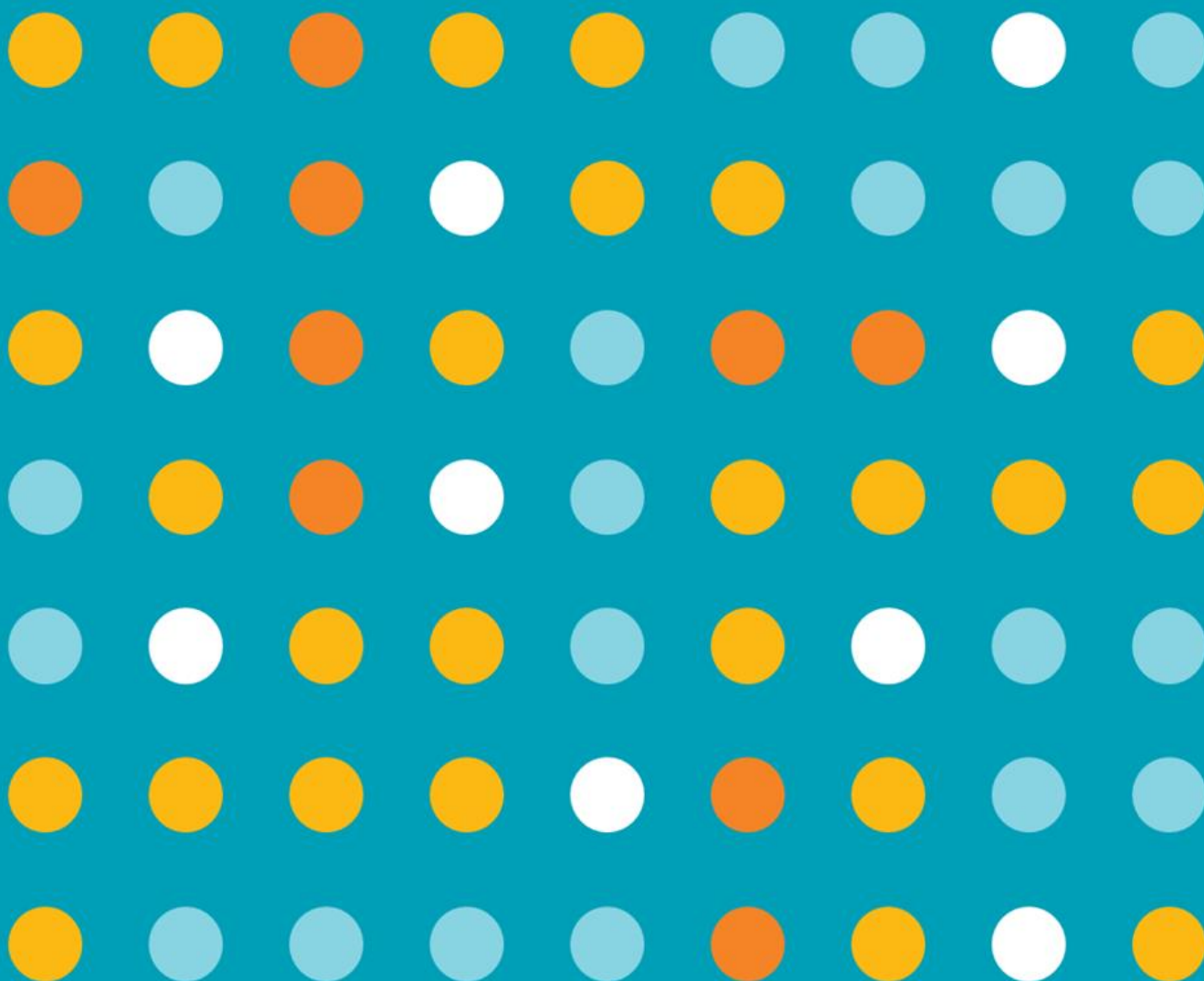




Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Diagnoza sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Załącznik do Uchwały nr 5/2024 Walnego Zebrania Członków OMGGS z dnia 30.04.2024



Fundusze Europejskie
Pomoc Techniczna



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Fundusz Spójności

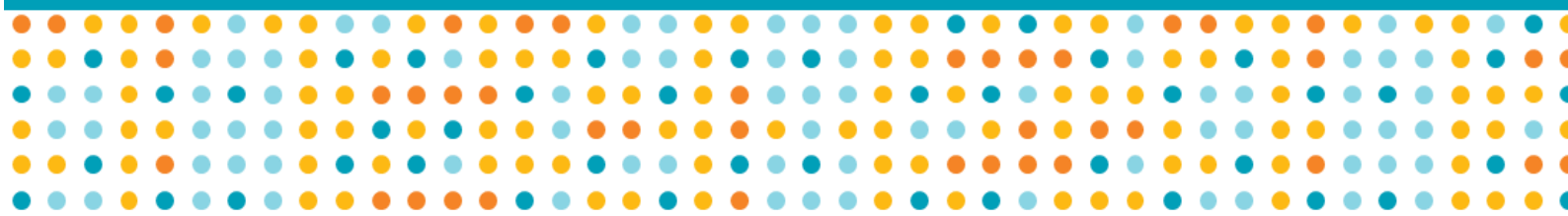
1. Spis treści

1. Wstęp.....	5
1.1. Wprowadzenie	5
1.2. Definicje zastosowane w diagnozie.....	5
1.3. Dane wykorzystywane w diagnozie	6
1.4. Proces badawczy	6
2. Podstawowe informacje o Obszarze Metropolitalnym oraz związku ZIT	10
2.1.1. Członkowie OMGGS i zakres przestrzenny.....	10
2.2. OMGGS na tle innych obszarów metropolitalnych w kraju i na świecie	11
2.3. Organizacja i główne zadania metropolii.....	14
2.4. Związek ZIT	17
3. Kluczowe wyzwania Obszaru Metropolitalnego	20
3.1. Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu.....	20
3.1.1. Obecna charakterystyka przestrzenna metropolii.....	20
3.1.2. Planowanie przestrzenne na szczeblu metropolitalnym, współpraca międzygminna i regionalna – stan obecny.....	24
3.1.3. Środowisko oraz główne formy ochrony przyrody	28
3.1.4. Klimat akustyczny	33
3.1.5. Zmiany klimatu oraz ich wpływ na sytuację obszaru	34
3.1.6. Wytwarzanie i gospodarka energią.....	45
3.2. Mobilność i transport.....	50
3.2.1. Infrastruktura transportowa metropolii	50
3.2.2. Charakter przemieszczeń	54
3.2.3. Podział modalny podróży	55
3.2.4. Natężenie ruchu i stan infrastruktury drogowej	57
3.2.5. System transportu zbiorowego w OMGGS.....	59
3.2.6. Tabor transportu zbiorowego.....	63
3.2.7. Infrastruktura węzłów przesiadkowych.....	64
3.2.8. Buspasy.....	65
3.2.9. Infrastruktura rowerowa	66
3.2.10. Rower publiczny	69
3.2.11. Planowanie sieci transportu rowerowego OMGGS	69
3.2.12. Transport towarów	70
3.2.13. Bezpieczeństwo ruchu drogowego.....	73

3.2.14.	Główne kierunki i wyzwania kształtowania mobilności metropolitalnej.....	74
3.2.15.	Pozostałe działania związane ze zmianami zachowań transportowych w OMGGS	75
3.3.	Potencjał gospodarczy i społeczny.....	76
3.3.1.	Struktura i znaczenie gospodarki metropolii.....	76
3.3.2.	Potrzeby rynku pracy	93
3.3.3.	Ludność metropolii	94
3.3.4.	Jakość życia w Obszarze Metropolitalnym	101
3.3.5.	Aktywność obywatelska	122
3.4.	Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii	124
3.4.1.	Wyzwania organizacyjne	124
3.4.2.	Współpraca w realizacji zadań komunalnych	125
3.4.3.	Współpraca w zakresie informacyjnym	128
4.	Podsumowanie	130
4.1.	Wprowadzenie	130
4.2.	Kontekst globalny i europejski.....	130
4.3.	Środowisko i przestrzeń.....	132
4.4.	Mobilność i transport.....	136
4.5.	Potencjał gospodarczy i społeczny.....	139
4.6.	Organizacja i współpraca w ramach metropolii.....	145
5.	Słownik, wykaz skrótów	148
6.	Wykaz tabel, rysunków, map i wykresów	149

1

Wstęp



1. Wstęp

1.1. Wprowadzenie

Diagnoza to zestawienie głównych informacji stanowiących podstawę dla wyboru celów działania dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Wykonanie diagnozy ma na celu zarówno ocenę aktualności i trafności obowiązujących dokumentów strategicznych, jak i weryfikację danych stanowiących podstawę dla podejmowania decyzji. Dzięki starannemu prowadzeniu analiz danych zastanych można zadać właściwe pytania badawcze oraz lepiej zrozumieć kontekst planów i oczekiwań formułowanych przez OMGGS oraz jego poszczególnych członków. Wynikająca z diagnozy wiedza daje możliwość racjonalnego rozstrzygnięcia możliwych sporów odnośnie zakresu zadań metropolii oraz ich hierarchii. Dobrze przeprowadzona diagnoza pozwala zatem uniknąć błędnych decyzji na etapie formułowania celów strategicznych oraz zadań wspierających ich realizację.

