stanowi dotację warunkową w rozumieniu art. 57 rozp. 2021/1060). Lista gmin, których wskaźnik Gg jest wyższy od średniej wartości dla województwa przyjęta uchwałą ZWP nr 465/449/23 z 27.04.2023 r.
Wskazane powyżej minimalne poziomy oszczędności energii pierwotnej muszą wynikać z audytu energetycznego dla każdego budynku.

[29] Działania te nie muszą wynikać z audytu energetycznego i nie mogą przekroczyć 15% kosztów kwalifikowalnych projektu

	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021-2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 2 Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza, cel szczegółowy i) wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych; • Wkład krajowy.

Cel operacyjny 1.2. Spójny rozwój przestrzenny

1.2. Spójny rozwój przestrzenny[30]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	OMGGS należy do najbardziej zróżnicowanych przyrodniczo i geograficznie regionów metropolitalnych w Europie, obejmując teren kilkunastu krain geograficznych o zróżnicowanym krajobrazie i wysokich walorach przyrodniczych. Ta różnorodność jest źródłem atrakcyjności osadniczej i turystycznej regionu, ale stanowi też wyzwanie. Wiąże się ono z brakiem **koordynacji polityki planistycznej,** prowadzącej do nierównomiernego rozwoju przestrzeni metropolii[31]. **Kontekst prawny** Obecnie **brakuje instrumentów i zachęt prawnych, politycznych i finansowych dla prowadzenia wspólnej polityki planistycznej.** Niski poziom współpracy międzygminnej w planowaniu wpływa na występowanie negatywnych zjawisk przestrzennych. Główną konsekwencją jest suburbanizacja, czyli **rozlewanie się zabudowy na tereny rolne i cenne krajobrazowo w gminach sąsiednich**, a także **konflikty między chęcią zapewnienia przestrzeni dla nowej zabudowy mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych.** **Potrzeba ochrony terenów o walorach środowiskowych** Ważnym zasobem OMGGS są **tereny wyróżniające się przyrodniczą wartością i funkcją**. Blisko połowa powierzchni metropolii pokryta jest różnymi formami ochrony przyrody. **Jedynie 67% korytarzy ekologicznych** i **93% płatów ekologicznych jest pokrytych prawnymi formami ochrony**[32], pozostawiając luki w metropolitalnym systemie ekologicznym. Głównymi czynnikami zagrażającymi terenom ochrony przyrody, krajobrazowi oraz korytarzom ekologicznym jest chaotyczny rozwój zabudowy, głównie w strefie podmiejskiej, oraz rozbudowa infrastruktury transportowej. Analizy wskazują także na potrzebę ochrony ciągłości i trwałości płatów i korytarzy ekologicznych oraz dolin rzecznych dzięki koordynacji planowania przestrzennego na tych terenach[33]. **Koszty niekontrolowanej suburbanizacji** Niekontrolowana suburbanizacja niesie za sobą poważne konsekwencje ekonomiczne z uwagi na konieczność realizacji rozproszonej infrastruktury, dojazdy do pracy czy zwiększone koszty usług

[30] Zagadnienia rozwoju przestrzennego analizowane są w punkcie 3.1. Diagnozy „Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu".
[31] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.2.
[32] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.3.
[33] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.3.

	komunalnych. Brak kontroli oznacza, że nowa zabudowa powstaje w sposób chaotyczny i nie tworzy spójnej przestrzennie i funkcjonalnie zabudowy. Należy jednak pamiętać, że taka sytuacja dzieje się od lat przy pełnej akceptacji ze strony JST OMGGS, które są odpowiedzialne za planowanie przestrzenne i posiadają narzędzia (MPZP), dzięki którym nowe tereny mogłyby rozwijać się w sposób bardziej uporządkowany, a tereny do tego nie przeznaczone pozostawać wolne od zabudowy. W **skali kraju, według różnych szacunków, koszty niekontrolowanej suburbanizacji sięgają 84,3 mld złotych. Średnio to ok. 2 200 złotych na mieszkańca kraju w skali roku**[34]. Straty dla obszaru metropolitalnego w tym zakresie szacowane są na ok. 4 mld zł. rocznie. **Każda poprawa sytuacji na tym polu niesie możliwość polepszenia zasobności budżetów gmin.** Wprowadzona w 2023 roku reforma ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym zmienia dotychczasowe i opracowywane obowiązkowo przez gminy studia na plany ogólne, jednocześnie wskazuje konkretną metodę wyznaczania powierzchni terenów przeznaczonych pod zabudowę w gminie. Zmiana może sprzyjać ograniczeniu podaży terenów przeznaczonych pod zabudowę, przede wszystkim tych najbardziej peryferyjnych. Dodatkowo obowiązek wymiany studium na plan ogólny może być szansą na rewizję polityk przestrzennych gmin i ich uspójnienie, szczególnie na styku granic gmin. **Informacja przestrzenna** Jednym z głównych wyzwań utrudniających koordynację jest brak wspólnej infrastruktury danych przestrzennych w skali metropolii. Lepsza wiedza o gospodarowaniu przestrzenią jest fundamentem koordynacji międzygminnej[35]. Poprawą w dostępie do informacji przestrzennej może być zapowiedziany w zmienionej ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym Rejestr urbanistyczny, który ma zbierać ustandaryzowane i zharmonizowane dane od wszystkich samorządów. Taka perspektywa zmienia działania ukierunkowane na tworzenie własnych platform informacji przestrzennej na gromadzenie, harmonizację i standaryzację danych.
Kierunki działań	**1.2.1)** Monitorowanie rozwoju przestrzennego i tworzenie kierunków rozwoju metropolii: a. badanie procesów urbanizacyjnych w skali metropolitalnej oraz powiązań funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy jednostkami osadniczymi; b. kontrola spójności strategii rozwoju ponadlokalnego oraz strategii rozwoju gmin i powiatów, a także spójności modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej metropolii z gminnymi aktami polityki przestrzennej podejmowanymi dla obszarów o strategicznym znaczeniu dla przestrzennego rozwoju metropolii, w tym pod kątem ochrony i spójności korytarzy i płatów ekologicznych.

[34] Szacunek na podstawie raportu Śleszyński, P., Kukołowicz, P. (2021), Społeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa.
[35] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.2.

Oczekiwany rezultat	Spójność działań planistycznych gmin OMGGS z priorytetami rozwoju metropolii

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Liczba JST, których strategie i plany ogólne zostały zweryfikowane pod kątem spójności ze strategią rozwoju ponadlokalnego i jej dokumentami sektorowymi	0	15 szt.	Dane OMGGS (na podstawie funkcjonowania struktury koordynującej polityki przestrzenne i klimatyczne)

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania

Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
1.2.1)	Środki JST	0,2	Działania polegające na pozyskiwaniu i harmonizacji danych przestrzennych w metropolii na potrzeby wykonywania Bilansu Metropolitalnego oraz weryfikacji zgodności strategii rozwoju ponadlokalnego ze strategiami gminnymi (działanie powiązane z celem 4.1.1.)
	Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, Cel 3.3	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania polegające na rewizji miejskich, wiejskich i regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego i planowania transportu w celu dostosowania ich do innowacji w zakresie pojazdów i usług, a także promowania efektywnej przestrzennie mobilności we wszystkich rodzajach transportu (autonomicznych, połączonych, elektrycznych, współdzielonych i aktywnych opcji mobilności, np. chodzenia pieszo i jazdy na rowerze). Także działania mające na celu opracowanie wspólnych standardów w celu harmonizacji systemów mobilności (tutaj w ujęciu przestrzennym dot. lokalizacji i wyposażenia elementów infrastruktury transportowej względem miejsc zamieszkania), aby zapewnić kompatybilność zielonych rozwiązań pomiędzy miastami, miasteczkami ich zapleczem oraz ponad granicami, np. w zakresie systemów ładowania, nowych rodzajów pojazdów.
	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.

Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	

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

4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu[36]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	System planowania przestrzennego jest dysfunkcjonalny, na skutek czego dochodzi do wielu: ● negatywnych zjawisk przestrzennych, tj. niekontrolowanej suburbanizacji, urbanistyki łanowej czy wykluczenia transportowego, a także dewastacji krajobrazu i obszarów przyrodniczych; ● negatywnych zjawisk środowiskowych, tj. zmian klimatu, degradacji środowiska czy wymierania gatunków roślin i zwierząt. UMWP dysponuje własnymi służbami planistycznymi (PBPR), lecz możliwości prowadzenia koordynacji na tym szczeblu są ograniczone do dialogu na etapie przygotowania studium/planów ogólnych bądź formalnych uzgodnień międzygminnych[37]. Planowanie dla potrzeb dużych miejskich samorządów jest realizowane przez własne jednostki planistyczne (BRG, BPPMG), z kolei mniejsze samorządy organizują te kwestie w ramach własnych struktur. Efektywność zarządzania podmiotami odpowiedzialnymi za przeciwdziałanie zmianom klimatu jest także ograniczona ze względu na rozproszenie zakresów ich działania i różne formy organizacji i kompetencji. Obecnie za proces ten odpowiadają zarówno podmioty krajowe (GDOŚ, Polskie Wody), jak i samorządowe (podmioty Samorządu Województwa Pomorskiego, ARMAG, Związek Komunalny Gmin Doliny Redy i Chylonki). Brakuje także mechanizmów wspólnych działań w zakresie monitorowania środowiska, ryzyka klęsk żywiołowych oraz działań prowadzonych po wystąpieniu zjawiska o katastrofalnym wpływie na gminy metropolii (deszcze nawalne, powodzie, susze, silne porywy wiatru)[38]. Szczególnie niebezpiecznym zjawiskiem jest niekontrolowana suburbanizacja, która niszczy struktury osadnicze, powiązania funkcjonalne, a przede wszystkim zasoby środowiskowe. Generuje ona znaczne koszty społeczne, ekonomiczne i finansowe. Jest ona także zagrożeniem zarówno dla polityki przestrzennej, jak i środowiskowej i rzutuje bezpośrednio na jakość życia mieszkańców. Obowiązujące prawo nie przewiduje metropolitalnego planowania przestrzennego, pozbawiając obszary poddawane najsilniejszej presji inwestycyjnej i przemysłowej odpowiednich narzędzi prawnych i urbanistycznych. Członkowie OMGGS posiadają własne służby planistyczne i środowiskowe (biura, wydziały, stanowiska), ale działają one samodzielnie i w granicach administracyjnych gmin lub powiatów. Koordynacja działań jest konieczna ze względu na niską efektywność działań realizowanych przez gminy (brak efektu synergii). Wpływa to m.in. na skuteczność gospodarki odpadami (niewystarczające postępy w recyklingu odpadów, niedostateczna efektywność systemu PSZOK). Poprawa wspólnych działań na rzecz organizacji edukacji mieszkanek i mieszkańców

[36] Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.1. „Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu" oraz 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii".
[37] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.1.2.
[38] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 2.3.

	w odniesieniu do GOZ podniosłoby efektywność i skuteczność tych działań – bardziej kompleksowe i konsekwentne działania w zakresie edukacji środowiskowej pozwoliłoby na zachęcenie do prawidłowego sortowania odpadów oraz zwiększenia udziału odpadów skierowanych do ponownego użycia (w tym za pośrednictwem PSZOK). Działalność metropolii związana ze zwiększeniem retencji wód opadowych może polegać na podnoszeniu wiedzy włodarzy i urzędników w tym temacie, zwiększaniu świadomości społecznej oraz wspieraniu rozwiązań z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury. Przeciwdziałanie w/w negatywnym zjawiskom wymaga perspektywy funkcjonalnej i daleko posuniętej współpracy. Obecnie nie istnieją żadne stałe struktury służące koordynacji działań w wyżej wymienionych obszarach, choć pewne możliwości - nawet wobec braku dedykowanych podstaw prawnych - są prawnie dopuszczalne.
Kierunki działań	**4.1.1.1)** Stworzenie struktur koordynujących metropolitalne zadania przestrzenne i klimatyczne oraz wspierających członków OMGGS w tym zakresie.
Oczekiwany rezultat	Ułatwienie dostępu do spójnej informacji przestrzennej na szczeblu metropolii. Skoordynowane zarządzanie planowaniem przestrzennym na terenie metropolii, w tym w ramach ochrony krajobrazu oraz terenów przyrodniczych. Skoordynowane zarządzanie adaptacją i mitygacją do zmian klimatu na terenie metropolii.

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Liczba gmin objętych zasięgiem powołanej struktury koordynującej polityki przestrzenne i klimatyczne	0	30 szt.	Ustalenia własne

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania

Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
4.1.1.1)	Środki JST	0,2	Działania organizacyjne, koordynacja współpracy Edukacja pracowników samorządowych odpowiedzialnych za kwestie klimatyczne oraz za planowanie przestrzenne
	KPO Komponent A1.3.1	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania polegające na wdrożeniu reformy planowania i zagospodarowania przestrzennego
	Interreg Europa Środkowa 2021-2027, 2.5	Uzależniona od wyników naborów projektów	Podnoszenie umiejętności i zdolności urbanistów i decydentów w zakresie zintegrowanego planowania zrównoważonej i ekologicznej mobilności na poziomie miejskich obszarów funkcjonalnych.
	Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, Cel 3.3	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania polegające na rewizji miejskich, wiejskich i regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego

	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ			

3.2. Cel strategiczny 2. Sprawny transport

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

Możliwość wspólnego zarządzania mobilnością – kierowania popytem dzięki planowaniu przestrzennemu i wspólnej organizacji przewozów – świadczy o instytucjonalnej sile metropolii. Bez zapewnienia możliwości sprawnego przemieszczania się pomiędzy otoczeniem a rdzeniem nie jest możliwe wykorzystanie pełnego potencjału społecznego i gospodarczego. Przewidywalny, wygodny i sprawny transport w obrębie OMGGS jest kluczowy do obsługi i korzystania z miejsc pracy, placówek edukacyjnych, opieki medycznej, kultury, sportu i handlu oraz usług przez mieszkanki i mieszkańców metropolii.

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

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

Wymiernymi efektami działań realizowanych w ramach celu strategicznego będzie integracja organizacji, planowania i zarządzania transportem, a także rozwój sieci połączeń metropolitalnych i węzłów przesiadkowych oraz sieci dowozowych do nich. W efekcie usługi transportu, trasy rowerowe czy informacja pasażerska i wspólny bilet będą łatwo dostępne dla wszystkich osób zamieszkujących metropolię. Zakres i forma integracji zostaną określone w ramach realizacji celu 4.1.2 - wymaga to analiz prawnych, ekonomicznych i konsensusu politycznego. Intencją metropolii jest jednak, aby odbyła się ona w maksymalnym, ale racjonalnym zakresie.

Istotnym zagadnieniem w skali metropolitalnej jest także ruch towarów. W OMGGS zlokalizowane są dwa porty morskie, ważne dla gospodarki krajowej. Ich znaczenie może dodatkowo wzrosnąć w kontekście planowanych inwestycji np. morskiej energetyki wiatrowej lub budowy portu zewnętrznego w Gdyni. Przewóz towarów odbywa się przede wszystkim przy użyciu infrastruktury krajowej i wojewódzkiej - dróg kołowych i kolejowych. Oddziałuje jednak bezpośrednio i pośrednio na tereny gmin metropolii, a rozwój tej infrastruktury wymagać może zaangażowania JST metropolii. Członkowie Metropolii będą współpracować z zarządcami infrastruktury w zakresie niezbędnym do zapewnienia sprawnej obsługi ruchu towarowego w OMGGS. Będą podejmowali także działania mające usprawnić transport towarów na tzw. ostatniej mili, odbywający się na terenie metropolii.

W ramach celu strategicznego 2 realizowane będą 2 cele operacyjne:

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

Cel ten łączy się także merytorycznie z celem operacyjnym:

4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej.

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

2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców[39]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	Układ transportowy obszaru metropolitalnego opiera się na sieci połączeń kolejowych łączących główne ośrodki metropolii, powiązań drogowych bazujących na sieci autostrad i dróg ekspresowych, dużym lotnisku oraz portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Nagromadzenie usług i miejsc pracy na terenie rdzenia metropolii

[39] Analiza zagadnień związanych z tą tematyką znajduje się w diagnozie – punkt 3.2. „Mobilność i transport".

	powoduje dużą liczbę przemieszczeń koncentrycznych względem Gdańska, Gdyni i Sopotu. **Podział zadań przewozowych** Na terenie OMGGS w ciągu doby odbywa się 5,4 mln podróży, z czego 5,1 mln to podróże wewnętrzne. Podróże pomiędzy Trójmiastem a pozostałym obszarem OMGGS to około 460 tysięcy podróży w ciągu doby. Według deklaracji mieszkanek i mieszkańców najczęściej wybieranymi środkami transportu są samochód i transport zbiorowy. W 2020 r. wynik ten był następujący: samochód – 36%, transport publiczny – 36%, ruch pieszy – 20%, rower – 8%. Należy mieć na uwadze, że badania te nie były wykonywane na reprezentatywnej grupie mieszkańców. W pełni miarodajne i najbardziej aktualne dane, to wciąż te pochodzące z 2014 roku[40]. Istotnym zadaniem dla metropolii staje się więc zadbanie o dostęp do aktualnych danych oraz ich cykliczne odświeżanie. Wyniki badań ruchu wykonywane w największych, najlepiej obsługiwanych transportem miastach wskazują na następujące proporcje: w Gdańsku (GBR z 2022 r.) ruch pieszy to 24%, rower – 4%, **samochód – 43%,** transport zbiorowy – 32%; w Gdyni (GBR z 2018 r.) ruch pieszy – 12%, rower – 2%, **samochód – 49%,** transport zbiorowy –29%. Wskazuje to na znaczący problem dominacji indywidualnego transportu samochodowego, a także wzrost jego udziału w podróżach[41]. W tym kontekście wyzwaniem będzie zahamowanie niekorzystnego trendu, a dopiero potem dążenie do wzrostu udziału zrównoważonych form podróży. W miastach rdzenia rokrocznie obserwowany jest wzrost wskaźników motoryzacji. Np. w Gdańsku w 2020 r. - 641 poj./1000 os., w 2021 r. - 664 poj./1000 os. Dla całego obszaru OMGGS według obliczeń na potrzeby SUMP średni wskaźnik motoryzacji wynosi ok. 650 poj./1000 os[42]. OMGGS to obszar o wysokiej atrakcyjności turystycznej. W efekcie jednym z wyzwań dla metropolii jest obsługa ruchu turystycznego zgodnie z ideą zrównoważonej mobilności. Odpowiedzialnymi za zmiany są tu przede wszystkim władze krajowe i regionalne, które odpowiadają za rozwój głównej sieci drogowej i kolei. Zadaniem członków metropolii powinno być więc wspieranie wszystkich inicjatyw dążących do poprawy dostępności transportu zbiorowego na ich terenie. W kompetencjach gmin, jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego, jest zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń na terenie gminy. Uzupełnieniem tych działań powinna być integracja transportu zbiorowego na terenie metropolii.

[40] *Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Do Roku 2030*
[41] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.2.
[42] Źródło, dane CEPIK, 2021-2022 oraz dane demograficzne GUS, zebrane w Raporcie Diagnostyczno-Strategicznym OMGGS SUMP.

	Organizacja transportu i infrastruktura transportowa Transport zbiorowy opiera się o kolejowe połączenia wojewódzkie o charakterze aglomeracyjnym, miejskie i transport autobusowy regionalny oraz miejski, w tym obsługujący przyległe gminy na podstawie porozumień międzygminnych. Na obszarze rdzenia funkcjonują także połączenia trolejbusowe i tramwajowe. **Oferta, zwłaszcza częstotliwość kursowania, jest nierównomierna w skali metropolii.** Jakość usługi transportu zbiorowego jest najlepsza na terenie rdzenia i części gmin ościennych, a dużo gorsza na terenie gmin zlokalizowanych poza rdzeniem. Poszczególne systemy publicznego transportu zbiorowego konkurują między sobą, zamiast dopełniać się wzajemnie, co negatywnie wpływa na efektywność finansową działań realizowanych przez poszczególne gminy[43]. Różny jest również zakres finansowania publicznego transportu zbiorowego przez JST, co przekłada się na standard i dostępność transportu zbiorowego w metropolii. Obszar Metropolitalny w ostatniej dekadzie charakteryzuje się wzrostem liczby podróży odbywanych koleją, a także rozwojem infrastruktury kolejowej (budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej). Działania te są obecnie kontynuowane (budowa tzw. PKM Południe oraz rozmowy dotyczące obsługi kolejowej północnych dzielnic Gdyni i gminy Kosakowo), co będzie pozytywnie wpływało na udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych. Należy jednak wskazać, że na terenie obszaru metropolitalnego występuje również infrastruktura kolejowa, która oczekuje na rewitalizację, a jej funkcjonowanie istotnie wpłynęłoby na skomunikowanie obszaru (np. linie kolejowe 229, 237, 230). Kluczowe oczekiwane przez samorządy działania, to również te związane z usprawnieniem kolejowego ruchu towarowego, np. rozbudowa linii kolejowej nr 9. Choć zarządcą infrastruktury jest PKP PLK, samorządy OMGGS powinny podjąć działania, prowadzące do rewitalizacji linii kolejowych. Ważne dla transportu zbiorowego jest przywrócenie połączeń transportu wodnego. Będzie on szczególnie istotny dla obsługi ruchu turystycznego pomiędzy rdzeniem OM a gminami nadmorskimi. W obliczu wyzwań, jakie stoją przed metropolią (m.in. integracja i usprawnienie lądowego transportu zbiorowego) przywrócenie transportu wodnego rozpatrywane jest w dłuższej perspektywie jako kolejny krok rozwoju transportu zbiorowego. Sieć węzłów przesiadkowych wymaga stałej rozbudowy. W perspektywie 2014–2020 zrealizowano **26 węzłów z infrastrukturą P&R i B&R. Wskazana jest dalsza rozbudowa węzłów na obrzeżach rdzenia OMGGS**, aby przechwytywać część ruchu dojazdowego[44]. Wyzwaniem jest także **niski poziom wyposażenia sieci transportu w buspasy** pozwalające na oszczędności w obsłudze ruchu pasażerskiego. Obecnie funkcjonują one jedynie w dużych miastach – Gdańsku (7,3 km) i Gdyni (8,5 km), podczas gdy konieczna jest rozbudowa ich w szerszym zakresie[45]. Niezbędny jest również stały rozwój Inteligentnych Systemów

	Transportowych stanowiących szeroki zbiór różnorodnych technologii telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych oraz technik zarządzania stosowanych w transporcie w celu zwiększenia efektywności systemu transportowego. Równie istotnym zadaniem jest tworzenie nowych połączeń rowerowych i rozbudowa infrastruktury dojazdowej do węzłów. Obecnie zaledwie 10 gmin OMGGS jest w 90% pokryta 5-minutowym zasięgiem dojazdu do węzła, a 21 gmin – 10-minutowym. Średnio mieszkańcy 31% powierzchni OMGGS pozostają w zasięgu 5 minut dojazdu do węzłów, a zamieszkujący 27% powierzchni – w zasięgu 10 minut. Przytoczone dane odnoszą się do potencjału do wykonywania podróży rowerem na podstawie rozmieszczenia węzłów i miejsc zamieszkania. Rzeczywista dostępność rowerowa powinna być oceniona na podstawie istniejącej infrastruktury rowerowej (ciągłość, bezpośredniość, jakość, bezpieczeństwo). Celem działań infrastrukturalnych powinna być zarówno znacząca poprawa dostępu do węzłów, jak i ważnych punktów docelowych – szkół, urzędów czy ośrodków zdrowia[46]. **Integracja transportu** Od lat głównym wyzwaniem dla metropolii jest **brak integracji transportu zbiorowego**. Pomimo istnienia struktur takich jak MZKZG (którego pierwotną funkcją miała być organizacja PTZ, ostatecznie jego rolą jest emisja biletów metropolitalnych) organizatorzy transportu nie współpracują ze sobą skutecznie w obszarze integracji biletowej, taryfowej i rozkładowej w skali całej metropolii. Transport zbiorowy jest kwestią ponadlokalną, a jego zła organizacja wpływa negatywnie na wiele aspektów życia mieszkanek i mieszkańców oraz przyjezdnych. Brak ustanowienia jednego organizatora transportu zbiorowego będzie prowadził do dalszego spadku udziału transportu zbiorowego w podróżach, a tym samym nie zostanie osiągnięty najważniejszy cel polityki zrównoważonej mobilności oraz strategii rozwoju obszaru metropolitalnego, a także strategii rozwoju województwa związany redukcją emisji odtransportowych. Wyzwaniem jest utrzymanie atrakcyjnej oferty przewozowej, a także . **ograniczone wykorzystywanie wspólnych mechanizmów finansowania transportu autobusowego i kolejowego (porozumienia, zawiązywanie związków celowych itd.)**. Wpływa to na ograniczoną skuteczność tych systemów. Brakuje również unifikacji systemu informacji pasażerskiej i przystankowej m.in. w formie dynamicznych TIP w obszarze metropolitalnym, jednolitych standardów przystanków oraz jednolitej informacji pasażerskiej na przystankach. Na sytuację korzystnie mogą wpłynąć zmieniające się uwarunkowania polityczne, a dzięki temu

[43] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.2.
[44] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.4.
[45] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.4.
[46] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.8.

	potencjalne zwiększenie roli metropolii w organizowaniu publicznego transportu zbiorowego. Pożądany jest stały rozwój systemu informacji pasażerskiej i przystankowej poprzez zwiększanie liczby przystanków wyposażonych w dynamiczne tablice informacji pasażerskiej. W przypadku powołania związku metropolitalnego i uzyskania środków dla gmin OMGGS z tytułu udziału w podatku PIT możliwe byłoby zrównoważenie kosztów integracji transportu[47]. Brak integracji wpływa na **ograniczenie możliwości związanych z koordynacją zakupów taboru niskoemisyjnego** i wykorzystaniem szansy ich współfinansowania. **Aspekty użytkowe i wykluczenie transportowe** Niedostosowanie transportu publicznego do realnych potrzeb mieszkanek i mieszkańców oraz odwiedzających metropolię powoduje rosnące natężenie ruchu pojazdów indywidualnego transportu samochodowego oraz coraz większe problemy z przepustowością dróg, a także spadek opłacalności transportu publicznego, co z kolei prowadzi do ograniczenia oferty przewozowej i wykluczenia transportowego części osób nieposiadających samochodu (w tym seniorów, dzieci, OzN). Natomiast przepełnienie składów powoduje trudności w przemieszczaniu się osób starszych, kobiet z dziećmi, OzN, ale także może powodować zniechęcanie potencjalnych pasażerów do korzystania z transportu zbiorowego. W konsekwencji obserwuje się: ● występowanie obszarów (powiatów lub gmin) bez regularnych przewozów kolejowych i autobusowych bądź całkowicie wyłączonych z obsługi transportem zbiorowym; ● brak systemu informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym dla transportu zbiorowego; ● niewydolny system finansowania przewozów transportem zbiorowym (niewystarczające środki przeznaczane przez JST na publiczny transport zbiorowy, krajowy system dofinansowania przewozów promujący rozdrobnienie systemów organizacji transportu) oraz spadek stopnia pokrycia kosztów funkcjonowania przychodami z biletów; ● niewystarczające dostosowanie floty poza rdzeniem do korzystania z niej przez osoby z niepełnosprawnościami; ● brak spójnego podejścia w miastach rdzenia i na całym obszarze do obsługi osób z niepełnosprawnościami, np. kwestia otwierania pierwszych drzwi w autobusach ● potrzebne jest zapewnienie możliwości specjalistycznego transportu międzygminnego i międzypowiatowego dla osób ze specjalnymi potrzebami (jako ważnego elementem opieki społecznej i zdrowotnej).

[47] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.3.

Kierunki działań	Cel operacyjny 2.1. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru realizacji instrumentu ZIT OW): **2.1.1)** Zapewnienie pasażerowi poczucia podróżowania w spójnym systemie transportu zbiorowego[48]; **2.1.2)** Wspieranie działań na rzecz zwiększenia dostępności transportowej w metropolii, w tym likwidowania "białych plam" transportowych i poprawy dostępności transportu szynowego; **2.1.3)** Promocja mobilności aktywnej i wsparcie rozbudowy sieci tras rowerowych i pieszych, w szczególności prowadzących do węzłów przesiadkowych; **2.1.4)** Wspieranie działań na rzecz zapewnienia wysokiego standardu pojazdów komunikacji zbiorowej.
Oczekiwany rezultat	Oczekiwane jest utworzenie na obrzeżach rdzenia metropolii węzłów integracyjnych z systemem park&ride i bike&ride zapewniających dobrą dostępność transportu zbiorowego i współdzielonego. Jeśli obiekty te zostaną wyposażone w infrastrukturę pozwalającą na pozostawienie roweru i kontynuowanie podróży komunikacją zbiorową, przyczynią się do zwiększenia udziału przejazdów tymi środkami transportu. Oczekiwanym rezultatem jest spójny system metropolitalnych tras rowerowych łączących węzły przesiadkowe oraz obsługujących powiązania międzygminne.

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Udział podróży transportem zbiorowym wyrażony w % względem podróży ogółem na podstawie modelu ruchu, gdzie podróże indywidualne + podróże transportem zbiorowym = 100%	62,3 % - podróże wykonywane transportem indywidualnym 37,7 % - podróże wykonywane transportem zbiorowym (dane z modelu ruchu aktualne na kwiecień 2023)	60,17 % - podróże wykonywane transportem indywidualnym 39,83 % - podróże wykonywane transportem zbiorowym	Model ruchu dla OMGGS
2	Udział (%) mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego	60,2%	61,1 %	Model ruchu dla OMGGS, obliczenia zgodnie z definicją "dobrego dostępu" zawartą w SUMP OMGGS
3	Liczba linii metropolitalnych, bazujących na ustaleniach SUMP OMGGS, organizowanych przez samorządy OMGGS	0	15	Dane OMGGS/ JST OMGGS zależnie od formy organizacji linii metropolitalnych

[48] Zapewnienie poczucia spójnego systemu transportu zbiorowego w działaniu nr 1 powinno być rozumiane jako odczucie pasażera (user experience) podróżowania w rzeczywiście spójnym i sprawnym systemie, niezależnie jednak od zastosowanych rozwiązań technicznych i organizacyjnych, które z perspektywy użytkownika są drugorzędne względem czasu, kosztu i komfortu podróży.

4	Udział węzłów integracyjnych zgodnych ze zaktualizowanymi Standardami Wizualnymi i Funkcjonalnymi w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych	0	20%	Audyt OMGGS
5	Liczba km wyznaczonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego	20	45	Dane od JST OMGGS (wymaga ankietowania)
6	Gęstość transportowej sieci rowerowej	10 km na 100 km^2	15 km na 100 km^2	Dane od JST OMGGS (wymaga ankietowania)
7	Udział długości wybudowanych lub zmodernizowanych dróg rowerowych w ogóle planowanych dróg rowerowych na bazie koncepcji dróg rowerowych SUMP OMGGS	26%	35%	Inwentaryzacja dróg rowerowych w OMGGS – dane pozyskane od JST OMGGS
8	Udział długości wybudowanych lub zmodernizowanych dróg rowerowych w zasięgu 3 km od węzła przesiadkowego lub przystanku zintegrowanego w ogólne planowanych dróg rowerowych w odległości 3 km od węzła na bazie koncepcji dróg rowerowych SUMP OMGGS	37%	45%	Inwentaryzacja dróg rowerowych w OMGGS w zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych – dane pozyskane od JST OMGGS

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania			
Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
2.1.1)	FEnIKS, priorytet III. Transport miejski	102	Zapewnienie sprawnego, efektywnego, inteligentnego i bezpiecznego systemu transportu publicznego w miastach dostępnego dla wszystkich użytkowników (w tym osób ze szczególnymi potrzebami); możliwości nieprzerwanego przemieszczania się środkami transportu; rozwój systemów inteligentnego transportu publicznego; tworzenie uprzywilejowanych warunków dla transportu publicznego realizowane poprzez projekty transportowe uwzględniające interesy ponadlokalne
	Interreg Europa Środkowa 2021-2027, 3.1.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania z zakresu współpracy transnarodowej przyczyniające się do doskonalenia polityk związanych z transportem i do zwiększenia zdolności na rzecz skoordynowanego i zintegrowanego planowania zrównoważonego transportu, systemów mobilności i właściwych rozwiązań.
	Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, Cel 3.3	Uzależniona od wyników naborów projektów	Opracowanie wspólnych standardów w celu harmonizacji systemów mobilności, aby zapewnić kompatybilność zielonych rozwiązań pomiędzy miastami, miasteczkami ich zapleczem oraz ponad granicami, np. w zakresie systemów ładowania, nowych rodzajów pojazdów.
	Środki JST	Uzależniona od wyników	Wkład własny w projekty dofinansowane ze środków zewnętrznych

		naborów projektów	
2.1.2) 2.1.3)	ZIT: Działanie FEPM.03.02 Mobilność miejska – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego	63 (całkowity budżet służący realizacji kilku kierunków działań)	Działania polegające na budowie, rozbudowie i przebudowie infrastruktury składającej się na węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany oraz liniowej infrastruktury transportu tramwajowego, trolejbusowego i autobusowego, w tym układów torowych na trasach, pętlach i bocznicach, trakcji i podstacji trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych, pętli autobusowych, wydzielonych pasów ruchu (buspasów), zatok przystankowych. Przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego, poprawiające funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego. Działania polegające na budowie, rozbudowie i przebudowie infrastruktury transportu rowerowego, pieszego i pieszo-rowerowego. Działania uzupełniające: ● działania służące likwidacji barier architektonicznych, w szczególności w oparciu o projektowanie uniwersalne lub zastosowanie racjonalnego usprawnienia oraz uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami; ● działania sprzyjające adaptacji do zmian klimatu, w szczególności poprzez zastosowanie błękitno-zielonej infrastruktury; ● działania edukacyjne dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej - do 10% jego kosztów kwalifikowalnych; kontynuacja inwestycji realizowanych w RPO WP 2014-2020, które uzyskały zgodę Instytucji Zarządzającej (IZ) na fazowanie projektu.
	FEnIKS, priorytet III.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Inwestycje w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego, węzły przesiadkowe (w tym: parkingi P&R poza centrami miast), miejskie systemy ITS dla uprzywilejowania, usprawnienia usług publicznego transportu miejskiego oraz ruchu niezmotoryzowanego (pieszo-rowerowego).
	Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, Cel 3.3	Uzależniona od wyników naborów projektów	Testowanie, wprowadzanie i stosowanie rozwiązań cyfrowych (analityka big data, przetwarzanie danych w czasie rzeczywistym, inteligentne systemy transportowe), które regulują przepływ ruchu, optymalizują transport osób i towarów oraz przewidują zmieniające się wzorce mobilności.
	Interreg Region Morza Bałtyckiego 2021-2027, Cel 2.5	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania polegające na promowaniu i wdrażaniu zintegrowanych koncepcji mobilności miejskiej, w tym np. transportu bezemisyjnego, np. rowerowego, oraz strategii monitorowania, które przyczyniają się do lepszego zarządzania jakością powietrza w celu zmniejszenia narażenia ludności na emisje związane z transportem (zanieczyszczenie powietrza i hałas) w oparciu o obowiązujące wytyczne WHO i dyrektywy UE.