Z kolei diagnoza rozumiana jako dokument będzie obrazować stan wyjściowy OMGGS w momencie przystępowania do formułowania celów strategii Obszaru Metropolitalnego, strategii ZIT oraz dalszych prac związanych z tworzeniem wspólnych struktur metropolitalnych. Sukcesy i porażki planów rozwojowych porozumienia będą mogły być oceniane przez porównanie nowej rzeczywistości z obrazem utrwalonym w diagnozie.

Dokument został zredagowany równoległe do Strategii, dlatego w celu zwiększenia czytelności powiązań między tymi opracowaniami zapisano w nim odniesienia do przyjętych celów strategicznych.

Diagnoza zawiera:

1. Opis metodyczny.
2. Podstawowe informacje o metropolii: zakres przestrzenny i obecny wymiar instytucjonalny metropolii.
3. Określenie głównych wyzwań metropolii - właściwej treści diagnozy.
4. Podsumowanie wniosków z diagnozy z analizą SWOT.

1.2. Definicje zastosowane w diagnozie

Pojęcia **metropolia** i **obszar metropolitalny** są w diagnozie używane wymiennie i odnoszą się do całości OMGGS. Pisząc o metropolii, należy przywołać definicję tego pojęcia. Jest to spójny funkcjonalnie, wielkomijski układ wielu jednostek osadniczych oraz terenów o wysokim stopniu zurbanizowania, którego charakterystyczną cechą jest występowanie funkcji metropolitalnych oraz powiązań funkcjonalnych i ekonomicznych. Obszar metropolitalny obejmuje strefę silnych codziennych oddziaływań (miejsca pracy i zamieszkania) oraz strefę potencjalnego rozwoju tego typu oddziaływań¹.

Pojęcie **strategii ponadlokalnej** ujęte zostało w przepisach ustawy o samorządzie gminnym z 8 marca 1990 (Dz.U. 2023 poz. 40 z późn. zm.). Opracowywana jest dla potrzeb sąsiadujących ze sobą samorządów, powiązanych ze sobą funkcjonalnie. Strategia OMGGS obejmowała będzie 61 samorządów – członków OMGGS. Zastąpi ona i skonsoliduje

¹ Por. Markowski T., Marszał T., Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja – Problemy i pojęcia podstawowe, Warszawa: Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, 2006 s. 15

dotychczasowe dokumenty strategiczne Metropolii i będzie najważniejszym dokumentem określającym wizję i cele rozwoju OMGGS na najbliższe lata.

Pojęcie **strategii ZIT** zostało określone przez zapisy ustawy z dnia 28 kwietnia 2022 roku o zasadach realizacji zadań finansowanych ze środków europejskich w perspektywie finansowej 2021-2027 (Dz.U. 2022 poz. 1079). Przepisy art. 34 tej ustawy odsyłają do postanowień art. 29 rozporządzenia ogólnego, tj. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 roku (Dz. Urzędowy UE L 231/159), które reguluje zasady przygotowania **strategii terytorialnej**. Strategia dla ZIT Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot powstanie jako część wdrożeniowa do strategii ponadlokalnej, obejmującej elementy wymagane dla strategii ZIT odniesione do obszaru ZIT, czyli 30 gmin objętych ZIT oraz tzw. Obserwatorów – 5 powiatów, 11 gmin, łącznie 16 samorządów. Część wdrożeniowa nie obejmie więc całego obszaru OMGGS.

1.3. Dane wykorzystywane w diagnozie

Przed przystąpieniem do sporządzania diagnozy przeprowadzono następujące działania:

1. Opracowana została diagnoza w zakresie adaptacji i mitygacji do zmian klimatu (2021 r.).
2. Przeprowadzono warsztaty nt. kierunków rozwoju OMGGS (2021 r.).
3. Przygotowano diagnozę z zakresu mobilności (2022 r.).
4. Opracowano wstępną listę przedsięwzięć strategicznych.
5. Przeprowadzono wstępną diagnozę potrzeb inwestycyjnych JST z obszaru ZIT.

W analizie desk research wykorzystano:

- dokumenty międzynarodowe, krajowe i regionalne;
- opracowania i dane odnoszące się do OMGGS, pozyskane z ogólnodostępnych źródeł (np. GUS) lub pozyskane w celu opracowania strategii;
- opracowania, dokumenty i raporty odnoszące się do JST wchodzących w skład OMGGS;
- inne opracowania specjalistyczne, zawierające dane i informacje dotyczące przedmiotu opracowania strategii, w tym opracowania branżowe uwzględniające ocenę pozycji metropolii.

Część diagnozy dotyczącą określenia obecnego modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej oparto przede wszystkim na opracowaniu „Model struktury funkcjonalno-przestrzennej OMGGS”, określony w Planie zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030².

1.4. Proces badawczy

W środowisku metropolitalnym, charakteryzującym się złożonością i różnorodnością interesów oraz opinii, proces formułowania wniosków diagnostycznych wymaga rzetelnej analizy. Z tego względu decydujące znaczenie miał przeprowadzenie badań jakościowych,

² Plan Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 przyjęty uchwałą Nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

które pozwolą na uzyskanie szczegółowych informacji i poznanie perspektyw różnych grup interesariuszy.

Badania zostały zrealizowane w formule wywiadów w okresie lipiec-wrzesień 2022 roku. Zostały przeprowadzone wśród:

- przedstawicieli członków zwyczajnych OMGGS (około 100 osób, członków kadry zarządzającej z 57 JST);
- ekspertów zewnętrznych reprezentujących różne środowiska i posiadających wiedzę w dziedzinach istotnych z punktu widzenia celu projektu (40 osób w ramach 22 wywiadów), takich jak m.in. polityka społeczna, aktywność mieszkank i mieszkańców, integracja migrantów, kultura, edukacja, rynek pracy, transport, wspieranie rozwoju gospodarczego, turystyka, zdrowie, ochrona środowiska, planowanie przestrzenne, inteligentne zarządzanie, organizacja metropolii);
- przedstawicieli OMGGS.

Dobór uczestników badań miał charakter celowy. Zostali oni wytypowani pod kątem posiadanej wiedzy w zakresie aktualnej sytuacji społecznej, gospodarczej i przestrzennej Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, planów inwestycyjnych i pozainwestycyjnych poszczególnych JST – członków OMGGS. Znaczenie miały także wzajemne relacje pomiędzy poszczególnymi samorządami oraz pomiędzy samorządami a OMGGS, jak również potencjały, problemy i wyzwania Obszaru Metropolitalnego z perspektywy szerszej niż punkt widzenia pojedynczego samorządu. Respondenci zostali dobrani w taki sposób, aby możliwe było pozyskanie jak najbardziej rozległej wiedzy w obszarach istotnych z punktu widzenia celu badania.

Badanie przeprowadzono z wykorzystaniem **techniki indywidualnych wywiadów pogłębionych IDI** (ang. *Individual In-depth Interview*). Polega ona na bezpośredniej rozmowie badacza (moderatora) z respondentem, prowadzonej na podstawie scenariusza. Do realizacji badań wykorzystano **scenariusze wywiadu**.

Zdefiniowano następujące problemy badawcze:

- **problem główny:** stopień utożsamiania się członków OMGGS z Obszarem Metropolitalnym, świadomość i wykorzystanie roli poszczególnych JST w całości obszaru metropolitalnego;
- **problemy szczegółowe:**
 - świadomość znaczenia JST w strukturze Obszaru Metropolitalnego;
 - ocena dotychczasowej współpracy w ramach Obszaru Metropolitalnego;
 - główne planowane kierunki rozwoju i podejmowane w ich ramach działania poszczególnych członków OMGGS;
 - ocena wyzwań, celów i zadań, jakie powinien przed sobą stawiać obszar metropolitalny;
 - ocena możliwości rozwoju członków OMGGS oraz całego obszaru dzięki ustanowieniu związku metropolitalnego;
 - ocena potrzebnych zmian w zakresie organizacji Obszaru Metropolitalnego;
 - obszary tematyczne przewidziane w ZIT szczególnie istotne w poszczególnych JST.

Sporządzenie diagnozy zostało także poprzedzone wykonaniem serii ośmiu warsztatów tematycznych, które odbywały się w październiku i listopadzie 2022 r. Tematyka spotkań obejmowała zagadnienia związane z kierunkami rozwoju metropolii, mobilnością, zielonym rozwojem, spójnością społeczną, nową pracą i edukacją, inteligentnym zarządzaniem i marką metropolii.

Ze względu na zróżnicowaną strukturę administracyjną członków OMGGS dla potrzeb analiz i opracowań mapowych jako nadrzędne wybrano granice powiatów. Sytuacja ta dotyczy np. powiatu łębskiego i puckiego, gdzie powiat jest członkiem stowarzyszenia, a część gmin zlokalizowanych w jego granicach już nie. Przyjęcie szerszej perspektywy badawczej pozwala to na całościowe spojrzenie na specyfikę metropolii.

2

**Podstawowe informacje o obszarze
metropolitalnym oraz związku ZIT**



2. Podstawowe informacje o Obszarze Metropolitalnym oraz związku ZIT

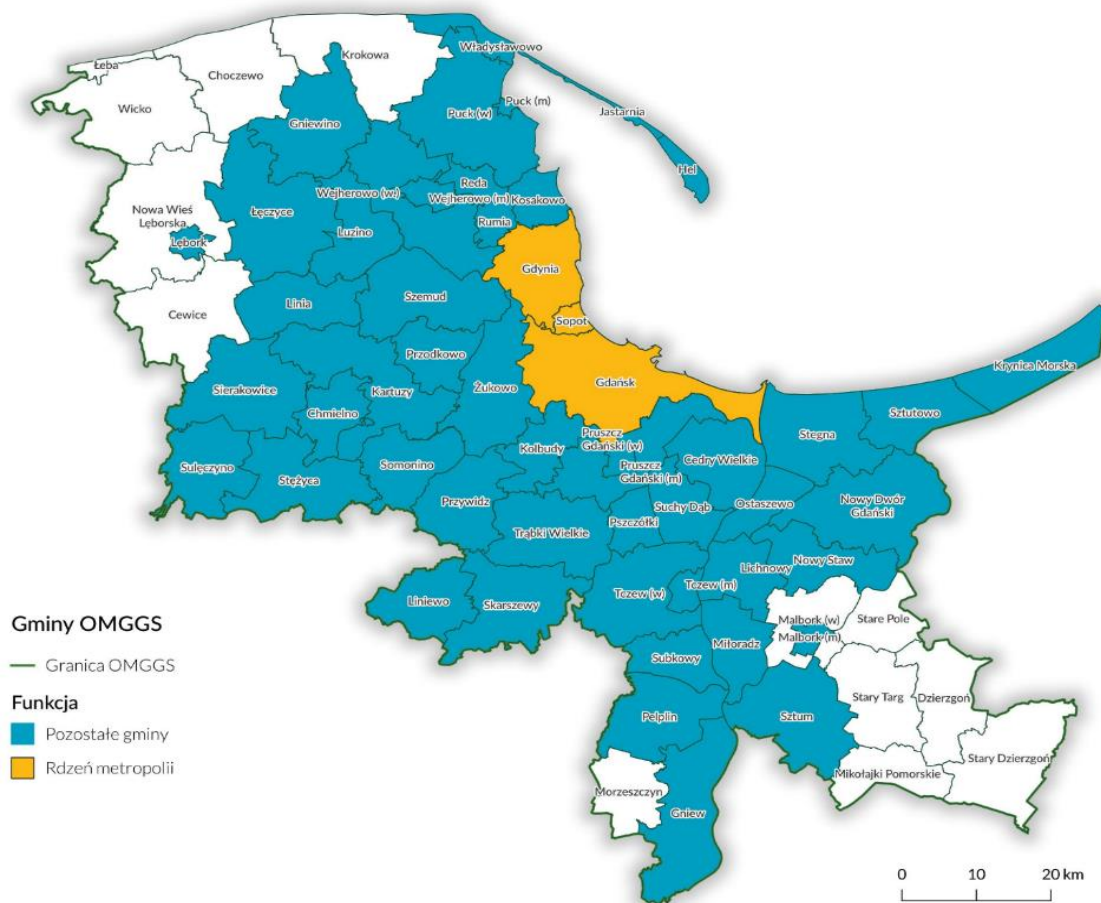
2.1.1. Członkowie OMGGS i zakres przestrzenny

OMGGS jest ośrodkiem policentrycznym z dominującą rolą Gdańska i z linearną osią rozwoju opartą o główną oś transportową. Jej rdzeń tworzą trzy główne miasta: Gdańsk, Gdynia oraz Sopot.

Podstawą formalną dla współpracy samorządów metropolii jest Stowarzyszenie OMGGS, które współtworzy 61 jednostek samorządu terytorialnego. Poza wymienionymi już miastami na prawach powiatu członkami OMGGS jest 49 gmin miejskich, wiejskich oraz miejsko-wiejskich oraz 9 powiatów ziemskich. Na terenie OMGGS zlokalizowane są trzy miejskie obszary funkcjonalne:

- ośrodka wojewódzkiego (Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot);
- Łęborka;
- Malborka i Sztumu.

Mapa 1: Zasięg terytorialny OMGGS



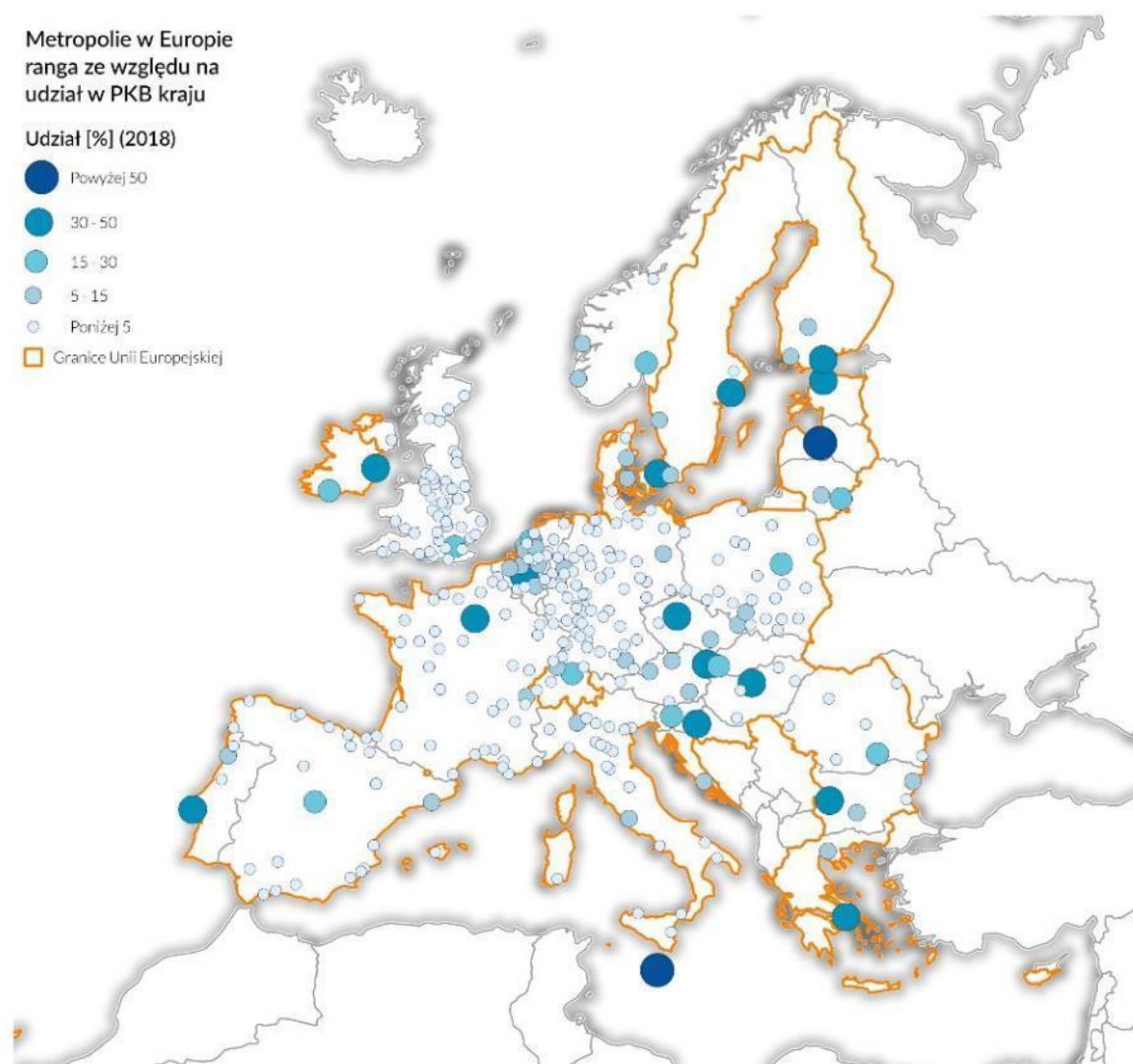
Źródło: Opracowanie własne

2.2. OMGGS na tle innych obszarów metropolitalnych w kraju i na świecie

Rdzeniem Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot jest najważniejszy ośrodek miejski w północnej Polsce. O unikatowości OMGGS na tle krajowych aglomeracji miejskich decyduje nadmorskie położenie, tworzące dodatkową oś rozwoju obszaru. W porównaniu z innymi dużymi ośrodkami (nie licząc GZM) OMGGS cechuje również policentryczny charakter, z dominującą rolą gmin rdzenia – Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Określenie pozycji konkurencyjnej OMGGS na tle innych metropolii w Polsce i na świecie nie jest łatwe. W różnych zestawieniach branżowych metropolia uwzględniana jest na tle innych podobnych obszarów, nie jest jednak normą, by autorzy tych opracowań wykorzystywali do swoich analiz cały teren Stowarzyszenia. W porównaniach i rankingach uwzględniany jest bowiem albo sam Gdańsk albo Trójmiasto albo województwo, lecz niezwykle rzadko Obszar Metropolitalny.