	KPO, Komponent E1.1, E1.1.2	Uzależniona od wyników naborów projektów	Wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska (w tym zeroemisyjny transport publiczny i wdrażanie SUMP),
	Środki JST	Co najmniej 11,12 (budżet służący realizacji kilku kierunków działań)	Uzupełnienie wkładu własnego w projektach dofinansowanych ze źródeł zewnętrznych
2.1.3)	ZIT: Działanie FEPM.03.02 Mobilność miejska – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego	63 (całkowity budżet służący realizacji kilku kierunków działań)	Działanie polegające na zakupie zero i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego, np. autobusów, tramwajów, trolejbusów oraz innych środków komunikacji oraz rozwoju infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych. Działania uzupełniające: działania edukacyjne dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej - do 10% jego kosztów kwalifikowalnych.
	FEP: Działania: FEPM.03.01 FEPM.03.03	Uzależniona od wyników naborów projektów	Jak wyżej, ale z ograniczeniem do terenów OMGGS nieobjętych ZIT (FEPM.03.01) lub objętych instrumentem ZIT innym niż ZIT OM (FEPM.03.03)
	FEnIKS, priorytet III.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Inwestycje w infrastrukturę i tabor szynowy publicznego transportu zbiorowego.
	KPO, Komponent E	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania ukierunkowane na wzrost wykorzystania transportu przyjaznego dla środowiska, m.in. poprzez zwiększenie potencjału przedsiębiorstw do produkcji rozwiązań zero i niskoemisyjnych, zwiększenie liczby i udziału taboru autobusowego zasilanego paliwami alternatywnymi oraz rozwój infrastruktury ładowania/ tankowania paliw alternatywnych. Zwiększenie liczby nowoczesnego transportu szynowego (tramwajowego) w miastach.
	Środki JST	Co najmniej 11,12 (budżet służący realizacji kilku kierunków działań)	Uzupełnienie wkładu własnego w projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych
2.1.1) - 2.1.3)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ			

Główne wnioski płynące z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej obszaru realizacji instrumentu ZIT	Cel 2.1. będzie realizowany na terenie MOF OW z wykorzystaniem instrumentu ZIT. **Transport drogowy w** obszarze realizacji instrumentu ZIT odbywa się głównie w kierunku północ-południe, zwłaszcza drogą S6 stanowiącą zachodnią obwodnicę Trójmiasta i zarazem główną oś transportową. Łączy się ona na północy i zachodzie z drogami 6 i 7 stanowiącymi łączniki z północną i zachodnią częścią obszaru. Na południowym zachodzie z DK nr 7 łączy się DK nr 20 okalającą zachodnią część obszaru realizacji instrumentu ZIT. Od południa droga ekspresowa nr 6 łączy się z autostradą A1, ekspresową S7 i DK nr 91. **Transport kolejowy** obejmuje szereg połączeń, m.in. w kierunku północno-zachodnim: na LK202, północno-wschodnim: na LK213, zachodnim oraz południowym: na LK201, LK211, LK131, LK 203, LK207, południowo-wschodnim: na LK 9 i wschodnim: na LK 204.[49] Ważnymi węzłami tej sieci są dworce kolejowe Gdańsk Główny i Gdynia Główna. System uzupełniają połączenia realizowane po infrastrukturze Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, m.in. połączenia z portem lotniczym, tzw. Górnym Tarasem metropolii oraz część powiązań z gminami ościennymi oraz w kierunku Kartuz i Kościerzyny. Systemy kolei aglomeracyjnej i regionalnej będą podlegały rozbudowie zarówno pod względem infrastrukturalnym jak i taborowym, m.in. budowa PKM Południe lub obsługa koleją aglomeracyjną północnych dzielnic Gdyni i Kosakowa. Znaczącymi węzłami komunikacyjnymi są także Port Lotniczy Gdańsk im. L. Wałęsy oraz porty morskie w Gdańsku i Gdyni. Pozostałe istotne węzły przesiadkowe skupiające funkcje metropolitalne i posiadające warunki dla ich rozwoju w przyszłości to dworzec kolejowy Tczew oraz węzły przy stacjach i przystankach kolejowych: Gdańsk Oliwa, Gdańsk Śródmieście, Gdańsk Wrzeszcz, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Kartuzy, Pruszcz Gdański, Sopot, Wejherowo oraz Rumia. **Układ transportowy** jest istotny zarówno jako oś przemieszczeń do i z innych części kraju, jak i jako szkielet przemieszczeń mieszkańców. Tworzy również osie rozwoju osadnictwa – to trasy drogowe oraz sieć SKM wpływają na atrakcyjność osiedleńczą poszczególnych miejscowości. Wewnątrz rdzenia obszaru realizacji instrumentu ZIT ważnym systemem wpływającym na zachowania transportowe są linie tramwajowe (Gdańsk)

[49] Wykaz połączeń kolejowych znajduje się w Diagnozie sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

	i trolejbusowe (Gdynia), które łączą się z transportem aglomeracyjnym dzięki węzłom przesiadkowym. OMGGS charakteryzuje dobrze rozwinięty układ transportowy w kierunku północ-południe, zarówno pod względem infrastruktury kolejowej, jak i drogowej. Rozwijane są również połączenia w relacji wschód-zachód, np. planowana rozbudowa linii kolejowej nr 202 budowana Obwodnica Metropolii Trójmiasta, czy też projektowana Droga Czerwona oraz będąca w fazie studialnej Via Maris stanowiąca dojazd z północnych części województwa do drogi ekspresowej S7, a także budowa dodatkowego toru kolejowego na trasie Gdańsk – Tczew (LK 9).Wszystkie te przedsięwzięcia będą wpływały na zwiększenie spójności obszaru, co może przyczynić się do integracji rynku pracy, zwiększenia atrakcyjności turystycznej oraz wyrównania szans rozwojowych gmin ZIT. Rozwój infrastruktury drogowej, w dużej mierze realizowanej przez GDDKiA, następuje w znacznie szybszym tempie niż rozwój **transportu zbiorowego**, który charakteryzuje się brakiem koordynacji działań i współpracy oraz niedoborem środków finansowych na modernizację i rozwój infrastruktury[50]. Powolne zmiany w infrastrukturze kolejowej wynikają również z opóźnień w realizacji inwestycji oraz niewystarczającym koordynowaniu harmonogramów realizacji inwestycji przez zarządcę infrastruktury. **Jeśli opisany trend polegający na priorytetowym rozwoju indywidualnego transportu samochodowego i ograniczonym rozwoju transportu zbiorowego zostanie utrzymany, to realizacja założeń zrównoważonej mobilności oraz osiągnięcie celów redukcji emisji będą trudne do wykonania w założonej w dokumentach europejskich perspektywie czasowej.** **Zachowania transportowe i podróże wewnątrz** obszaru realizacji instrumentu **ZIT** Analiza **rozkładu przestrzennego podróży i zachowań transportowych** mieszkańców obszaru realizacji instrumentu ZIT wskazuje na duże znaczenie Trójmiasta jako strefy koncentracji miejsc pracy i usług wyższego rzędu. Zauważyć można dwa główne typy podróży – w obrębie Trójmiasta (zarówno w obrębie pojedynczych miast, jak i pomiędzy nimi) oraz podróże do i z Trójmiasta. Pozostałe podróże między innymi ośrodkami są o wiele rzadsze. Skala oddziaływania miast otaczających Trójmiasto, tj. Rumi, Redy i Pruszcza Gdańskiego oraz (w mniejszym stopniu) Wejherowa, jest niższa niż wynikałoby to z ich potencjału ludnościowego. Ośrodki te są zdominowane przez funkcje społeczne i gospodarcze zlokalizowane w Trójmieście. Przekłada się to na przeważający kierunek podróży wykonywanych w obszarze realizacji instrumentu ZIT – w godzinach porannych są to podróże do Trójmiasta, a w godzinach popołudniowych – z Trójmiasta. Liczba podróży pomiędzy Trójmiastem a pozostałym obszarem OMGGS (nie tylko gminami z obszaru realizacji instrumentu ZIT) wynosi ok. 460 tys.[51] Mieszkańcy Gdańska, Gdyni i Sopotu najczęściej poruszają się na krótsze odległości i częściej niż mieszkańcy pozostałych miejscowości wybierają środki transportu zbiorowego. Dłuższe podróże osób spoza obszaru metropolii wynikają z codziennych dojazdów do miejsca pracy, nauki czy obiektów usługowych oraz powrotów do miejsc zamieszkania. Realizowane są częściej za pomocą samochodu, a w przypadku gmin obsługiwanych przez kolej, także tym środkiem transportu. Rozkłady przemieszczeń po obszarze realizacji instrumentu ZIT wyraźnie wskazują na

[50] Problemy te były wskazywane już w Planie zagospodarowania Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot z 2016 roku i wciąż pozostają aktualne.
[51] Źródło: Raport diagnostyczny SUMP.

	intensywne powiązania w obrębie Trójmiasta oraz jego otoczenia[52]. Kluczowe jest znaczenie Gdańska, to do niego w największym stopniu kieruje się poranny ruch do pracy oraz to z niego wypływa ruch powrotny w godzinach popołudniowych, **co uzasadnia dalszą rozbudowę miejskich systemów transportu.** Województwo pomorskie charakteryzuje się najwyższym w Polsce współczynnikiem wykorzystania kolei. Pomimo tego **potencjał kolei aglomeracyjnej** w Obszarze Metropolitalnym, a więc również obejmującym obszar realizacji instrumentu ZIT, pozostaje niewykorzystany. Wynika to w znacznym stopniu z rozdrobnienia funkcji organizatora transportu i braku integracji. **Koordynacja transportu zbiorowego** Głównym problemem kolei, ale też ogólnie transportu zbiorowego w metropolii, jest rozdrobnienie organizacyjne i brak odpowiedniego poziomu integracji różnych środków transportu: kolei, tramwajów, autobusów i trolejbusów. Organizację połączeń i zarządzanie infrastrukturą utrudnia dodatkowo skomplikowana sytuacja własnościowa infrastruktury kolejowej i zakładów przewozowych. Różne taryfy, rozkłady jazdy, standardy realizacji infrastruktury i oznaczenia pojazdów generują trudności dla mieszkańców i odwiedzających chcących przemieszczać się transportem zbiorowym. Na poprawę sytuacji wpływa oferta MZKZG, która zawiera bilety metropolitalne i okresowe łączone. Jednak to rozwiązanie odpowiada na problem w niewystarczającym stopniu, przede wszystkim ze względu na brak strefowania oferty oraz jej skomplikowanie. Krokiem w kierunku integracji oferty przewozowej było wprowadzenie w 2020 roku przez władze Gdańska i władze województwa pomorskiego biletów okresowych ZTM Gdańsk w pociągach w granicach miasta (dla posiadaczy Gdańskiej Karty Mieszkańca). Rozwiązanie to nie zostało wdrożone w pozostałych samorządach obszaru realizacji instrumentu ZIT[53]. Innym rozwiązaniem w kierunku integracji transportu zbiorowego było wprowadzenie taryfy Pomorskiej, tj. ujednolicenia taryfy w pociągach PKP SKM i Polregio oraz wprowadzenie biletów miejskich. Proponowane od lat, m.in. w Strategii Transportu i Mobilności, utworzenie jednego organizatora transportu jest działaniem koniecznym i priorytetowym do zapewnienia odpowiedniego poziomu integracji różnych środków transportu i zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego w obszarze metropolii. Wraz ze zmianami organizacyjnymi powinny być realizowane projekty infrastrukturalne mające na celu przede wszystkim usunięcie wąskich gardeł na sieci kolejowej w obszarze oraz rozwój węzłów przesiadkowych, jak również projekty wdrażające rozwiązania technologiczne wspomagające zarządzanie ruchem drogowym i transportem zbiorowym. **Ruch samochodowy** Zgodnie z wynikami Kompleksowych Badań Ruchu[54] z 2014 roku **przejazdy** wykonywane prywatnym samochodem stanowią ok. 41% wszystkich podróży w całym Obszarze Metropolitalnym. W Trójmieście

[52] źródło: OMGGS SUMP, 2022, Raport diagnostyczno-strategiczny.
[53] Rozwiązanie to zostało wprowadzone tylko w Gdańsku prawdopodobnie ze względu na wystąpienie w czasie jego wdrażania pandemii covid-19, a później również zmian ustawowych, co łącznie osłabiło kondycję finansową samorządów OMGGS.
[54] Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do roku 2030.

	udział ten prawdopodobnie jest niższy. Jedną z trudności w ocenie obecnej sytuacji transportowej Metropolii jest brak aktualnych kompleksowych badań ruchu, wykonywanych regularnie w całości obszaru metropolitalnego i uwzględniających również przemieszczenia realizowane innymi metodami niż przy udziale pojazdów silnikowych. Ich realizacja z zastosowaniem narzędzi modelowania ruchu powinna być priorytetowym działaniem samorządów Metropolii. Niezależnie od dokładnego udziału poszczególnych sposobów przemieszczania się z dużym prawdopodobieństwem można założyć, że prywatny samochód jest jednym z najczęściej wybieranych środków transportu w obszarze realizacji instrumentu ZIT. Dalsza rozbudowa układu drogowego, głównie budowa Trasy S6 oraz Obwodnicy Metropolitalnej wraz z połączeniami oraz Drogi Czerwonej i Via Maris, (w przypadku jej realizacji), ale też budowa obwodnic miast, np. Malborka lub Wejherowa, będzie dodatkowo sprzyjała podróżom wykonywanym tym środkiem transportu. Konsekwencją zwiększenia liczby podróży indywidualnym transportem samochodowym jest rosnąca presja na miejsca postojowe oraz kongestia. Odpowiedzią członków ZIT na tę sytuację powinna być hierarchizacja układu drogowego, przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu, a tam, gdzie to zasadne, rozwój stref płatnego parkowania oraz uspokojonego ruchu i realizacja strategicznych parkingów buforowych (P&R) w ramach węzłów przesiadkowych i rozbudowywanie systemów informacji parkingowej. Takie działania są już realizowane, chociażby na terenie Gdańska, a ich kontynuacja i rozszerzenie powinny być elementem współpracy samorządów z obszaru realizacji instrumentu ZIT. Komplementarnym działaniem powinno być uspokajanie ruchu na obszarach miejskich, w szczególności wraz z budową obwodnic miast i wyprowadzaniem z nich ruchu tranzytowego. Dążenie do wyprowadzenia ruchu tranzytowego z miast (np. Malbork, Wejherowo) jest jednym z kluczowych działań poprawiających warunki do przemieszczania się w sposób aktywny (pieszo, rowerem) oraz podnoszących poziom bezpieczeństwa uczestników ruchu. Wykonywanie tego typu inwestycji powinno być możliwe pod warunkiem jednoczesnego uspokajania ruchu w miastach. **Przeciwdziałanie wzrostowi udziału indywidualnego samochodu w podróżach będzie wykonywane równolegle z poprawą oferty przewozowej oraz dostępności transportu zbiorowego oraz rozwojem infrastruktury do mobilności aktywnej.** W 2019 r. 79% przemieszczeń w ramach województwa pomorskiego była realizowana w granicach gmin. Oznacza to, że część z nich mogłaby odbywać się z wykorzystaniem roweru lub pieszo. Zapewnienie infrastruktury rowerowej w postaci dróg rowerowych, parkingów bike&ride jest działaniem zachęcającym do korzystania z tego środka transportu, wpływa ono również na poprawę bezpieczeństwa ruchu. Obszar realizacji instrumentu ZIT charakteryzuje się dobrą dostępnością **infrastruktury rowerowej**, choć należy wskazać na znaczną dysproporcję w pokryciu terenu drogami rowerowymi w Trójmieście oraz w gminach ościennych. Różnica ta zauważalna jest także pomiędzy Dolnym a Górnym Tarasem Trójmiasta – w pierwszym przypadku mamy do czynienia ze znacznie lepiej rozwiniętą siecią dróg rowerowych. Pomimo wzrostu liczby kilometrów dróg rowerowych w całym obszarze infrastruktura rowerowa pozostaje nieciągła, co będzie ograniczało jej użytkowanie przez najbardziej narażonych uczestników ruchu – dzieci i młodzież oraz osoby starsze. Kluczowe powiązania rowerowe wymagające uzupełnienia w obszarze

	realizacji instrumentu ZIT to alternatywne połączenie dla trasy nadmorskiej i pasma al. Grunwaldzkiej w kierunku północ-południe oraz połączenia wschód-zachód, umożliwiające pokonanie rowerem Obwodnicy Trójmiasta. Poza realizacją głównego szkieletu tras rowerowych wyzwaniem pozostaje budowa dojazdowych tras rowerowych lub takie kształtowanie ruchu drogowego, aby przemieszczanie się rowerem w ruchu ogólnym było bezpieczne. Problem ten zauważalny jest przede wszystkim w dzielnicach obrzeżnych Trójmiasta oraz na terenie sąsiednich gmin, gdzie realizacja nowych inwestycji mieszkaniowych jest najbardziej dynamiczna. **Udział podróży rowerem** w ruchu w miastach rdzenia nie przekracza 10% (dane z 2016 r.). Ten wynik jest zauważalnie gorszy niż w innych polskich i europejskich metropoliach. Poprawa sytuacji **pieszych** zauważalna jest przede wszystkim w rdzeniu. Wprowadzane są tam strefy uspokojonego ruchu i ulice w formie przestrzeni współdzielonych, a przejścia podziemne sukcesywnie zastępowane są naziemnymi. Poprawy wymaga dostępność węzłów przesiadkowych i przystanków transportu zbiorowego dla pieszych, w tym zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami. Niezbędne działania, to m.in. likwidacja barier architektonicznych poprzez wyposażenie dojść w windy/pochylnie lub dopuszczenie ruchu w poziomie terenu/peronu, a także zapewnienie ciągłości dróg pieszych. W przypadku najsilniej rozwijających się terenów ZIT (dzielnic obrzeżnych Trójmiasta i przyległych do nich terenów sąsiednich gmin, a także terenów tzw. Małego Trójmiasta o charakterze podmiejskim) występuje deficyt dróg pieszych. Wyspowy charakter nowych inwestycji wpływa na brak ciągłości tych połączeń, które często budowane są jedynie jako uzupełnienie układu drogowego, bez przeanalizowania rzeczywistych tras przemieszczeń pieszych. Konsekwencję stanowi brak spójnych połączeń pieszych zapewniających np. dobry dostęp do przystanków transportu zbiorowego czy usług. Wyzwania dla obszaru realizacji instrumentu ZIT wynikające z diagnozy: • potrzeba koordynacji działań i współpracy w zakresie rozwoju ponadlokalnego (międzygminnego) transportu zbiorowego oraz modernizacji i rozwoju infrastruktury, w tym kolejowej; • potrzeba integracji taryfowej i biletowej transportu zbiorowego; • potrzeba planowania rozwoju transportu w oparciu o rzetelne dane, w tym potrzeba wykonania kompleksowych badań ruchu i aktualizacji modelu transportowego; • poprawa dostępności (architektonicznej, informacyjnej) węzłów przesiadkowych i przystanków transportu zbiorowego dla pieszych, w tym zwłaszcza dla osób ze szczególnymi potrzebami; • rozbudowa Inteligentnych Systemów Transportowych; rozbudowa i modernizacja infrastruktury węzłów przesiadkowych oraz infrastruktury P&R, B&R; • uporządkowanie parkowania oraz zwiększenie efektywności wykorzystania miejsc parkingowych, w tym z zastosowaniem rozwiązań ITS/Smart City; modernizacja i wymiana taboru w oparciu o środki ZIT;

	• integracja infrastruktury rowerowej i transportu zbiorowego, w tym budowa parkingów B&R oraz tras rowerowych obsługujących węzły przesiadkowe; • zapewnienie spójnych połączeń pieszych umożliwiających np. dobry dostęp do przystanków transportu zbiorowego czy usług; • rozwój tras rowerowych w gminach ościennych rdzenia, zapewnienie ciągłości infrastruktury rowerowej; • poprawa bezpieczeństwa ruchu; • hierarchizacja układu drogowego, przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu, a tam, gdzie to zasadne, rozwój stref płatnego parkowania oraz uspokojonego ruchu i realizacja strategicznych parkingów buforowych w ramach węzłów przesiadkowych.
Opis realizacji celu poprzez działania ZIT	W ramach celu 2.1. Strategii ponadlokalnej w miastach i ich obszarach funkcjonalnych realizowane będą działania prowadzące do wzrostu znaczenia zrównoważonej zbiorowej i indywidualnej mobilności miejskiej. Członkowie ZIT planują realizować w ramach tego celu projekty dotyczące tworzenia węzłów komunikacyjnych, szczególnie węzłów intermodalnych. Ważnym zamysłem będą również zakupy i modernizacja środków transportu zbiorowego, infrastruktury transportowej oraz rozbudowa systemów ITS. Dodatkowe działania obejmują rozbudowę i przywracanie powiązań transportu zbiorowego. Cel ten wpisuje się w FEP (priorytet Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza), w ramach którego realizowane będą działania związane z rozwojem infrastruktury transportu publicznego. W ich zakres będą wchodzić inwestycje w węzły integrujące podsystemy transportu zbiorowego kolejowego, tramwajowego, autobusowego, trolejbusowego oraz rowerowego. Ponadto wspierany będzie zakup zero- i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego obejmującego autobusy, tramwaje, trolejbusy oraz inne środki komunikacji. Dodatkowo wdrażane będą przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego w tym m.in. systemy: zarządzania transportem zbiorowym, monitoringu transportu zbiorowego i przystanków, informacji dla pasażerów transportu zbiorowego. Priorytet przewiduje również realizację działań edukacyjnych dotyczących racjonalnych zachowań transportowych prowadzących do ograniczenia popytu na transport, zwłaszcza indywidualny transport samochodowy, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko. W ramach celu realizowane będą również działania prowadzące do wzrostu znaczenia i skali przemieszczania się pieszo oraz rowerem, w tym **rozbudowa tras rowerowych**, uzupełnianie ich infrastruktury. Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza będą służyły w szczególności rozwojowi infrastruktury dla transportu niezmotoryzowanego (inwestycje w drogi rowerowe, ciągi piesze i pieszo-rowerowe). FEP przewiduje ponadto wspieranie działań edukacyjnych dotyczących racjonalnych zachowań transportowych prowadzących do ograniczenia popytu na transport, zwłaszcza indywidualny transport samochodowy, wzrostu bezpieczeństwa i obniżenia negatywnego wpływu sektora transportu na środowisko. W tym zakresie stanowi dobrą ramę dla planów metropolii wyrażonych w celu operacyjnym 2.2. Budowa tras rowerowych na obszarze MOF zgodnych z Koncepcją podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w miejskich obszarach funkcjonalnych w województwie pomorskim,

	stanowiącą załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, pełniącego rolę Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Pomorskiego 2030." Dodatkowo, trasy rowerowe objęte wsparciem w ramach FEP muszą być zgodne z SUMP.	
	Typ przedsięwzięcia	**1. Rozwój infrastruktury transportu zbiorowego i mobilności aktywnej na terenie metropolii[55]**
	Lider oraz partnerzy	Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Sposób wyboru projektów	Projekty indywidualne oraz partnerskie zidentyfikowane w oparciu o metropolitalne kryteria wyboru: [56] Projekt otrzymuje punkty z tytułu kryteriów właściwych dla projektów węzłowych, infrastrukturalnych lub taborowych, z tytułu kryterium spójności ze wskaźnikami SUMP oraz kryterium partnerstwa: 1a) Węzły: • W jakim stopniu projekt węzłowy wpływa na ograniczenie ruchu samochodowego w rdzeniu Metropolii? • W jakim stopniu projekt uwzględnia integrację podsystemów transportu zbiorowego i transportu indywidualnego (w tym urządzeń transportu osobistego tzw. UTO)? • W jakim stopniu projekt bazuje na dostępie do istniejącej infrastruktury i jej zasięgu? 1b) Infrastruktura: W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie spójności układu metropolitalnych tras rowerowych lub sieci z priorytetem dla autobusów? 1c) Tabor: W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie sprawności systemu transportu zbiorowego? 2) Kryterium obligatoryjne: W jakim stopniu projekt jest spójny ze wskaźnikami strategicznymi Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej OMGGS? 3) Kryterium partnerstwa: Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania?
	Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	Wskaźniki produktu:

Lp.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
1	Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych	km	10

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

[56] Kryteria zostały opisane w Rozdziale 6. System realizacji Strategii, w części poświęconej Strategii ZIT

2	Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego	osoby	0
3	Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych	sztuki	8
4	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	811 300
5	Wspierana infrastruktura rowerowa	km	26

Wskaźniki rezultatu:

Lp.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość bazowa	Wartość docelowa
			~~488~~	
1	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego	użytkownicy /rok	165 249	168 537
2	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej	użytkownicy /rok	111 874	373 198

Zakres przedmiotowy

Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania polegające na realizacji inwestycji wynikających z Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji oraz z Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla OMGGS. Celem będzie wdrożenie spójnej polityki OMGGS w zakresie publicznego transportu zbiorowego i ograniczania komunikacji samochodowej, w szczególności:

1 Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury składającej się na węzeł integracyjny lub przystanek zintegrowany takiej jak[57]:

– punktowa infrastruktura transportu zbiorowego służąca powiązaniu jego różnych

[57] Nowe węzły integracyjne lub przystanki zintegrowane muszą być zlokalizowane poza obszarami centralnymi miast. Wykluczone są inwestycje w infrastrukturę drogową na potrzeby ruchu pojazdów samochodowych niewykorzystywanych w transporcie publicznym, z wyjątkiem elementów ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów). Budowa i rozbudowa obiektów typu „parkuj i jedź" może być realizowana wyłącznie poza obszarami centralnymi miast.

		form: m.in. pętle autobusowe, tramwajowe, trolejbusowe; – systemy parkingowe typu „parkuj i jedź" („park&ride"), „parkuj rower i jedź" („bike&ride") oraz „podwieź i jedź" (kiss&ride") wraz z towarzyszącą im infrastrukturą służącą obsłudze pasażerów; – dworce kolejowe, autobusowe lub inne obiekty obsługi podróżnych; – infrastruktura drogowa (wraz z narzędziami cyfrowymi) wykorzystywana w transporcie publicznym, do obsługi obiektów „parkuj i jedź" lub jej elementy ukierunkowane na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów). 2 Budowa, rozbudowa i przebudowa liniowej infrastruktury transportu tramwajowego, trolejbusowego i autobusowego, w tym układów torowych na trasach, pętlach i bocznicach, trakcji i podstacji trakcyjnych tramwajowych i trolejbusowych, pętli autobusowych, wydzielonych pasów ruchu (buspasów), zatok przystankowych;[58] 3 Budowa, rozbudowa i przebudowa infrastruktury transportu rowerowego, pieszego i pieszo-rowerowego;[59] 4 Zakup zero i niskoemisyjnego taboru publicznego transportu zbiorowego (spełniającego wymogi dla ekologicznie czystych pojazdów w rozumieniu dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE), np. autobusów, tramwajów, trolejbusów oraz innych środków komunikacji; 5 Rozwój infrastruktury ładowania i tankowania pojazdów zeroemisyjnych;[60] 6 Przedsięwzięcia służące cyfryzacji transportu miejskiego, poprawiające funkcjonowanie, konkurencyjność i bezpieczeństwo publicznego transportu zbiorowego powiązane z elektroniczną

[58] Budowana, rozbudowywana lub przebudowywana sieć drogowa na potrzeby linii autobusowych i trolejbusowych nie może być wykorzystywana dla indywidualnego ruchu samochodowego.

[59] Zaprojektowana i zrealizowana zgodnie z właściwymi wytycznymi projektowania infrastruktury dla pieszych, rowerów i transportu zbiorowego WR-D-40 oraz WR-D-60. Ponadto, możliwa jest budowa tras rowerowych na obszarze MOF zgodnych z Koncepcją podstawowej sieci tras rowerowych o charakterze transportowym w miejskich obszarach funkcjonalnych w województwie pomorskim, stanowiącą załącznik nr 4 do Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie mobilności i komunikacji, pełniącego rolę Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Pomorskiego 2030.

[60] Wyłącznie w przypadku braku możliwości finansowania jej ze źródeł prywatnych. W przypadku infrastruktury dla użytkowników indywidualnych zapewniony zostanie niedyskryminacyjny dostęp dla wszystkich użytkowników.

		Platformą Zintegrowanych Usług Mobilności (FALA), w szczególności utworzenie lub rozwój: – systemów zarządzania transportem zbiorowym (w tym systemów sterowania ruchem pojazdów transportu zbiorowego); – systemów monitoringu transportu zbiorowego i przystanków (m.in. systemów monitorowania bezpieczeństwa pasażerów); – systemów informacji dla pasażerów transportu zbiorowego; – systemów organizacji przewozów, w tym elektronicznych systemów pobierania opłat (bilet elektroniczny); – aplikacji do planowania podróży. Działania uzupełniające: ● działania służące likwidacji barier architektonicznych, w szczególności w oparciu o projektowanie uniwersalne lub zastosowanie racjonalnego usprawnienia oraz uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami; ● działania sprzyjające adaptacji do zmian klimatu, w szczególności poprzez zastosowanie błękitno-zielonej infrastruktury; ● działania edukacyjne dotyczące zrównoważonej mobilności miejskiej - do 10% jego kosztów kwalifikowalnych.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	75 000 000 EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	● FEP 2021–2027: 63 308 456 EUR
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	● FEP 2021–2027, Priorytet 3 Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza, cel szczegółowy viii) wspieranie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej

Cel operacyjny 2.2. Poprawa warunków mobilności aktywnej

2.2. Poprawa warunków mobilności aktywnej[61]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej,	**Udział podróży rowerem** Udział podróży rowerem w ruchu w miastach rdzenia nie przekracza 10% pomimo licznych inwestycji w infrastrukturę rowerową (dane z 2016 r.).

[61] Problematyka ta jest analizowana w diagnozie – punkt 3.2. „Mobilność i transport".

gospodarczej i przestrzennej	W 2020 r. udział ruchu rowerowego w całym obszarze OMGGS wynosił 8%– to wynik znacznie niższy niż w dużych miastach Polski (Warszawa, Kraków) czy w miastach holenderskich bądź skandynawskich. Niski udział ruchu rowerowego utrzymuje się pomimo rozbudowy sieci tras rowerowych. W OMGGS w 2021 roku ich długość wyniosła 904,2 km, o 225% więcej niż dekadę wcześniej (277,9 km). Gęstość sieci wzrosła z 3,9 km/100 km2 do 12,8 km/100 km2 (na podstawie danych GUS), lecz nadal jest niewystarczająca: tylko 40% obszaru OMGGS znajduje się w odległości nie większej niż 2 km od trasy rowerowej. Pomimo tych zmian poważnym wyzwaniem jest brak ciągłości sieci rowerowej, zwłaszcza w ruchu międzygminnym[62]. **Wykorzystanie roweru współdzielonego** Zapotrzebowanie mieszkanek i mieszkańców na sprawny system roweru metropolitalnego zidentyfikowane zostało już na poziomie statystyk MEVO 1.0 podczas 7 miesięcy funkcjonowania systemu: 157 tys. zarejestrowanych osób, 2 mln wypożyczeń, 6,4 mln przejechanych kilometrów. Gminy w większości nie są w stanie samodzielnie zapewnić wysokiej jakości roweru miejskiego ułatwiającego przemieszczanie nie tylko w obrębie jednej JST. **Dostępność rowerowa i piesza** Konieczne jest zapewnienie możliwości podróżowania rowerem każdemu mieszkańcowi OMGGS i innym osobom przebywającym na obszarze, również na terenach pozamiejskich, międzygminnie i w połączeniu z obszarami ościennymi. Metropolia posiada dobre uwarunkowania do podróżowania rowerem, zarówno w kontekście turystyki, jak i codziennych podróży mieszkańców. Rozwój infrastruktury rowerowej może przyczynić się do wzrostu udziału tego środka transportu w codziennych podróżach oraz zwiększyć wykorzystanie tego środka przemieszczania się wśród turystów. Z tego względu niezbędne jest powiązanie rozbudowy infrastruktury rowerowej z jednoczesną dbałością o wzrost udziału podróży z wykorzystaniem roweru dla zapewnienia realizacji celów zrównoważonej mobilności. Podstawą współczesnego rozwoju jest współpraca, która w przypadku sieci rowerowych oznacza przede wszystkim współpracę międzyobszarową oraz współpracę różnych podmiotów (mieszkańcy, władze, aktywiści, turyści itd.). Dzięki łączeniu potencjałów wszystkich interesariuszy możliwe będzie uzyskanie najlepszych wyników w zakresie aktywnej mobilności, Działania te powinny być także realizowane w odniesieniu do infrastruktury pieszej na obszarze OMGGS, która jest niejednorodna i w każdym jego rejonie występuje wiele miejsc i odcinków określanych przez mieszkańców jako niespójne, niebezpieczne, posiadające zły stan nawierzchni, niedoświetlone, niewłaściwie lub niewystarczająco oznakowane, blokowane przez samochody i inne pojazdy oraz o zbyt niskim poziomie utrzymania, szczególnie w okresie jesienno-zimowym.

[62] Szerzej o tym: Diagnoza, podrozdział 3.2.6. i podrozdział 3.2.8.

	Ograniczanie ruchu samochodowego 15% emisji zanieczyszczeń powietrza na Pomorzu pochodzi z transportu, odpowiada on m.in. za emisję PM2,5 i NOX. Największymi źródłami emisji są autostrada A1 i droga ekspresowa S7 prowadząca do Warszawy, drogi krajowe 6 i 22 oraz 91 (na odcinku Pruszcz Gdański-Tczew), a także drogi wojewódzkie na odcinku od Żukowa do Kartuz. Zanieczyszczenia te odpowiadają za wzrost zapadalności na choroby układu krążenia, neurologiczne (w tym otępiennych) i nowotwory płuc. Hałas generowany przez transport stanowi główne źródło hałasu w miastach według raportów EEA[63] i jest wskazywany jako jedno z istotnych źródeł zaburzeń snu i przewlekłego stresu osób mieszkających w miastach. Wpływa to na ryzyka zawałów i problemów psychicznych. **Bezpieczeństwo ruchu drogowego** Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu oznacza mniej rannych i ofiar śmiertelnych. Według danych GUS w 2022 roku w Obszarze Metropolitalnym doszło do 1055 wypadków, w wyniku których 1274 osoby zostały ranne, a 51 osób zmarło (według danych Obserwatorium BRD ofiar śmiertelnych w 2021 roku było łącznie 66, a w 2022 44). Od 2011 roku zauważalna jest tendencja spadkowa – liczba wypadków drogowych i liczba rannych zmalały dwukrotnie, a liczba ofiar śmiertelnych zmalała niemal trzykrotnie. W 2022 roku liczba wypadków na 100 tys. ludności wahała się od 27,7 w Sopocie do 93,6 w powiecie gdańskim. Sopot osiągał również 0 ofiar śmiertelnych na 100 tys. mieszkańców. Najwięcej ofiar odnotowano w powiecie nowodworskim oraz powiecie lęborskim - odpowiednio 11,77 i 10,94. W Gdańsku i Gdyni liczba wypadków w przeliczeniu na 100 tys. ludności wynosiła 69,1 i 51,7, jednak liczba ofiar śmiertelnych już tylko 1,65 i 1,64. W porównaniu do średniej krajowej (56,4) w większości powiatów OMGGS występują wartości wyższe pod względem liczby wypadków drogowych na 100 tys. ludności. Nieco lepiej wygląda sytuacja pod względem liczby ofiar śmiertelnych - w nieznacznej większości gminy osiągają niższe wartości niż średnia krajowa (5,4). W obszarze bezpieczeństwa pieszych rok 2022 przyniósł znaczną poprawę. W powiatach tworzących Obszar Metropolitalny doszło do 224 wypadków z udziałem pieszych (o 34 mniej niż w 2021 roku i 47 mniej niż w 2020 roku), 239 pieszych zostało rannych, a 14 zmarło - w obu przypadkach mniej niż w latach poprzednich. Do mniejszej liczby wypadków doszło również na przejściach dla pieszych (128 w 2022 roku i 153 w 2021 roku). Potwierdza to stałą poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze metropolitalnym oraz sens kontynuowania wprowadzania zmian w tym obszarze. **Edukacja**

[63] European Economic Area – Europejska Agencja Środowiska.