Mapa 2: Metropolie w Europie – ranga ze względu na udział w PKB kraju

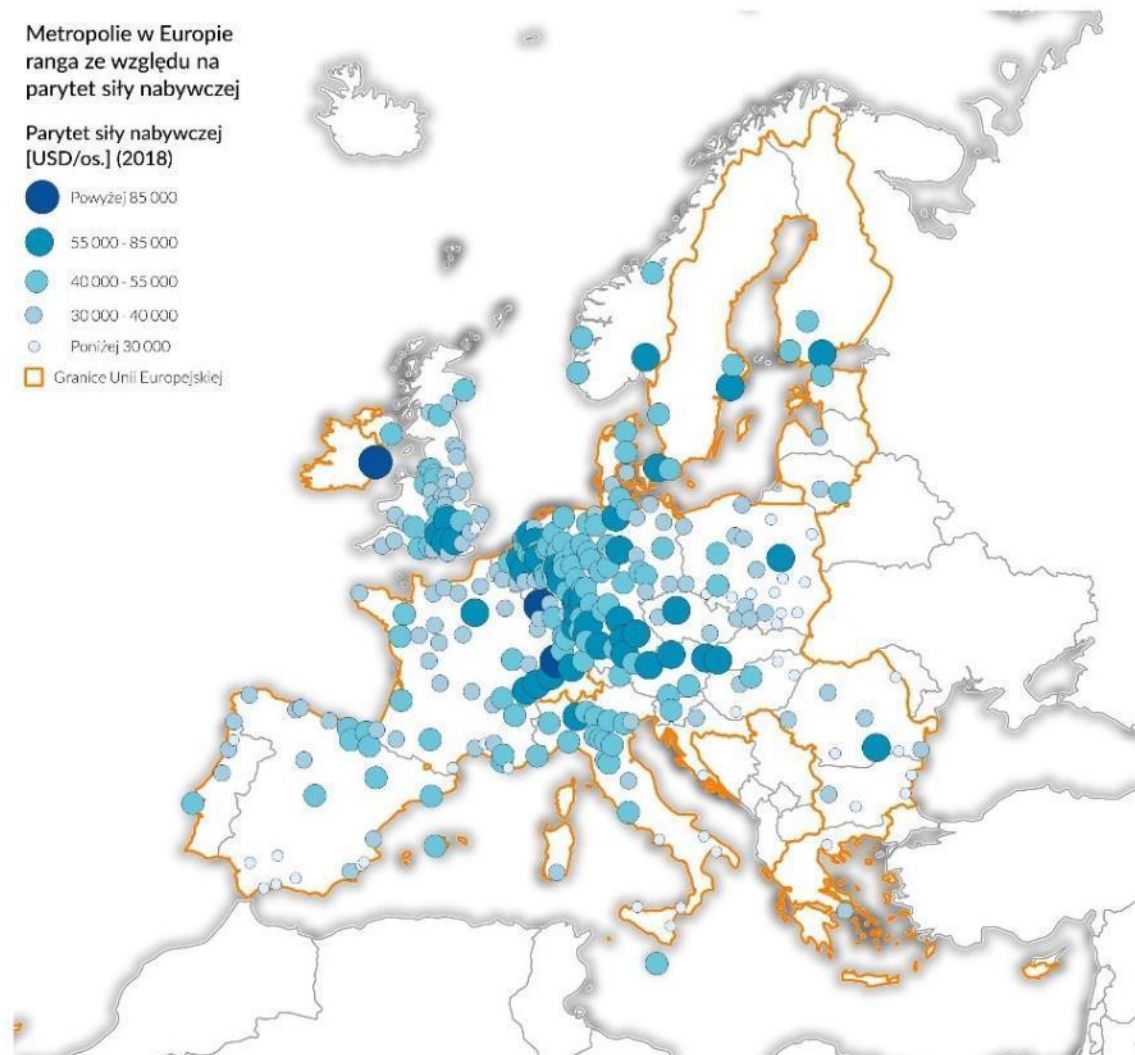


Źródło: OECD, 2018

Liderem wśród krajowych aglomeracji niezmiennie pozostaje Warszawa, zarówno pod kątem potencjału demograficznego oraz pozycji gospodarczej, jak i możliwości, jakie oferuje mieszkańcom i mieszkańcom (patrz Mapa 2 i Mapa 3). Kolejne miejsca w rankingach zajmują zazwyczaj takie ośrodki aglomeracyjne jak Kraków, Wrocław, Poznań oraz GZM i to właśnie z nimi konkuruje OMGGS. Na tle metropolii z Europy Zachodniej oraz Północnej OMGGS cechuje się niższymi wynikami pod względem zamożności mieszkańców i pozycji gospodarczej. Wraz z innymi polskimi metropoliami wyróżnia się jednak dużą dynamiką rozwoju.

W kontekście potencjału ekonomicznego, mierzonego jako wynikowa sytuacji demograficznej, liczby zarejestrowanych bezrobotnych, wysokości PKB, a także zmian w obszarze BIZ (Bezpośrednich Inwestycji Zagranicznych), Gdańsk znajduje się w pierwszej piątce wśród polskich miast. Podobna jest także pozycja Trójmiasta i całego OMGGS w grupie polskich obszarów metropolitalnych.

Mapa 3: Metropolie w Europie – parytet siły nabywczej mieszkańców



Źródło: OECD, 2018

Metropolie porównywane są między sobą pod względem ich potencjału przyciągania inwestycji. Ocena konkurencyjna OMGGS jest w tym kontekście niejednoznaczna – np. raport ABSL z 2020 roku na temat sektora nowoczesnych usług biznesowych określa Trójmiasto jako najatrakcyjniejszą obecnie lokalizację dla inwestorów tego sektora. Z drugiej strony np. raport fDi Polish Cities of the Future 2019/20 wskazuje niższą atrakcyjność Gdańska w tym zakresie nie tylko w stosunku do Krakowa, Wrocławia, Poznania, ale również Łodzi, podkreślając, że sektor firm opartych na wiedzy, w tym startupów, rozwija się w tych miastach bardziej dynamicznie.

W zakresie potencjału turystycznego OMGGS od lat wyróżnia się na tle całego kraju. Co ważne, jest to potencjał bardzo zróżnicowany, opierający się zarówno na walorach przyrodniczych, jak i zabytkach oraz ofercie kulturalnej i sportowej. Gdańsk niezmiennie zaliczany jest do grona trzech najchętniej odwiedzanych miast w Polsce. Liczni goście korzystają także z oferty turystycznej Gdyni czy Malborka, a z kolei Sopot i miejscowości nadmorskie przyciągają miłośników odpoczynku nad Bałtykiem.

W Rankingu Polskich Miast Zrównoważonych firmy Arcadis, uwzględniającym aspekty środowiskowe, gospodarcze oraz społeczne, Gdańsk zajął 8., a Gdynia 16. pozycję, plasując się w grupie miast o najlepszych wynikach. Co więcej z zestawienia raportów z 2018 i 2021 roku wynika, że oba miasta podążają w kierunku polepszenia tych wyników. W raporcie doceniono m.in. inicjatywy służące zrównoważonemu rozwojowi, takie jak rozbudowa systemu hydrologiczno-meteorologicznej sieci pomiarowej, wspomagającego właściwe zarządzanie akcją przeciwpowodziową, zielone torowiska tramwajowe, tzw. przystanki wiedeńskie (Gdańsk), a także powołanie stanowiska Ogrodnika Miejskiego oraz opracowanie standardów dostępności przestrzeni miejskich (Gdynia). Gdynia wyróżniła się również jako jedno z pierwszych polskich miast, które uzyskało tytuł Miasta Przyjaznego Starzeniu, nadawanego przez WHO.

Warto zauważyć, że dwa miasta z rdzenia Metropolii – Sopot oraz Gdynia – na tle krajowych ośrodków charakteryzują się szczególnie dużym nasyceniem terenami zielonymi (wliczając lasy, parki, zieleńce oraz zieleń osiedlową). W przypadku Sopotu jest to aż 58% powierzchni, czyli najwięcej spośród wszystkich polskich miast. Gdynia, z terenami zieleni stanowiącymi 45% jej powierzchni, zajmuje w tym rankingu trzecie miejsce.

Pozycja konkurencyjna OMGGS powinna wzrastać wraz z realizacją kluczowych dla regionu inwestycji publicznych, takich jak:

- planowana budowa elektrowni jądrowej Choczewo;
- Port Zewnętrzny w Gdyni;
- rozbudowa Baltic Hub Container Terminal w Gdańsku;
- instalacja do produkcji zielonego wodoru;
- budowa infrastruktury morskiej energetyki wiatrowej;
- budowa terminala kontenerowego w Zajązdkowie;
- plany rozwojowe Polskiej Agencji Kosmicznej (POLSA) w Gdańsku (powstanie centrum operacyjnego).