	Działania edukacyjne są istotnym aspektem procesów zmieniających zachowania transportowe. We flagowej kampanii Miasta Gdańska – „Rowerowym Maju" – w 2023 r. wzięło udział 259 474 aktywnych uczestników, zrealizowano 5 849 954 przejazdy, osiągnięto 40% frekwencji rowerowej. W projekt jest już zaangażowanych **41 miast i gmin (z tego 16 z OMGGS), 1 323 placówki i 18 663 klasy i grupy.** Inna kampania skierowana do młodzieży szkolnej w OMGGS to chociażby MIŁO! W mieście, przeprowadzona w 2021 roku w Tczewie. W grze „Kręć kilometry dla Gdańska" w 2022 r. swoje drużyny utworzyły 443 firmy/zakłady pracy – o 49 więcej niż w 2021 r., zespoły utworzyło też 39 szkół średnich – o 9 więcej niż rok wcześniej, a także 9 uczelni oraz mieszkańcy ze wszystkich (35) dzielnic Gdańska. Łącznie dało to 4631 aktywnych uczestników (o 130 osób więcej niż w poprzednim roku), którzy wykręcili ponad 2,5 miliona kilometrów, tj. o 307 530 km więcej niż rok wcześniej. Dzięki tym przejazdom ograniczono emisję CO2 do atmosfery o ponad 632 tony, co stanowiło o 77 ton więcej w stosunku do 2021 roku. Podobną kampanię w OMGGS prowadzi Miasto Tczew. Od 7 lat organizuje kampanię ROWEREM DO PRACY. W 2023 roku uczestnicy kampanii odbyli łącznie około 70 tys. przejazdów rowerem, co przełożyło się na 437 533 przejechanych kilometrów. Przeprowadzanie kampanii rowerowych to przede wszystkim domena dużych miast metropolii. Mniejsze samorządy dołączają zazwyczaj do ogólnopolskich kampanii takich jak np. Rowerowy Maj.
Kierunki działań	Cel operacyjny 2.2. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru realizacji instrumentu ZIT OW): **2.2.1)** Wdrożenie i rozwój roweru metropolitalnego; **2.2.2)** Wspólna polityka ograniczania ruchu samochodowego w centrach gmin, współpraca z zarządcami dróg w zakresie stosowania preferencji dla przejazdów zbiorowych oraz rowerów i pieszych; **2.2.3**) Poprawa bezpieczeństwa ruchu i dążenie do „wizji zero"; **2.2.4)** Realizacja kampanii informacyjnych promujących pożądane zachowania komunikacyjne (wykorzystanie komunikacji aktywnej).
Oczekiwany rezultat	Wdrożenie spójnych dla poszczególnych gmin OMGGS systemów organizacji ruchu w celu rozdzielenia ruchu tranzytowego i docelowego, a w efekcie osiągnięcie poprawy bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego i rowerowego w obrębie metropolii. Ważny element tego działania stanowi rozbudowanie systemów ITS. Rezultat uzupełniający stanowi wdrożenie systemu roweru metropolitalnego Mevo.

Wskaźnik rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)*	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych

1	Udział gmin OMGGS, w których funkcjonuje system roweru metropolitalnego Mevo	Wartość bazowa (2023): 31% (16 z 52 gmin), w zakresie roweru publicznego Mevo.	Wzrost udziału gmin	Dane OMGGS: wykaz gmin, które dołączyły do projektu Mevo
2	Udział liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych wśród pieszych i rowerzystów w ogóle liczby ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na terenie OMGGS	34% (15/44)	10%	Wskaźnik na podstawie danych obserwatorium BRD

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania			
Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
2.2.1)	Środki JST	Uzależniona od potrzeb i rozwoju systemu	Rozwój roweru metropolitalnego
	Interreg Europa Środkowa 2021-2027, 2.5.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania polegające na promowaniu i wdrażaniu zintegrowanych koncepcji mobilności miejskiej, w tym np. transportu bezemisyjnego, np. rowerowego, oraz strategii monitorowania, które przyczyniają się do lepszego zarządzania jakością powietrza w celu zmniejszenia narażenia ludności na emisje związane z transportem (zanieczyszczenie powietrza i hałas) w oparciu o obowiązujące wytyczne WHO i dyrektywy UE.
2.2.2)	Środki JST	Budżet dzielony z innymi działaniami	Działania realizowane jako komplementarne z działaniami z pozostałych kierunków działań oraz przy wykorzystaniu środków finansowych określonych w tych działaniach Zmiana organizacji ruchu w centrach gmin
2.2.3)	FEP: Działanie FEPM.04.01	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działanie polegające na budowie, przebudowie i rozbudowie dróg wojewódzkich na terenie miast OMGGS, m.in. w zakresie obwodnic, skrzyżowań, węzłów, poszerzeń przekroju jezdni, ciągów ruchu uspokojonego przy przejściach przez małe miejscowości i wzmocnienia nawierzchni drogowej w celu poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.
	ZIT: Działanie FEPM.03.02 Mobilność miejska – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego (ZIT)	63 (całkowity budżet służący realizacji kilku kierunków działań)	Działania polegające na budowie, rozbudowie i przebudowie infrastruktury drogowej (wraz z narzędziami cyfrowymi) wykorzystywanej w transporcie publicznym, do obsługi obiektów „parkuj i jedź" lub jej elementów ukierunkowane na bezpieczeństwo niechronionych użytkowników dróg (w tym pieszych i rowerzystów). Działania uzupełniające:

			• działania służące likwidacji barier architektonicznych, w szczególności w oparciu o projektowanie uniwersalne lub zastosowanie racjonalnego usprawnienia oraz uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami;
2.2.1) - 2.2.4)	Środki JST	Uzależniona od wyników naborów projektów	Wkład własny
2.2.1) - 2.2.4)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.

Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	

Cel operacyjny 4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej

4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej[64]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	Z danych OECD wynika, że bez wyraźnej struktury zarządczej regulującej zadania metropolitalne trudno o osiągnięcie wysokiej jakości i zadowolenia z transportu zbiorowego.[65] Głównym wyzwaniem jest rozproszona struktura zarządzania oraz realizacji połączeń. Na terenie OMGGS działa Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, jednak nie przejmuje on zadań organizatora transportu. Wciąż kluczową rolę odgrywają zarządy transportu w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie i Tczewie. Na forum MZKZG konsultowana jest taryfa gminna, sprzedaje on również produkt o nazwie „bilet metropolitalny". Jednak według opinii publicznej bilet metropolitalny nie istnieje, skoro w poszczególnych miastach bilety autobusowe honorowane są tylko u jednego operatora. Choć powstaje FALA (wspólny system rozliczania i zbierania informacji o podróży), jest on wprowadzany bez jednolitego zarządu. Sytuacji nie ułatwia skomplikowany system ulg (ulgi ustawowe na transport kolejowy i autobusowy, dodatkowo ulgi w miejskich systemach transportowych, wspólny bilet MZKZG, taryfy kolejowe oraz przejazdy bezpłatne wprowadzane zależnie od przewoźników/organizatorów). Ponadto obecnie w ramach gmin OMGGS funkcjonuje ponad 50 organizatorów transportu. Rozproszona struktura zarządzania nie pozwala

[64] Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.2. „Mobilność i transport" oraz 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii".
[65] Ahrend, R., C. Gamper and A. Schumann (2014), "The OECD Metropolitan Governance Survey: A Quantitative Description of Governance Structures in large Urban Agglomerations", OECD Regional Development Working Papers, 2014/04, OECD Publishing

	na efektywne wdrażanie tej usługi publicznej. Poszczególne systemy publicznego transportu zbiorowego konkurują między sobą zamiast dopełniać się wzajemnie. Brakuje spójnej koncepcji, w której osią transportu metropolitalnego byłaby kolej, a pozostałe środki transportu stanowiłyby jej uzupełnienie. Zbudowanie takiego systemu łączy się z uporządkowaniem sposobu zarządzania przewozami aglomeracyjnymi i np. dążeniem do budowania mechanizmów wspólnego zarządzania infrastrukturą, taborem, przewozami i biletowaniem. Samorządy finansują działalność transportową indywidualnie i ewentualne działania związane z integrowaniem taryf bądź finansowaniem są regulowane odrębnymi porozumieniami. Dotyczy to zarówno powiązań autobusowych między gminami, jak i porozumień między gminami a Samorządem Województwa Pomorskiego. OMGGS nie korzysta zatem z efektów synergii i korzyści płynących ze wspólnego finansowania transportu. W efekcie koszty transportu zbiorowego z roku na rok rosną, a jednocześnie spada udział podróży transportem zbiorowym. Transport publiczny wciąż nie realizuje wielu potrzeb mieszkanek i mieszkańców – jest nieefektywny i nie zapobiega wykluczeniu transportowemu[64]. Konieczne jest utworzenie jednego organizatora transportu w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu integracji różnych podsystemów i zwiększenia wykorzystania transportu zbiorowego w obszarze metropolii. Organizator ten może zostać utworzony poprzez przekształcenie MZKZG w związek powiatowo-gminny lub Metropolitalny/Regionalny Zarząd Transportu po utworzeniu związku metropolitalnego (konieczne przyjęcie właściwej ustawy na poziomie krajowym). Do zarządzania mobilnością na poziomie metropolitalnym niezbędne wydaje się prowadzenie regularnych badań przemieszczeń i modelowanie rozwoju układu transportowego, z uwzględnieniem wszystkich sposobów podróży/przemieszczeń – obecnie brak jest wystarczającej wiedzy na temat przemieszczeń pieszych i rowerowych. Aby narzędzia do modelowania ruchu odpowiadały obecnym standardom konieczne jest pozyskanie danych wsadowych w postaci kompleksowych badań ruchu oraz aktualizacja środowiska oprogramowania.
Kierunki działań	**4.1.2.1)** Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych, komórki, która miałaby być odpowiedzialna za zbieranie, integrację i analizę danych transportowych w skali metropolitalnej, a także współpracy w tym zakresie z samorządami, w szczególności Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego; **4.1.2.2)** Zwiększenie efektywności polityk transportowych poprzez powołanie jednego organizatora transportu.
Oczekiwany rezultat	Powołanie wspólnych struktur zarządzania transportem zbiorowym. Wykorzystanie efektu synergii dla poprawy efektywności, zasięgu i skuteczności usług transportu zbiorowego.

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa	Źródło danych

		(2022)*	(2030)	
1	Powołany i realizujący swoje zadania zespół odpowiedzialny za badania w transporcie na terenie Metropolii	0	1	Akt powołania
2	Liczba gmin objętych zasięgiem powołanej struktury zarządzania transportem zbiorowym	0	52	Deklaracja podmiotu zarządzającego transportem dotycząca zasięgu działania

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania

Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
4.1.2.1)	Środki JST	0,2	Działania mające na celu zbieranie, harmonizację i analizę danych transportowych z terenu OMGGS, które będą podstawą do wykonywania dokumentów transportowych i mobilnościowych oraz funkcjonowania jednego organizatora transportu w OMGGS.
	Interreg Europa Środkowa 2021-2027, 2.5.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania mające na celu testowanie i wdrażanie rozwiązań w zakresie zharmonizowanych i zintegrowanych rozwiązań w zakresie biletów, sprzyjających wydajnemu i powszechnie akceptowanemu transportowi publicznemu na poziomie miejskich obszarów funkcjonalnych oraz opracowywanie i wprowadzanie lepszych rozwiązań w zakresie zarządzania zrównoważoną mobilnością na poziomie MOF, w tym np. koordynacja interesariuszy na różnych poziomach zarządzania w celu poprawy łączności miejskiej i podmiejskiej oraz rozwiązań w zakresie ekologicznych dojazdów.
4.1.2.2)	Środki krajowe	40	Działania związane z organizacją transportu zbiorowego w OMGGS po utworzeniu związku metropolitalnego i otrzymaniu dodatkowego finansowania ze środków krajowych.
	Środki JST	0,1	Działania związane z integracją transportu zbiorowego na terenie OMGGS.
	Interreg Europa Środkowa 2021-2027, 2.5.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania mające na celu projektowanie i testowanie zintegrowanych i zrównoważonych rozwiązań transportu odpowiadającego na zapotrzebowanie w celu stworzenia lepszych połączeń między obszarami wiejskimi i peryferyjnymi a najważniejszymi węzłami transportowymi, ustalenie i zapewnienie wsparcia na potrzeby usuwania barier i wąskich gardeł w transporcie,np. przez rozszerzanie współpracy między interesariuszami i koordynację planowania inwestycji o znaczeniu strategicznym oraz doskonalenie koordynacji między regionalnymi przewoźnikami drogowymi w transporcie transnarodowym (w tym harmonizacja i integracja informacji biletowej i usług w skali transnarodowej oraz tworzenie ponadregionalnych partnerstw przewoźników drogowych). Wymiana dobrych praktyk i opracowanie norm i zrównoważonych rozwiązań na rzecz poprawy usług mobilności w skali regionalnej w interesie publicznym i wzmocnienia ich odporności na wypadek sytuacji kryzysowych.

	Interreg Europa Środkowa 2021-2027, 3.1.	Uzależniona od wyników naborów projektów	Działania mające na celu projektowanie i testowanie zintegrowanych i zrównoważonych rozwiązań transportu odpowiadającego na zapotrzebowanie w celu stworzenia lepszych połączeń między obszarami wiejskimi i peryferyjnymi a najważniejszymi węzłami transportowymi, ustalenie i zapewnienie wsparcia na potrzeby usuwania barier i wąskich gardeł w transporcie, np. przez rozszerzanie współpracy między interesariuszami i koordynację planowania inwestycji o znaczeniu strategicznym oraz doskonalenie koordynacji między regionalnymi przewoźnikami drogowymi w transporcie transnarodowym (w tym harmonizacja i integracja informacji biletowej i usług w skali transnarodowej oraz tworzenie ponadregionalnych partnerstw przewoźników drogowych). Wymiana dobrych praktyk i opracowanie norm i zrównoważonych rozwiązań na rzecz poprawy usług mobilności w skali regionalnej w interesie publicznym i wzmocnienia ich odporności na wypadek sytuacji kryzysowych.
4.1.2.1) - 4.1.2.2)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ			

3.3. Cel strategiczny 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego

Trzeci cel strategiczny wyznacza działania dotyczące podnoszenia pozycji konkurencyjnej gospodarki metropolii oraz zwiększania jakości usług społecznych realizowanych dla mieszkanek i mieszkańców

w celu zapewnienia im wysokiej jakości życia bez względu na płeć, rasę, pochodzenie etniczne, religię, światopogląd, niepełnosprawność, wiek, czy orientację seksualną.

Cel operacyjny 3.1. skupia się na potencjale gospodarczym OMGGS jako obszaru o jednym z najwyższych w Polsce tempie inwestycji i wzrostu innowacyjności, ale jednocześnie wciąż jeszcze ustępującego pod względem dobrobytu metropoliom Europy Zachodniej i Północnej. OMGGS ma do odegrania ważną rolę w animowaniu działań na rzecz przyciągania inwestycji oraz talentów na teren tworzących go samorządów. Kierunki działań realizowane w ramach celu będą uwzględniać wpływ trendów globalnych oraz działań prowadzonych przez Komisję Europejską, w ramach strategii „Europejski Zielony Ład"[66]. W najbliższych latach gospodarka metropolii będzie musiała przejść transformację ukierunkowaną na oddzielenie wzrostu gospodarczego od wykorzystania zasobów naturalnych. Kluczowy stanie się wzrost inwestycji B+R, cyfryzacja, większe wykorzystanie nowych technologii i innowacji, a także zmniejszanie zasobochłonności, w tym energochłonności przedsiębiorstw.

Z kolei cel 3.2. poświęcony został zaplanowaniu działań metropolii na rzecz poprawy jakości usług świadczonych dla mieszkańców, w szczególności w zakresie przygotowania społeczeństw do skutków zmian demograficznych, zapewniania równego dostępu do ważnych usług społecznych takich jak usługi zdrowotne czy usługi społeczne, wspierania grup defaworyzowanych, w szczególności OzN oraz integracja migrantek i migrantów, poprzez polityki realizowane przez samorządy OMGGS.

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

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

W ramach celu strategicznego 3 realizowane będą dwa cele operacyjne:

- 3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii,
- 3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców**.**

Cel ten łączy się także merytorycznie z celem operacyjnym:

4.1.3. Wzmocnienie współpracy społeczno-gospodarczej.

Cel operacyjny 3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii

3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii[67]

[66] Komunikat KE, 11.12.2019, COM(2019) 640 final

[67] Problematyka powiązana z tym celem operacyjnym analizowana jest w podrozdziale 3.3. Diagnozy „Potencjał gospodarczy i społeczny".

Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	Ważną cechą obszarów metropolitalnych jest konkurencyjność ich gospodarki – tylko regiony silne gospodarczo są w stanie przyciągać i integrować nowe mieszkanki i mieszkańców oraz podmioty gospodarcze. **Kontekst** Województwo pomorskie jest na siódmym miejscu w kraju pod względem wytworzonego PKB (ok. 6% polskiego PKB) oraz na piątym pod względem PKB per capita. Notuje także najwyższe wskaźniki wzrostu PKB w kraju. Nadal jednak udział Trójmiasta w PKB kraju jest niższy niż innych dużych ośrodków (Wrocławia, Poznania). To gospodarka OMGGS nadaje tempo i charakter pomorskiej produktywności – aż 2/3 PKB wytwarzane jest w obszarze metropolitalnym. Jednocześnie jednak jest to region peryferyjny w skali globalnej i europejskiej. Poważne wyzwanie stanowi demografia. W wyniku procesów demograficznych w skali kraju liczba osób w wieku produkcyjnym do 2030 roku zmniejszy się od dziś o 0,65 mln, a do 2050 roku – o 5,3 mln[68]. Sprawia to, że jednym z wyzwań będzie potrzeba zapewnienia dostępu do pracowników. Rdzeń OMGGS wykazuje dużą specjalizację w sektorach opartych na wiedzy i technologii, w sektorze stoczniowym oraz logistyce. Z kolei poza rdzeniem metropolii silne są: sektor spożywczy, drzewno-meblowy oraz budowlany. Na obszarach poza rdzeniem widać przesunięcie w stronę sektorów pracochłonnych, o niższej intensywności technologicznej. Dla części gmin duże znaczenie mają także rolnictwo i turystyka. Wysoki potencjał ekonomiczny, jakościowy kapitał ludzki, efektywność kosztów dla biznesu, dostępność transportowa oraz otwartość na inwestycje są czynnikami, za które region ceniony jest przez inwestorów. **Profil i perspektywy rozwojowe** Główne kierunki rozwoju gospodarki regionu w kontekście budowania globalnej i europejskiej pozycji konkurencyjnej będą wiązały się z dalszą rozbudową zaplecza portowo-logistycznego oraz branż powiązanych z logistyką i szeroko rozumianą branżą morską. Znaczące inwestycje w rozwój infrastruktury energetycznej – morska energetyka wiatrowa, energetyka jądrowa – będą czynnikiem kształtującym dalszy rozwój tej branży. Równie istotnym obszarem jest dalsza cyfryzacja wszystkich branż gospodarki. W regionie od wielu lat w ww. obszarach rozwijają się partnerstwa sektora publicznego, nauki i biznesu w ramach: ● **Inteligentnych Specjalizacji Pomorza** (ISP1 - Technologie offshore i portowo-logistyczne, ISP2 - Technologie interaktywne w środowisku nasyconym informacyjnie, ISP3 - Technologie ekoefektywne w produkcji, przesyle, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie), ISP4 - Technologie medyczne w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia, ● **klastrów** (klaster Logistyczno Transportowy Północ-Południe, Interizon - Pomorski Klaster ICT, Bałtycki Klaster Morski i Kosmiczny, Klaster

[68] Źródło: Prognoza ludności na lata 2023-2060, GUS.

	Energii Malbork-Żuławy, Pomorska Platforma Rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej na Bałtyku). oraz partnerstwa „Pomorska Dolina Wodorowa" (Klaster firm i szkół wyższych). Warto jednak pamiętać, że mimo gwałtownego wzrostu produktywności gospodarki OMGGS, jej siła na mapie Europy jest niewielka. W związku z tym, że kończą się atuty, dzięki którym polskie regiony szybciej rozwijały się w ostatniej dekadzie (dostępna i tania podaż pracowników, środki dotacyjne na inwestycje), dalszy rozwój możliwy będzie głównie poprzez wzrost efektywności pracy i wykorzystania zasobów oraz zwiększenie innowacyjności. Ze względu na wysokie znaczenie powiązań globalnych i łańcuchów logistycznych kluczowym czynnikiem warunkującym poprawę produktywności będzie umiejętność internacjonalizacji działań przedsiębiorstw prowadzących działalność w regionie. **Jakość życia i zarobki** Jakość życia i zarobki są kluczowymi aspektami przyciągającymi osoby migrujące do miast. Rdzeń jest oceniany jako miejsce dobre do życia, szczególnie największe miasta. Sytuacja pogarsza się w gminach położonych peryferyjnie (powiaty malborski, lęborski, kartuski), gdzie wskaźniki wykluczenia są dwukrotnie wyższe niż w rdzeniu. Mieszkańcy Trójmiasta zarabiają znacząco mniej niż mieszkańcy obszarów metropolitalnych podobnej wielkości w Europie Zachodniej. Poziom wynagrodzeń skłania do migracji zarobkowej, jednocześnie jednak niższe koszty życia sprawiają, że presja ta nie jest nadmiernie przytłaczająca. Na tle kraju zarobki na terenie OMGGS są atrakcyjne, niepokoi jednak duża rozpiętość wynagrodzeń pomiędzy Gdańskiem a miejscowościami ościennymi (znacznie większa niż np. w metropolii wrocławskiej, ale podobna jak w krakowskiej czy poznańskiej). **Przyciąganie talentów i wykorzystywanie ukrytych potencjałów zasobów pracy (**osoby starsze, migrantki i migranci, OzN) **oraz podmiotów ekonomii społecznej (PES).** W województwie pomorskim daje się zauważyć istotna zmiana podejścia do celów stawianych przed edukacją[69]. Większego znaczenia nabiera kształtowanie kompetencji potrzebnych do życia, czym zastępuje się dotychczasowe podejście bazujące na przekazywaniu przez szkołę określonej porcji konkretnej wiedzy zapisanej w programach nauczania. Taka zmiana, o ile będzie wprowadzana z determinacją, pozwoli na poprawienie przygotowania uczniów do wejścia na rynek pracy przyszłości. Najważniejszymi kompetencjami zasługującymi na wsparcie są: umiejętność adaptowania się do nowych warunków, umiejętność pracy problemowej, umiejętność pracy w grupie, umiejętności cyfrowe. W tym obszarze organy prowadzące szkół powinny wspierać swoje jednostki edukacyjne oraz zatrudnianych nauczycieli w skutecznej transformacji podejścia do celów funkcjonowania szkół. Potrzebna jest kontynuacja działań zmierzających do poprawy jakości kształcenia zawodowego. Absolwenci szkół technicznych powinni mieć

[69] Por. Program Fundusze Europejskie dla Pomorza na lata 2021-2027, s. 9.

	kompetencje możliwe do wykorzystania w pracy zawodowej bez dodatkowego długotrwałego szkolenia[70] Warta podkreślenia jest również potrzeba wzmacniania idei uczenia się przez całe życie, co ma znaczenie szczególnie w odniesieniu do przedstawicieli zawodów zastępowanych na skutek automatyzacji i cyfryzacji przedsiębiorstw oraz osób obecnie nieaktywnych na rynku pracy. W odniesieniu do tych grup szczególne potrzeby dotyczą – podobnie jak w przypadku uczniów – konieczności kształtowania kompetencji kluczowych, w tym miękkich i cyfrowych. Wyzwania demograficzne sprawiają, że z perspektywy rynku pracy niezbędne jest uruchomienie potencjału "ukrytych" zasobów - seniorów, migrantek i migrantów, OzN. Trójmiasto nie przyciąga w wystarczającym stopniu migrantów, którzy chętniej wybierają inne polskie miasta – Warszawę, Poznań, Wrocław, Kraków. Liczba osób z doświadczeniem migracji posiadających pozwolenie na pobyt jest dwukrotnie niższa niż w innych dużych miastach. Migranci wykonują pracę poniżej swoich umiejętności. Rynek pracy przechodzi obecnie gwałtowną zmianę związaną z zastępowaniem niektórych rodzajów pracy ludzkiej przez automatyzację, robotyzację i rozwój SI. Postęp w tych dziedzinach pozwala poprawić sytuację OzN, wzmacniając ich podmiotowość, potencjał i sprawczość. W związku z tym dynamicznie wzrośnie zapotrzebowanie na podnoszenie i zmianę kwalifikacji zawodowych. Dynamiczne zmiany na rynku pracy spowodują również konieczność dostosowania systemu edukacji do nowych wyzwań, w tym związanych z rozwojem SI. **Potencjał naukowy** Tylko jedna trójmiejska uczelnia (Politechnika Gdańska) znajduje się na liście szanghajskiej[71], (wśród 1000 najlepszych uczelni na świecie), a lokalne uczelnie dysponują niedostateczną liczbą samodzielnych pracowników naukowych (co powoduje, że nie jest możliwe zwiększenie liczby studentów) oraz mają mniejszą liczbę studentów niż szkoły wyższe z konkurencyjnych polskich metropolii. Brakuje skoordynowanych planów i aktywnych programów przyciągania do subregionu talentów, w tym pracowników naukowych. Politechnika Gdańska i Gdański Uniwersytet Medyczny mają jednak status uczelni badawczych, a w celu wzmocnienia pozycji akademickiej w kraju i za granicą razem z Uniwersytetem Gdańskim powołały Związek Uczelni Fahrenheita. **Innowacyjność i B&R** Dalszy dynamiczny rozwój OMGGS stoi pod znakiem zapytania z uwagi na względnie **niski poziom innowacyjności** lokalnej gospodarki (tempo nakładów na działalność B+R jest niższe niż u europejskich i światowych liderów - w rankingu Regional Innovation Scoreboard 2021 r. Pomorskie zajmuje 184 pozycję wśród 240 regionów europejskich objętych indeksem, a 4 miejsce w skali kraju. Stosunkowo duża część działań badawczo-

[70] Na terenie województwa planowana jest kontynuacja projektu SWP „Kształtowanie sieci szkół zawodowych na Pomorzu".
[71] Źródło: https://www.shanghairanking.com

	rozwojowych finansowana jest ze środków prywatnych, co pozytywnie wyróżnia region w skali kraju. **Tereny inwestycyjne** Potencjał lokalizowania w metropolii nowych przedsięwzięć gospodarczych jest duży, ponieważ OMGGS posiada atrakcyjne tereny inwestycyjne[72]. Standard udostępniania informacji o nich jest jednak bardzo zróżnicowany – wiele gmin nie włącza się aktywnie w promowanie swojej oferty i ma trudności w identyfikowaniu terenów o potencjale inwestycyjnym. Brak współpracy między samorządami w tym zakresie oraz brak odpowiedniej promocji dostępnych nieruchomości ogranicza skuteczność przyciągania inwestorów. Informacje potrzebne inwestorom są rozproszone i niepełne. **Instytucje Otoczenia Biznesu (IOB)** Przedsiębiorcy OMGGS mają dostęp do usług IOB głównie w Gdańsku i Gdyni. Oferta tych jednostek jest bogata, lecz problem stanowi ograniczony dostęp do tych informacji. Zapewnienie spójnej informacji poprawiłoby obsługę biznesu w Trójmieście i jego okolicach. Wyzwaniem tym zajmuje się samorząd województwa – poprzez dziania zaplanowane w RPS Odporna Gospodarka. **Współpraca gospodarcza** Wiele zadań związanych z koordynacją współpracy na poziomie międzynarodowym realizuje samorząd wojewódzki. Współpraca w wymiarze bałtyckim, europejskim i globalnym dotyczy przede wszystkim turystyki, rybołówstwa, ochrony środowiska, przedsiębiorczości, rozwoju innowacyjności, przewozów pasażerskich i towarowych oraz kwestii migracyjnych. Marketingiem regionu zajmują się także stowarzyszenia: Pomorskie w Unii Europejskiej oraz Pomorskie w Azji. Poszczególne samorządy prowadzą działania, które eksponują konkurencyjność subregionu – włączają się w organizację wydarzeń, zapewniają ciekawą ofertę dla przyjeżdżających do OMGGS, a także prowadzą promocję na targach i konferencjach. Działania te w długiej perspektywie służą przyciąganiu talentów. Z perspektywy interesów metropolii widoczny jest jednak brak koordynacji takich starań. Współpraca inicjowana jest również przez przedsiębiorców. Organizacje zrzeszające przedsiębiorców – zarówno te największe, jak Regionalna Izba Gospodarcza Pomorza czy Pracodawcy Pomorza, jak i mniejsze, niekiedy lokalne, wspierają swoich członków między innymi przez sieciowanie (networking) oraz organizację współpracy w projektach gospodarczych oraz badawczo-rozwojowych. **Marka OMGGS** Świadomość **marki OMGGS**[73] jest niska zarówno wśród władz samorządowych, jak i mieszkanek oraz mieszkańców. W Trójmieście

[72] Plan zagospodarowania przestrzennego OMGGS 2030, Załącznik nr 1 do uchwały Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

[73] Por. Diagnoza, punkt 3.3.1. sekcja: Marki metropolii

	funkcjonuje kilka silnych marek terytorialnych[74]. Ze względu na ich rozpoznawalność, powinny być one wykorzystywane do promocji gospodarczej całego obszaru metropolitalnego. OMGGS powinno z kolei wzmacniać swoją rozpoznawalność pośród samorządowców obszaru. Tożsamość OMGGS jako rozpoznawalnej marki związana jest w szczególności z nadmorskim położeniem oraz dziedzictwem i tradycjami wolnościowymi, solidarnościowymi oraz gospodarczymi z czasów II RP.[75]
Kierunki działań	**3.1.1)** Szeroki dostęp do kompetentnych pracowników poprzez: a) podnoszenie jakości kształcenia w zakresie kompetencji kluczowych, w tym kompetencji cyfrowych potrzebnych na rynku pracy przyszłości; b) współpracę biznes-uczelnie-JST w prowadzeniu systemu kształcenia w tym w zakresie wzmacniania kształcenia wybranych kompetencji kluczowych potrzebnych na rynku pracy (w tym kompetencji cyfrowych); c) przyciąganie talentów (studentów, kadry naukowo-dydaktycznej oraz migrantów); d) zwiększenie udziału osób z niepełnosprawnościami i ich opiekunów na rynku pracy; e) systemową identyfikację kompetencji zawodowych wśród migrantów i optymalizację pośrednictwa z pracodawcami poszukującymi osób do pracy. **3.1.2)** Zwiększenie skuteczności przyciągania inwestycji poprzez: a) inwentaryzację i promocję szczególnie cennych terenów i obiektów inwestycyjnych na terenie OMGGS z wykorzystaniem aktywności Invest in Pomerania, budowanie ofert pakietowych kilku samorządów oraz poszerzanie kompetencji samorządów do zarządzania terenami inwestycyjnymi; b) eksponowanie marek metropolii (zarówno terytorialnych: Trójmiasto, Gdańsk, Gdynia, Sopot, jak i innych: Solidarność, Infoshare, Smart Metropolia, Open'er Festival) w wydarzeniach międzynarodowych i krajowych, w tym kongresach i targach (tzw. para-dyplomacja); **3.1.3)** Stworzenie jednolitego systemu informacji nt. usług dla biznesu świadczonych przez instytucje otoczenia biznesu; **3.1.4)** Wsparcie branż innowacyjnych i rozwojowych (poprzez networking, wzmacnianie klastrów, stałą wymianę wiedzy i harmonizację planów działań); **3.1.5)** Wykorzystanie najważniejszych marek na rzecz rozwoju metropolii.
Oczekiwany rezultat	1) Wzmocnione powiązania w sieciach współpracy samorządów, uczelni i przedsiębiorców; 2) Zwiększenie skuteczności przyciągania inwestycji krajowych i zagranicznych; 3) Ograniczenie deficytu kompetentnych pracowników.

[74] Marką terytorialną jest marka określonego terytorium wyróżniająca go na tle innych jednostek terytorialnych. Marki takie jak: Gdańsk, Gdynia, Sopot, Trójmiasto czy Pomorskie (Pomerania) są jednymi z najsilniejszych polskich marek terytorialnych, Gdańsk oraz Pomorskie są rozpoznawalne również w regionie Morza Bałtyckiego.

[75] Plan zagospodarowania przestrzennego OMGGS 2030 s. 118 (Załącznik nr 2 do uchwały Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.).

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Udział firm z sektora przetwórstwa przemysłowego w woj. pomorskim, które wskazują problemy z zatrudnianiem pracowników jako jedną z największych barier wpływających na skalę inwestycji firmy	7,5% (08.2023)	Utrzymanie lub spadek	Raport GUS: Koniunktura gospodarcza, opinie formułowane przez jednostki z siedzibą w województwie POMORSKIM, pytanie: Które z poniższych barier w największym stopniu wpływają na skalę inwestycji Państwa firmy w bieżącym roku?
2	Udział firm z sektora usług w woj. pomorskim, które wskazują problemy z zatrudnianiem pracowników jako jedną z największych barier wpływających na skalę inwestycji firmy	14,3% (08.2023)	Utrzymanie lub spadek	Raport GUS: Koniunktura gospodarcza, opinie formułowane przez jednostki z siedzibą w województwie POMORSKIM, pytanie: Które z poniższych barier w największym stopniu wpływają na skalę inwestycji Państwa firmy w bieżącym roku?
3	Wykonanie inwentaryzacji strategicznych terenów inwestycyjnych	0	1 szt. (bilans oraz jego aktualizacje)	Raport z wykonania inwentaryzacji
4	Liczba gmin objętych inwentaryzacją strategicznych terenów inwestycyjnych	0	45	Raport z wykonania inwentaryzacji
5	Liczba podmiotów gospodarczych zarejestrowanych na Rynku Głównym GPW z siedzibą na terenie OMGGS	14 szt. (2023)	Utrzymanie lub wzrost	Strona Giełdy Papierów Wartościowych https://www.gpw.pl/spolki
6	Liczba przedsiębiorstw przemysłowych, które wprowadziły innowacje produktowe lub procesów biznesowych	23 % (2021)	Wzrost	Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomo -rskiego
7	Liczba przedsiębiorstw usługowych, które wprowadziły innowacje produktowe lub procesów biznesowych	24,4% (2021)	Wzrost	Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomo rskiego

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania

Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
3.1.1)	FEP, Działania: FEPM.05.01 FEPM.05.02 FEPM.05.03 FEPM.05.04 FEPM.05.06 FEPM.05.08 FEPM.05.09 FEPM.05.10	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty mające na celu podnoszenie jakości kształcenia w zakresie kompetencji kluczowych, w tym kompetencji cyfrowych potrzebnych na rynku pracy przyszłości Zwiększanie możliwości nabywania kompetencji potrzebnych na rynku pracy przyszłości Podnoszenie sprawności działania instytucji odpowiedzialnych za rozwój kompetencji oraz za wspieranie rynku pracy
	FERS, Priorytet FERS.01	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty z zakresu podnoszenia kompetencji dla osób pracujących oraz poszukujących pracy Projekty szkoleniowe

	Środki JST	Uzależniona od wyników naborów projektów	Wkład własny w projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych
3.1.2)	Środki JST	0,2	Inwentaryzacja terenów inwestycyjnych Podnoszenie kompetencji pracowników samorządowych odpowiedzialnych za opiekę nad inwestorem; Działania marketingowe
3.1.3)	Środki JST	0,1	Opracowania i analizy
3.1.4)	FENG, Działanie FENG.02.16	Uzależniona od wyników naborów projektów	Zwiększanie potencjału i kompetencji administracji samorządowej we wspieraniu innowacji i działalności badawczo-rozwojowej oraz zielonej i cyfrowej transformacji gospodarki
	FENG, Działanie FENG.02.17	Uzależniona od wyników naborów projektów	Wsparcie dla klastrów innowacyjnych, w tym między przedsiębiorstwami, organizacjami badawczymi i organami publicznymi oraz sieciami biznesowymi, z korzyścią głównie dla MŚP
	Środki JST	1	Wspieranie sieci współpracy gospodarczej Organizacja konferencji
3.1.5)	Środki JST	0,1	Publikacja materiałów promocyjnych Udział w targach i konferencjach
3.1.1) - 3.1.5)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ			

Cel operacyjny 3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców

3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców[76]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	**Demografia, migracje** Potencjał ludnościowy OMGGS to ponad 1,5 mln osób. Region charakteryzuje się dobrymi wskaźnikami demograficznymi na tle innych części Polski. Pozytywem jest także napływ nowych mieszkanek i mieszkańców – głównie z innych części kraju[77]. Starzenie się społeczeństwa jest istotnym wyzwaniem cywilizacyjnym. W 2022 r. 21,22% mieszkanek i mieszkańców województwa było w wieku poprodukcyjnym. Proces ten będzie się pogłębiał (zwłaszcza w miastach) i wpływał na zmniejszanie się liczby osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym oraz wzrost obciążeń dla systemu pomocy społecznej.

[76] Problematyka powiązana z tym celem operacyjnym analizowana jest w podrozdziale 3.3. Diagnozy „Potencjał gospodarczy i społeczny".
[77] Szczegółowe informacje nt. demografii OMGGS znajdują się w Diagnozie – podrozdział 3.3.2.

	Procesy migracyjne nie są wyłącznie pozytywne. Na skutek wyprowadzek ludności miast na tereny podmiejskie dochodzi do rozlewania się miast (aspekt poruszany w ramach celu operacyjnego 1.2.), ale też do zmian w obszarze funkcjonowania społeczności lokalnych. Z powodu wojny w Ukrainie do miast przybyło nagle nawet kilkadziesiąt tysięcy obywatelek i obywateli Ukrainy, co zwiększyło i zmieniło popyt na usługi transportowe, edukacyjne, zdrowotne, opiekuńcze oraz kulturalne. **Polityki równościowe i standardy (m.in. standardy minimum)** Zapewnienie równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkanek i mieszkańców powinno być elementem tożsamości metropolii. Największe samorządy OMGGS tworzą unikatowe w skali kraju rozwiązania w zakresie inkluzji społecznej i aktywności obywatelskiej. Warto zadbać o upowszechnianie ich dorobku i adaptację rozwiązań w tym zakresie przez mniejsze JST, dla których samodzielne działania mogą być mniej efektywne oraz trudne do realizacji. Dlatego obszar ten zasługuje na wsparcie ze strony metropolii. **Jakość życia, rozwarstwienie społeczne** Mimo dużego tempa rozwoju gospodarczego zarobki wielu mieszkanek i mieszkańców niektórych części metropolii są stosunkowo niskie, zwłaszcza w porównaniu z zachodnioeuropejskimi regionami o potencjale ludnościowym podobnym do Trójmiasta[78]. Widoczna jest także duża różnica w zarobkach oraz wskaźnikach wykluczenia (*social hardship index*) pomiędzy Gdańskiem i gminami oddalonymi od rdzenia. OMGGS jest obszarem o bardzo wysokiej jakości życia[79]. Świadczy o tym pozycja w krajowych i europejskich rankingach. Jeszcze ważniejsze potwierdzenie stanowi wysoka ocena wystawiana przez samych mieszkańców i mieszkanki (potwierdziły to badania jakościowe) oraz wysoki poziom migracji do obszaru[80]. **Włączanie OzN** Osoby z niepełnosprawnościami są w zbyt niskim stopniu włączane w rynek pracy, a wiele z nich spotyka się z przejawami dyskryminacji w dostępie do zatrudnienia. Wyzwaniem w kontekście potrzeb OzN są perspektywy pracy dla osób, które mają predyspozycje do podjęcia zatrudnienia. Wskaźnik zatrudnienia OzN na obszarze OMGGS w 2019 roku osiągnął wartość 19,3%, a w 2021 roku – 18,4%. Oferty pracy kierowane dla OzN stanowiły zaledwie 2% wszystkich ofert pracy dostępnych w PUP, pracodawcy zatem niechętnie widzieli OzN jako potencjalnych pracowników. Standardy postępowania wobec osób z niepełnosprawnościami nie są równe we wszystkich JST w metropolii. Niezbędne jest walka z negatywnymi stereotypami i uprzedzeniami oraz włączanie OzN z poszanowaniem ich autonomii i podmiotowości.

[78] Szerzej o tym – rozdział 3.3.2. Diagnozy.
[79] Szerzej: rozdział 3.3.3. Diagnozy, sekcja: Ocena jakości życia.
[80] Szerzej o tym – rozdział 3.3.3. Diagnozy.

	Niektóre samorządy samodzielnie tworzą miejsca pracy dla OzN z niższymi kwalifikacjami w ramach przedsiębiorstw społecznych np. przy obsłudze usług komunalnych. **Włączenie migrantek i migrantów w życie OMGGS** Na terenie OMGGS przebywa kilkaset tysięcy obcokrajowców. Nawet przed wybuchem wojny w Ukrainie obcokrajowcy otrzymywali przeszło 160 tys. pozwoleń na pracę rocznie (2019). Połowa osób decydujących się na pracę wybierała Gdańsk (64 tys.), a 14% pozwoleń zarejestrowano w Gdyni i Sopocie. Zdecydowana większość osób rejestrujących się do pracy (83%) to obywatelki i obywatele Ukrainy, następnie Białorusi (6%), Mołdawii (6%), Gruzji (3%) i Rosji (2%). Pojawienie się tak znacznej liczby osób z doświadczeniem uchodźczym wpłynęło na znaczące zmiany w funkcjonowaniu samorządów, m.in. zwiększył się odsetek szkół wielokulturowych, wdrożono dwujęzyczną informację dla mieszkańców, wdrożono programy szkoleń dla inkluzywnych bibliotek i domów kultury, samorządy zdobyły pierwsze doświadczenia we wdrażaniu metropolitalnych standardów integracji imigrantów i imigrantek. Przybywający do OMGGS migranci i migrantki potrzebują skutecznego procesu inkluzji, wzmocnienia ich podmiotowości i dbania o spójność społeczną. Większość gmin i powiatów OMGGS nie posiada zaplecza organizacyjnego czy polityki służącej włączaniu migrantów w lokalne społeczności, co potwierdza konieczność kontynuowania działań. Działania dotyczące migrantów będą realizowane również na poziomie regionalnym. OMGGS będzie uczestniczyć w skoordynowaniu działań Samorządu Województwa Pomorskiego i OMGGS. **Oferta kulturalna** i spędzania czasu wolnego O jakości życia decyduje między innymi sposób spędzania czasu wolnego. O ile mieszkanki i mieszkańcy Trójmiasta korzystają z bardzo bogatej oferty kulturalnej, o tyle dostęp do tej oferty nie jest jednakowy dla wszystkich odbiorców z obszaru metropolitalnego. Nierówności wynikają zarówno z miejsca zamieszkania, jak i z innych czynników (m.in. niepełnosprawność, brak znajomości języka polskiego, wykluczenie transportowe). Należy dążyć do niwelowania nierówności w dostępie do oferty czasu wolnego. Jednocześnie oferta czasu wolnego jest ważnym aspektem ocenianym przez inwestorów, pracodawców i pracowników. W OMGGS działają obecnie 52 lokalne ośrodki kultury, które w większości zlokalizowane są na obszarze rdzenia metropolitalnego oraz w głównych powiatowych i gminnych ośrodkach miejskich. W regionie zlokalizowanych jest również 27 muzeów i innych ważnych atrakcji historycznych, a także 1 obiekt wpisany na Listę światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO – Zamek Krzyżacki w Malborku. Istotnym ogniwem w sieci instytucji kultury na terenie metropolii są centra, domy i ośrodki kultury oraz biblioteki. Na Pomorzu w 2021 było ich odpowiednio: 292 i 316. Są to z reguły instytucje finansowane i organizowane odrębnie, jednak z perspektywy rozwoju lokalnego stanowią one istotne ogniwo łączące mieszkanki i mieszkańców metropolii z ich

najbliższą społecznością. Choć pandemia ograniczyła aktywność lokalnej kultury, w 2021 r. aktywność ta systematycznie powracała do poprzedniego poziomu.

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

Podmioty ekonomii społecznej

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

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

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

Rozwój OWES jest jednym z celów rozwojowych UMWP, wspieranym w FEP 2021-2027, jednak najważniejszym wyzwaniem jest poprawa samodzielności finansowej i kompetencji biznesowych PES oraz poziomu współpracy PES z JST[81], która jest oceniana jako niska.

Ochrona zdrowotna

Znaczącym wyzwaniem w kontekście potrzeb systemu ochrony zdrowia jest niski poziom publicznych nakładów na świadczenia zdrowotne (4,6% PKB) i rosnące obciążenia prywatne (obecnie w wysokości 1,8% PKB).

W województwie pomorskim w 2021 r. funkcjonowało 39 szpitali ogólnych oraz 5 szpitali psychiatrycznych. Liczba szpitali zmalała w porównaniu do 2014 r. o 16. W 2019 r. liczba łóżek w szpitalach ogólnych na 10 tys. mieszkańców wyniosła 36,0 (w 2013 r. – 41,2) i była najniższą wartością w kraju – według GUS na każde łóżko w szpitalach ogólnych w 2021 roku przypadało 298 osób w województwie przy 225 dla Polski.

[81] Wg danych UMWP, zaledwie 10,6% pomorskich JST prowadzi współpracę z PES.

	Większego znaczenie nabierają świadczenia zdrowotne udzielane bez hospitalizacji – świadczone w jednostkach POZ i AOS (wzrost liczby placówek i świadczeń), nadal jednak dostępność do placówek świadczących wsparcie ambulatoryjne jest zauważalnie gorszy niż w innych częściach Polski. Opieka ambulatoryjna jest korzystna z punktu widzenia interesów pacjenta, bowiem leczenie w tym trybie zakłada brak konieczności obciążania szpitali. Brakuje zasobów dla prowadzenia opieki w zakresie: psychiatrii (w tym prowadzonej w formie Centrów Zdrowia Psychicznego), geriatrii, opieki długoterminowej czy rehabilitacji. Dodatkowe wyzwania to brak wykwalifikowanego personelu, ograniczona dostępność świadczeń zdrowotnych dla osób z niepełnosprawnością, problemy ze współpracą między opieką społeczną a zdrowotną jak i kwestia braku wsparcia dla opiekunów (opieki wytchnieniowej), niedostateczne wyposażenie szpitali, szczególnie w zakresie diagnostyki i bloków operacyjnych. Potencjał Sopotu jako uzdrowiska mógłby być lepiej wykorzystany. **Usługi społeczne dostosowane do indywidualnych potrzeb** Ważnym kierunkiem działań jest deinstytucjonalizacja usług społecznych, realizowana przez rozwój usług świadczonych w środowisku lokalnym oraz stopniowe ograniczenie usług w ramach wsparcia instytucjonalnego. Integralnym elementem deinstytucjonalizacji usług jest profilaktyka, mająca zapobiegać umieszczaniu osób w opiece instytucjonalnej, a w przypadku dzieci - rozdzieleniu dziecka z rodziną i umieszczeniu w pieczy zastępczej. Usługi społeczne powinny być świadczone w sposób zindywidualizowany, umożliwiający osobom, na rzecz których są świadczone, prowadzenie niezależnego życia w środowisku lokalnym, bez konieczności korzystania ze wsparcia instytucjonalnego, a gdy to nie jest możliwe, gwarantujące tym osobom warunki życia jak najbardziej zbliżone do warunków domowych i rodzinnych oraz umożliwiające podtrzymywanie więzi rodzinnych i sąsiedzkich. Rozwój usług społecznych bazować powinien na potencjale, wiedzy, doświadczeniu i zasobach środowiska lokalnego i przyczyniać się do podnoszenia jakości życia mieszkańców poprzez zaspakajanie ich aktualnych potrzeb. Potrzeba wdrażania deinstytucjonalizacji opieki wiąże się także z rosnącą liczbą osób wymagających wsparcia. Dane NSP ~~2011~~ 2021 wskazywały na to, że 14,7% (346 525 osób) wśród mieszkańców Pomorza (2 357 320) to osoby z niepełnosprawnościami, w tym 4,1% (98 654 osób) posiadało niepełnosprawność biologiczną. Osoby z niepełnosprawnościami w wieku przedprodukcyjnym stanowiły odpowiednio 0,8% (18 930) ogółu osób z niepełnosprawnościami, w wieku produkcyjnym – 10,5% (247 871). W skali województwa około 9% szacowanej populacji osób niesamodzielnych objętych jest usługami społecznymi, a opieką środowiskową jeszcze mniej – 6,6% cierpi z powodu niskiej dostępności do świadczeń opieki zdrowotnej. Według badań jakości życia dostęp do świadczeń opieki zdrowotnej jest zdecydowanie najgorzej ocenianym aspektem zamieszkiwania w Gdańsku. Zapewnienie możliwości specjalistycznego transportu międzygminnego i międzypowiatowego dla osób ze specjalnymi potrzebami jest także ważnym elementem opieki społecznej i zdrowotnej OMGGS.

	Ponieważ deinstytucjonalizacja jest działaniem wymagającym koordynacji ponadsektorowej i międzygminnej, istnieje konieczność rozpoznania i budowania dobrych praktyk i modeli współpracy.
Kierunki działań	Cel operacyjny 3.2. będzie realizowany poprzez następujące działania. Część z nich wspierana będzie dzięki zastosowaniu instrumentu ZIT (dotyczy obszaru MOF OW): **3.2.1)** Wspieranie samorządów metropolii w prowadzeniu działań na rzecz włączenia społecznego, zapewnienia równości i przeciwdziałania dyskryminacji wszystkich mieszkańców, w szczególności: a) OzN i ich opiekunów; b) migrantek i migrantów; c) mieszkanek i mieszkańców mniejszych miast i wsi oraz dzielnic z wysokim natężeniem problemów społecznych; d) równości praw kobiet i mężczyzn realizowanych m.in. poprzez animowanie współpracy międzysektorowej, w tym angażowanie biznesu do wspierania zrównoważonego rozwoju społeczności lokalnych; **3.2.2)** Integracja polityk kulturalnych samorządów OMGGS na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego; **3.2.3)** Wspieranie samorządów i podmiotów zdrowotnych w poprawie dostępu wszystkich mieszkanek i mieszkańców do usług zdrowotnych (w tym inwestycji w placówki ochrony zdrowia i modernizację szpitali powiatowych) oraz promowanie bardziej skutecznej profilaktyki i zdrowego stylu życia.
Oczekiwany rezultat	Zdolność realizowania zadań polityki społecznej przez instytucje samorządowe OM w zgodzie z najlepszymi standardami; Wzmocnienie współpracy jednostek kultury oraz podmiotów działających na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego; Poprawa efektywności działań na rzecz polityk społeczno-gospodarczych.

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej	0	339 szt.	Sprawozdania z realizacji projektów
2	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych	0	153 os./rok	Sprawozdania z realizacji projektów
3	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu wspartego w ramach realizacji Strategii	0	1 837 os.	Sprawozdania z realizacji projektów
4	Liczba podmiotów (w tym JST oraz jednostek kultury) włączających się w realizację wspólnych projektów na rzecz rozwoju społeczno-gospodarczego Metropolii	0	80 szt.	Sprawozdania JST
5	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	0	15 459 os./rok	Sprawozdania JST

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania

Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
3.2.1)	ZIT. Działanie FEPM.05.18 Usługi społeczne i zdrowotne – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego	12	Projekty mające na celu zwiększenie dostępności do usług społecznych i zdrowotnych dla osób z grup marginalizowanych
	FEP: Działanie FEPM.05.17	Uzależniona od wyników naborów projektów	Jak wyżej, ale na terenie gmin OMGGS nieobjętych ZIT OM
	ZIT. Priorytet FEPM.06 (EFRR) (numer działania do określenia) – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego	24	Rozwój infrastruktury służącej dostarczaniu usług społecznych
	ZIT. Działanie FEPM.05.15 Integracja migrantów – ZIT na terenie obszaru metropolitalnego	5	Projekty mające na celu wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów
	FERS: Priorytet FERS.03 Priorytet FERS.04	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty zmierzające do aktywnego włączenia społecznego w celu promowania równości szans, niedyskryminacji i aktywnego uczestnictwa, oraz zwiększanie zdolności do zatrudnienia, w szczególności grup w niekorzystnej sytuacji
	Środki JST	Uzależniona od wyników naborów projektów	Uzupełnienie wkładu własnego w projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych
3.2.2)	FEP. Działanie FEPM.06.10	Uzależniona od wyników naborów projektów	Projekty przyczyniające się do wzmacniania roli kultury w procesie zwiększania spójności społecznej
	FEnIKS Działanie FENX.07.01	Uzależniona od wyników naborów projektów	Inwestycje o ponadregionalnym oddziaływaniu mające na celu wzmocnienie wpływu kultury i zrównoważonej turystyki na rozwój gospodarczy, włączenie społeczne i innowacje społeczne
	Środki JST	0,2	Koordynacja działań instytucji kultury Uzupełnienie wkładu własnego w projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych
3.2.3)	ZIT. Priorytet FEPM.06 (EFRR) (numer działania do określenia)	10,25	Rozwój infrastruktury ochrony zdrowia
	FEnIKS Działanie FENX.06.01	Uzależniona od wyników naborów projektów	Rozwój infrastruktury POZ, w tym cyfryzacja placówek i rozwój telemedycyny, doposażenie i roboty budowlane, w celu wzmocnienia funkcji diagnostycznych na poziomie POZ oraz wsparcie modelu lecznictwa otwartego i dostosowania do świadczenia nowych funkcji zdrowotnych

	KPO, cel szczegółowy D1.1.1	Uzależniona od wyników naborów projektów	Rozwój infrastruktury ochrony zdrowia
	Środki JST	Co najmniej 1,81	Uzupełnienie wkładu własnego w projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych
3.2.1) - 3.2.3)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.

Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	

Główne wnioski płynące z diagnozy obszaru realizacji instrumentu ZIT	Cel 3.2. będzie realizowany na terenie MOF OW z wykorzystaniem instrumentu ZIT. Na obszarze realizacji instrumentu ZIT koncentrują się najważniejsze problemy o charakterze społecznym, jakie zdiagnozowano dla OMGGS. Społeczność miast rdzenia starzeje się, rośnie udział osób w wieku poprodukcyjnym. Niekorzystne zmiany demograficzne są co prawda wolniejsze niż w innych częściach kraju czy województwa, ale nasilają się intensywnie. W kolejnych latach i dziesięcioleciach problemy ze zmianą struktury wiekowej mieszkańców obszaru ZIT będą dominowały jako źródło wyzwań dla polityk samorządów tego terenu, szczególnie w odniesieniu do systemów edukacji, ochrony zdrowia oraz opieki społecznej. Zwiększający się udział starszych mieszkańców w miejscowościach takich jak Sopot czy Gdynia zwiększał będzie popyt na świadczenia zdrowotne i opiekuńcze, szczególnie te świadczone w miejscu zamieszkania lub w jego pobliżu. Na skutek wyprowadzek mieszkańców miast na tereny podmiejskie dochodzi do zmiany relacji społecznych zarówno w miastach, jak i w otaczających je miejscowościach – tradycyjne wspólnoty lokalne różnicują się, charakter relacji

	pomiędzy sąsiadami zmienia się. W miejscowościach wokół rdzenia rośnie popyt na usługi społeczne, w szczególności w zakresie edukacji i kultury. Obszar realizacji instrumentu ZIT jest terenem charakteryzującym się dobrą jakością życia. Mimo to widoczna jest duża różnica w zarobkach oraz wskaźnikach wykluczenia (*social hardship index*) pomiędzy Gdańskiem a gminami oddalonymi od rdzenia. Na obszarze ZIT zauważalne są liczne problemy w zakresie dostępu do świadczeń zdrowotnych. Jak wskazują dokumenty rządowe[82] i regionalne[83] oraz jak potwierdzają opinie samorządowców i specjalistów na terenie ZIT dostęp do świadczeń zdrowotnych jest niewystarczający, zarówno w miejscowościach rdzenia (pełniącego rolę centrum usług dla mieszkańców całego województwa), jak i poza Trójmiastem (gdzie dostępność lekarzy i miejsc udzielania świadczeń zdrowotnych jest mniejsza niż w rdzeniu). Dane GUS za 2022 rok wskazują, że dostępność do przychodni jest na terenie ZIT mniejsza niż w Polsce (na każdą przychodnię przypada o 8% więcej mieszkańców), a na dostępność w relacji do wskaźników województwa (o 7% mniej mieszkańców na jedną przychodnię) warto patrzeć, mając na uwagę obsługiwanie przez trójmiejskie placówki mieszkańców z całego województwa. Jeśli nie liczyć Trójmiasta oraz miejscowości nadmorskich (gdzie przychodnie obsługują również turystów), wskaźniki dostępności do przychodni są wyraźnie gorsze niż w regionie i kraju. Zauważalne braki dotyczą niewystarczającej liczby lekarzy, miejsc świadczenia usług podstawowej opieki zdrowotnej (POZ) oraz poradni i innych struktur ambulatoryjnej opieki zdrowotnej, szczególnie takich, które zapewniają kompleksową opiekę dla pacjentów w różnych grupach wiekowych oraz jednostkach chorobowych. Konieczne jest zmniejszanie obciążania szpitali dzięki świadczeniu usług zdrowotnych w warunkach ambulatoryjnych, zdaniem ekspertów przeniesienie środka ciężkości na leczenie ambulatoryjne poprawiłoby dostępność do usług zdrowotnych w ogóle. Środkiem do odciążenia szpitali byłoby również tworzenie rozwiązań ułatwiających korzystanie z ambulatoryjnej opieki zdrowotnej (AOS) bez hospitalizacji, np. hosteli przyszpitalnych dla pacjentów onkologicznych[84]. Brakuje placówek wsparcia środowiskowej opieki zdrowotnej, szczególnie takich, których usługi kierowane są do seniorów, dzieci, młodzieży, OzN, osób z chorobami przewlekłymi oraz chorobami psychicznymi. Konieczne jest położenie większego akcentu na podstawową opiekę zdrowotną nakierowaną na profilaktykę i wczesne wykrywanie chorób oraz edukację pacjenta. Dostępność ambulatoryjnej i środowiskowej opieki psychiatrycznej jest niewystarczająca. Na terenie ZIT brakuje centrów zdrowia psychicznego, zwłaszcza dla dzieci i młodzieży, coraz częściej wymagających wsparcia indywidualnego lub grupowego. Konieczne jest zmniejszenie kolejek w Szpitalnych Oddziałach Ratunkowych (SOR), możliwe do osiągnięcia poprzez poprawę funkcjonowania placówek POZ oraz poprzez zwiększenie przepustowości SOR – szpitale na terenie

[82] M.in. mapa potrzeb zdrowotnych opracowana przez Departament Analiz i Strategii Ministerstwa Zdrowia na okres od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2026 r.
[83] Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa zdrowotnego i wrażliwości społecznej oraz Wojewódzki Plan Transformacji Województwa Pomorskiego na lata 2022 -2026
[84] Na potrzebę powołania takiej jednostki w Gdańsku wskazuje Wojewódzki Plan Transformacji

	objętym ZIT wskazują na potrzebę przebudowy i dosprzętowienia tych oddziałów. W obszarze ochrony zdrowia podmioty lecznicze z terenu ZIT zgłaszają także liczne potrzeby związane z wymianą lub uzupełnieniem sprzętu. Szczególne potrzeby dotyczą możliwości wczesnego diagnozowania chorób i szybszego kierowania pacjenta do dalszego leczenia specjalistycznego. Niedostatecznie wykorzystywany jest potencjał uzdrowiskowy terenu ZIT, status Sopotu jako uzdrowiska daje możliwość zwiększenia dostępności do usług zdrowotnych, w szczególności do rehabilitacji. Jak wskazuje Wojewódzki Plan Transformacji Województwa Pomorskiego na lata 2022 -2026[85] w miejscowościach na terenie ZIT ośrodka wojewódzkiego rekomendowane są ważne inwestycje w obszarze ochrony zdrowia, dostosowujące system opieki zdrowotnej do wyzwań wynikających ze zmian demograficznych, klimatycznych oraz epidemiologicznych. Samorządy z obszaru realizacji instrumentu ZIT tworzą unikatowe w skali kraju rozwiązania w zakresie inkluzji społecznej i aktywności obywatelskiej, mimo to jednak wiele kwestii wymaga pracy, szczególnie w zakresie włączania migrantek i migrantów, poprawy dostępu do usług zdrowotnych, deinstytucjonalizacji, integracji społecznej. Wyzwania dla obszaru realizacji instrumentu ZIT wynikające z diagnozy: • tworzenie odpowiednich warunków do integracji migrantów i migrantek z lokalną społecznością; • sprostanie zwiększonemu zapotrzebowaniu na usługi społeczne, m.in. opiekuńcze, edukacyjne, kulturalne związane z napływem migrantów i migrantek; • niwelowanie potencjalnych napięć społecznych związanych z napływem ludności miejskiej na tereny podmiejskie; • potrzeba lepszej organizacji usług opiekuńczych i zdrowotnych, w tym konieczność przejścia z modelu wsparcia instytucjonalnego na formułę zdeinstytucjonalizowaną oraz niwelowanie zróżnicowania terytorialnego jakości i dostępności usług; • potrzeba przebudowy systemu ochrony zdrowia w stronę opieki koordynowanej; • poprawa współpracy międzysektorowej (obejmującej zarówno organizację opieki, jak też badanie potrzeb i stanu bieżącego) w celu poprawy funkcjonowania, wzmocnienia oraz odpowiedniej koordynacji usług społecznych i zdrowotnych świadczonych na poziomie społeczności lokalnych
Opis realizacji celu poprzez działania ZIT	Cel operacyjny 3.2. obejmuje wspieranie samorządów obszaru funkcjonalnego w realizowaniu zadań między innymi w zakresie zdrowia, zabezpieczenia społecznego i pomocy społecznej. Cel ten wpisuje się w zapisy FEP w zakresie priorytetu Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza, podzielonego na część finansowaną w ramach EFRR i EFS. W ramach tego priorytetu FEP będą realizowane: • działania służące wspieraniu integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów;

[85] Źródło: http://edziennik.gdansk.uw.gov.pl/WDU_G/2021/5058/akt.pdf#page=24&zoom=100,91,301

	• działania związane z poprawą równego i szybkiego dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym do opieki zdrowotnej; • działania związane z modernizacją systemów ochrony socjalnej, szczególnie w odniesieniu do dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji, z zastrzeżeniem, że wsparcie uzyskiwać będą tylko zmiany prowadzące do deinstytucjonalizacji usług oraz zapobiegania umieszczaniu osób w instytucjach pobytu długoterminowego; • działania przyczyniające się do włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach, grup w niekorzystnej sytuacji społecznej oraz osób zagrożonych ubóstwem lub wykluczeniem społecznym; • działania związane z zapewnieniem równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej.
Typy przedsięwzięć rozwojowych służących realizacji celu operacyjnego możliwych do wsparcia w ramach ZIT	**Typ przedsięwzięcia** **1. Inwestycje poprawiające dostępność i jakość usług zdrowotnych na terenie metropolii**
	Lider oraz partnerzy — Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Sposób wyboru projektów — Projekty indywidualne oraz partnerskie zidentyfikowane w oparciu o metropolitalne kryteria wyboru: [86] • W jakim stopniu projekt zwiększa dostępność do usług zdrowotnych, które są najbardziej deficytowe i pożądane? • ludność objęta wsparciem – liczba osób, które skorzystają z usług zdrowotnych świadczonych przez podmiot leczniczy wsparty w ramach projektu; • realizacja z wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz potencjału regionu/metropolii; • ponadlokalna ranga.
	Lokalizacja/obszar realizacji — Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych) — Wskaźniki produktu:

Lp.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
1	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	osoby/rok	15 600
2	Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą	sztuki	4

[86] Kryteria zostały opisane w Rozdziale 6. System realizacji Strategii, w części poświęconej Strategii ZIT

3	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego	osoby	4 100	

Wskaźniki rezultatu:

L.p.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość bazowa	Wartość docelowa
1	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	użytkownicy /rok	3 010	15 400

Zakres przedmiotowy[87]

Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania na rzecz dostosowania zasobów organizacyjnych systemu ochrony zdrowia i ich funkcji do rzeczywistych potrzeb i populacyjnych wyzwań zdrowotnych oraz poprawy dostępności do usług zdrowotnych, które są najbardziej deficytowe i pożądane, w szczególności:

a) inwestycje ukierunkowane na rozwój opieki jednego dnia oraz ambulatoryjnej opieki specjalistycznej, w tym w ramach szpitali, w celu rozwoju opieki koordynowanej, stopniowego odwracania piramidy oraz poprawy dostępu do świadczeń,
b) wsparcie infrastruktury podstawowej opieki zdrowotnej, w tym wdrożenie standardu dostępności POZ dla osób ze szczególnymi potrzebami w obszarze architektonicznym, cyfrowym, komunikacyjnym i organizacyjnym,
c) tworzenie nowych i rozwijanie istniejących placówek wsparcia środowiskowej opieki zdrowotnej (przede wszystkim dla seniorów, dzieci i młodzieży, osób z niepełnosprawnościami,

[87] Dla zapewnienia spójności z krajowymi ramami strategicznymi reformy psychiatrii projekty infrastrukturalne w zakresie reformy zdrowia psychicznego będą realizowane po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw zdrowia. Inwestycje będą skupione przede wszystkim na pierwszym i drugim poziomie referencyjnym i nie będą prowadziły do zwiększenia ogólnej liczby łóżek szpitalnych w systemie ochrony zdrowia, w tym w dziedzinie psychiatrii oraz psychiatrii dziecięcej. Trzeci poziom referencyjny może być wspierany jedynie w ramach kompleksowych projektów Centrów Zdrowia Psychicznego obejmujących inwestycje we wszystkie poziomy referencyjne. Finansowane będą wyłącznie projekty zgodne z Mapą potrzeb zdrowotnych na okres od 1 stycznia 2022 roku do 31 grudnia 2026 roku, Wojewódzkim Planem Transformacji Województwa Pomorskiego na lata 2022-2026 oraz Planem działań w sektorze zdrowia akceptowanym przez Komitet Sterujący ds. koordynacji EFSI w sektorze zdrowia. Wszystkie podmioty lecznicze ubiegające się o wsparcie muszą funkcjonować w publicznym systemie ubezpieczeń zdrowotnych. Realizowane będą wyłącznie projekty uzasadnione z punktu widzenia poprawy efektywności (w tym kosztowej) oraz zwiększenia dostępu do świadczeń zdrowotnych. Wszystkie projekty będą uwzględniać konieczność dostosowania placówki do obowiązujących przepisów prawa lub spełnienia bądź przewyższenia wymogów płatnika w zakresie udzielanych świadczeń opieki zdrowotnej finansowanych w ramach publicznego systemu ubezpieczeń zdrowotnych, a także wykorzystywać nowoczesne dostępne techniki i technologie. Przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w ramach Celu szczegółowego zostaną objęte wsparciem pod warunkiem uzyskania pozytywnej opinii o celowości inwestycji w ramach Instrumentu Oceny Wniosków Inwestycyjnych w Sektorze Zdrowia.”

		chorobami przewlekłymi, w tym z zaburzeniami psychicznymi oraz osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu), d) wsparcie infrastruktury lecznictwa psychiatrycznego (w tym ambulatoryjnego i środowiskowego wsparcia psychologicznego) obejmujące wszystkie poziomy opieki, zgodnie z założeniami nowego modelu ochrony zdrowia psychicznego, e) wsparcie infrastruktury służącej rehabilitacji w trybie dziennym, środowiskowym/domowym oraz w formach łączonych dla dorosłych oraz dla dzieci i młodzieży, f) wsparcie opieki długoterminowej (w tym opieki paliatywnej i hospicyjnej) w formie ambulatoryjnej, środowiskowej (domowej) oraz w formach łączonych, zgodnie z ideą deinstytucjonalizacji. Ponadto jako element kompleksowych projektów inwestycyjnych w podmiotach leczniczych przewiduje się możliwość realizacji działań z zakresu e-zdrowia (z zachowaniem standardów krajowych), rozwiązań w zakresie IT (oprogramowanie, sprzęt) oraz rozwiązań z zakresu telemedycyny.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	12 055 241 EUR (z uwzględnieniem wkładu krajowego)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 10 246 955 EUR
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR), cel szczegółowy v) zapewnianie równego dostępu do opieki zdrowotnej i wspieranie odporności systemów opieki zdrowotnej, w tym podstawowej opieki zdrowotnej, oraz wspieranie przechodzenia od opieki instytucjonalnej do opieki rodzinnej i środowiskowej; • Wkład krajowy.
	Typ przedsięwzięcia	**2. Rozwój infrastruktury społecznej przyczyniający się do deinstytucjonalizacji usług społecznych na terenie metropolii**
	Lider oraz partnerzy	Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.