Warta przeanalizowania jest również pozycja OM na tle ośrodków miejskich zlokalizowanych w basenie Morza Bałtyckiego. W tym kontekście na uwagę zasługuje fakt rosnącej roli portów

w Gdańsku oraz Gdyni. W 2021 roku trzy największe polskie porty zanotowały 9% wzrost przeładunków w stosunku do roku wcześniejszego, a biorąc pod uwagę obecną sytuację polityczną, w tym wojnę w Ukrainie oraz kryzys energetyczny, należy zakładać, że tendencja rozwojowa będzie się utrzymywać. Umocnieniu ulega również rola gdańskiego portu jako obiektu strategicznego z perspektywy całego kraju. Liderami w rankingu wolumenu przeładunków wśród nadbałtyckich portów w 2021 roku były rosyjskie porty: Ust-Ługa, oraz St. Petersburg. Gdańsk uplasował się na trzeciej pozycji, ale zaistniałe okoliczności polityczne mogą wpłynąć na poprawę wyniku w kolejnych latach. Biorąc pod uwagę wszystkie europejskie porty, Gdańsk znajduje się poza pierwszą dziesiątką (w zależności od specyfiki rankingu jest to miejsce od 13. do 18.).

Kolejnym dynamicznie rozwijającym się elementem infrastruktury transportowej, o znaczeniu daleko wykraczającym poza granice metropolii, jest rozbudowany Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy. Gdańskie lotnisko wraz z portami morskimi w Gdyni i Gdańsku współtworzą podstawową transeuropejską sieć transportową TEN-T dla korytarza Bałtyk-Adriatyk.

W kontekście liczby ludności OMGGS mieści się w pierwszej piątce wszystkich nadbałtyckich aglomeracji, wyprzedzając m.in. Rygę oraz Malmö. Ośrodkiem najbardziej zbliżonym pod tym kątem do OMGGS są Helsinki, natomiast niekwestionowany lider to St. Petersburg. Warto natomiast zwrócić uwagę na fakt, że Gdańsk na tle ośrodków nadbałtyckich wypada bardzo korzystnie, jeśli chodzi o poziom życia w ocenie samych mieszkanki i mieszkańców³. Zgodnie z Raportem Komisji Europejskiej miasto osiągnęło ocenę ogólną na takim samym poziomie jak miasta skandynawskie – Kopenhaga i Sztokholm. Gdańszczanie pozytywnie oceniają jakość powietrza, transport publiczny, dostępność infrastruktury sportowej, poziom bezpieczeństwa, a także dostęp do kultury i działania administracji publicznej. Miasto nie jest jednak postrzegane jako dobre miejsce do życia dla mniejszości seksualnych, narodowych oraz etnicznych. W tych aspektach zdecydowanie lepszą ocenę uzyskały miasta skandynawskie.

Kopenhaga i Sztokholm, jako ośrodki stołeczne o ugruntowanej pozycji, przewyższają również OMGGS w kontekście oferty dla biznesu, w tym całkowitego wolumenu powierzchni biurowych. Aktualnie rynek powierzchni biurowych Trójmiasta obejmuje 1 010 900 m² i po okresie zawirowań spowodowanych pandemią powraca na ścieżkę wzrostu. Przewagą OMGGS w tym kontekście może być jednak relatywnie niski koszt wynajmu tego rodzaju przestrzeni, wynoszący w skali roku ok. 166 € za m². Dla porównania w Rydze jest to 198 €, w Tallinie 216 €, a w Sztokholmie nawet 711€⁴.

2.3. Organizacja i główne zadania metropolii

Podstawą dla współpracy metropolii jest stowarzyszenie OMGGS. Jednocześnie w ramach obszaru funkcjonuje szereg instytucji, które realizują poszczególne zadania metropolitalne. Posiadają one różną formę prawną i organizacyjną oraz podlegają różnym jednostkom administracyjnym.

Stowarzyszenie OMGGS

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot funkcjonuje na podstawie przepisów ustawy z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach oraz w oparciu

³ Report on the quality of Life in European Cities, 2020.

⁴ Źródło: <https://www.statista.com/statistics/431672/commercial-property-prime-rents-europe/>

o Statut przyjęty w lutym 2023 roku⁵. W jego skład wchodzi gminy i powiaty tworzące jednorodny przestrzennie i funkcjonalnie układ osadniczy (Obszar Metropolitalny).

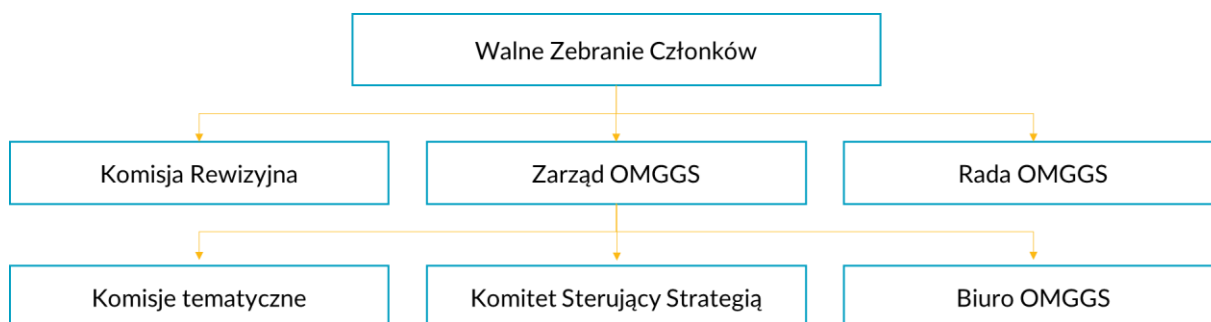
Przed OMGGS postawiono zadania polegające na wspieraniu idei samorządu terytorialnego i ochronie wspólnych interesów członków. Stowarzyszenie ma dbać o szeroko pojęty rozwój gmin i powiatów Obszaru Metropolitalnego, integrację najważniejszych dokumentów i polityk strategicznych, współpracę i wzajemne wsparcie na rzecz rozwoju, prowadzenie działalności w różnego typu dziedzinach wpływających na jakość życia mieszkanki i mieszkańców i rozwój OMGGS, a także utrwalenie pozycji OMGGS w światowej sieci metropolii.

Cele te wypełniane są poprzez szeroko zakrojone działania polegające zarówno na realizacji przedsięwzięć wdrażanych z pozyskanych środków zewnętrznych (w tym jako Związek ZIT), jak i w ramach zakresu funkcjonowania jednostek samorządowych. Ponadto Stowarzyszenie prowadzi na swoim obszarze monitoring stanu środowiska i procesów społeczno-gospodarczych, reprezentuje członków Stowarzyszenia na forum ponadlokalnym, współpracuje z organizacjami pozarządowymi, administracją publiczną, szkołami wyższymi i innymi instytucjami, prowadzi akcje promocyjne w zakresie turystyki, gospodarki i edukacji, koordynuje wymianę informacji i doświadczeń, prowadzi prace nad aktami prawnymi poprawiające działanie administracji publicznej oraz określa potrzeby i uwarunkowania rozwoju gmin i powiatów.

Władzami Stowarzyszenia są:

- Walne Zebranie Członków;
- Rada;
- Zarząd;
- Komisja Rewizyjna.

Rysunek 1: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Najwyższą władzę Stowarzyszenia stanowi **Walne Zebranie Członków (WZC)**, które powołuje Radę, Zarząd i Komisję Rewizyjną. W Walnym Zebraniu Członków uczestniczą członkowie zwyczajni oraz członkowie wspierający i zaproszeni goście – z głosem doradczym Każda gmina i powiat należący do Stowarzyszenia reprezentowana jest w WZC przez organ zarządzający (wójta, burmistrza, prezydenta miasta, starostę) lub wyznaczonego pełnomocnika.

⁵ Statut Stowarzyszenia Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot z dn. 22 lutego 2023 r.

Rada Stowarzyszenia składa się z 6-12 osób wybieranych przez WZC na okres wspólnej kadencji. Stanowi ona organ doradczy i nie może wydawać żadnych wiążących decyzji. Do jej kompetencji należy m.in. konsultowanie w sprawie strategicznych kierunków rozwoju OMGGS. Członkowie Rady mogą ponadto uczestniczyć w posiedzeniach Zarządu, mając przy tym głos doradczy.

Organem wykonawczym Stowarzyszenia jest **Zarząd**, który kieruje jego działalnością (w tym zatrudnia pracowników Biura), reprezentuje je na zewnątrz i działa w jego imieniu oraz realizuje przyjęte kierunki rozwoju. W skład Zarządu wchodzi maksymalnie 3 osoby – prezes oraz jeden lub dwóch wiceprezesów (opcjonalnie). Zarząd OMGGS jest również organem wykonawczym Związku ZIT 2021-2027. Jest on odpowiedzialny za realizację wynikających z pełnienia funkcji Instytucji Pośredniczącej dla FEP 2021-2027. Organizacją bieżącej działalności Stowarzyszenia zajmują się pracownicy **Biura OMGGS**, podległego bezpośrednio Zarządowi.