<table>
<tr><td rowspan="4"></td><td>Sposób wyboru projektów</td><td>Projekty indywidualne oraz partnerskie zidentyfikowane w oparciu o metropolitalne kryteria wyboru: [88]
• W jakim stopniu projekt przyczyni się do poprawy dobrostanu osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem w ich środowisku lokalnym i wpłynie na zmniejszenie liczby osób umieszczonych w instytucjach pobytu długoterminowego?
• W jakim stopniu projekt jest komplementarny wobec innych działań realizowanych przez Wnioskodawcę/Partnera, w tym innych realizowanych projektów w obszarze DI dla poszczególnych grup objętych wsparciem?
• partnerstwo: czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania</td></tr>
<tr><td>Lokalizacja/obszar realizacji</td><td>Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.</td></tr>
<tr><td>Efekty przedsięwzięcia
(wskaźniki pochodzące z FEP 2021–2027, wraz z określeniem wartości docelowych)</td><td>Wskaźniki produktu:
<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Pojemność nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych</td><td>osoby</td><td>183</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Liczba wspartych obiektów, w których realizowane są usługi społeczne</td><td>sztuki</td><td>20</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego</td><td>osoby</td><td>567</td></tr>
</table>
Wskaźniki rezultatu:
<table>
<tr><th>L.p.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość bazowa</th><th>Wartość docelowa</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych</td><td>użytkownicy /rok</td><td>22</td><td>153</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>Zakres przedmiotowy[89]</td><td>Realizowane będą projekty na rzecz ułatwienia dostępu do usług społecznych poprzez zwiększenie liczby miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej oraz poprawę</td></tr>
</table>

[88] Kryteria zostały opisane w Rozdziale 6. System realizacji Strategii, w części poświęconej Strategii ZIT

[89] Wszystkie realizowane projekty: będą zgodne z zapisami Regionalnego Planu Rozwoju i Deinstytucjonalizacji Usług Społecznych i Zdrowotnych w Województwie Pomorskim na lata 2023-2025; będą dotyczyć zdeinstytucjonalizowanych form wsparcia i dopasowane będą do indywidualnych potrzeb osób otrzymujących wsparcie; będą uwzględniać na etapie

		ich jakości. Interwencja ma na celu deinstytucjonalizację usług społecznych na terenie Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta, tj.: przejście od opieki zdominowanej przez pomoc instytucjonalną do zintegrowanych i zindywidualizowanych usług świadczonych przede wszystkim w miejscu zamieszkania, przy zaangażowaniu społeczności lokalnej oraz zapobieganie umieszczaniu osób w instytucjach pobytu długoterminowego. Inwestycje będą realizowane w sposób zintegrowany z projektami finansowanymi w ramach przedsięwzięcia ZIT nr 3 „Zwiększenie dostępu do zdeinstytucjonalizowanych i zintegrowanych usług społecznych i zdrowotnych na terenie metropolii”. Powiązanie (zintegrowanie) pomiędzy dwoma projektami oznacza, że inwestycje wspierane w ramach niniejszego Działania muszą być ściśle skoordynowane i wynikać z lokalnej diagnozy potrzeb grupy docelowej oraz deficytów w zakresie deinstytucjonalizacji usług społecznych. Zakres prowadzonych w ramach wsparcia działań obejmie m.in. rozwój infrastruktury: a. służącej realizacji specjalistycznych usług opiekuńczych, opiekuńczo-wychowawczych, asystenckich, specjalistycznych i innych wynikających z diagnozy grupy docelowej, w szczególności skierowanych do osób z niepełnosprawnościami, długotrwale i ciężko chorych lub seniorów; b. mieszkalnictwa treningowego i wspomaganego powiązanego z działaniami m.in. z obszaru aktywizacji społecznej i usług zdrowotnych; c. służącej interwencji kryzysowej; d. na rzecz osób w kryzysie bezdomności i dotkniętych wykluczeniem z dostępu do mieszkań; e. służącej wsparciu dziennemu dzieci i młodzieży oraz seniorów. Uzupełniająco, w ramach ww. typów projektów, możliwe będą również działania: a. służące poprawie dostępności cyfrowej i informacyjno – komunikacyjnej oraz likwidacji barier architektonicznych w szczególności w oparciu o projektowanie uniwersalne lub zastosowanie racjonalnego usprawnienia oraz uwzględniające potrzeby osób z niepełnosprawnościami; b. służące zmniejszeniu energochłonności infrastruktury i przyczyniające się do zmniejszenia kosztów jej utrzymania i osiągnięcia neutralności klimatycznej.W

diagnozy szczegółową analizę bieżących i prognozowanych potrzeb w zakresie miejsc świadczenia usług społecznych; nie będą przyczyniać się do segregacji przestrzennej grup marginalizowanych.

		ramach przedsięwzięcia planowane jest wdrożenie założeń standardu na rzecz osób z niepełnosprawnościami i ich otoczenia na terenie związku ZIT OMGGS, ze szczególnym uwzględnieniem deinstytucjonalizacji i włączenia społecznego w obszarze mieszkalnictwa. Realizacja przedsięwzięć pozwoli na jak najdłuższe samodzielne funkcjonowanie mieszkańców z grup zagrożonych wykluczeniem, ze szczególnym uwzględnieniem seniorów, osób z niepełnosprawnościami, osób wymagających całodobowego wsparcia, osób z doświadczeniem kryzysu psychicznego, wychowanków pieczy zastępczej i in. (stworzenie mieszkań wspomaganych i wytchnieniowych). Planowane jest m.in. dostosowywanie mieszkań zgodnie z obowiązującymi standardami w zakresie projektowania uniwersalnego budynków.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	28 235 294 EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	FEP 2021–2027: 24 000 000 EUR
	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 6. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR), cel szczegółowy iii) Wspieranie włączenia społeczno-gospodarczego społeczności marginalizowanych, gospodarstw domowych o niskich dochodach oraz grup w niekorzystnej sytuacji, w tym osób o szczególnych potrzebach, dzięki zintegrowanym działaniom obejmującym usługi mieszkaniowe i usługi społeczne; • Wkład krajowy.
	Typ przedsięwzięcia	**3. Zwiększenie dostępu do zdeinstytucjonalizowanych i zintegrowanych usług społecznych i zdrowotnych na terenie metropolii**
	Lider oraz partnerzy	Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Sposób wyboru projektów	Projekty indywidualne oraz partnerskie zidentyfikowane w oparciu o metropolitalne kryteria wyboru:[90] • Czy projekt jest komplementarny wobec innych działań realizowanych przez Wnioskodawcę/Partnera, w tym innych realizowanych projektów w obszarze DI dla specjalistycznych usług wsparcia poszczególnych grup objętych wsparciem? • W jakim stopniu projekt przyczyni się do poprawy dobrostanu osób wykluczonych i zagrożonych

[90] Kryteria zostały opisane w Rozdziale 6. System realizacji Strategii, w części poświęconej Strategii ZIT

<table>
<tr><td></td><td></td><td>wykluczeniem w ich środowisku lokalnym i wpłynie na zmniejszenie liczby osób umieszczonych w instytucjach pobytu długoterminowego?
• W jakim stopniu projekt zakłada realizację kompleksowej usługi wsparcia (m.in metodą Kręgów wsparcia)?
• partnerstwo: czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania.</td></tr>
<tr><td></td><td>Lokalizacja/obszar realizacji</td><td>Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.</td></tr>
<tr><td></td><td>Efekty przedsięwzięcia
(wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)</td><td>Wskaźniki produktu:
<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość docelowa</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie</td><td>osoby</td><td>1781</td></tr>
<tr><td>2</td><td>Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie</td><td>osoby</td><td>485</td></tr>
</table>
Wskaźniki rezultatu:
<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość bazowa</th><th>Wartość docelowa</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej</td><td>sztuki</td><td>41</td><td>339</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td></td><td>Zakres przedmiotowy[91]</td><td>Przedmiotem przedsięwzięcia będą działania obejmujące:

1. Zwiększenie dostępu do zdeinstytucjonalizowanych, zindywidualizowanych i zintegrowanych usług społecznych, świadczonych w lokalnej społeczności, w oparciu o diagnozę sytuacji problemowej, m.in. poprzez:
a) rozwój usług opiekuńczych i specjalistycznych usług opiekuńczych oraz usług asystenckich dla osób z niepełnosprawnościami, w tym prowadzonych w miejscu zamieszkania;
b) opieka wytchnieniowa oraz działania wspierające opiekunów faktycznych w opiece</td></tr>
</table>

[91] Wszystkie realizowane projekty będą: zgodne z zapisami Regionalnego Planu Rozwoju i Deinstytucjonalizacji Usług Społecznych i Zdrowotnych w Województwie Pomorskim na lata 2023-2025; dotyczyć zdeinstytucjonalizowanych form wsparcia i dopasowane będą do indywidualnych potrzeb osób otrzymujących wsparcie; uwzględniać na etapie diagnozy szczegółową analizę bieżących i prognozowanych potrzeb w zakresie miejsc świadczenia usług społecznych; usługi zdrowotne realizowane w ramach Przedsięwzięcia, poza określonymi wyjątkami, nie będą obejmować finansowania świadczeń zdrowotnych rozumianych jako świadczenia gwarantowane finansowane przez płatnika (NFZ) oraz świadczeń realizowanych w procesie leczenia; finansowanie usług zdrowotnych będzie możliwe w zakresie działań o charakterze diagnostycznym lub profilaktycznym, zaś finansowanie leczenia będzie możliwe wyłącznie w ramach opieki długoterminowej, jako wsparcie towarzyszące.

		nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu; c) działania na rzecz rozwoju mieszkalnictwa treningowego i wspomaganego poprzez tworzenie miejsc pobytu okresowego i stałego w nowo tworzonych lub istniejących mieszkaniach treningowych lub mieszkaniach wspomaganych; d) usługi na rzecz specjalistycznego wsparcia dla osób doświadczających przemocy oraz osób uzależnionych od alkoholu lub innych substancji psychoaktywnych; e) usługi wsparcia dziennego osób wymagających intensywnego wsparcia po zakończeniu obowiązku szkolnego: osób z niepełnosprawnością intelektualną, zaburzeniami psychicznymi oraz ze spektrum autyzmu. 2. Zwiększenie dostępu do zdeinstytucjonalizowanych i zintegrowanych usług społecznych w zakresie wsparcia rodziny (w tym wsparcia preadopcyjnego i postadopcyjnego) i pieczy zastępczej, w szczególności świadczonych w lokalnej społeczności, w oparciu o diagnozę sytuacji problemowej, zasobów, potencjału, potrzeb, m.in. poprzez: a) rozwój usług wspierających rodzinę w prawidłowym pełnieniu jej funkcji, w tym działań profilaktycznych mających ograniczyć umieszczanie dzieci w pieczy zastępczej; b) wspieranie procesu deinstytucjonalizacji pieczy zastępczej obejmujące działania prowadzące do powstawania rodzinnych form pieczy zastępczej; c) usługi wsparcia dziennego dzieci i młodzieży doświadczającej problemów opiekuńczo wychowawczych poprzez takie usługi jak min placówki wsparcia dziennego, streetworkingu. 3. Rozwój usług wspierających osoby objęte pieczą zastępczą, w tym osoby usamodzielniane z uwzględnieniem diagnozy sytuacji problemowej, zasobów, potencjału, predyspozycji, potrzeb, z wykorzystaniem usług aktywnej integracji. 4. Rozwój usług opieki długoterminowej świadczonej w formie zdeinstytucjonalizowanej jako działania medyczne lub społeczne polegające na świadczeniu długotrwałej opieki pielęgniarskiej, rozwoju hospicjów w formule domowej, rehabilitacji, świadczeń terapeutycznych i usług pielęgnacyjno–opiekuńczych osobom przewlekle chorym i potrzebującym wparcia w codziennym

		funkcjonowaniu, które nie wymagają hospitalizacji w warunkach oddziału szpitalnego oraz kontynuacji leczenia farmakologicznego i dietetycznego. 5. Zwiększenie dostępu do zdeinstytucjonalizowanych i zintegrowanych usług zdrowotnych, w oparciu o diagnozę sytuacji problemowej, m.in. poprzez: a) działalność lub tworzenie nowych miejsc opieki medycznej w formach zdeinstytucjonalizowanych; b) działalność lub tworzenie nowych pozainstytucjonalnych miejsc opieki nad osobami potrzebującymi wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w tym osobami starszymi; c) działania w zakresie opieki długoterminowej udzielanej w warunkach domowych osobom potrzebującym wsparcia w codziennym funkcjonowaniu, w szczególności pielęgniarskiej opieki długoterminowej domowej; d) opiekę paliatywną i hospicyjną w formach zdeinstytucjonalizowanych; e) wsparcie dla opiekunów nieformalnych osób potrzebujących wsparcia w codziennym funkcjonowaniu (np. wsparcie psychologiczne, szkolenia w zakresie prawidłowego udzielania codziennej opieki); f) działania wzmacniające koordynację usług zdrowotnych i/lub społecznych (jako działanie o charakterze uzupełniającym w kompleksowych projektach); g) upowszechnianie rozwiązań z zakresu teleopieki i telemedycyny mających na celu poprawę dostępu do usług zdrowotnych. Przewiduje się wyłącznie realizację przedsięwzięć zintegrowanych – działania w ramach niniejszego Przedsięwzięcia będą bezpośrednio powiązane i będą mieć nadrzędny charakter w stosunku do interwencji prowadzonej w ramach Przedsięwzięcia nr 2 „Rozwój infrastruktury społecznej przyczyniający się do deinstytucjonalizacji usług społecznych na terenie metropolii”.
	Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)	14 117 647 EUR (z uwzględnieniem wkładu JST)
	Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)	• FEP 2021–2027: 12 000 000 EUR
	Źródło finansowania	• FEP 2021–2027, Priorytet 5. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy k) zwiększanie równego i szybkiego

	(w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	dostępu do dobrej jakości, trwałych i przystępnych cenowo usług, w tym usług, które wspierają dostęp do mieszkań oraz opieki skoncentrowanej na osobie, w tym opieki zdrowotnej; modernizacja systemów ochrony socjalnej, w tym wspieranie dostępu do ochrony socjalnej, ze szczególnym uwzględnieniem dzieci i grup w niekorzystnej sytuacji; poprawa dostępności, w tym dla osób z niepełnosprawnościami, skuteczności i odporności systemów ochrony zdrowia i usług opieki długoterminowej; • Wkład krajowy.
	Typ przedsięwzięcia	**4. Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów na terenie metropolii**
	Lider oraz partnerzy	Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Sposób wyboru projektów	Projekty indywidualne oraz partnerskie zidentyfikowane w oparciu o metropolitalne kryteria wyboru: [92] • Ukierunkowanie na trwałe wzmocnienie postaw społecznych, poziomu aktywizacji społecznej i zawodowej migrantów poprzez: 1) ukierunkowanie na budowanie więzi ze społecznością lokalną (np. w obszarze kultury, integracja ze środowiskiem szkolnym); 2) wsparcie rozwoju kompetencji językowych uwzględniające różne poziomy zaawansowania; 3) zapewnienie zaangażowania/udziału osób z doświadczeniem migracyjnym (samorzeczników); 4) realizacja wsparcia o charakterze bytowym i opiekuńczym, w tym pomocy prawnej i psychologicznej • Ponadlokalność i partnerstwo: ○ Na ile projekt stanowi element większej sieci współpracy (rezultaty dot. więcej niż 1 JST - tj. dostępne są dla mieszkańców metropolii, a nie tylko dla jednej gminy)? ○ Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania?
	Lokalizacja/obszar realizacji	Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot Zgodnie z art. 34 ust. 10 ustawy wdrożeniowej, lista projektów realizujących cele w ramach ZIT zostanie przyjęta odrębną uchwałą związku ZIT.
	Efekty przedsięwzięcia (wskaźniki pochodzące z FEP 2021-2027, wraz z określeniem wartości docelowych)	Wskaźniki produktu:

Lp.	Nazwa wskaźnika	j.m.	Wartość docelowa
1	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie	osoby	2017

[92] Kryteria zostały opisane w Rozdziale 6. System realizacji Strategii, w części poświęconej Strategii ZIT

<table>
<tr><td></td><td></td><td>Wskaźniki rezultatu:
<table>
<tr><th>Lp.</th><th>Nazwa wskaźnika</th><th>j.m.</th><th>Wartość bazowa</th><th>Wartość docelowa</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu</td><td>osoby</td><td>5000[93]</td><td>1837</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td></td><td>Zakres przedmiotowy[94]</td><td>Przedmiotem przedsięwzięcia będą kompleksowe działania na rzecz integracji społecznej i zawodowej oraz wykształcenia obywateli państw trzecich, w tym migrantów, realizowane przez JST na podstawie diagnozy potrzeb, wykorzystujące w pierwszej kolejności ogólnie dostępne instrumenty włączenia i aktywizacji społecznej, zawodowej, edukacyjnej, kulturalnej i zdrowotnej, w szczególności:
a) wspieranie migrantów oraz pracodawców w procesie integracji cudzoziemców na rynku pracy;
b) integracja społeczna i kulturalna migrantów;
c) działania wspomagające edukację dzieci i młodzieży z doświadczeniem migracyjnym;
d) pomoc psychologiczna, prawna, bytowa, zdrowotna i tłumaczeniowa dla migrantów doświadczających wykluczenia;
e) usługi dla cudzoziemców, które pozwolą im na lepsze funkcjonowanie w polskim społeczeństwie, m.in. kursy języka polskiego, szkolenia z zakresu wartości i kultury polskiej, szkolenia zawodowe, dostarczanie praktycznych informacji dotyczących różnych aspektów życia w Polsce.
W ramach przedsięwzięcia zostanie wykorzystany Standard Minimum w Integracji Imigrantów na terenie OMGGS.</td></tr>
<tr><td></td><td>Szacunkowa wartość przedsięwzięcia ogółem (EUR)</td><td>• 5 889 478 EUR</td></tr>
<tr><td></td><td>Szacunkowa wartość dofinansowania przedsięwzięcia (EUR)</td><td>• FEP 2021–2027: 5 006 056 EUR</td></tr>
</table>

[93] Wysoka wartość bazowa wskaźnika wynika ze wsparcia zrealizowanego w związku z wybuchem wojny w Ukrainie: Pomorskie z Ukrainą (Oś 14), OPS, UNICEF, PUP, Centrum Wsparcia w Sopocie.

[94] Wszystkie realizowane projekty będą: prowadzone w oparciu o kompleksową diagnozę potrzeb imigrantów i interesariuszy instytucjonalnych; uwzględniać demarkację i komplementarność z działaniami w ramach programu Fundusze Europejskie dla Rozwoju Społecznego (FERS) oraz Funduszu Azylu, Migracji i Integracji (FAMI).

	Źródło finansowania (w przypadku FEP 2021–2027 – właściwy Priorytet i cel szczegółowy)	• FEP 2021–2027, Priorytet 5. Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+), cel szczegółowy i) Wspieranie integracji społeczno-gospodarczej obywateli państw trzecich, w tym migrantów • Wkład krajowy

Cel operacyjny 4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej

4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej[95]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	Rozwój społeczno-gospodarczy to kluczowy obszar aktywności każdej metropolii. OMGGS dysponuje szeregiem przewag konkurencyjnych wobec zrzeszonych gmin i powiatów także w tych dziedzinach. Przede wszystkim wykraczając poza granice administracyjne jednostek zasadniczego podziału terytorialnego oraz poza branże dostrzega procesy gospodarcze z innej perspektywy i ma zdolność do budowania sieci współpracy w innym wymiarze. We współczesnej gospodarce sieci efektywna współpraca decyduje o skuteczności prowadzenia biznesu, a także pozwala na wymianę wiedzy i na podniesienie stopnia innowacyjności. Ponadto ekosystem gospodarczy oparty na szerokiej współpracy jest atutem dla przedsiębiorców zainteresowanych inwestowaniem w danym mieście lub regionie. Stąd potrzeba wzmacniania sieci gospodarczych wydaje się uzasadnionym celem operacyjnym OMGGS. Tymczasem instytucje otoczenia biznesu (IOB) w OMGGS nie tworzą wspólnej sieci, co przekłada się na utrudnienia docieraniu do przedsiębiorców i uzyskiwaniu przez nich informacji oraz wsparcia.
Kierunki działań	**4.1.3.1)** Stała współpraca biznesu, nauki i samorządu na rzecz rozwoju metropolii; **4.1.3.2)** Włączenie OMGGS jako partnera do działań regionu w zakresie strategicznych inwestycji gospodarczych.
Oczekiwany rezultat	Rozwój potencjałów społecznych i gospodarczych poprzez stworzenie sieci współpracy społeczno-gospodarczej, z udziałem nauki, biznesu, NGO oraz administracji.

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Liczba podmiotów włączających się w działania sieci współpracy między samorządami, uczelniami i biznesem	0	30 podmiotów	Sprawozdania animatorów sieci współpracy
2	Liczba strategicznych dla regionu inwestycji, w których konsultowaniu wziął udział OMGGS	0	6 inwestycji	Ustalenia własne

[95] Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.3. „Potencjał gospodarczy i społeczny" oraz 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii".

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania			
Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
4.1.3.1)	Środki JST	0,5	Koordynacja współpracy środowisk wpływających na jakość gospodarki
4.1.3.1) - 4.1.3.2)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ			

3.4. Cel strategiczny 4: Efektywna koordynacja współpracy metropolitalnej

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

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

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

W ramach celu strategicznego 4 realizowane będą 3 cele operacyjne:

- 4.1. uwzględniający kierunki działań łączące się merytorycznie z celami strategicznymi 1-3:

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

  4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej,

  4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej.
- 4.2. Wspieranie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów,
- 4.3. Przekształcenie w związek metropolitalny lub gminno-powiatowy.

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

Cel operacyjny 4.2. Zwiększenie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów

4.2. Zwiększenie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów[96]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej	Ważną funkcją OMGGS jest koordynacja i harmonizacja działalności gmin i powiatów. Poza organami OMGGS, które z mocy statutu pełnią poszczególne funkcje, Stowarzyszenie powinno inicjować działania zapewniające spójność instytucjonalną obszaru, a także należyty przepływ informacji, kadr i innych zasobów pomiędzy gminami oraz powiatami. Zrzeszone w OMGGS gminy i powiaty dla zwiększania efektywności działalności delegowały na OMGGS - w celu podniesienia poziomu jakości zarządzania publicznego - część funkcji organizacyjnych i administracyjnych. Wspólne wykonywanie tych funkcji prowadzi do oszczędności finansowych, a więc jest uzasadnione dzięki efektowi skali oraz zasadzie synergii. Ważnym wyzwaniem jest zapewnienie wysokiej jakości działania (sprawności instytucjonalnej) wszystkich instytucji pracujących na rzecz mieszkanek i mieszkańców obszaru metropolitalnego. W organizacji współpracy należy upatrywać szansy na zwiększenie skuteczności działania i ograniczenie kosztów. Dodatkowym aspektem jest konieczność zapewnienia członkom OMGGS możliwości reagowania na szybko zmieniającą się rzeczywistość (przykład pandemia COVID-19, konflikt zbrojny w Ukrainie). Uwarunkowania formalno-prawne często utrudniają sprawne działanie. Stowarzyszenie OMGGS posiada większą elastyczność i możliwość szybkiego reagowania, a więc może być inicjatorem, liderem, inspiratorem do innowacyjnych działań. OMGGS ma też wyjątkową zdolność do prowadzenia działań pilotażowych w różnych obszarach tematycznych, które po przetestowaniu zostaną wdrożone przez członków OMGGS (przykładem tu mogą być np.: Standard Minimum na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami i Otoczenia). W szczególności z pozycji metropolii łatwiej: ● zorganizować różne formy edukacji dla kadry urzędniczej OMGGS – tematy szkoleń czy warsztatów są z reguły dla jednostek samorządu lokalnego wspólne, dotyczą otoczenia regulacyjnego lub uwarunkowań finansowych; ● realizować projekty (na rzecz kilku gmin/powiatów) dofinansowane ze środków UE, w tym zarządzanych bezpośrednio przez KE, również z udziałem partnerów międzynarodowych - samodzielne działania w tym obszarze zwłaszcza mniejszych gmin są niemożliwe (brak odpowiednio wykwalifikowanej kadry posiadającej np.: znajomość odpowiednich uregulowań formalno-prawnych czy dedykowanych systemów/programów do rozliczania projektów);

[96] Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziale: 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii".

	● stworzyć metropolitalny system danych lokalnych, z którego mogliby korzystać członkowie OMGGS i partnerzy – mający wspólną infrastrukturę techniczną, zasady przetwarzania, a także spójną metodę gromadzenia i udostępniania informacji i dokumentów, w tym danych w zakresie terenów inwestycyjnych oraz ich promowania; ● opracowywać, testować i wdrażać innowacje technologiczne w działalności samorządu lokalnego, w tym w zakresie cyfryzacji urzędów – samodzielne działania gmin lub powiatów na tym obszarze wykraczałyby poza ich zdolności finansowe czy techniczne, współdziałania jest więc jedynym scenariuszem; w tym przypadku OMGGS przyczynia się do rozkładu ciężarów finansowych oraz ryzyk pomiędzy gminy i powiaty; ● reprezentować interesy zrzeszonych samorządów przed organami władzy centralnej, w tym parlamentem oraz administracją rządową, które tworzą prawo samorządowe i kształtują uwarunkowania, w których funkcjonuje samorząd terytorialny. W skali metropolii brakuje jednolitego narzędzia do gromadzenia i udostępniania danych o metropolii, na podstawie którego byłoby możliwe podejmowanie racjonalnych decyzji zarządczych. Poziom umiejętności wykorzystania narzędzi cyfrowych jest różny w poszczególnych JST tworzących OMGGS.
Kierunki działań	**4.2.1)** Tworzenie w interdyscyplinarnych zespołach specjalistów i samorządowców metropolitalnych standardów świadczenia usług publicznych przez członków OMGGS oraz wdrażanie tych standardów; **4.2.2)** Podnoszenie kwalifikacji zawodowych kadry samorządowej (organizacja staży, wizyt studyjnych, szkoleń, warsztatów i innych form edukacji); **4.2.3)** Stworzenie systemu danych lokalnych do procesu kształtowania i prowadzenia polityk publicznych oraz podnoszenia atrakcyjności inwestycyjnej gmin; **4.2.4)** Zwiększenie efektywności działania podmiotów tworzących metropolię dzięki wykorzystaniu innowacji technologicznych, w tym poprzez cyfryzację urzędów; **4.2.5)** Wspieranie identyfikacji i pozyskiwania zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji i usług; **4.2.6)** Inicjowanie działań mających na celu poprawę efektywności finansowej funkcjonowania samorządów/sytuacji budżetowej JST (np. poprzez wspólne zakupy); **4.2.7)** Aktywny udział w kształtowaniu krajowych polityk publicznych i legislacji samorządowej (poprzez monitorowanie prac legislacyjnych, udział w komisjach i innych organach doradczych, opiniowanie projektów aktów prawnych, wnoszenie lub wspieranie inicjatyw legislacyjnych).
Oczekiwany rezultat	Podniesienie poziomu jakości zarządzania publicznego na obszarze metropolitalnym.
Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej	

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Liczba członków OMGGS, którzy co najmniej częściowo wdrożyli aktualne standardy metropolitalne	0	40 podmiotów	Sprawozdania JST
2	Liczba pracowników samorządowych, którzy podnieśli kwalifikacje poprzez udział w szkoleniach organizowanych przez OMGGS	0	305 os.	Listy obecności
3	Liczba gmin i powiatów OMGGS, które wykorzystują innowacje technologiczne, w tym poprzez cyfryzację	0	30 JST	Sprawozdania JST

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania			
Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
4.2.2)	FERS, Priorytet FERS.01	Uzależniona od wyników naborów projektów	Wspieranie dostosowania pracowników, samorządowych do zmian
	FERC Działanie FERC.02.04	Uzależniona od wyników naborów projektów	Skalowalne cyfrowe rozwiązania, np.: udostępnianie gotowych rozwiązań informatycznych (aplikacji, narzędzi, usług) wspomagających transformację cyfrową jednostek samorządu terytorialnego do wykorzystania w lokalnych projektach
	FERC Działanie FERC.02.03	Uzależniona od wyników naborów projektów	Wzrost wykorzystania wysokiej jakości danych prywatnych i publicznych m.in. poprzez budowę lub modernizację i udostępnianie rozwiązań informatycznych do prowadzenia zaawansowanej analityki danych z wykorzystaniem nowych technologii
	Środki JST	Uzależniona od wyników naborów projektów	Wkład własny w projekty współfinansowane ze środków zewnętrznych
4.2.1) - 4.2.7)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.
Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ			

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

4.3. Przekształcenie w związek metropolitalny lub gminno-powiatowy[97]	
Wnioski z diagnozy sytuacji społecznej,	Podstawowym wyzwaniem stojącym przed instytucjami publicznymi w szybko zmieniającym się świecie jest sprawniejsze i bardziej skuteczne działanie oparte o realne przywództwo. Jak podkreślono w diagnozie, konieczne jest poszukiwanie rozwiązań podnoszących

[97] Problematyka ta analizowana jest w Diagnozie w podrozdziałach: 3.4. „Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii" oraz 4.6. „Organizacja i współpraca w ramach metropolii".

gospodarczej i przestrzennej	jakość zarządzania funkcjami ponadlokalnymi. Skoncentrowanie władztwa pozwala m.in. na ograniczenie suburbanizacji, zwiększa również szansę na uregulowanie kwestii transportowych i lepsze wykorzystanie synergii działań podmiotów i instytucji. Pogłębiona integracja metropolitalna wymaga uzyskania nowych zdolności prawnych do wykonywania zadań publicznych. Z przyczyn obiektywnych (przede wszystkim prawnych) Stowarzyszenie nie może podejmować wszystkich działań, których oczekiwały by zrzeszone gminy i powiaty. W szczególności chodzi o takie zdolności jak ustanawianie aktów prawa miejscowego, ustalanie taryf czy podejmowanie innych działań w formach władczych. Brak wskazanych zdolności prawnych uznaje się za silnie dysfunkcjonalny na takich obszarach jak: (1) planowanie przestrzenne oraz (2) organizacja transportu zbiorowego. Koordynacja gminnych polityk przestrzennych, zwłaszcza w celu zapewnienia spójności realizacji strategii rozwoju, a także organizacja transportu publicznego, wymagają wykorzystania zaawansowanych form organizacyjno-prawnych, tj. związek metropolitalny lub związek gminno-powiatowy. Związek metropolitalny jest docelową formą prawną, o którą OMGGS czyni starania (vide: projekt ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim). Alternatywą dla związku metropolitalnego, gdyby w/w projekt ustawy nie uzyskał parlamentarnej większości, jest forma związku komunalnego. W 2023 r. nadal nie wprowadzono rozwiązań ustawowych pozwalających na powołanie związku metropolitalnego dla obszaru OMGGS. Forma prawna organizacji metropolii determinuje sprawność działania OMGGS i skuteczność realizacji powierzonych mu zadań, a także wpływa na finanse metropolii.
Kierunki działań	**4.3.1)** Pogłębienie integracji metropolitalnej w ramach zaawansowanych form prawnych (związku metropolitalnego, alternatywnie związku gminno-powiatowego).
Oczekiwany rezultat	Uzyskanie nowych zdolności prawnych do wykonywania zadań metropolitalnych, w szczególności na obszarze: (1) planowania przestrzennego oraz (2) organizacji transportu publicznego.

Wskaźniki rezultatu strategii ponadlokalnej

Lp	Wskaźnik	Wartość bazowa (2022)	Wartość docelowa (2030)	Źródło danych
1	Powołanie podmiotu prawnego o statusie związku metropolitalnego lub związku powiatowo-gminnego zdolnego do zarządzania kluczowymi funkcjami metropolitalnymi	0	1	Akt powołania

Powiązanie kierunków działań z możliwymi źródłami finansowania

Kierunek działań	Źródło finansowania	Wartość (mln EUR)	Działania
4.3.1)	Dochody związku metropolitalnego	Uzależnione od przyjęcia ustawy	Do ustalenia po utworzeniu związku metropolitalnego w województwie pomorskim, w oparciu o roczne plany działań.

Powiązanie proponowanych działań z Celami Zrównoważonego Rozwoju ONZ	

Struktura funkcjonalno-przestrzennej i kierunki jej rozwoju

Struktura funkcjonalno-przestrzennej i kierunki jej rozwoju

5. Struktura funkcjonalno-przestrzenna i kierunki jej rozwoju

5.1 Model struktury funkcjonalno-przestrzennej i kierunki jej rozwoju

Uwarunkowania oraz relacje z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030

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

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej ilustruje, jaki będzie przestrzenny efekt działań realizowanych w ramach celów strategicznych i operacyjnych. Jest on spójny z kierunkami polityki przestrzennej zawartymi w Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030[98] oraz w Strategii Rozwoju Województwa 2030 w zakresie Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI). Przedstawia docelowy układ elementów składowych przestrzeni, w tym strukturę sieci osadniczej wraz z rolą i hierarchią jednostek osadniczych, system powiązań przyrodniczych, główne korytarze i elementy sieci transportowych, w tym pieszych i rowerowych oraz główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej. Zawiera ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania polityki przestrzennej gmin OMGGS, a także rekomendacje dotyczące wdrażania oraz wytyczne dotyczące OSI.

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

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

Struktura, hierarchia i powiązania sieci osadniczej

Bazując na modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej Planu Zagospodarowania Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot opracowano schemat przedstawiający strukturę sieci osadniczej OMGGS wraz z hierarchią jednostek osadniczych.

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

Mapa 2: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: struktura, hierarchia i powiązania sieci osadniczej

Źródło: opracowanie własne

Pasma i węzły rozwojowe w OMGGS

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

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

Z punktu widzenia całościowego rozwoju metropolii szczególne znaczenie ma:

- główne pasmo **północ-południe,** powiązane z sieciami transportu kolejowego i drogowego, łączące gminy rdzenia. Pasmo to opiera się m.in. o autostradę A1 (E75), DK 91 (Gdańsk-

Toruń-Łódź-Częstochowa) oraz linie kolejowe (213, 235, 260 i 131). Ważnym elementem są linie przesyłowe gazu, ropy oraz energii elektrycznej;

- pasmo **północne**, związane z połączeniami ze Szczecinem poprzez drogi krajowe 6 i S6 (E28) (Gdańsk-Szczecin), linie kolejowe 202 i 213 oraz gazociąg łączący metropolię z gazoportem w Świnoujściu.

Ponadto z perspektywy metropolii istotne są następujące powiązania:

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

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

Rola jednostek osadniczych

Obszar Metropolitalny tworzy 61 członków (gminy i powiaty), którzy na potrzeby opracowania modelu funkcjonalno-przestrzennego zostali podzieleni na 9 grup ze względu rangę i rolę w metropolii (Mapa 3). Klasyfikując gminy i miasta OMGGS wzięto pod uwagę skalę i podobieństwo zachodzących w nich zmian demograficznych, społecznych i gospodarczych, a także wzajemne powiązania transportowe, w tym z rdzeniem metropolii. Podział jest spójny z delimitacją przyjętą na potrzeby SUMP dla obszaru OMGGS. Delimitacja ta odpowiada powiązaniom funkcjonalno-przestrzennym oraz roli i randze ośrodków tworzących metropolię.

Mapa 3: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: rola jednostek osadniczych

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

W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS, określając rangę i rolę jednostek osadniczych, wyznaczono:

R Rdzeń metropolii	Gdańsk, Gdynia, Sopot, czyli główne ośrodki ze względu na koncentrację miejsc pracy, usług publicznych wyższego rzędu, usług komercyjnych i administracji. W Rdzeniu metropolii mieszczą się siedziby głównych ośrodków szkolnictwa wyższego oraz badawczo-rozwojowe - uczelnie należące do Związku Uczelni Fahrenheita. W Rdzeniu mieszczą się siedziby przedstawicielstw administracji rządowej, zarządu województwa oraz samorządów Gdańska, Gdyni i Sopotu. Jest to miejsce koncentracji siedzib dużych podmiotów gospodarczych z branż usług biznesu, IT, branż energetycznych i gospodarki morskiej. Dodatkowo jest to obszar zapewniający dostęp do bogatego zakresu obiektów handlu i szerokiej oferty kulturalno-rozrywkowej. Rdzeń pełni dominującą rolę jako miejsce zapewnienia funkcjonowania usług medycznych. Wiodącym ośrodkiem jest Uniwersyteckie Centrum Kliniczne, a większość szpitali jest zlokalizowana w rdzeniu, w ciągu tzw. Centralnego Pasma Usługowego bądź jego bezpośredniego otoczenia, co oznacza konieczność zapewnienia dobrego dostępu komunikacyjnego do tych

obszarów z terenu całej metropolii. Gminy rdzenia zapewniają także dostęp do opieki specjalistycznej – m.in. opieki onkologicznej, psychiatrycznej.