Komisja Rewizyjna stanowi organ kontroli i nadzoru wewnętrznego. Składa się z 3-5 osób wybieranych przez Walne Zebranie Członków spośród reprezentantów członków Stowarzyszenia: przewodniczącego, wiceprzewodniczącego oraz 1-3 członków. Do jej kompetencji należy m.in. kontrola i ocena działalności Stowarzyszenia i Zarządu, w tym w zakresie zgodności ze statutem i uchwałami WZC, czy też prowadzonej gospodarki finansowej. Komisja Rewizyjna składa ponadto wnioski w przedmiocie absolutorium dla członków Zarządu i Rady.

Przy OMGGS działają ponadto **komisje tematyczne**. Są to komórki organizacyjne Stowarzyszenia, pełniące funkcje doradcze i opiniodawcze w zakresie spraw przekazanych przez Zarząd. Składają się z pracowników samorządowych gmin i powiatów należących do Stowarzyszenia, pracowników Stowarzyszenia, a także – w razie uzasadnionej potrzeby – innych osób. Kadencja komisji tematycznych pokrywa się z kadencją organów gmin i powiatów należących do Stowarzyszenia. Celem działania komisji jest rozwiązywanie lokalnych problemów na poziomie metropolitalnym. Do ich zadań należy przede wszystkim kreowanie współpracy pomiędzy samorządami i biurem OMGGS, realizacja założeń strategii metropolii, tworzenie wspólnych polityk metropolitalnych a także wypracowywanie standardów postępowania w zakresie administracji publicznej, opiniowanie zmian prawnych oraz realizacja wspólnych projektów.

Inne instytucje o znaczeniu metropolitalnym

Mówiąc o organizacji metropolii, nie można zapominać o innych podmiotach działających w wybranych obszarach, takich jak transport, usługi komunalne, gospodarka odpadami itp. Do ważniejszych instytucji o znaczeniu metropolitalnym zaliczyć należy:

- Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) – związek międzygminny, utworzony przez 14 gmin. Zadaniem związku jest m.in. emisja biletów metropolitalnych, badania i analizy związane z transportem w metropolii;
- Międzygminny Związek Doliny Redy i Chylonki – związek 8 gmin, założony w celu prowadzenia wspólnej gospodarki wodno-ściekowej oraz edukacji ekologicznej;
- InnoBaltica Sp. z o.o. – spółka z udziałami Gdańska, Gdyni oraz Samorządu Województwa Pomorskiego. Głównym zadaniem spółki kontynuującej działalność Biura Integracji Transportu UMWP jest wdrażanie systemu FALA;

- Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM) - spółka Samorządu Województwa Pomorskiego i Gminy Miasta Gdańska, której zadaniem jest prowadzenie inwestycji infrastrukturalnych na terenie województwa pomorskiego oraz zarządzanie zrealizowaną przez siebie infrastrukturą kolejową;
- Invest in Pomerania – inicjatywa regionalna koordynowana przez Agencję Rozwoju Pomorza Sp. z o.o., realizowana wspólnie przez powiaty i samorządy pomorskie, Marszałka Województwa Pomorskiego, oddziały Specjalnych Stref Ekonomicznych oraz spółki InvestGDA. Zadaniem inicjatywy jest kompleksowe wspieranie zagranicznych podmiotów w procesie inwestycyjnym oraz obsługa podmiotu po przeprowadzeniu inwestycji;
- Agencja Rozwoju Monitoringu Aglomeracji Gdańskiej (ARMAG) – fundacja założona przez gminy Gdańsk, Gdynia, Sopot i Tczew oraz spółkę Nederpol w celu utworzenia regionalnego systemu monitoringu powietrza;
- Związek Uczelni im. Daniela Fahrenheita – związek powołany przez trzy główne gdańskie uczelnie: Politechnikę Gdańską, Uniwersytet Gdański oraz Gdański Uniwersytet Medyczny. Celem związku jest wykorzystanie wspólnych zasobów uczelni w celu prowadzenia badań, promocji oraz polityki rankingowej na arenie międzynarodowej.

Znaczący udział w realizacji zadań metropolitalnych ma samorządowe Województwo Pomorskie, które realizuje szereg zadań związanych m.in. z organizacją transportu, ochrony zdrowia, ochrony środowiska oraz infrastruktury danych. Samorząd jest także instytucją zarządzającą funduszami UE.

2.4. Związek ZIT

Związek Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych działa w formie porozumienia gmin i powiatów tworzących jednorodny przestrzennie i funkcjonalnie obszar funkcjonalny Trójmiasta. Miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego (MOF OW) skupia 30 gmin, w tym następujące jednostki administracyjne:

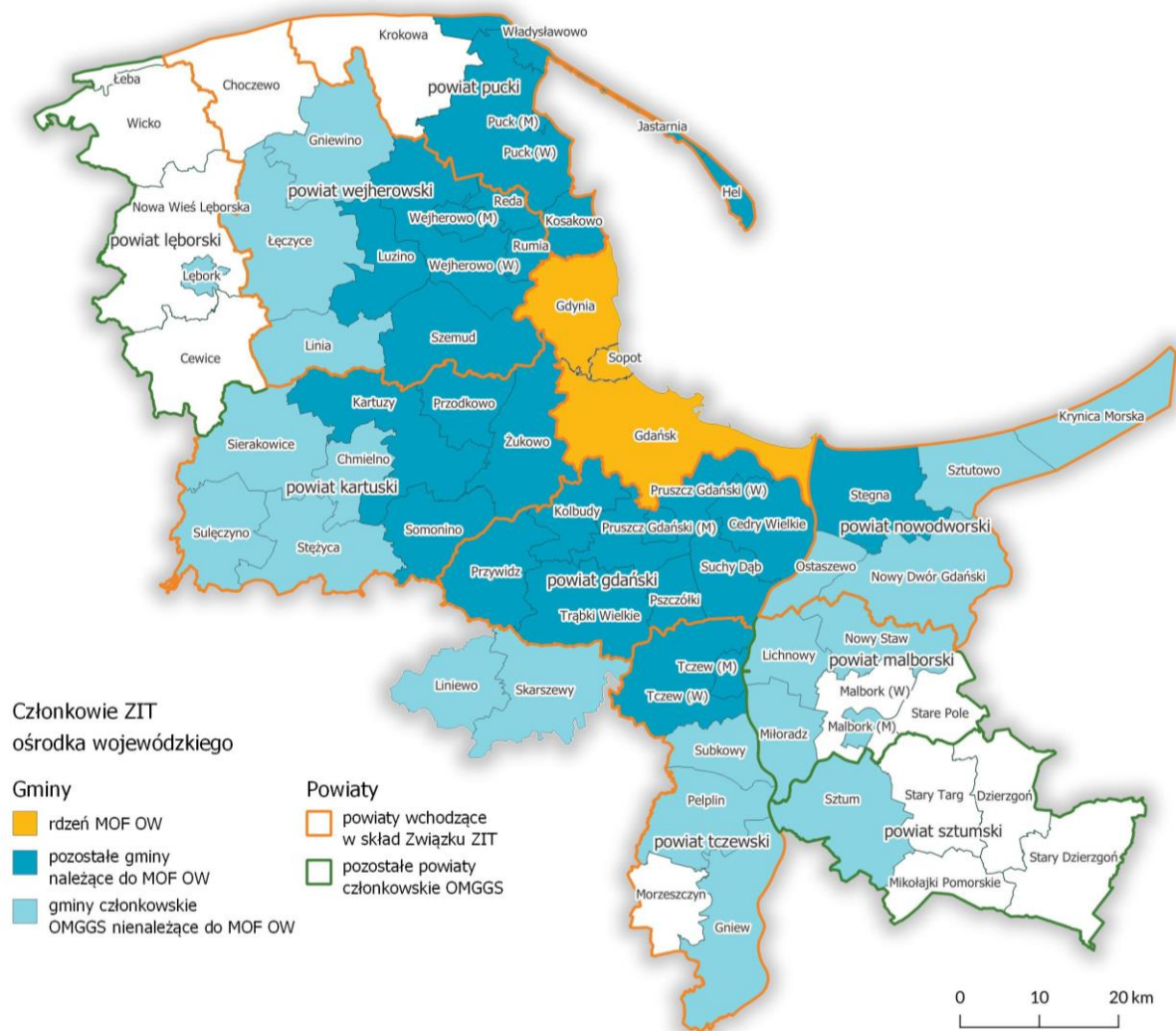
- Miasta: Gdańsk, Gdynia, Hel, Jastarnia, Pruszcz Gdański, Puck, Reda, Rumia, Sopot, Tczew, Wejherowo;
- Gminy miejsko-wiejskie: Kartuzy, Władysławowo, Żukowo;
- Gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Przodkowo, Przywidz, Pszczółki, Puck, Somonino, Stegna, Suchy Dąb,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

Ponadto w ramach współpracy ZIT części samorządom tworzącym Metropolię, a znajdującym się poza MOF OW, przyznano status Obserwatora w ZIT OMGGS. Są to:

- Miasta: Nowy Dwór Gdański;
- Gminy miejsko-wiejskie: Gniew, Pelplin;
- Gminy wiejskie: Miłoradz, Sztutowo, Subkowy, Chmielno, Sierakowice, Stężycza, Sulęcyno, Liniewo;
- Powiaty: pucki, tczewski, gdański, kartuski, wejherowski.