S Centra subregionalne	Wejherowo, Tczew, Lębork, Malbork, czyli średnie i małe miasta skupiające ważne funkcje ponadlokalne i zróżnicowane zaplecze usługowo-przemysłowe. Gminy te dzięki rozbudowanemu zakresowi usług zapewniają zaplecze usługowe dla gmin w otoczeniu. Część z nich posiada atuty wynikające ze specjalizacji lub lokalizacji (m.in. Tczew – węzeł transportowy, Malbork – dziedzictwo kulturowe, Wejherowo – stolica silnego powiatu). Funkcjonalnie są one położone na tyle daleko od rdzenia, że stanowią samodzielne ośrodki funkcjonalne. Pod względem ekonomicznym rozwój tych miast jest często ściśle powiązany z otaczającym powiatem i specyfiką gospodarczą (np. produkcją rolną), a w przypadku dostępu do sieci transportowej bądź lokalizacją stref ekonomicznych – z produkcją na rynki globalne.
R+ Miasta okołordzeniowe	Rumia, Reda, Pruszcz Gdański, czyli średnie i małe miasta, ściśle powiązane funkcjonalnie z rdzeniem dzięki transportowi autobusowemu oraz szynowemu i tworzące z nimi spójny organizm. Często są to miejsca zamieszkania dla osób pracujących w rdzeniu. Miasta te posiadają dostęp do usług publicznych – edukacji, opieki zdrowotnej, podstawowych usług komercyjnych, zaspokajających potrzeby mieszkańców.
L Ośrodki lokalne	Miasta Gniew, Hel, Jastarnia, Łeba, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Skarszewy, Sztum, Władysławowo, wieś Sierakowice i Miasto Żukowo, czyli małe miasta oraz miejscowości wiejskie pełniące rolę zaplecza usługowego dla otaczających ich terenów. Większość z nich posiada tradycje i specjalizacje pozwalające na wykorzystanie ich potencjału – dziedzictwo w zakresie turystyki w terenach nadmorskich (Puck, Hel, Jastarnia, Krynica Morska) lub turystyki związanej z lokalnym dziedzictwem kulturowym (Nowy Dwór Gdański, Gniew, Sierakowice, Pelplin) bądź wyspecjalizowanej produkcji (m.in. zaplecze OZE dla Pelplina, rozwój przemysłu w Sierakowicach) czy też funkcji portowych (Władysławowo, Hel). Stanowią one lokalne centra dla strefy pozamiejskiej. Puck i Nowy Dwór Gdański są stolicami powiatów.
PA Strefa podmiejska A	Kolbudy, Kosakowo, Szemud, Żukowo (obszar wiejski), Pruszcz Gdański (gmina wiejska), czyli dawne tereny wiejskie znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu rdzenia. W zróżnicowanym stopniu podlegają one procesowi suburbanizacji. Strefa podmiejska A obejmuje gminy zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie rdzenia metropolii i powiązane z nim funkcjonalnie, m.in. poprzez rozwój mieszkalnictwa dla osób korzystających z rdzenia. W efekcie część z tych obszarów traci funkcje rolne na rzecz rozwoju funkcji mieszkaniowych. Znaczny udział rozproszonej zabudowy wiąże się z szeregiem niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych. W strefie występuje deficyt usług, w tym usług społecznych oraz niewystarczająco rozwinięta infrastruktura techniczna i transportowa. Struktura przestrzenna znacznie utrudnia obsługę transportem zbiorowym. Strefę częściowo obsługuje kolej aglomeracyjna;
PB	Wejherowo (gmina wiejska), Luzino, Malbork (gmina wiejska), Nowa Wieś Lęborska, Puck (gmina wiejska) i Tczew (gmina wiejska), czyli gminy powiązanie z centrami subregionalnymi (Tczew, Malbork, Lębork,

Strefa podmiejska B	Wejherowo). Na jej obszarze zachodzą podobne procesy jak w gminach strefy podmiejskiej A, jednak o mniejszej intensywności, często ograniczone jedynie do terenów bezpośrednio graniczących z miastami;
ZA Strefa pozamiejska A	Kartuzy (obszar wiejski), Lichnowy, Łęczyce, Miłoradz, Mikołajki Pomorskie, Morzeszczyn, Pszczółki, Somonino, Stare Pole, Stężyca, Subkowy, Sztum (obszar wiejski) i Pelplin (obszar wiejski), czyli gminy Pojezierza Kaszubskiego i Żuław z dobrym dostępem do kolei – pasmo lęborskie, kartusko-kościerskie oraz tczewskie), gdzie zmiany liczby ludności i rozwój przestrzenny mają mniejszą intensywność niż w strefach podmiejskich.
ZB Strefa pozamiejska B	Obszary wiejskie ośrodków lokalnych, gminy: Gniew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Sierakowice, Skarszewy oraz gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Cewice, Dzierzgoń, Gniewino, Linia, Liniewo, Mikołajki Pomorskie, Ostaszewo, Przodkowo, Przywidz, Stary Targ, Stary Dzierzgoń, Stary Targ, Suchy Dąb, Sulęczyno i Trąbki Wielkie, która tworzą obszar Pojezierza Kaszubskiego o charakterze rolno-leśnym, z rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi oraz Żuławy i Dolina Wisły o charakterze rolnym). Są to obszary o przeważającej zabudowie wiejskiej, w tym także obszary położone w strefie przybrzeżnej (Kaszuby Północne), na Kaszubach, Kociewiu i Żuławach. Każdy z tych subregionów ma swoją specyficzną charakterystykę, z unikatowym krajobrazem i walorami kulturowymi. Są to gminy położone w większej odległości od Trójmiasta, a ich powiązanie z rdzeniem w znacznej mierze zależy od funkcjonowania infrastruktury dojazdowej – dróg i kolei. Gminy te są zwykle silnie powiązane z ośrodkami lokalnymi.
W Strefa Wybrzeża	Choczewo, Hel, Jastarnia, Krokowa, Krynica Morska, Łeba, Stegna, Sztutowo, Wicko i Władysławowo, czyli gminy tworzące strefę obejmująca swoim zasięgiem tereny nadmorskie, w szczególności Półwysep Helski i mierzeję Wiślaną, czyli obszary o silnie wykształconych funkcjach turystyczno-rekreacyjnych. Strefę tę cechują walory przyrodnicze i krajobrazowe, znaczny wpływ terenów morskich na funkcjonowanie gmin oraz wzrost ruchu turystycznego w sezonie wakacyjnym.

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

System powiązań przyrodniczych

System przyrodniczy obszaru metropolitalnego tworzy złożony układ elementów środowiska. Obejmuje m.in. tereny przybrzeżne z obszarami Zatoki Gdańskiej, w tym Zatoki Puckiej, i morza otwartego, wybrzeże z Mierzeją Wiślanej, wysoczyzny polodowcowe (kępy pobrzeża i wysoczyzny pojezierne), tereny dolin rzecznych (m.in. Wisły, Redy-Łeby), kompleksy leśne (m.in. lasy nadmorskie, Puszcza Wierzchucińska, Puszcza Darżlubska, obszary Trójmiejskiego i Kaszubskiego Parków Krajobrazowych) oraz Żuławy Wiślane. Środowisko naturalne stanowi ważny zasób metropolii, wpływa na atrakcyjność osadniczą i wizerunek oraz stanowi jeden z istotnych walorów turystycznych regionu. Dobry stan środowiska korzystnie oddziałuje na jakość życia i zamieszkania na obszarze.

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

- wprowadzanie nowego zagospodarowania powodującego przekształcanie gleb i utratę terenów rolnych, leśnych oraz zwiększoną presję człowieka na tereny istotne dla środowiska;

- pogorszenie stanu powietrza wskutek emisji do atmosfery szkodliwych substancji pochodzących głównie z ogrzewania, ruchu kołowego i produkcji przemysłowej;
- pogorszenie stanu wód powierzchniowych związane z odprowadzaniem ścieków bytowych, nawożeniem oraz zanieczyszczeniem gleb;
- zakłócenie bilansu wodnego terenów związane z nadmiernym ich uszczelnianiem, wycinką zieleni, zakłóceniem obiegu wody, prowadzące m.in. do takich zjawisk jak susza lub do ryzyk związanych z nagłymi powodziami;
- utratę bioróżnorodności przy likwidacji naturalnych siedlisk i ich przestrzennych powiązań.

Mapa 4: Model struktury funkcjonalno-przestrzenny: model systemu ochrony przyrody OMGGS

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ oraz PBPR

Z punktu widzenia rozwoju przestrzennego ważne uwarunkowanie stanowi prawna ochrona przyrody. Prawne formy ochrony przyrody obejmują 48% powierzchni obszaru metropolitalnego. Wiodącą formą są obszary chronionego krajobrazu (23% powierzchni metropolii). Formy ochrony w OMGGS obejmują m.in.[99]:

- fragment obszaru Słowińskiego Parku Narodowego (gmina Łeba);

[99] Dane na podstawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS 2030.

- 65 rezerwatów przyrody;
- 4 parki krajobrazowe (Kaszubski Park Krajobrazowy, Park Krajobrazowy Mierzeja Wiślana, Nadmorski Park Krajobrazowy, Trójmiejski Park Krajobrazowy);
- 18 obszarów chronionego krajobrazu;
- 57 obszarów Natura 2000 (obszary te pokrywają się z innymi formami ochrony przyrody);
- 4 stanowiska dokumentacyjne;
- 11 zespołów przyrodniczo-krajobrazowych;
- 119 użytków ekologicznych;
- 1150 pomników przyrody.

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

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

Główne korytarze i elementy sieci transportowych, w tym piesze i rowerowe

OMGGS charakteryzuje dobrze rozwinięty układ transportowy w kierunku północ-południe, zarówno pod względem infrastruktury kolejowej, jak i drogowej. Rozwijane są również połączenia w relacji wschód-zachód, np. planowana rozbudowa linii kolejowej do Lęborka (202), budowana obecnie Obwodnica Metropolii Trójmiasta (OMT) wraz z planowanymi drogami dojazdowymi łączącymi rdzeń metropolii z OMT, planowana budowa linii kolejowej z Kartuz do Sierakowic, prace modernizacyjne na linii nr 201 oraz planowana rozbudowa systemu kolei aglomeracyjnej w Gdańsku oraz Gdyni i Kosakowie, czy też budowa dodatkowego toru kolejowego na trasie Gdańsk-Tczew (linia nr 9). Wszystkie te przedsięwzięcia będą wpływały na zwiększenie spójności obszaru, co może przyczynić się do integracji rynku pracy, zwiększenia atrakcyjności turystycznej oraz wyrównania szans rozwojowych gmin tworzących OMGGS. Działania te przyczynią się również do usprawnienia towarów w obszarze metropolitalnym.

Rozwój infrastruktury drogowej w metropolii, w dużej mierze realizowanej przez GDDKiA, następuje w znacznie szybszym tempie niż rozwój transportu zbiorowego, który charakteryzuje się brakiem koordynacji działań i współpracy oraz niewystarczającymi środkami przekazywanymi na modernizację i rozwój infrastruktury. Jeśli opisany trend, polegający na priorytetowym rozwoju transportu indywidualnego i ograniczonym rozwoju transportu zbiorowego zostanie utrzymany, to realizacja założeń zrównoważonej mobilności oraz osiągnięcie celów redukcji emisji będą trudne do wykonania w założonej perspektywie czasowej.

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

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

Są to obiekty o strategicznym znaczeniu dla gospodarki kraju. Istotnie wpływają one na kształtowanie przestrzeni poprzez rozwój strefy ich zaplecza – stref logistycznych, powiązanych branż przemysłowych, infrastruktury stoczniowej i remontowej. Planowana budowa Drogi Czerwonej w Gdyni wraz z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta, a także rozbudowa infrastruktury kolejowej

przyczynią się do zwiększenia dostępności portów i usprawnią transport towarów. Realizacja tych inwestycji będzie sprzyjać także rozwijaniu się Doliny Logistycznej.

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

Pod względem transportu lotniczego (pasażerskiego i cargo) głównym ośrodkiem jest Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy w Gdańsku. Stanowi on ważny węzeł rozwojowy m.in. dzięki znacznym rezerwom terenów w jego bezpośrednim otoczeniu pozwalającym na realizację tzw. Airport City, a także dobremu skomunikowaniu z resztą Trójmiasta i regionu.

W ramach rozwoju systemów transportowych istotnym kierunkiem działań jest rozwój logistyki miejskiej, dokumentami koordynującymi działania będą plany zrównoważonej logistyki miejskiej (ang. Sustainable Urban Logistics Plan - SULP), w których określone zostaną zasady funkcjonowania systemów. Rola logistyki związanej z dostawami, obsługą ruchu kurierskiego będzie rosła i konieczne będzie rozpatrywanie systemowych rozwiązań takich jak organizacja łańcuchów dostaw (sieci magazynów dystrubucji dóbr), organizacji wspólnie z firmami kurierskimi, form dostaw i odbiorów przesyłek (punktów dostępowych, paczkomatów) oraz sposobów dystrybucji poprzez zrównoważone środki transportu (np. wykorzystanie rowerów cargo). Na poniższej mapie przedstawiono zbiorczo kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w OMGGS. Wersja szczegółowa wraz z uwzględnieniem infrastruktury rowerowej znajduje się w załącznikach. Poszczególne systemy transportowe zostały przedstawione i omówione na mapach w dalszej części opracowania.

Mapa 5: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowy system transportowy OMGGS

Źródło: opracowanie własne

Kluczowe realizowane obecnie i planowane inwestycje drogowe wpływające na wzrost mobilności mieszkańców i użytkowników OMGGS oraz poprawiające logistykę towarów, to m.in. budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta oraz kontynuacja budowy drogi S6, tzw. Trasy Kaszubskiej. Pozostałe istotne odcinki dróg to także Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta, Droga

Czerwona obsługująca port w Gdyni, a także połączenia drogowe w kierunku wschód-zachód z Obwodnicą Metropolitalną Trójmiasta.

Rozbudowa układu drogowego, poprzez realizację obwodnic i wyprowadzanie ruchu tranzytowego poza tereny zabudowane, jest szansą dla rozwijania sieci transportu zbiorowego oraz budowania przewagi dla mobilności aktywnej w miastach. Jest i będzie to realizowane poprzez rozwijanie sieci buspasów, a także uspokajanie ruchu na obszarach miejskich, w tym kameralizując korytarze transportowe, które utraciły znaczenie w ruchu tranzytowym.

Budowa nowych dróg i modernizacja istniejących niesie za sobą jednak ryzyko wzrostu indywidualnych podróży samochodem w podziale zadań modalnych, dzięki poprawie przepustowości dróg, a przez to zwiększenie emisji szkodliwych substancji i hałasu. Działania podejmowane na poziomie metropolitalnym będą dążyły do redukcji popytu na transport poprzez efektywne planowanie przestrzenne oraz realizację inwestycji drogowych z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności i osiągnięcia celów klimatycznych.

Działania gmin OMGGS w zakresie obsługi ruchu towarowego i redukowania uciążliwości z nim związanych będą uzupełniały działania krajowe i regionalne, m.in. poprzez obsługę ruchu towarowego w miastach, np. wyznaczanie miejsc postojowych, godzin dostaw, wspieranie wykorzystania ekologicznych środków transportu na terenie miast oraz wspieranie budowy obwodnic miast.
W ramach koordynacji tych działań, w razie potrzeby, miasta będą opracowywać tzw. SULPy, czyli dokumenty zajmujące się zrównoważonym transportem towarów.

Mapa 6: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowa sieć drogowa OMGGS

Źródło: opracowanie własne

Podstawą systemu transportowego zbiorowego obszaru metropolitalnego jest przede wszystkim kolej wraz z węzłami przesiadkowymi. Ważnym komponentem tego systemu są także parkingi typu ‘park&ride’ i ‘bike&ride’. Infrastruktura kolejowa i przesiadkowa jest stale modernizowana i rozbudowywana. Kierunek obsługi transportowej metropolii w oparciu o kolej będzie kontynuowany również w kolejnych latach, zarówno w ramach rozwoju infrastruktury jak i zmian organizacyjnych, które będą zwiększały spójność systemów transportowych w OMGGS. Można tu wymienić, m.in. planowaną budowę PKM Południe, obsługę północnych dzielnic Gdyni i Kosakowa, czy też rewitalizację linii kolejowej na odcinku Kartuzy-Sierakowice. Istotnym elementem systemu transportowego są połączenia autobusowe. Zarówno te organizowane jako dowozowe do węzłów przesiadkowych jak i bezpośrednie połączenia pomiędzy miastami OMGGS, w tym połączenia w relacji obszar metropolii – rdzeń metropolii.

Mapa 7: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowa sieć kolejowa OMGGS

Źródło: opracowanie własne

Ruch rowerowy i pieszy w skali metropolitalnej to przede wszystkim podróżne odbywane pieszo i rowerem do węzłów przesiadkowych jako jeden z etapów dłuższych podróży, a także podróże rowerowe o charakterze międzygminnym, w tym w relacji miasto – strefa podmiejska. Obecny poziom dostępności do głównych tras rowerowych (przyjmując bufor 2 km) wynosi około 40%, a gęstość istniejącej sieci rowerowej około 11 km/100 km^2.[100] Udział podróży pieszych i rowerowych wynosi odpowiednio 22% i 2%.[101] Podejmowane przez samorządy OMGGS działania mające na celu

[100] Na podstawie danych przekazanych przez członków OMGGS oraz Koncepcji struktury przestrzennej tras rowerowych w województwie pomorskim opracowaną przez PBPR.
[101] Dane z 2014 roku na podstawie Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Do Roku 2030 (najbardziej aktualne kompleksowe dane dla całego obszaru metropolitalnego).

rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej powinny sprzyjać rozwojowi aktywnej mobilności i wzrostowi udziału tych sposobów odbywania podróży w podziale zadań przewozowych.

Mapa 8: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowa sieć rowerowa OMGGS

Źródło: opracowanie własne

Główne elementy infrastruktury technicznej i społecznej

Sprawy gospodarki wodnej, wodociągów i zaopatrzenia w wodę, kanalizacji, usuwania i oczyszczania ścieków komunalnych, utrzymania czystości i porządku oraz urządzeń sanitarnych, wysypisk i unieszkodliwiania odpadów komunalnych, zaopatrzenia w energię elektryczną i cieplną oraz gaz należą do zadań własnych gminy.[102]

Samorządy wchodzące w skład obszaru metropolitalnego we własnym zakresie zbierają i przetwarzają odpady komunalne, w niektórych przypadkach nawiązując współpracę, np. ZU w Gdańsku przyjmuje odpady komunalne także z gmin Pruszcz Gdański, m. Pruszcz Gdański oraz Kolbudy, ZUOS w Tczewie z gmin Tczew, m. Tczew, Pszczółki oraz Suchy Dąb, a Eko Dolina przyjmuje odpady od mieszkańców Gdyni, Redy oraz gminy wiejskiej Wejherowo. Poza 3 regionalnymi instalacjami przetwarzania odpadów komunalnych znajdujących się w OMGGS (Gdańsk-Gdynia-Sopot: Eko Dolina, Zakład Utylizacji Odpadów Stałych (RIPOK Tczew) oraz Zakład Utylizacyjny w Gdańsku

[102] Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.

(RIPOK Szadółki)) gminy OMGGS korzystają z 6 instalacji położonych w sąsiednich powiatach. Istotnym wyzwaniem dla metropolii, jest osiągnięcie wynikających ze zobowiązań unijnych poziomu recyklingu i przygotowania do ponownego użycia odpadów – w 2030 roku 60%, a w 2035 roku 65%.

Systemy wodno-kanalizacyjne na terenie OMGGS są bardzo słabo zintegrowane, a poszczególne gminy współpracują ze sobą co najwyżej na poziomie lokalnym. W OMGGS znajdują się 4 oczyszczalnie ścieków charakteryzujące się przepustowością większą niż 100 000 RLM: OS Gdańsk-Wschód, OS Dębogórze, OS Swarzewo oraz OS Tczew. Pozostałe 45 oczyszczalni w obszarze ma znacznie niższą przepustowość, w większości poniżej 15 000 RLM.

Istotnym wyzwaniem jest ochrona wód powierzchniowych oraz retencja wód opadowych i roztopowych. W skali metropolitalnej i lokalnej działania te mogą być powiązane z kształtowaniem terenów aktywnych biologicznie w ramach tzw. błękitno-zielonej infrastruktury (BZI) - tworzenia ogrodów deszczowych, niecek retencyjnych, trawników absorbujących wody itd. Realizacja BZI wymaga podejścia interdyscyplinarnego łączącego działania związane z projektowanie infrastruktury wodno-kanalizacyjnej i zieleni, co wymaga odpowiednich kompetencji i wiedzy.

Udział zainstalowanej mocy OZE jest nadal niewielki (60%) i konieczna jest jego znacząca rozbudowa. Dodatkowo, w skali całego województwa, energia wyprodukowana lokalnie pokrywa jedynie 63,1% jej zużycia, co przekłada się na brak samowystarczalności energetycznej regionu. [103] Potrzeba dywersyfikacji źródeł energii wynika także z obecnego, nadal niekorzystnego, miksu źródeł energii – w skali kraju w 2021 roku głównym nośnikiem energii elektrycznej pozostaje węgiel kamienny, a drugi węgiel brunatny – OZE to około 24,3%.[104] Energię z OZE w OMGGS pozyskiwano z energii słonecznej, wiatru, hydroelektrowni, biomasy i biogazu składowiskowego.

Lokalne warunki klimatyczne a także konsekwencje zmian klimatu wpływają na dostępność danego rodzaju OZE, jego wydajność energetyczną, a także na jego niezawodność i trwałość. Na terenie Obszaru Metropolitalnego występują bardzo korzystne warunki naturalne do produkcji energii ze źródeł odnawialnych. Identyfikuje się wysoki potencjał dla rozwoju energetyki wiatrowej (rozwój tej formy OZE jest możliwy, m.in. dzięki zapleczu portowemu). Zauważa się również potencjał do rozwoju energetyki opartej o biomasę. Podejmowane są także działania na rzecz produkcji zielonego wodoru w ramach działalności Lotos Green H2.

Nowym elementem krajowej infrastruktury elektroenergetycznej będzie elektrownia jądrowa Choczewo. Jej realizacja wiąże się z potencjałem rozwoju gospodarczego – rozwoju miejsc pracy w energetyce i przyciągania nowych mieszkanek i mieszkańców. Jednocześnie budowa elektrowni będzie wiązała się z koniecznością rozbudowy zaplecza mieszkaniowego i usługowego. Niezbędne będzie również podjęcie działań w zakresie zminimalizowania jej wpływu na środowisko oraz rozbudowy niezbędnej infrastruktury technicznej, w tym nowych połączeń i węzłów[105]. Energetyka jądrowa może przyczynić się do wygenerowania ok. 25-38 tys. nowych miejsc pracy. Jeden blok jądrowy obsługuje średnio 650 osób.[106] Budowa elektrowni jądrowej oraz inwestycji towarzyszących mogą trwale i istotnie wpłynąć na wizerunek oraz sytuację społeczno-gospodarczą gmin OMGGS.

103 Bank Danych Lokalnych GUS, dane dla województwa pomorskiego

[104] GUS, Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2020 i 2021.

[105] W maju 2023 r. Marszałek Województwa Pomorskiego wraz z przedstawicielami trzech powiatów (lęborskiego, puckiego i wejherowskiego) złożyli memorandum w sprawie budowy elektrowni jądrowej, w którym wskazano na konieczność uwzględnienia potrzeb rozwoju lokalnego m.in. w ramach takich kwestii jak: dostępność drogowa, rozwój gospodarczy, edukacja i rozwój zasobów ludzkich, warunki życia i atrakcyjność osiedleńcza oraz infrastruktura elektroenergetyczna.

[106] Polski program energetyki jądrowej 2020, PEP 2040.

Mapa 9: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: infrastruktura energetyczna i OZE

Źródło: opracowanie własne wg danych Urzędu Regulacji Energetyki na 31.12.2022 r.

Główne lokalizacje usług społecznych to przede wszystkim rdzeń metropolii (Trójmiasto) wraz z Metropolitalnym pasmem usługowym od Wejherowa do Pruszcza Gdańskiego. Znajdują się tam zarówno elementy infrastruktury społecznej jaki i usługi komercyjne, które oddziałują na cały obszar metropolitalny. To w tych lokalizacjach mieszczą się specjalistyczne placówki medyczne, istotne obiekty związane z edukacją, w tym szkoły wyższe, a także najważniejsze w regionie obiekty kultury. Najsilniejsze powiązania, wyrażające się w liczbie uczniów dojeżdżających do szkół (zarówno podstawowych jaki i ponadpodstawowych) występują pomiędzy miastami rdzenia oraz rdzeniem a strefą podmiejską.

Pozostałe ośrodki skupiające elementy infrastruktury społecznej to przede wszystkim miasta powiatowe (centra subregionalne i niektóre ośrodki lokalne – Lębork, Wejherowo, Tczew, Malbork itd.). To w nich przede wszystkim mieszczą się szkoły ponadpodstawowe oraz szpitale i większe placówki medyczne, a także obiekty związane z działalnością kulturalną.

Uzupełnieniem sieci infrastruktury społecznej są miejscowości gminne, w których zlokalizowane są podstawowe usługi związane z edukacją (żłobki, przedszkola, szkoły podstawowe), placówki medyczne (przychodnie lekarskie), urzędy gmin, placówki pocztowe oraz gminne centra kultury, które nierzadko realizują również cele polityki senioralnej gmin.

Istotnym działaniem w zakresie rozwoju infrastruktury społecznej są działania rewitalizacyjne obejmujące obszary o największej skali problemów społecznych, gospodarczych i przestrzennych. W ramach realizacji zintegrowanych projektów rewitalizacyjnych w Gdańsku, Gdyni, Wejherowie, Tczewie, Rumi, Kartuzach, Pucku i Żukowie podjęto działania mające na celu aktywizację społeczno-zawodową, rozwój usług społecznych, w tym działania infrastrukturalne oraz poprawę jakości i estetyki przestrzeni. Działania poprawiające dostęp do infrastruktury społecznej, to również te związane z rozwojem zabudowy o charakterze podmiejskim, a także przekształceniami przestrzennymi związanymi z nową infrastrukturą transportową, np. PKM Południe. Na terenach, które w największym stopniu objęte są tymi procesami wskazano obszary kompleksowego rozwoju zabudowy mieszkaniowej i usług towarzyszących.

Mapa 10: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: infrastruktura społeczna

Źródło: opracowanie własne

Główne obszary lokalizacji terenów aktywności gospodarczej w OMGGS to otoczenie portów morskich w Gdańsku i Gdyni, otoczenie Lotniska im. Lecha Wałęsy, a także sąsiedztwo węzłów transportowych, przede wszystkim drogowych. Dynamiczny rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej, a także planowane krajowe inwestycje w rozwój portów w Gdańsku i Gdyni będą wpływały na rosnący potencjał terenów OMGGS do rozwoju terenów aktywności gospodarczej.

Poza zapewnieniem odpowiednich terenów pod inwestycje, przede wszystkim tych dogodnie położonych i wpisujących się w kierunki zrównoważonego rozwoju (zlokalizowanych przy węzłach kolejowych i drogowych), istotne jest zapewnienie dostępu do informacji o tych terenach. Zbieranie i integracja danych o terenach inwestycyjnych gmin OMGGS zostały wskazane jako jeden z kierunków działań w strategii.

Mapa 11: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: rozwój gospodarczy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz danych Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu.

5.2 Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej

Ustalenia i rekomendacje ogólne

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

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

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

Rekomendacje są zbieżne z tymi, które zawarto w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot[107].

Mapa 12: Model funkcjonalno-przestrzenny: kierunki rozwoju metropolii

Źródło: opracowanie własne

Polityka przestrzenna realizowana przez samorządy OMGGS na rzecz budowania metropolii powinna prowadzić do osiągnięcia głównego celu, jakim jest **rozwój poszczególnych części metropolii**

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

w oparciu o ich potencjały wewnętrzne oraz **efekty synergii wynikające z funkcjonowania metropolii**.

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

Cel ten zostanie osiągnięty poprzez:

- **wykorzystanie potencjału metropolitalnego gmin rdzenia** (Gdańska, Gdyni i Sopotu) wynikającego z koncentracji miejsc pracy, kluczowych usług publicznych (szpitali), ośrodków administracyjnych, uczelni oraz węzłów dostępowych: portów i lotnisk. Celem działań jest wsparcie dalszego rozwoju funkcji metropolitalnych wykorzystujących potencjał dostępności i rangi rdzenia, m.in. poprzez rozwój w ramach Metropolitalnego Pasma Usługowego (MPU): uczelni, zaawansowanych usług zdrowia, nowoczesnych biurowców, obiektów kultury, obiektów administracji, oferty usługowej i turystycznej. Natomiast poza MPU celowe będzie wspieranie rozwoju zakładów produkcyjnych, terenów logistyki i transportu, zaplecza portów i lotnisk. Rozwój ten musi odbywać się przy zapewnieniu wysokiej jakości życia i pracy dla obecnych i przyszłych mieszkańców i użytkowników, np. poprzez zapewnienie dostępu do terenów zieleni oraz estetycznych i przyjaznych przestrzeni publicznych. Planowanie będzie dążyć do przeciwdziałania negatywnym zjawiskom związanym z rozwojem rynku nieruchomości, rosnącymi cenami i malejącą dostępnością terenów mieszkaniowych poprzez wyznaczenie nowych obszarów i poprawę warunków zamieszkania w istniejących dzielnicach, dotyczące zwłaszcza nowszej zabudowy mieszkaniowej;
- **rozwój miast okołordzeniowych (Rumia, Reda, Pruszcz Gdański) w oparciu o sieci infrastruktury** – celem działań jest dalszy intensywny rozwój miast i gmin zlokalizowanych w bezpośrednim otoczeniu rdzenia, które wykorzystują dobre skomunikowanie sieciami transportu zbiorowego (kolej). Ich głównym potencjałem jest bliskość rdzenia oraz migracja ludności w poszukiwaniu tańszych i atrakcyjniejszych miejsc zamieszkania. Gminy będą rozwijały swój potencjał mieszkaniowy, jednocześnie rozbudowując i modernizując infrastrukturę transporotową, w tym przesiadkową. Równorzędnym celem rozwoju jest stała poprawa warunków zamieszkania dzięki utrzymywaniu i rozwojowi usług dla mieszkańców oraz terenów zieleni;
- **wzmocnienie potencjału gmin (stref podmiejskich) powiązanych z metropolią przy porządkowaniu ich przestrzeni** – celem działań w tym obszarze jest zapewnienie rozwoju terenów mieszkaniowych w sposób zharmonizowany. Gminy w strefie podmiejskiej podlegają żywiołowemu rozwojowi w wyniku suburbanizacji. Wraz z zabudową mieszkaniową rozwijają się w nich usługi. Polityka gmin będzie prowadzić do neutralizowania negatywnych efektów tego procesu – porządkowania przestrzeni i dogęszczania zabudowy, uzupełniania infrastruktury oraz zapewnienia usług publicznych. Ważnym elementem polityki przestrzennej w tym zakresie jest tworzenie warunków do rozwoju miejsc pracy. Z punktu widzenia obsługi komunikacyjnej największym wyzwaniem będzie rozwój usług transportu zbiorowego oraz sprostanie wyzwaniom infrastrukturalnym (np. rozbudowa sieci wodociągowych i kanalizacyjnych na nowych terenach mieszkaniowych);
- **rozwój centrów subregionalnych (Tczew, Lębork, Malbork, Wejherowo)**, czyli wykorzystanie potencjału miast pełniących rolę centrów subregionalnych. Polityka planistyczna gmin jest ukierunkowana na rozwój bazy terenów mieszkaniowych oraz przeciwdziałanie procesom marginalizacji dzięki rozwojowi terenów przemysłowych i usługowych. Zadanie to będzie uzupełniała modernizacja i rozwój infrastruktury przesiadkowej bądź dalszy rozwój tych funkcji w pobliżu. Tam, gdzie jest to możliwe, rozwój powinien bazować na unikatowych walorach gmin (np. zespół zamku pokrzyżackiego w Malborku). Miasta te posiadają własne Obszary Funkcjonalne (Malbork, Lębork) bądź silne

powiązania z gminami ościennymi. Działania związane z rozwojem powinny być koordynowane w ramach tych obszarów;

- **rozwijanie centrów lokalnych i gmin pozamiejskich w oparciu o ich potencjały** – celem działań jest poprawa atrakcyjności osiedleńczej przy jednoczesnym zachowaniu funkcji rolnych oraz rozwój turystyki przy jednoczesnej ochronie walorów środowiskowych, w tym ograniczeniu rozlewania się zabudowy. Podobnie jak w przypadku gmin w strefach podmiejskich, celem polityki planistycznej jest uzupełnianie zabudowy istniejących zespołów wiejskich, ochrona terenów cennych krajobrazowo i przyrodniczo, a także wykorzystanie potencjału turystycznego tych obszarów;
- kształtowanie **powiązań przyrodniczych na szczeblu metropolitalnym** poprzez wspólne planowanie rozwiązań dla ciągów i płatów ekologicznych (np. błękitno-zielonej infrastruktury, korytarzy ekologicznych, w szczególności zachowania i ochrony terenów podmokłych). Istotne będzie takie zagospodarowanie terenów, które pozwala na minimalizowanie wpływu na zmiany klimatu, ograniczenie zagrożeń środowiskowych, jak i zmniejszenie negatywnego oddziaływania na lokalne środowisko. Oprócz działań ochronnych cel ten ma być realizowany poprzez zabezpieczenie **wspólnych usług środowiskowych** oraz **prowadzenie spójnej gospodarki komunalnej** (współpraca w kształtowaniu aglomeracji wodno-ściekowych, współpraca w zakresie gospodarki odpadami, realizacja rozwiązań pozwalających na kogenerację energii elektrycznej i produkcję ciepła);
- wykorzystanie w celu wsparcia rozwoju lokalnego **korzyści wynikających z obecności infrastruktury ponadlokalnej**, łączącej metropolię wewnętrznie i z pozostałymi regionami – transportu szynowego i zbiorowego, dróg i tras rowerowych, portów (Gdańsk i Gdynia), lotniska regionalnego (Gdańsk) oraz pasm technologicznych ponadlokalnych sieci przesyłowych. Działania w tym zakresie obejmują **wykorzystanie potencjału pasm rozwojowych** tworzonych przez korytarze transportowe poprzez zagęszczenie zabudowy przy węzłach przesiadkowych, a także tworzenie stref przemysłowych i logistycznych w oparciu o dostęp do dróg krajowych i transportu szynowego;
- odpowiedzialne korzystanie z zasobów krajobrazowych i przyrodniczych dla potrzeb turystyki, w szczególności w gminach **strefy wybrzeża**. Gminy metropolii będą dążyć do takiego rozmieszczania zabudowy obsługi ruchu turystycznego, aby chronić walory krajobrazowe i utrzymywać spójność ciągów i płatów przyrodniczych o znaczeniu metropolitalnym. Dodatkowo gminy Półwyspu Helskiego i Mierzei Wiślanej podejmą działania na rzecz zarządzania ruchem kołowym na tych obszarach oraz rozwoju połączeń transportu zbiorowego, które obsługują lub mogą obsługiwać te obszary.