MOF OW prezentuje poniższa mapa.

Mapa 4: Zasięg terytorialny porozumienia ZIT



Źródło: Opracowanie własne

ZIT jest formą współpracy, w ramach której partnerstwa miast i otaczających je gmin oraz władze województw wspólnie przeprowadzają projekty finansowane z Funduszy Europejskich. Istotą ZIT w perspektywie 2021-2027 jest realizacja projektów zintegrowanych przyczyniających się do rozwiązywania wspólnych problemów i skoordynowanego zaspokajania potrzeb obszaru objętego ZIT.

Dążąc do maksymalnego wykorzystania szans, które niesie ze sobą instrument ZIT, członkowie Związku ZIT podjęli decyzję, że w uzasadnionych przypadkach przedsięwzięcia wynikające ze Strategii ZIT realizowane będą również w sąsiadujących gminach na terenie powiatów.

Podstawę do stosowania instrumentu ZIT dla tego obszaru stanowi Plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego 2030⁶, który wymienia miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego Trójmiasta jako jeden z obszarów funkcjonalnych, dla których plan określa kierunki rozwoju i zasady zagospodarowania przestrzennego

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

3

**Kluczowe wyzwania obszaru
metropolitalnego**



3. Kluczowe wyzwania Obszaru Metropolitalnego

Rozdział zawiera zasadniczą treść diagnozy w poszczególnych obszarach tematycznych, w zakresie działania metropolii. Podzielono go na podrozdziały poświęcone kolejno zagadnieniom uznanym za priorytetowe dla Obszaru Metropolitalnego. Ich układ nawiązuje do układu celów określonych w strategii ponadlokalnej.

3.1. Przestrzeń, środowisko i zmiany klimatu

3.1.1. Obecna charakterystyka przestrzenna metropolii

Obszar Metropolitalny składa się z trzech głównych części, które różnią się zarówno charakterystyką środowiskową, jak i formą zagospodarowania oraz kierunkami rozwoju. Obszar obejmuje powierzchnię blisko 6 tys. km² i zamieszkuje go 1,67 mln osób (71% województwa)⁷. Tworzy go obecnie 61 samorządów (powiatów i gmin). Zasięg metropolii jest wynikiem procesu jej konstytuowania w ramach Stowarzyszenia OMGGS – włączenia gmin stowarzyszonych w ramach GOM⁸ i NORDA⁹, delimitacji w ramach działań województwa oraz rozszerzania obszaru o kolejne gminy. W efekcie Obszar Metropolitalny jest mocno zróżnicowany funkcjonalnie i przestrzennie. Podstawę struktury stanowi rdzeń metropolii, składający się z samorządów Gdańska, Gdyni i Sopotu. To obszar najsilniej zurbanizowany, o najbardziej zagęszczonej sieci transportowej, wyposażony w usługi o randze metropolitalnej.

Drugą częścią wyróżniającą się w strukturze obszaru są tereny wyżynne położone na północny-zachód od rdzenia. W jej obrębie skupiają się głównie procesy urbanizacji i suburbanizacji, postępujące wzdłuż ciągów komunikacyjnych (dróg krajowych, ekspresowych oraz linii kolejowych). Obszar charakteryzuje się dużym rozproszeniem i rozdrobnieniem zabudowy w wyżynnym, leśnym krajobrazie.

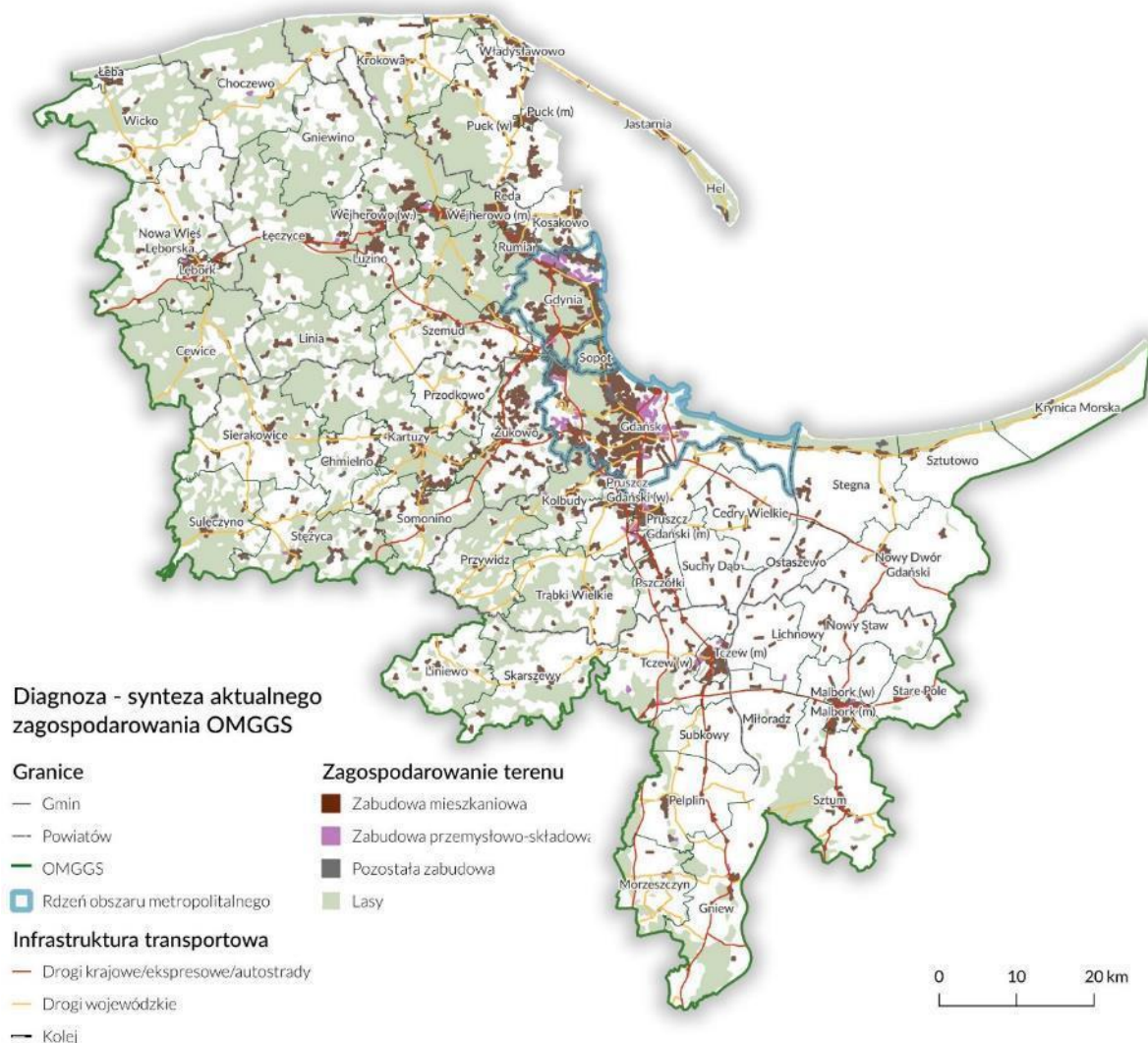
Trzecią część stanowi nizinny obszar rozciągający się na południowy wschód od rdzenia, obejmujący głównie tereny Żuław oraz Mierzei Wiślanej. Tereny zurbanizowane skupiają się przeważająco wzdłuż korytarzy transportowych autostrady A1, trasy S7 i trasy kolejowej 131 oraz w trzech największych miastach tego obszaru: Tczewie, Malborku i Nowym Dworze Gdańskim.

⁷ Dane GUS z 2021 r. Podana powierzchnia to suma powierzchni gmin wchodzących w skład OMGGS. Łączna powierzchnia gmin i powiatów wchodzących w skład stowarzyszenia wynosi blisko 7,8 tys. km².

⁸ Gdański Obszar Metropolitalny – stowarzyszenie utworzone 15 września 2011 roku z inicjatywy Prezydenta Gdańska Pawła Adamowicza.

⁹ NORDA Metropolitalne Forum Wójtów, Burmistrzów i Prezydentów – inicjatywa samorządowa powstała w 2011 roku z inicjatywy Prezydenta Gdyni Wojciecha Szczurka.

Mapa 5: Aktualne formy zagospodarowania OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Struktura zagospodarowania jest najbardziej korzystna w gminach położonych w bliskim sąsiedztwie Trójmiasta, zwłaszcza nowych zespołów osiedli budowanych w Rumi, Redzie, Pruszczu Gdańskim i Tczewie. Nowe osiedla powstają na terenach pozwalających na rozwój usług i sprawną obsługę transportową. W najgorszej sytuacji są gminy w pasie urbanizacyjnym przy trasach S-6 i Drodze Krajowej 20, gdzie zagospodarowanie cechuje duże rozproszenie i niska intensywność zabudowy.