Szczegółowe wytyczne i rekomendacje zostały opisane w dalszej części dokumentu. Kierunki rozwoju ilustruje rysunek Modelu funkcjonalno-przestrzennego – kierunki rozwoju metropolii.

Ustalenia i rekomendacje szczegółowe

Zasady ochrony środowiska i jego zasobów, w tym ochrony powietrza, przyrody i krajobrazu

Wszystkie strefy

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

Wspólnym celem metropolii będzie **ochrona metropolitalnej sieci przyrodniczej** składającej się z płatów zieleni (zespołów leśnych, zespołów jezior, terenów nieprzekształconych, w tym pól), korytarzy przyrodniczych (dolin rzecznych, pasm leśnych) oraz terenów podmokłych. Część z tych obszarów podlega już ochronie prawnej. Najważniejsze z nich, to rezerwaty przyrody, obszary sieci Natura 2000 oraz liczne formy ochrony krajobrazu. Gminy metropolii będą chronić zasoby przyrodnicze poprzez odpowiednie

zapisy w dokumentach planistycznych i wstrzymanie bądź ograniczenie urbanizacji w ich otoczeniu oraz realizacji zapisów planów ochrony parków krajobrazowych, treści uchwał dla parków krajobrazowych i obszarów chronionego krajobrazu. Uzupełnieniem tych działań będzie realizacja ciągów zieleni w postaci obszarów zieleni: urządzonych **bądź semi-naturalnych** (np. błękitno-zielonej infrastruktury).

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

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

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

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

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

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

R

Rdzeń metropolii

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

S Centra subregionalne	Miasta wchodzące w skład centrów subregionalnych będą realizowały politykę ochrony terenów cennych przyrodniczo poprzez przeciwdziałanie rozlewaniu się zabudowy tych miast i nadmiernej ekspansji przedmieść na tereny przyrodnicze, nieprzekształcone i rolne. Miasta będą realizowały politykę poprawy stanu środowiska poprzez zazielenianie przestrzeni publicznych oraz stosowanie elementów błękitno-zielonej infrastruktury.
R+ Miasta okołordzeniowe	Polityka planistyczna będzie nakierowana z jednej strony na równoważenie potrzeb rozwojowych, z drugiej zaś na ochronę zasobów środowiskowych, w tym terenów chronionych (dolin rzecznych: Reda, Kanał Leniwy – Zagórska Struga na północy i Radunia na południu oraz nadmorskich terenów chronionych: Moście Błota, Beka, Potok Oruński).
PA PB Strefa podmiejska A i B	Gminy stref będą dążyły do ochrony terenów rolnych i cennych przyrodniczo poprzez lokalizację nowej zabudowy na terenach już przekształconych, uzbrojonych oraz tworząc zwarte skupiska zabudowy. Gminy będą obejmowały ochroną tereny cenne przyrodniczo i rolne przed rozlewaniem się zabudowy. Gminy będą tworzyły tereny zieleni obsługujące tereny mieszkaniowe, w tym z elementami błękitno-zielonej infrastruktury oraz z wykorzystaniem istniejących obszarów przyrodniczych.
L ZA ZB Ośrodki lokalne oraz strefa pozamiejska A i B	W kształtowaniu polityki przestrzennej gmin pozamiejskich priorytetem będzie równoważenie rozwoju terenów mieszkaniowych z ochroną walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Będzie to realizowane poprzez oszczędne wyznaczanie terenów pod zabudowę w dokumentach planistycznych oraz dogęszczanie już istniejących zespołów zabudowy wiejskiej. Tereny tych stref obejmują także obszary nadmorskie, gdzie realizowane są inwestycje związane z turystyką, a jednocześnie są to obszary o wysokich walorach krajobrazowych i przyrodniczych. Ochrona krajobrazu pozwoli na wykorzystanie terenów gmin dla rozwoju różnych form turystyki, co wiąże się też z funkcjonowaniem szczególnie atrakcyjnych obszarów (Zatoka Pucka, Żuławy, Pojezierze Kaszubskie, Dolina Wisły).
W Strefa Wybrzeża	Celem polityki gmin będzie ochrona zasobów wynikających ze specyfiki przyrodniczej (Mierzeja Wiślana, Półwysep Helski, pas wybrzeża) tego obszaru. Rozwój przestrzenny terenów musi uwzględniać specyfikę wynikającą z unikatowego dziedzictwa przyrodniczego, jak i ryzyka katastrof naturalnych (powódź). Na tych obszarach potrzeby rozwoju funkcji turystycznych będą równoważone z potrzebą ochrony przyrody i krajobrazu. W kontekście budowy elektrowni jądrowej kluczowa staje się ochrona walorów przyrodniczych i krajobrazowych gmin położonych w sąsiedztwie inwestycji głównej i jej towarzyszących, tak, aby ograniczyć negatywny wpływ na ludzi (w tym turystykę) oraz środowisko przyrodnicze.

Zasady ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej

R R+ S L PA PB ZA ZB W

Wszystkie strefy

Rozległy zasięg przestrzenny OMGGS oraz zróżnicowanie wielkości jednostek osadniczych wchodzących w jego skład wpływają na bogactwo zasobów dziedzictwa kulturowego znajdujące się na terenie metropolii. W OMGGS znajdują się chronione układy urbanistyczne i ruralistyczne, zespoły i obiekty zabytkowe, a także obiekty uznane za dobra kultury współczesnej. W zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej należy dążyć do:

- zachowania dóbr kultury poprzez zapobieganie przekształceniom, których efektem mogłoby być zagrożenie dla cennych obiektów kultury lub ich utrata;
- ograniczenie ekspansji rozwoju nowej zabudowy i infrastruktury w przypadkach, w których mogłoby to się wiązać z negatywnym wpływem na dziedzictwo kultury;
- promowanie stosowania lokalnych form architektonicznych zgodnie z rekomendacjami audytu krajobrazowego województwa pomorskiego;
- integracji planowania przestrzennego i ochrony środowiska z ochroną dziedzictwa kulturowego.

R

Rdzeń metropolii

Ważnym aspektem będzie ochrona i wykorzystanie **dziedzictwa kulturowego i unikatowych zasobów przestrzennych**: gdyńskiego modernizmu, Sopotu jako miasta-kurortu, Gdańska jako miasta o wielowiekowej historii i świadka transformacji ustrojowej oraz bogatych zasobów instytucji kultury (w szczególności sieci muzeów) do budowania międzynarodowej marki metropolii.

S R+ PA PB

Centra subregionalne, miasta okołordzeniowe

oraz strefy podmiejskie A i B

Istotna będzie ochrona lokalnych dóbr kultury materialnej i niematerialnej, m.in. historycznych układów miast i obiektów dziedzictwa kulturowego (w tym zespołu zamku pokrzyżackiego wraz z otoczeniem w Malborku), a także wiejskiego krajobrazu, będącego częścią krajobrazu kulturowego.

L ZA ZB

Ośrodki lokalne oraz strefa pozamiejska A i B

W kształtowaniu polityki przestrzennej gmin pozamiejskich priorytetem będzie równoważenie rozwoju terenów mieszkaniowych z ochroną walorów kulturowych. Będzie to realizowane poprzez oszczędne wyznaczanie terenów pod zabudowę w dokumentach planistycznych oraz dogęszczanie już istniejących zespołów zabudowy wiejskiej.

Gminy położone w części południowo-zachodniej metropolii (gminy Liniewo, Trąbki Wielkie, Skarszewy, Tczew (gmina wiejska), Subkowy, Pelplin, Morzeszczyn i Gniew) będą także **wykorzystywać atuty wynikające z walorów dziedzictwa kulturowego** (Bazylika Katedralna w Pelplinie, zamek w Gniewie itp.) dla rozwoju turystyki.

Z perspektywy metropolii i procesów suburbanizacji ważnym działaniem będzie wsparcie sieci lokalnych instytucji kultury – bibliotek, domów kultury

i innych placówek, które wspierają budowanie związku z miejscem zamieszkania.

W

Strefa Wybrzeża

Celem działań gmin będzie ochrona zasobów kulturowych. Działania będą ukierunkowane na wykorzystanie potencjału unikatowego dziedzictwa kulturowego i technicznego (np. system melioracyjny Żuław) przy zachowaniu ochrony wartości kulturowych.

Kierunki zmian w strukturze zagospodarowania terenów, w tym określenia szczególnych potrzeb w zakresie nowej zabudowy mieszkaniowej

R

Rdzeń metropolii

Miasta rdzenia będą kontynuowały rozwój **ponadlokalnych funkcji publicznych budujących globalny wizerunek metropolii** i wykorzystywały atuty płynące z **nadmorskiego położenia** oraz **powiązań międzynarodowych**.

Kluczowe obszary rozwoju są i będą skupione w ramach **metropolitalnego pasma usługowego**, czyli obszaru rozwoju funkcji metropolitalnych, takich jak nowoczesne biurowce, kampusy uczelni, obiekty kultury oraz zróżnicowane usługi. Pasmo usługowe powinno być kształtowane jako przestrzeń o mieszanym użytkowaniu, z wykorzystaniem potencjału transportu zbiorowego. To wszystko będzie realizowane w połączeniu z zapewnieniem tamtejszym mieszkańcom wysokiej jakości życia oraz zapewnienia użytkownikom przyjaznej i estetycznej przestrzeni.

Podstawą działań będzie dalszy proces **dogęszczania zabudowy na terenach już zurbanizowanych** oraz kontynuacja **działań rewitalizacyjnych** na terenie Gdańska i Gdyni. Polityka przestrzenna będzie opierać się o wykorzystanie **metropolitalnych systemów transportowych** – kolei, tramwaju, linii trolejbusowych i autobusowych (w tym międzygminnych) oraz sieci węzłów przesiadkowych – dla intensyfikacji zabudowy. Najlepiej skomunikowane tereny będą wykorzystywane do rozwoju intensywnej zabudowy o funkcjach mieszanych.

S

Centra subregionalne

Centra subregionalne obejmują średnie i małe miasta, które są wiodącymi gminami dla otaczających je obszarów funkcjonalnych. W strukturze metropolii miasta te pełnią role związane z zapewnieniem **zaplecza mieszkaniowego dla rdzenia** i równoczesnego zapewnienia **dostępu do usług ponadlokalnych dla otaczających gmin wiejskich**. Są to usługi zapewniane na szczeblu powiatowym, głównie medyczne, edukacyjne i administracyjne oraz węzły transportowe pozwalające na dostęp do innych ośrodków metropolii. Rola centrów subregionalnych będzie kontynuowana i rozwijana.

Miasta centórw subregionalnych, dzięki poprawiającym się połączeniom transportowym z rdzeniem będą stanowić alternatywę dla mieszkania w rdzeniu, z dobrym dostępem do transportu. Może to sprzyjać przeciwdziałaniu marginalizacji tych ośrodków.

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

Działania będą obejmować poprawę atrakcyjności miast jako centrów usługowych, rozbudowę infrastruktury transportu zbiorowego, rowerowego

i powiązań z gminami ościennymi i rdzeniem. W przypadku **Lęborka** działania, to także wykorzystanie powiązań turystycznych z pobliskimi miejscowościami nadmorskimi (Łeba).
Tczew stanowi kluczowy węzeł kolejowy łączący główne szlaki kolejowe prowadzące na południe kraju. Miasto będzie ważnym centrum usług, dysponującym znaczącymi potencjałami związanymi z dostępnością terenów inwestycyjnych i korzystnym położeniem. Istotnym aspektem rozwojowym będzie budowa tzw. „suchego portu" – **kontenerowego terminala intermodalnego w** Zajączkowie.

R+

Miasta okołordzeniowe

Miasta okołordzeniowe (Reda, Rumia, Pruszcz Gdański) będą satnowić **rozszerzenie rdzenia dzięki sieciom szybkiego transportu aglomeracyjnego oraz połączeń autobusowych**. Będą pełnić **ważne funkcje mieszkaniowo-usługowe** dla osób pracujących na terenie rdzenia, ale też na terenie tych miast i metropolii.

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

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

PA PB

Strefa podmiejska A i B

Gminy strefy są dynamicznie rozbudowującymi się gminami podmiejskimi. Głównym wyzwaniem będzie **skoncentrowanie zabudowy** na terenach uzbrojonych i ochrona zasobów przyrodniczych, **tworzenie przestrzeni publicznych i usług dla nowych mieszkanek i mieszkańców**, a także rozbudowa infrastruktury.

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

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

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

Dla gmin podmiejskich B, położonych w rejonie centrów subregionalnych (Lęborka, Malborka, Tczewa i Wejherowa), ważne będzie porozumienie się w ramach obszarów funkcjonalnych i wspólne wykorzystywanie potencjałów płynących z sąsiedztwa większych ośrodków. Ludność tych gmin korzysta z usług położonych w tych centrach, stąd wyzwaniem będzie zapewnienie dostępu transportowego w ramach obszaru funkcjonalnego.

Gmina Kosakowo w przyszłości może stanowić kolejną oś rozwoju rdzenia Trójmiasta, podobnie do Rumi i Redy. Polityka planistyczna gminy będzie dążyć do realizacji usług i infrastruktury dla nowych zespołów mieszkaniowych z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju, w tym tworzenia terenów zieleni dla zespołów mieszkaniowych oraz **ochrony terenów rolnych i cennych przyrodniczo przed rozlewaniem się zabudowy.**

L ZA ZB

Ośrodki lokalne oraz strefa pozamiejska A i B

Obszar obejmuje tereny ośrodków położonych poza rdzeniem i centrami subregionalnymi i ich bezpośrednim otoczeniem. Gminy te posiadają wyrazisty, indywidualny charakter, a ich związek przestrzenny z metropolią w znacznej mierze zależy od ich położenia oraz posiadanych walorów środowiskowych, kulturowych i krajobrazowych.

Obszary te można podzielić w zależności od ich położenia na gminy strefy przybrzeżnej, gminy położone w części zachodniej, południowo-zachodniej i wschodniej.

Główne cele polityki przestrzennej dla tych terenów wiążą się ze **wzmacnianiem lokalnych zasobów i atutów** oraz **budowaniem lub rozwojem wyspecjalizowanych powiązań z metropolią**. Działania przestrzenne w tej strefie stanowią: poprawa lokalnych zasobów mieszkaniowych i usług dla mieszkańców, tworzenie warunków do wykorzystania walorów turystycznych (nadmorskie położenie, dziedzictwo kulturowe subregionów czy wyspecjalizowane produkty turystyczne).

Dla gmin położonych w części zachodniej (gminy otoczenia Lęborka: Nowa Wieś Lęborska, Cewice oraz Łęczyce, Gniewino, Linia, Sierakowice, Sulęczyno, Stężyca, Chmielno, Somonino, Przywidz): priorytetem polityki będzie równoważenie potrzeb związanych z **rozwojem terenów mieszkaniowych, zachowaniem charakteru rolnego** a **ochroną krajobrazu i ciągów ekologicznych.**
Dla gmin położonych w części południowo-zachodniej metropolii (gminy Liniewo, Trąbki Wielkie, Skarszewy, Tczew (gmina wiejska), Subkowy, Pelplin, Morzeszczyn i Gniew): polityka przestrzenna będzie związana z równoważeniem potrzeb związanych z **rozwojem terenów mieszkaniowych, zachowaniem charakteru rolnego** a **ochroną krajobrazu i ciągów ekologicznych**.
Dla gmin położonych w części wschodniej metropolii (tereny Żuław, w tym gminy Cedry Wielkie, Suchy Dąb, Ostaszewo, Lichnowy, Nowy Staw, Nowy Dwór Gdański, Stary Targ, Dzierzgoń, Mikołajki Pomorskie, Stary Dzierzgoń, Sztum oraz otoczenie Malborka – Miłoradz i Stare Pole): polityka planistyczna gmin będzie opierać się na **zaspokojeniu potrzeb rozwojowych** – wprowadzaniu funkcji **mieszkaniowych, produkcyjnych, turystycznych w bliskim otoczeniu rdzenia metropolii**, aby różnicować charakter rolniczy gmin.

W

Strefa Wybrzeża

Dla gmin strefy wybrzeża (Krynica Morska, Sztutowo, Stegna, Hel, Jastarnia, Władysławowo, Krokowa, Choczewo, Wicko, Łeba) polityka przestrzenna będzie mocno warunkowana ograniczeniami środowiskowymi,

przyrodniczymi, technicznymi i obronnymi związanymi ze strefą nadmorską. Gminy Strefy Wybrzeża będą dążyć do wykorzystania swojej przestrzeni dla rozwoju **funkcji osadniczych i turystycznych** przy poszanowaniu walorów środowiskowych i kulturowych. Działania będą ukierunkowane na **usprawnienie transportu, rozwój usług** dla mieszkańców i **ograniczanie presji na środowisko**.

Zasady lokalizacji obiektów handlu wielkopowierzchniowego[108]

Wszystkie strefy

Nie dotyczy. Wskazania dotyczące obiektów handlu wielkopowierzchniowego wynikają ze szczegółowych ustaleń dokumentów planistycznych gmin - studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, a po ich uchwaleniu planów ogólnych.

Zasady lokalizacji kluczowych inwestycji celu publicznego

Wszystkie strefy

Nie dotyczy. Inwestycje lokalizacji celu publicznego będą realizowane zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego oraz studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, a po uchwaleniu planów ogólnych gmin.

Kierunki rozwoju systemów komunikacji, infrastruktury technicznej i społecznej

Wszystkie strefy

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

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

- rozwój zaplecza portów oraz zaplecza logistycznego przez rozbudowę kluczowych połączeń z węzłami transportowymi – dotyczy to np. uzupełniania odcinków sieci TEN-T i dojazdów do portów;
- skoordynowanie planowania terenów otoczenia i zaplecza portów (np. projektu Doliny Logistycznej) z planami rozwojowymi gmin dzięki stałej współpracy z zarządami tych instytucji;
- rozbudowę infrastruktury logistycznej w oparciu o przewozy intermodalne (np. Terminal ICY w Zajączkowie).

[108] W rozumieniu ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. z 2023 r. poz. 977, 1506, 1597 i 1688).

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

Głównym celem **działań transportowych** na obszarze metropolii będzie poprawa spójności połączeń dzięki rozwojowi infrastruktury transportu zbiorowego. Realizacja tego zadania będzie możliwa dzięki rozbudowie i modernizacji węzłów przesiadkowych, parkingów park&ride i bike&ride, rozbudowie sieci połączeń kolejowych i autobusowych oraz integracji zarządzania transportem. Działaniem uzupełniającym realizowanym przez gminy będzie rozbudowa międzygminnych sieci tras rowerowych.
Pod względem infrastruktury priorytet planowania przestrzennego stanowi wykorzystanie potencjału jaki posiadają istniejące korytarze transportowe (tzw. **pasma rozwojowe** metropolii). Oznacza to ukierunkowanie zabudowy w obszarach obsługiwanych przez transport zbiorowy (kolej, trasy dojazdu autobusów). Węzły przy głównych drogach krajowych i wojewódzkich tworzą **potencjał rozwojowy funkcji logistycznych i produkcyjnych**, związany z bliskością portów. Gminy OMGGS będą realizować projekty mające na celu rozwój połączeń z tymi węzłami.

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

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

Pasma rozwojowe to także sieci infrastruktury przesyłowej – gazociągi i sieci wysokich napięć pozwalające na rozwój przemysłu na tych obszarach. Istotnym elementem infrastruktury metropolitalnej będą **elementy krajowej infrastruktury energetycznej** zlokalizowane w OMGGS (m.in. Rafineria Gdańska). Na infrastrukturę energetyczną będą także wpływały planowane rozwój morskich farm wiatrowych oraz elektrownia jądrowa Choczewo, która będzie podłączona do krajowych sieci przesyłu energii. W PZP WP obszar otoczenia elektrowni został wskazany jako OF Rozwoju Energetyki Jądrowej (OFREJ). W ramach OFREJ wskazano na konieczność doprecyzowania lokalizacji elektrowni oraz realizacji inwestycji jej towarzyszących. Marszałek Województwa Pomorskiego wraz z gminami i powiatami otoczenia inwestycji wystosowały Memorandum, w którym zawarto konkretne oczekiwania względem władz centralnych w związku z budową elektrowni. Oczekiwania dotyczą kompleksowego prowadzenia inwestycji, wsparcia w zakresie rozwoju gospodarczego jak i społecznego mieszkańców, w tym rekompensowanie ewentualnych strat wynikających z budowy elektrowni, a także m.in. rozwoju infrastruktury elektroenergetycznej i transportowej. Obecnie znana jest już lokalizacja (Lubiatowo-Kopalino) oraz główne planowane inwestycje

towarzyszące (pakiet inwestycji na lata 2023-2029 przyjęty przez Rząd w czerwcu 2023 roku).

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

R

Rdzeń metropolii

Pod względem gospodarczym miasta rdzenia będą wykorzystywać **otoczenie strategicznych portów kraju do rozbudowy zaplecza portowego** oraz budowy oferty przemysłowej i logistycznej. Projekty będą dotyczyć zwłaszcza rozbudowy Portu Zewnętrznego w Gdyni wraz z rozbudową zaplecza logistycznego i obsługi transportowej, jak również otoczenia przemysłowo-logistycznego portu w Gdańsku i terenów rafinerii. Otoczenie lotniska regionalnego w Gdańsku niesie potencjał rozwojowy związany z rozbudową otoczenia dla lokalizacji funkcji gospodarczych, korzystających z dostępności transportu lotniczego i kolejowego. Równolegle będą podejmowane działania na rzecz eliminacji wąskich gardeł w infrastrukturze transportowej, pozwalające w pełni wykorzystać potencjał gospodarczy OMGGS.

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

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

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

S

Centra subregionalne

Centra subregionalne są ważnym ogniwem w sieci usług społecznych, zapewniają opiekę zdrowotną na poziomie powiatowym – w tym dostęp do szpitali, zakładów opieki leczniczej i przychodni specjalistycznych. Ośrodki te posiadają także własne placówki edukacyjne zapewniające edukację na poziomie średnim – licealnym i zawodowym. W części ośrodków funkcjonują instytucje publiczne o dużym znaczeniu społecznym i tożsamościowym dla regionu, jak np. Kaszubski Uniwersytet Ludowy w Wejherowie. Miasta te

posiadają też własne, miejskie instytucje kultury wspierające życie społeczne gmin. Rola centrów subregionalnych w zakresie usług społecznych będzie utrzymana.

W zakresie poprawy spójności transportowej obszaru miasta strefy będą poprawiały połączenia transportu zbiorowego pomiędzy gminami podmiejskimi, dla których stanowią zaplecze usługowe oraz pomiędzy miastami strefy a rdzeniem obszaru metropolitalnego.

R+

Miasta okołordzeniowe

Z punktu widzenia rozwoju obszarów mieszkaniowych ważnym celem będzie **rozbudowa i modernizacja węzłów przesiadkowych** oraz **parkingów park&ride i bike&ride** pozwalających na codzienny dojazd do miejsc pracy, nauki i usług wyższego rzędu (medycznych, kulturalnych). Ważnym elementem infrastruktury będą nowe i modernizowane przystanki kolejowe (np. Biała Rzeka na granicy Rumi i Redy czy przystanek w Redzie). Rozbudowa przystanków będzie sprzyjać rozwojowi zabudowy w ich sąsiedztwie. Dodatkowym impulsem będą plany związane z rozwojem kolei aglomeracyjnej oraz elektryfikacją połączeń z Półwyspem Helskim.

Dla Rumi i Redy rozwój portu w Gdyni i projekt Doliny Logistycznej niosą szanse w zakresie **rozwoju zaplecza logistycznego i portowego**. Rozwój branży offshore jest również motorem napędowym dla pomorskiego rynku pracy. Wykorzystanie tego potencjału możliwe jest dzięki działalności Pomorskiego Centrum Kompetencji Morskiej Energetyki Odnawialnej w Rumi szkolącego kadry dla tej branży.

PA PB

Strefa podmiejska A i B

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

Ważnym elementem, który będzie w dalszym ciągu rozwijany, będzie powiązanie gmin z metropolią (w tym w szczególności z rdzeniem) systemem transportu zbiorowego.

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

Gmina Kosakowo będzie realizować politykę **planowego rozwoju nowych terenów mieszkaniowych w** oparciu o **potencjał urbanizacyjny wynikający z planów rozbudowy kolei aglomeracyjnej lub połączeń autobusowych**.

L ZA ZB

Ośrodki lokalne oraz strefa pozamiejska A i B

Gminy strefy pozamiejskiej A posiadają dostęp do transportu szynowego. Polityka planistyczna gmin będzie zorientowana na poprawę dostępności do lokalnych centrów i usług w oparciu o transport zbiorowy, a także tworzenie lokalnych centrów w oparciu o węzły przesiadkowe. W gminach strefy pozamiejskiej A należy zatem dążyć po poprawy infrastruktury przystankowej oraz do zwiększania możliwości bezpiecznego dostępu bądź dowozów do tej infrastruktury.

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

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

Dla gmin położonych w części zachodniej (gminy otoczenia Lęborka: Nowa Wieś Lęborska, Cewice oraz Łęczyce, Gniewino, Linia, Sierakowice, Sulęczyno, Stężyca, Chmielno, Somonino, Przywidz) celem działań będzie także wzmocnienie powiązań terenów wiejskich z ośrodkami lokalnymi i centrami subregionalnymi (Lębork, Kartuzy, Sierakowice) i wzmocnienie dostępu do usług dla mieszkańców tych gmin.

Dla gmin położonych w części południowo-zachodniej metropolii (gminy Liniewo, Trąbki Wielkie, Skarszewy, Tczew (gmina wiejska), Subkowy, Pelplin, Morzeszczyn i Gniew) celem działań będzie także wzmocnienie powiązań terenów wiejskich z ośrodkami lokalnymi i centrami subregionalnymi, w tym węzłami transportowymi (Tczew, Skarszewy, Pelplin, Gniew), co pozwoli na wzmocnienie dostępu do usług dla mieszkańców tych gmin.

Gminy posiadają dostęp do podstawowych usług społecznych, a w ośrodkach lokalnych ich poziom jest wyższy. W tych miejscowościach mogą mieścić się siedziby szkół średnich i usług medycznych (m.in. Kartuzy, Sierakowice, Pelplin, Nowy Dwór Gdański, Władysławowo, Puck). Ośrodki te stanowią punkty usługowe obsługujące otaczające gminy.

W celu poprawy dostępu do usług społecznych, oprócz utrzymania i rozwoju placówek ważną rolę będą odgrywać działania związane z deinstytucjonalizacją, wykorzystanie potencjałów usług telemedycznych oraz poprawa mobilności w celu sprawnego dowozu do usług (np. transportu na żądanie). Rozwój powiązań transportu zbiorowego w celu dowozu do tych ośrodków lub punktów przesiadek będzie kluczowy w celu wyrównania szans mieszkańców tych obszarów i przeciwdziałania ich marginalizacji.

W

Strefa Wybrzeża

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

Zasady lokalizacji urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW

Wszystkie strefy

Nie dotyczy. Wskazania dotyczące zasad lokalizacji urządzeń wytwarzających energię o mocy zainstalowanej przekraczającej 500 kW wynikają ze szczegółowych ustaleń Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego, Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego, studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, a docelowo planów ogólnych.

Zasady lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko

Wszystkie strefy

Nie dotyczy. Zasady lokalizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zostaną określone w ramach procedury strategicznej oceny oddziaływania na środowisko odrębnie dla poszczególnych inwestycji realizowanych w OMGGS, które mogą znacząco oddziaływać na środowisko.

Zasady kształtowania rolniczej i leśnej przestrzeni produkcyjnej

Wszystkie strefy

Poza obszarami zurbanizowanymi działania będą prowadzone w celu ograniczenia ekspansji nowej zabudowy na tereny cenne przyrodniczo, w tym tereny leśne i zadrzewione oraz rolne.

Gminy będą podejmowały działania ochronne dla płatów ekologicznych i ciągów ekologicznych, w tym zachowując tereny otwarte, leśne i również rolne.

Produkcja leśna będzie odbywała się zgodnie z planem urządzenia lasu (PUL) na obszarach leśnych OMGGS, a nie objętych ochroną, która takiej działalności by zakazywała.

Zasady kształtowania zagospodarowania przestrzennego na obszarach zdegradowanych i obszarach rewitalizacji oraz obszarach wymagających przekształceń, rehabilitacji, rekultywacji lub remediacji

Wszystkie strefy

Obszary zdegradowane i obszary rewitalizacji będą wyznaczane zgodnie z ustawą o rewitalizacji (Dz.U. 2021 poz. 485) oraz prowadzone na podstawie gminnych programów rewitalizacji.

Miasta i gminy OMGGS będą dążyć do ponownego wykorzystania terenów już przekształconych, m.in. poprzemysłowych, przede wszystkim zlokalizowanych w obrębie istniejących wykształconych struktur urbanistycznych.

Działania rewitalizacyjne będą prowadzone kompleksowo z uwzględnieniem działań społecznych, infrastrukturalnych i przestrzennych.

W kształtowaniu zagospodarowania przestrzennego na obszarach zdegradowanych i obszarach rewitalizacji oraz obszarach wymagających

przekształceń, rehabilitacji, remediacji lub rekultywacji szczególny nacisk zostanie położony na tereny o dobrej dostępności do istniejącego lub planowanego systemu transportu zbiorowego np. w otoczeniu przystanków i dworców kolejowych, otoczeniu węzłów przesiadkowych, terenów wzdłuż linii kolejowych w obszarach zurbanizowanych, terenów wzdłuż kluczowych ciągów komunikacyjnych, w szczególności na terenie miast i w odniesieniu do ciągów komunikacyjnych, które tracą na znaczeniu jako transportowe korytarze tranzytowe.

Działania rewitalizacyjne powinny mieć na uwadze przede wszystkim: ochronę środowiska przyrodniczego i mieszkaniowego, a także struktury lokalnych społeczności i ich tożsamości z uwzględnieniem wyzwań wynikających ze zmian klimatu; zapewnienie dobrego dostępu do usług, w tym usług publicznych; tworzenie warunków do rozwijania lokalnej przedsiębiorczości; wyrównywanie różnic społecznych, gospodarczych i przestrzennych obszarów objętych rewitalizacją względem pozostałych obszarów gmin i metropolii; poprawę dostępności przestrzeni dla osób ze szczególnymi potrzebami.

R

Rdzeń metropolii

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

S **R+**

Centra subregionalne i Miasta okołordzeniowe

Ważnym kierunkiem rozwoju dla gmin Reda i Rumia oraz Wejherowa jest reurbanizacja (umiastowienie), wprowadzanie usług, poprawa warunków mobilności aktywnej i porządkowanie pasma zabudowy wzdłuż głównych osi komunikacyjnych na terenie tych miast, w tym drogi wojewódzkiej 468 (ul. Grunwaldzka, ul. Sobieskiego w Rumi~~i~~, Gdańska w Redzie i Wejherowie, I Brygady Pancernej Wojska Polskiego w Wejherowie).

PA **PB** **L**
ZA **ZB** **W**

Strefa podmiejska A i B, Ośrodki lokalne, Strefa pozamiejska A i B oraz Strefa Wybrzeża

Wytyczne jw. (wszystkie strefy).

5.3 Obszary strategicznej interwencji

Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030 (SRWP)[109] określa, w jaki sposób działania zawarte w tym dokumencie mają być ukierunkowane terytorialnie. Ustalenia te odnoszą się do wskazania obszarów, dla których stosowane są działania organizacyjne i pomoc finansowa (m.in.

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

instrumenty ZIT). Wyznaczenie terenów OSI (Obszarów Strategicznej Interwencji) wynika z ustaleń Planu Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 oraz wytycznych polityki rządu dotyczących krajowego wymiaru polityki regionalnej określonej w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR) oraz Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju (SOR).

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

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

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

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

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

Dodatkowo w granicach metropolii znajdują się następujące OSI:

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

OSI wskazane w Strategii Rozwoju Województwa, w tym OSI zlokalizowane w ramach OMGGS, zostały przedstawione na Mapie 12 poniżej.

Mapa 13: OSI na terenie województwa pomorskiego

Źródło: SRWP 2030

Poniżej opisano, w jaki sposób przyjęte cele strategii są zbieżne z interwencjami kluczowymi wskazanymi dla poszczególnych kategorii OSI, które zostały opisane w strategii rozwoju województwa.

Zgodność między celami strategii OMGGS oraz celami rozwoju dla OSI

Cele dla Obszaru Funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego (Gdańsk-Gdynia-Sopot):

Cele strategii terytorialnej OMGGS wskazują na następujące, wspólne działania w ramach wyznaczonego OSI ośrodka wojewódzkiego:

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

- działania na rzecz deinstytucjonalizacji, upowszechniania opieki koordynowanej i środowiskowej oraz współdziałania opieki zdrowotnej z systemem usług społecznych (Cel 3.2.);
- działania związane z **integracją migrantów w** zakresie usług publicznych, społecznych i edukacyjnych oraz dostępności do rynku pracy (Cel 3.2.);
- poprawa atrakcyjności OSI dla inwestorów, wsparcie rozwoju gospodarczego oraz budowanie partnerstw z biznesem i uczelniami (Cel 3.1. oraz 4.1.2.);
- działania związane z rewitalizacją terenów miejskich (Cel 1.1.).

C**ele dla regionalnego systemu obszarów chronionych i powiązań ekologicznych**:

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

Dla ośrodków o znaczeniu ponadlokalnym (Malbork, Lębork):

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

Dla wsparcia pasm rozwojowych:

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

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

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

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

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

4. System realizacji Strategii

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

Koordynatorem systemu wdrażania strategii będzie stowarzyszenie OMGGS, którego organy w szczególności Zarząd oraz Rada OMGGS będą współdziałać z Komitetem Sterującym ds. Strategii Rozwoju Ponadlokalnego, który skupia kluczowych dla metropolii przedstawicieli środowisk społecznych, gospodarczych i naukowych.

Niniejsza strategia stanowi odpowiedź na wyzwanie wieloszczeblowego zarządzania, ponieważ znaczna część procesów rozwojowych odbywa się niezależnie od podziału administracyjnego, w wymiarze powiązań funkcjonalnych. Z tego względu najważniejszym zadaniem stowarzyszenia OMGGS będzie stałe wzmacnianie mechanizmów współpracy między poszczególnymi jednostkami administracji publicznej, w tym samorządu województwa i organów i jednostek podległych administracji rządowej oraz środowiskami gospodarczymi, społecznymi i naukowymi. System realizacji powinien być nieustannie wzmacniany, tak aby realizacja poszczególnych celów strategii odbywała się w sposób transparentny, sprawny, skuteczny i elastyczny.

Podmioty realizujące Strategię

Schemat 3: Podmioty realizujące Strategię

Źródło: opracowanie własne

Organy OMGGS

W celu wzmocnienia pozycji partnerów społeczno-gospodarczych, OMGGS powołał w strukturze Związku ZIT ciało doradcze, składające się z przedstawicieli partnerów właściwych dla obszaru realizacji ZIT (w tym organizacji promujących model społeczeństwa obywatelskiego, podmiotów działających na rzecz ochrony środowiska oraz odpowiedzialnych za promowanie włączenia społecznego, praw podstawowych, praw osób ze specjalnymi potrzebami, równości płci i niedyskryminacji). Przedstawiciele partnerów mają prawo do opiniowania decyzji organu wykonawczego, związanych z przygotowaniem i wdrażaniem strategii ZIT, a także (nieobligatoryjnie) również dla Strategii Rozwoju Ponadlokalnego. Podmioty te wchodzą w skład **Komitetu Sterującego ds. Strategii Rozwoju Ponadlokalnego OMGGS**.

Komitet Sterujący w ramach wdrażania Strategii ZIT będzie realizował w szczególności następujące działania:

1) opiniowanie decyzji Zarządu związanych z przygotowaniem i wdrażaniem Strategii;

2) opiniowanie dokumentów oraz kluczowych kwestii związanych z organizacją poszczególnych etapów prac (m.in. projektów Strategii, procesu uzgadniania projektów, zakresu przedsięwzięć, listy projektów ZIT);

3) inicjowanie i wspieranie dialogu między interesariuszami instrumentu ZIT;

4) zapewnienie udziału interesariuszy w przygotowanie dokumentów dot. wdrażania ZIT, w szczególności Strategii ZIT;

5) formułowanie opinii i propozycji dla Zarządu oraz dla Walnego Zebrania Członków;

6) zabieranie głosu w sprawie oceny raportów z realizacji Strategii.

Dzięki zaangażowaniu Komitetu o strukturze reprezentującej różne środowiska, zapewniony zostanie partycypacyjny charakter działań wdrożeniowych Strategii.

Zarząd po zapoznaniu się z opinią **Komitetu Sterującego Strategią** przedstawia **Radzie OMGGS** do konsultacji propozycje celów i działań w toku prac nad wdrożeniem Strategii ponadlokalnej, pełniącej również funkcję strategii ZIT 2021-2027.

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

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

Gminy i powiaty OMGGS

Przyjmując Strategię, gminy i powiaty OMGGS zobowiązują się do współodpowiedzialności za realizację tego dokumentu. JST będą się włączać w realizację Strategii poprzez współpracę przy projektach i inicjatywach o znaczeniu metropolitalnym lub ponadlokalnym. Bez ich współpracy nie będzie także możliwe prawidłowe monitorowanie i ewaluacja Strategii.

Członkowie wspierający

Szczególną rolę we wdrażaniu Strategii mogą przyjąć członkowie wspierający OMGGS. Są to podmioty profesjonalne, posiadające wiedzę i doświadczenie w dziedzinach, którymi zajmują się zgodnie ze swoimi celami. Podmioty te – zgodnie ze złożonymi przez siebie deklaracjami i zapisami Statutu OMGGS – zobowiązane są do wspierania realizacji celów Stowarzyszenia. Poniższa tabela wskazuje szczególne znaczenie poszczególnych członków wspierających dla konkretnych celów operacyjnych zapisanych w Strategii.

Tabela 1: Udział członków wspierających w realizacji poszczególnych celów operacyjnych

Podmioty wspierające OMGGS	Cel operacyjny
Gdańska Infrastruktura Wodociągowo – Kanalizacyjna Sp. z o.o.	1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu
Gdańskie Wodociągi S.A.	1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu
Zakład Utylizacyjny Sp. z o.o. w Gdańsku	1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu
Port Czystej Energii	1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu
Arena Gdańsk Operator Sp. z o.o.	3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców
Energa SA	1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu 4.1.1. Stworzenie struktur efektywnej współpracy na rzecz przestrzeni i klimatu
Gdańska Fundacja Przedsiębiorczości	3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii 4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej
Olivia Business Centre	3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii 4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej
Gdańskie Przedsiębiorstwo Energetyki Cieplnej Sp. z o.o.	1.1. Zwiększenie odporności metropolii na zmiany klimatu
Związek Uczelni w Gdańsku im. Daniela Fahrenheita	4.2. Zwiększenie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów 4.3. Przekształcenie w związek metropolitalny lub gminno-powiatowy
MZK Wejherowo	2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców 2.2. Poprawa warunków mobilności aktywnej 4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej
Rumia Invest Park Sp. z o.o.	3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii 4.1.3. Wzmocnienie struktur współpracy społeczno-gospodarczej
Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy	2.1. Sprawny i komfortowy transport zbiorowy podstawą mobilności mieszkańców 3.1. Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej metropolii 4.1.2. Wzmocnienie struktur współpracy transportowej
AQUA Sopot Sp. z o.o.	3.2. Integracja społeczno-kulturowa mieszkańców 4.2. Zwiększenie efektywności instytucjonalnej gmin i powiatów

Źródło: Opracowanie własne

Kluczowe aspekty procesu realizacji Strategii

. **a. monitorowanie i zasady horyzontalne:**

Monitoring prowadzony będzie na bieżąco. Przygotowywane będą:

- raporty dotyczące realizacji Strategii w poszczególnych celach strategicznych i operacyjnych,
- raporty z realizacji prac komisji tematycznych i Komitetu Sterującego,
- raporty z realizacji Strategii przez podmioty realizujące zapisy Strategii, to jest Stowarzyszenie OMGGS lub inny podmiot, z którym zawarto porozumienie uwzględniające odpowiedzialność tego podmiotu za realizację celów Strategii.

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

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

Istnieje grupa zasad horyzontalnych, które będą stosowane w ramach realizacji wszystkich celów, zarówno przez metropolię, jak i każdego z jej członków. Są one związane z respektowaniem zasady

zrównoważonego rozwoju oraz zasady równości szans i dostępu, w tym standardu minimum, standardu dostępności i innych dokumentów gwarantujących spełnienie tych wymagań.

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

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

Standardy to przyjęte w formie dokumentów dokładne wytyczne, w jaki sposób praktycznie wprowadzać w samorządach tworzących metropolię, wspólnie z partnerami, działania i zasady służące realizacji określonej dziedziny odpowiedzialności JST.

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

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

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

b. **ewaluacja jako stały etap oceny**

Ewaluacja wdrażania dokumentu realizowana będzie w formule **ewaluacji bieżącej**. O potrzebie i zakresie przeprowadzenia analizy konkretnych analiz w ramach ewaluacji bieżącej decydować będzie Zarząd OMGGS w oparciu o bieżące potrzeby i pojawiające się wyzwania.

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

Raport będzie stanowić podsumowanie działań podjętych w ramach realizacji poszczególnych celów wraz z informacją nt. ich kosztów i źródeł finansowania. Uwzględni także wnioski wynikające z analizy stopnia realizacji zadań istotnych z perspektywy dalszego wdrażania Strategii. Elementem ww. raportu będzie także informacja nt. stanu realizacji wskaźników rezultatu służących ocenie postępów wdrażania Strategii. Odpowiedzialność za prowadzenie lub organizowanie procesów monitorowania i ewaluacji Strategii spoczywa na Zarządzie OMGGS.

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

Schemat 4: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS

Źródło: opracowanie własne na podstawie Statutu Stowarzyszenia

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

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

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

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

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

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

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

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

Zależności między dokumentami i projektami wyjaśnia poniższy schemat.

Schemat 5: Zależność dokumentów strategicznych, operacyjnych oraz projektów

Źródło: opracowanie własne

Warunki i procedury obowiązujące w realizacji ZIT

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

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

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

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

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

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

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

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

Szczegółowe zasady działania Stowarzyszenia oraz uprawnienia jego organów zawiera Statut Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot[110].

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

ZASADY INFORMOWANIA O WSPARCIU Z FUNDUSZY EUROPEJSKICH

OMGGS zapewni widoczność wsparcia we wszystkich działaniach bezpośrednio związanych z operacjami wspieranymi z Funduszy Europejskich w ramach planowania, finasowania, realizacji lub nadzoru nad realizacją projektów otrzymujących dofinansowanie z UE, zgodnie z zasadami opisanymi Strategią komunikacji dla programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027, przyjętą Uchwałą Nr 757/462/23 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 29 czerwca 2023 r.

Celami działań informacyjno-promocyjnych będą:

- budowanie świadomości społeczeństwa o korzyściach i możliwościach związanych z realizacją projektów UE, a także o wartościach związanych z programami UE;
- informowanie o strategiach UE oraz o wkładzie projektów w ich realizację;
- zachęcanie do aktywnego sięgania po fundusze UE oraz do udziału w projektach;
- podniesienie poziomu świadomości mieszkańców nt. znaczenia realizowanych projektów dla przyszłości Europy i jej wartości.

Adresatami ~~komunikacji~~ ww. działań będą:

- mieszkańcy OMGGS ~~jako~~, w tym odbiorcy efektów projektów i osoby o niskim poziomie wiedzy o funduszach UE,
- potencjalni beneficjenci
- oraz beneficjenci przyznanego wsparcia.

Kanały komunikacji

Kanały komunikacji będą dobierane do grup docelowych. Wybór konkretnych kanałów będzie podyktowany konkretnymi celami, związanymi z poszczególnymi działaniami informacyjnymi.

Komunikacja z nimi odbywać się będzie przede wszystkim za pomocą własnych kanałów komunikacji, to jest poprzez:

[110] Statut Stowarzyszenia OMGGS w wersji obowiązującej od 22 lutego 2023 r.

- stronę internetową Stowarzyszenia (w tym poprzez dedykowaną zakładkę, poświęconą Strategii oraz ZIT 2021-2027),
- profile w mediach społecznościowych,
- wydarzenia informacyjne i promocyjne, w tym kongresy i konferencje,
- publikacje i materiały audio-video,
- audycje radiowe,
- kluczowe informacje podawane będą również poprzez kanały komunikacyjne należące do Członków Stowarzyszenia,
- wybrane informacje realizujące przekaz dotyczący korzyści z wykorzystania środków z FEP dystrybuowane będą również za pomocą kanałów płatnych, przede wszystkim mediów regionalnych i lokalnych,
- obowiązki komunikacyjne wynikające ze Strategii komunikacji FEP realizowane będą również przez Beneficjentów wsparcia w zakresie, który dotyczy się do ich projektów

Kryteria wyboru projektów ZIT

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

- weryfikujące;
- horyzontalne;
- tematyczne.

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

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

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

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

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

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

W tabeli zestawiono kryteria tematyczne dla poszczególnych obszarów wsparcia

Obszar wsparcia	**Lista kryteriów**
Mobilność miejska	Projekt otrzymuje punkty z tytułu kryteriów właściwych dla projektów węzłowych, infrastrukturalnych lub taborowych, z tytułu kryterium spójności ze wskaźnikami SUMP oraz kryterium partnerstwa: 1a) Węzły: ● W jakim stopniu projekt węzłowy wpływa na ograniczenie ruchu samochodowego w rdzeniu Metropolii? ● W jakim stopniu projekt uwzględnia integrację podsystemów transportu zbiorowego i transportu indywidualnego (w tym urządzeń transportu osobistego tzw. UTO)? ● W jakim stopniu projekt bazuje na dostępie do istniejącej infrastruktury i jej zasięgu? 1b) Infrastruktura: ● W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie spójności układu metropolitalnych tras rowerowych lub sieci z priorytetem dla autobusów? 1c) Tabor: ● W jakim stopniu projekt wpływa na zwiększenie sprawności systemu transportu zbiorowego? 2) Kryterium obligatoryjne: ● W jakim stopniu projekt jest spójny ze wskaźnikami strategicznymi Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej OMGGS? 3) Kryterium partnerstwa: ● Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania?
Termomodernizacja	1) Kompleksowość termomodernizacji budynku. Punktowane będą projekty uwzględniające systemy zarządzania energią w modernizowanym obiekcie, typu: energooszczędne oświetlenie sterowane czasowo i czujkami ruchu, inne systemy wpływające na oszczędność zużywanej energii elektrycznej i cieplnej w obiekcie. upowszechnianie OZE; 2) Upowszechnianie OZE poprzez instalowanie i/lub zasilanie termomodernizowanego obiektu: panelami fotowoltaicznymi, pompami ciepła lub innymi odnawialnymi źródłami energii; 3) Ochrona zabytków poprzez realizację termomodernizacji obiektów wpisanych do rejestru zabytków lub objętych opieką konserwatorską. 4) Stosowanie rozwiązań sprzyjających adaptacji do zmian klimatu, w szczególności zielone dachy, zielone ściany i inne.
Klimat	1) Ile projekt zawiera działań, które wpisują się w pojęcie tzw. Adaptacji i mitygacji „wielokrotnie korzystnej”? • punktowane będą projekty zawierające działania sprzyjające adaptacji i mitygacji do zmian klimatu w ramach różnych sektorów tematycznych, w szczególności: ○ zachowanie i zwiększenie otwartych przestrzeni na terenach gęsto zabudowanych, ○ nowa (zielona) forma i funkcja przestrzeni publicznych, ○ zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej np.: sadzenie drzew, tworzenie parków leśnych, parki kieszonkowe, zielone dachy i ściany, zielone torowiska i przystanki łąki kwietne, lasy Miyawakiego,

	○ kreowanie przestrzeni błękitno-zielonej infrastruktury np.: parki retencyjne, ogrody deszczowe; niecki retencyjne, muldy chłonne, obiekty hydrofitowe-roślinne oczyszczalnie ścieków, zdroje uliczne, poidełka • dodatkowo punktowane będą projekty, które posiadają rozwiązania zapobiegające kilku zagrożeniom związanym ze zmianami klimatu na raz, w szczególności suszom i powodziom; • dodatkowo punktowane będą działania mitygacyjne, czyli łagodzenie i zapobieganie zmianom klimatu, w szczególności ograniczanie emisji gazów cieplarnianych (czyli dwutlenku węgla, metanu, podtlenku azotu, fluorowęglowodorów, perfluorowęglowodorów, itd.) i zwiększenie ich pochłaniania przez ekosystemy. 2) Projekt jest elementem większego systemu błękitno-zielonej infrastruktury i spełnia warunek ciągłości systemu przyrodniczego • punktowane będą rozwiązania utrzymujące, rozwijające i budujące ciągłość systemów błękitno-zielonej infrastruktury; w Weryfikacji podlega czy projekt jest elementem większego systemu błękitno-zielonej infrastruktury i spełnia warunek ciągłości systemu przyrodniczego oraz czy zawiera rozwiązania oparte na naturze. Ocena: Max 10 pkt Najwyżej punktowane będą rozwiązania oparte na naturze oraz utrzymujące i wykorzystujące istniejące błękitno-zielone systemy i tworzące ciągłość przyrodniczą 9 ramach projektu zagospodarowanie wód opadowych jako rozwiązań opartych na naturze; • rozwiązania zw. z utrzymaniem i rozwijaniem naturalnej retencji; pierwszeństwo rozwiązań zielonej retencji (opartej o zieleń i rozwiązania naturalne) nad retencją szarą opartą na zbiornikach podziemnych i systemach rozsączających. 3) Projekty z obszaru edukacji klimatycznej promujące proekologiczny styl życia i związane z tym postawy społeczne oraz związane z naszym zachowaniem mechanizmy zmiany klimatu i transformacji energetycznej (w tym mitygacji i adaptacji: jak możemy im przeciwdziałać oraz jak zachować się w sytuacjach kryzysowych takich jak powodzie i podtopienia). Punktowana będzie promocja postaw społecznych i stylu życia związanych ze zrównoważonym rozwojem, ekologią i zero waste, propagowanie świadomej i odpowiedzialnej konsumpcji, ograniczania śmieci, życia lesswaste, w przedszkolach, szkołach, instytucjach samorządowych; w szczególności: kampanie, konkursy, dobre praktyki; stosowanie zasady 3R- reduce, reuse, recycle; tworzenie społeczności klimatycznych np. stowarzyszenia czy rady klimatyczne. 4) Ponadlokalność i partnerstwo: Czy projekt zapewnia udział partnerów i międzysektorowego zarządzania. Na ile projekt stanowi element większej sieci (rezultaty projektu dot. więcej niż 1 JST - tj. dostępne są dla mieszkańców metropolii, a nie tylko dla jednej gminy).
Zdrowie	• W jakim stopniu projekt zwiększa dostępność do usług zdrowotnych, które są najbardziej deficytowe i pożądane? • ludność objęta wsparciem – liczba osób, które skorzystają z usług zdrowotnych świadczonych przez podmiot leczniczy wsparty w ramach projektu; • realizacja z wykorzystaniem zasobów naturalnych oraz potencjału regionu/metropolii; • ponadlokalna ranga
Infrastruktura społeczna	• W jakim stopniu projekt przyczyni się do poprawy dobrostanu osób wykluczonych i zagrożonych wykluczeniem w ich środowisku lokalnym i wpłynie na zmniejszenie liczby osób umieszczonych w instytucjach pobytu długoterminowego? • W jakim stopniu projekt jest komplementarny wobec innych działań realizowanych przez Wnioskodawcę/Partnera, w tym innych realizowanych projektów w obszarze DI dla poszczególnych grup objętych wsparciem?

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

5. Opis udziału partnerów w przygotowaniu Strategii i jej realizacji

UDZIAŁ PARTNERÓW W OPRACOWANIU STRATEGII

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

Na etapie diagnozy (w okresie lipiec-wrzesień 2022 r.) m.in. zrealizowano 140 indywidualnych wywiadów pogłębionych (IDI)[111] wśród trzech grup badanych:

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

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

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

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

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

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

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

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

Na etapie przygotowania projektu Strategii zostało powołane tzw. ciało doradcze angażujące partnerów społeczno-gospodarczych w przygotowanie i realizację Strategii, w tym udział w wyborze projektów do ZIT, poprzez opiniowanie listy projektów. Funkcję ww. ciała pełni Komitet Sterujący ds. Strategii Rozwoju Ponadlokalnego OMGGS.

W skład Komitetu wchodzą:

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

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

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

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

KONSULTACJE SPOŁECZNE PROJEKTU STRATEGII

Konsultacje społeczne projektu dokumentu prowadzone były od 30 czerwca do 6 sierpnia 2023 r. Celem konsultacji było uzyskanie opinii mieszkańców, partnerów społecznych i gospodarczych, środowisk akademickich, organizacji pozarządowych oraz samorządów (z terenu OMGGS oraz samorządów sąsiadujących) nt. zapisów zawartych w projekcie Strategii. W procesie konsultacji szukano odpowiedzi na pytania o to, czy dokument dobrze opisuje najważniejsze cele, czy słusznie wskazuje, co powinno być potraktowane jako strategiczne zadania do realizacji. Uczestnicy konsultacji mogli wypowiedzieć się zarówno w sprawie konkretnych zapisów dokumentu, jak i w kwestiach ogólnych poruszanych w nim, np. oceniać kwestie przejrzystości, celowości, trafności

zapisów. Celem konsultacji było uzyskanie możliwie najszerszego spektrum opinii i propozycji odnośnie zapisów zawartych w projekcie Strategii.

Przeprowadzone konsultacje społeczne były skierowane do wszystkich zainteresowanych. Największe zainteresowanie konsultacjami wyrazili członkowie zwyczajni i wspierający OMGGS, upatrujący w tym dokumencie wyzwań i szans dla własnego rozwoju i zacieśnienia współpracy metropolitalnej.

Spotkanie konsultacyjne

W ramach konsultacji odbyły się spotkania w Gdańsku oraz siedzibach powiatów wchodzących w skład OMGGS, a także jedno otwarte spotkanie online. Przedstawiono na nich przebieg prac nad Strategią oraz omówiono jej założenia, a zwłaszcza cele i kierunki działań wyznaczone w dokumencie. Zaprezentowany został program konsultacji społecznych i sposoby zgłaszania uwag. Istotna część każdego ze spotkań była przeznaczona na dyskusję. Na pytania odpowiadali przedstawiciele Biura OMGGS oraz eksperci.

Elektroniczne zgłaszanie uwag

Uwagi i opinie do dokumentu projektu Strategii można było zgłaszać poprzez wypełnienie formularza konsultacyjnego i przesłanie go pocztą elektroniczną na adres: biuro@metropoliagdansk.pl z dopiskiem „Konsultacje społeczne projektu Strategii OMGGS".

Zgłaszanie uwag w formie papierowej

Uwagi można było zgłosić również w formie papierowej, wypełniając formularz konsultacyjny i wysyłając go pocztą na adres Stowarzyszenia.

Zgłaszanie uwag za pomocą geoankiety

Uruchomiono również geoankietę, czyli interaktywną mapę online do składania opinii dotyczących głównych projektów inwestycyjnych metropolii oraz kwestii przestrzennych zapisanych w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej projektu Strategii.

W trakcie procesu konsultacji zgłoszono formalnie 162 uwagi (w tym 10 po terminie).

Uwagi zostały zgłoszone przez 16 podmiotów:

Uwagi, które wpłynęły po terminie również zostały uwzględnione w dalszych pracach nad Strategią.

7 września 2023 roku opublikowany został Raport z konsultacji społecznych projektu Strategii. Wszyscy zainteresowani mogli zapoznać się z nim na stronach internetowych Stowarzyszenia.

UDZIAŁ PARTNERÓW W REALIZACJI STRATEGII

Poprzez udział Partnerów w pracach Komitetu Sterującego ds. Strategii Rozwoju Ponadlokalnego OMGGS zostanie zapewniona ich rola we wszystkich etapach prac związanych z przygotowaniem oraz realizację Strategii. Szczegółowe zadania, dotyczące prac Komitetu zostały opisane w rozdziale, dotyczącym systemu realizacji strategii.

Partnerzy społeczni będą uczestniczyć także we wdrażaniu działań Strategii jako beneficjenci wsparcia z FEP. Wsparcie skierowane zostanie na realizację projektów prowadzonych przez JST oraz przez NGO.

OMGGS zapewnił udział partnerów w realizacji projektów ZIT poprzez dodatkowo punktowane kryterium partnerstwa w projektach dotyczących: mobilności, klimatu, infrastruktury i usług społecznych oraz wsparcia migrantów.

6. Ramy finansowe i źródła finansowania strategii

Finansowanie realizacji strategii

Na chwilę obecną najważniejsze źródło finansowania inicjatyw strategicznych-stanowią środki dostępne w ramach polityk Unii Europejskiej, w tym przede wszystkim Polityki Spójności UE. Natomiast, jeżeli zostanie uchwalona ustawa metropolitalna dla Pomorza, Strategia uzyska nowe źródła finansowania działań z podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT).

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

Działania Strategii realizowane będą z wykorzystaniem środków pochodzących z EFRR i EFS+ uzupełnianych środkami własnymi podmiotów realizujących projekty (w tym JST, uczelni, NGO) oraz funduszami z innych źródeł.

Istotna częścią środków unijnych przeznaczonych na realizację strategii ponadlokalnej pochodzić będzie z:

- programu regionalnego Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (FEP);
- programu krajowego Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FEnIKS),

przy czym część środków z tych programów wykorzystana zostanie poprzez instrumenty ZIT, w tym ZIT obszaru metropolitalnego.

Tabela 2. Źródła finansowania strategii

lp	Źródła finansowania	Wartość (mln zł)
1	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 - ZIT dla OMGGS	786
2	Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027 (poza ZIT)	10,1
3	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko 2021-2027 (Prior. III)	450
4	Fundusze Europejskie na Infrastrukturę Klimat Środowisko 2021-2027 (pozostałe)	377,2
5	Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększenia Odporności	1 352,1
6	Fundusze Europejskie na rzecz Rozwoju Społecznego 2021-2027	107
7	Fundusze Europejskie na rzecz Rozwoju Cyfrowego 2021-2027	26
8	HORYZONT 2020	0,4
9	INTERREG Południowy Bałtyk 2021-2027	23,3
10	INTERREG Region Morza Bałtyckiego 2021-2027	26,5
11	NFOŚ	15
12	środki JST	94,3
13	PIT (związek metropolitalny)	2 732
	SUMA	6 000

Uzupełnieniem środków pochodzących z ww. będą:

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

Plan finansowy Strategii ZIT

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

Tabela 3: Alokacja FEP na ZIT obszaru metropolitalnego według priorytetów FEP

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie FEP oraz uzgodnień z IZ

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

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

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

Tabela 4: Finansowanie rozwoju poszczególnych obszarów tematycznych za pomocą instrumentów terytorialnych ujętych w FEP

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

Źródło: opracowanie własne na podstawie FEP

Lp.	Cel Strategi-czny , Cel Operacyjny	Przedsięwzięcie ZIT	Program (źródło finansowania)									
			Polityka spójności (EURO)						KPO (EURO)		Inne programy w podziale na dofinansowanie oraz wkład własny (o ile dotyczy) - nie dotyczy	
			FEP 2021-2027		FEnIKS		FERS					
			Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy	Wkład UE	Wkład krajowy		
1.	CS1 (1.1)	Klimat	14 728 762	2 599 193	64 800 000	12 960 000	0	0	4 080 000	816 000		
2.	CS1 (1.1)	Termo	48 619 442	8 579 901	0	0	0	0	101 000 000	20 200 000		
3.	CS2	Mobilność	63 308 456	11 172 080	101 800 000	20 360 000	0	0	138 461 538	27 692 307		
4.	CS3 (3.2)	Zdrowie	10 246 955	1 808 288	10 700 000	2 140 000	11 400 000	2 280 000	62 380 000	12 476 000		
5.	CS3 (3.2)	Infr. społ.	24 000 000	4 235 294	0	0	0	0	0	0		
6.	CS3 (3.2)	Usługi społ.	12 000 000	2 117 647	0	0	12 700 000	2 540 000	0	0		
7.	CS3 (3.2)	Migranci	5 006 056	883 421	0	0	0	0	0	0		

Tabela 5: Plan finansowy strategii ZIT

Tabela 6: Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027

Priorytet FEP 2021-2027		Dziedzina interwencji			Cel szczegółowy	Wskaźniki produktu (należy określić dla celu szczegółowego)		Wskaźniki rezultatu (należy określić dla celu szczegółowego)	
Nr	**Nazwa**	**Kod**		**Alokacja (EURO)**		**Nazwa**	**Wartość**	**Nazwa**	**Wartość**
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	44	-	17 042 337	(i)	Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	41 560	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej i cieplnej (MWh/rok)	21 359
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	42		13 113 856		Liczba zmodernizowanych energetycznie budynków (sztuki)	109		
						Budynki publiczne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (m2)	181 523	Ilość zaoszczędzonej energii elektrycznej (MWh/rok)	2 373
						Lokale mieszkalne o udoskonalonej charakterystyce energetycznej (szt.)	157	Ilość zaoszczędzonej energii cieplnej (MWh/rok)	18 986
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	45		18 463 249		Liczba zmodernizowanych indywidualnych źródeł ciepła (sztuki)	178	Roczne zużycie energii pierwotnej (w tym: w lokalach mieszkalnych, budynkach publicznych, przedsiębiorstwach, innych) (MWh/rok)	18 468
								Szacowana emisja gazów cieplarnianych (tony równoważnika CO2/rok)	4 676
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	58		7 364 400	(iv)	Pojemność obiektów małej retencji (m3)	82 945	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przeciwpowodziowej (osoby)	44 550
2	Fundusze europejskie dla zielonego Pomorza	60		7 364 362		Zielona infrastruktura wybudowana lub zmodernizowana w celu przystosowania się do zmian klimatu (ha)	33,7	Ludność odnosząca korzyści ze środków ochrony przed klęskami żywiołowymi związanymi z klimatem (oprócz powodzi lub	5 300

						Liczba miast wspartych w zakresie adaptacji do zmian klimatu (sztuki)	10	niekontrolowanych pożarów) (osoby)	
						Inwestycje w nowe lub zmodernizowane systemy monitorowania, gotowości, ostrzegania i reagowania w kontekście klęsk żywiołowych i katastrof w przypadku klęsk żywiołowych (EUR)	54 347		
						Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	148 081		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	77		3 504		Długość przebudowanych lub zmodernizowanych linii autobusowych i trolejbusowych (km)	10		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	81		25 323 400		Pojemność ekologicznego taboru do zbiorowego transportu publicznego (osoby)	0	Roczna liczba użytkowników nowego lub zmodernizowanego transportu publicznego (użytkownicy/rok)	168 537
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	82		0	(viii)	Liczba zakupionych jednostek taboru pasażerskiego w publicznym transporcie zbiorowym komunikacji miejskiej i metropolitalnej (sztuki)W	0	Roczna liczba użytkowników infrastruktury rowerowej (użytkownicy/rok)	373 198
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	83		25 323 400		Wspierana infrastruktura rowerowa (km)	26		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	85		12 658 152		Liczba wspartych zintegrowanych węzłów przesiadkowych (sztuki)	8		
3	Fundusze europejskie dla mobilnego Pomorza	86		0		Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	811 300		
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	157		5 006 056	(i)	Liczba osób z krajów trzecich objętych wsparciem w programie (osoby)	2 017	Liczba osób, których sytuacja społeczna uległa poprawie po opuszczeniu programu (osoby)	1 837
5	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFS+)	158		12 000 000	(k)	Liczba osób objętych usługami świadczonymi w społeczności lokalnej w programie (osoby)	1 781	Liczba utworzonych miejsc świadczenia usług w społeczności lokalnej	339
						Liczba osób z niepełnosprawnościami objętych wsparciem w programie (osoby)	485		

6	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR)	127		24 000 000	(iii)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych (osoby)	183	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych lokali socjalnych (użytkownicy / rok)	153
						Liczba wspartych obiektów, w których realizowane są usługi społeczne (sztuki)	20		
						Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	567		
6	Fundusze europejskie dla silnego społecznie Pomorza (EFRR)	128		7 172 855	(v)	Pojemność nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej (osoby/rok)	15 600	Roczna liczba użytkowników nowych lub zmodernizowanych placówek opieki zdrowotnej	15 400
		129		3 074 100		Liczba wspartych podmiotów wykonujących działalność leczniczą (sztuki)	4		
						Ludność objęta projektami w ramach strategii zintegrowanego rozwoju terytorialnego (osoby)	4100		

Źródło: opracowanie własne

Słownik, wykaz skrótów

ARMAG – Agencja Rozwoju Monitoringu Aglomeracji Gdańskiej

BSS (*Business Services Sector*) – sektor usług dla biznesu

BRG – Biuro Rozwoju Gdańska

BPPMG – Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni

EFS – Europejski Fundusz Społeczny

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

EOG – Europejski Obszar Gospodarczy

FEnIKS – Program Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021–2027

FEP – Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027

FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych

GDOŚ – Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska

GOZ – Gospodarka Obiegu Zamkniętego

GUS – Główny Urząd Statystyczny

IOB – instytucje otoczenia biznesu

JST – Jednostka Samorządu Terytorialnego

KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności

KSRR – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny

MOF OW – Miejski Obszar Funkcjonalny Ośrodka Wojewódzkiego

MPA – Metropolitalny plan adaptacji do zmian klimatu

MZK – Miejski Zakład Komunikacji

MZKZG – Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej

NCBiR – Narodowe Centrum Badań i Rozwoju

NGO – organizacja pozarządowa

Obszar metropolitalny – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

OECD – Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju

OM – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

OMGGS – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot – o ile nie wskazuje na to kontekst zapisu, skrót ten oznacza obszar zajmowany przez gminy stowarzyszenia OMGGS wraz z jego strukturami organizacyjnymi

ONZ – Organizacja Narodów Zjednoczonych

OZE – Odnawialne Źródła Energii

OzN – osoby z niepełnosprawnościami

OSI – Obszary Strategicznej Interwencji

OWES – Ośrodek Wsparcia Ekonomii Społecznej

PBPR – Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego

PES – Podmioty Ekonomii Społecznej

PKM – Pomorska Kolej Metropolitalna

PSZ – system podstawowego szpitalnego zabezpieczenia świadczeń opieki zdrowotnej

PSZOK – Punkt Selektywnego Zbierania Odpadów Komunalnych

PZP OMGGS – Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

PZP WP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

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

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

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

RPS – Regionalne Programy Strategiczne

SKM – Szybka Kolej Miejska

SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej

SRWP – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030

SWP – Samorząd Województwa Pomorskiego

SZOP FEP – Szczegółowy Opis Priorytetów Programu FEP

TEN-T – Transeuropejska Sieć Transportowa

UE – Unia Europejska

UMWP – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

Ustawa wdrożeniowa - ustawa z dnia 28 kwietnia 2022 r. o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz. U. 2022 poz. 1079)

UTO – urządzenie transportu osobistego

ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

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

Wykaz map, schematów i tabel

Mapa 1: Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz wskazanie obszaru gmin wchodzących w skład Związku ZIT 12
Mapa 2: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: struktura, hierarchia i powiązania sieci osadniczej 101
Mapa 3: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: rola jednostek osadniczych 103
Mapa 4: Model struktury funkcjonalno-przestrzenny: model systemu ochrony przyrody OMGGS 106
Mapa 5: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowy system transportowy OMGGS 109
Mapa 6: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowa sieć drogowa OMGGS 111
Mapa 7: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowa sieć kolejowa OMGGS 112
Mapa 8: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: docelowa sieć rowerowa OMGGS 113
Mapa 9: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: infrastruktura energetyczna i OZE 115
Mapa 10: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: infrastruktura społeczna 116
Mapa 11: Model struktury funkcjonalno-przestrzennej: rozwój gospodarczy 117
Mapa 12: Model funkcjonalno-przestrzenny: kierunki rozwoju metropolii 118
Mapa 13: OSI na terenie województwa pomorskiego 135

Schemat 1: Cele strategiczne metropolii 4
Schemat 2: Cele operacyjne Strategii 15
Schemat 3: Podmioty realizujące strategię 138
Schemat 4: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS 142
Schemat 5: Zależność dokumentów strategicznych, operacyjnych oraz projektów 143

Tabela 1: Udział członków wspierających w realizacji poszczególnych celów operacyjnych 140
Tabela 2: Źródła finansowania strategii 152
Tabela 3: Alokacja FEP na ZIT obszaru metropolitalnego według priorytetów FEP 153
Tabela 4: Finansowanie rozwoju poszczególnych obszarów tematycznych za pomocą instrumentów terytorialnych ujętych w FEP 154
Tabela 5: Plan finansowy strategii ZIT 155
Tabela 6: Struktura alokacji na instrument ZIT w ramach FEP 2021-2027 156

Wykonawca:

A2P2 Architecture & Planning Monika Arczyńska

dr inż. arch. Łukasz Pancewicz

dr inż. arch. Monika Arczyńska

Agnieszka Gajda

Michał Jabłonowski

Dawid Pesta

Ksenia Orłowa

Maria Szaszorina

DS Consulting sp. z o.o.

Paweł Dryl, kierownik projektu po stronie Wykonawcy

Piotr Deska

Agata Chmielarczyk

Natalia Chmielewska

Piotr Keller

Tomasz Biegalski

Patrycja Szymańska

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGS:

Zespół roboczy:

Michał Glaser, Prezes Zarządu OMGGS, Dyrektor Biura

Krzysztof Perycz-Szczepański, Zastępca Dyrektora

Emilian Stańczyszyn, Pełnomocnik Zarządu ds. kontaktów z samorządami

dr Joanna Bogdziewicz-Wróblewska, Kierownik zespołu ds. strategii i rozwoju, kierownik projektu po stronie OMGGS

Małgorzata Ciecholińska, Główna specjalistka ds. strategii i rozwoju społecznego

dr hab. Jakub Szlachetko, Koordynator ds. rozwoju metropolii

Agata Blacharka, Koordynator ds. projektów społeczno-gospodarczych

Bożena Krawczyk, Główny specjalista ds. funduszy europejskich

Agata Skomar, Specjalista ds. klimatu

mgr inż. arch. Agnieszka Rózga-Micewicz, Koordynator ds. klimatu i zagospodarowania przestrzennego

Małgorzata Jankiewicz, Koordynator ds. społeczno-gospodarczych

mgr inż. Maciej Jendryczka, Koordynator ds. transportu i mobilności

Wojciech Kłoszewski, Koordynator ds. energetyki

Karolina Weiner, Kierowniczka ds. społecznych