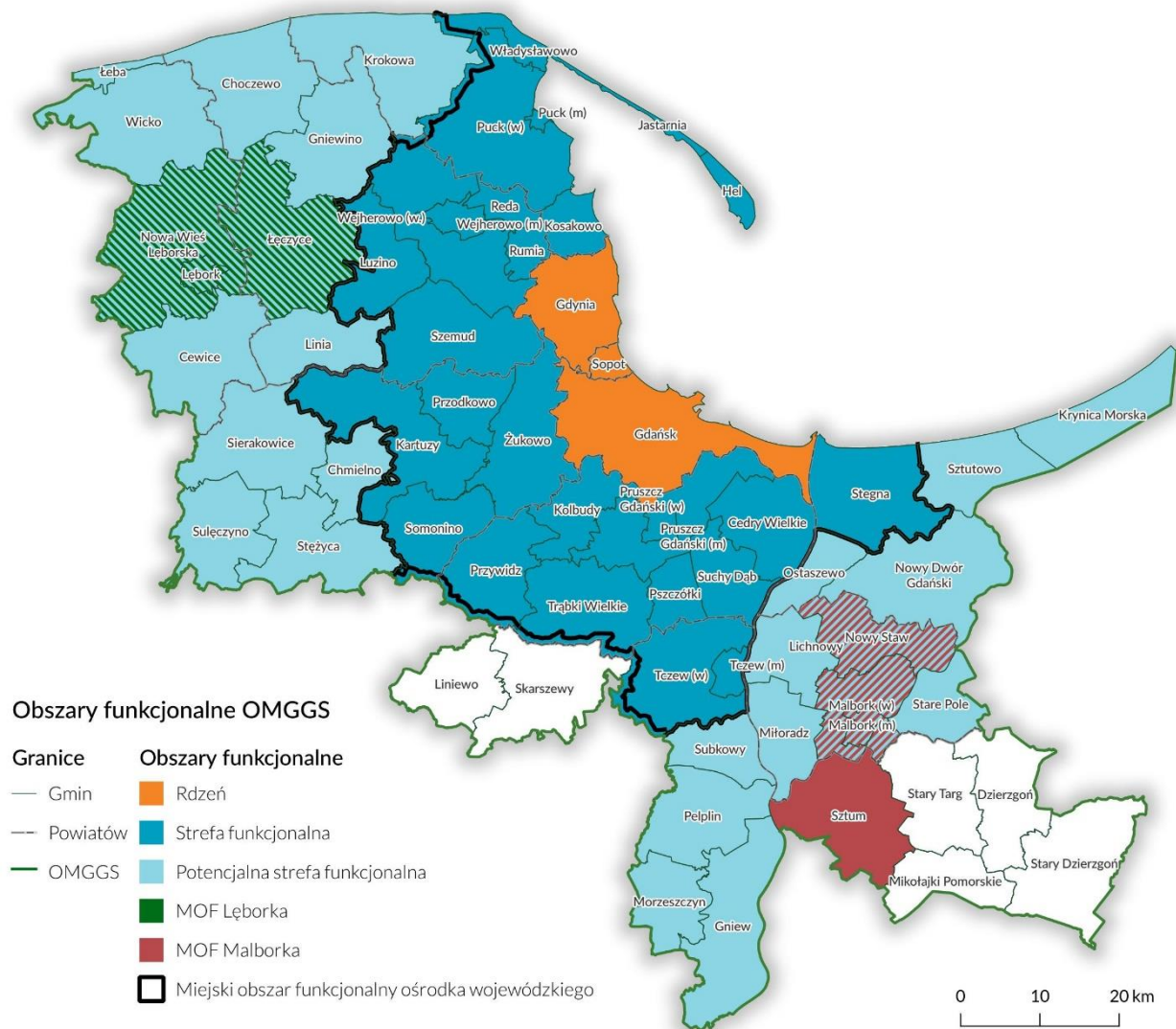
Najważniejsze cechy obecnego systemu zarządzania przestrzenią metropolii

Kluczowym dokumentem regulującym ramy rozwoju przestrzennego metropolii na najbliższe kilkanaście lat jest Plan Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS. Powstał on przy współpracy Pomorskiego Biura Planowania Przestrzennego, Biura Rozwoju Gdańska oraz Biura Planowania Przestrzennego Gdyni. Plan dla metropolii stanowi część Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego 2030. Został przyjęty 29 grudnia 2016 roku na sesji Sejmiku Województwa Pomorskiego. To pierwszy w kraju dokument planistyczny dla Obszaru Metropolitalnego.

Na strukturę funkcjonalną obszaru metropolitalnego, zgodnie z PZP dla obszaru OMGGS, metropolię tworzą trzy zasadnicze strefy funkcjonalne z ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji:

1. dominujący ośrodek wojewódzki stanowiący rdzeń Obszaru Metropolitalnego - Gdańsk, Gdynia, Sopot;
2. strefa funkcjonalna Obszaru Metropolitalnego z pozardzeniowymi ośrodkami policentrycznego wielofunkcyjnego pasma osadniczego, w tym najsilniejszymi, które wyznaczają jego zasięg, czyli Tczewem, Wejherowem, Pruszczem Gdańskim, Redą i Rumią, a także z ośrodkami krystalizującymi sieć osadniczą, położonymi poza tym pasmem – Helem, Jastarnią, Kartuzami, Puckiem, Władysławowem, Żukowem oraz większymi ośrodkami wiejskimi;
3. potencjalna strefa funkcjonalna Obszaru Metropolitalnego z dwoma ośrodkami tworzącymi własne obszary funkcjonalne w skali regionu – Lęborkiem i Malborkiem – oraz pozostałymi ośrodkami o zróżnicowanej randze i funkcji, wzmacniającymi strukturę policentryczną całego Obszaru Metropolitalnego (w tym: Gniew, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Sierakowice).

Mapa 6: Podział na MOFy na terenie powiatów wchodzących w skład OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie PZP OMGGS

Obszary Strategicznej Interwencji (OSI)

OSI zostały wyznaczone w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 (KSRR)¹⁰. Na poziomie krajowym wyznaczono dwa główne typy terytoriów stanowiących OSI: obszary zagrożone trwałą marginalizacją oraz miasta średnie, tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Obszary te wspierane będą z poziomu kraju oraz regionu za pomocą specjalnie przeznaczonych dla nich instrumentów. Lista miast i gmin wchodzących w skład OSI w ramach KSRR może zostać rozszerzona w oparciu o aktualne dane statystyczne.

Zgodnie ze Strategią Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030¹¹ ośrodki rdzeniowe miejskiego obszaru funkcjonalnego (MOF) – Łębork i Malbork – należą do grupy krajowych OSI zdefiniowanych jako miasta średnie tracące funkcje społeczno-gospodarcze. Wsparcie

¹⁰ KSRR została przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r.

¹¹ Załącznik do uchwały nr 376/XXXI/21 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 12 kwietnia 2021 r.

tych ośrodków oznacza realizację działań uzupełniających i/lub wzmacniających pozytywne oddziaływanie MOF na cały region. Kluczowym aspektem interwencji w stosunku do tych miast będzie odbudowa bazy gospodarczej oraz wzmocnienie ich roli jako centrów aktywności społecznej i gospodarczej. Ze względu na różną wielkość i pełnione przez poszczególne miasta funkcje społeczne, gospodarcze i administracyjne zakres adresowanych do nich działań będzie adekwatny do potrzeb poszczególnych ośrodków miejskich.

KSRR wśród OSI identyfikuje również obszary zagrożone trwałą marginalizacją, leżące w różnych częściach OMGGS i stanowiące w większości obszary wiejskie. Należą do nich gminy wiejskie i miejsko-wiejskie z powiatów: kościerskiego (Liniewo), malborskiego (Lichnowy), tczewskiego (Gniew) oraz wejherowskiego (Łęczycze). Obszary te cechuje koncentracja czynników społeczno-gospodarczych negatywnie wpływających na dynamikę ich rozwoju. Interwencja powinna przełamywać szereg niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych, w tym utrudniony dostęp do usług publicznych. Istotnym czynnikiem ograniczającym ich możliwości rozwojowe jest niska dostępność przestrzenna (transportowa), przede wszystkim do ośrodka wojewódzkiego, ale także ośrodka regionalnego. Przekłada się to na brak możliwości efektywnego korzystania z bodźców rozwojowych, generowanych przez duże ośrodki miejskie. Z uwagi na położenie większości gmin zakwalifikowanych jako obszary zagrożonych trwałą marginalizacją w strefach przygranicznych z województwami sąsiednimi, działania rozwojowe w stosunku do tych obszarów powinny być istotnym elementem współpracy na szczeblu międzyregionalnym, dążącej do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych.

Podział na gminy ZIT oraz pozostałe jest ważnym czynnikiem różnicującym status członków stowarzyszenia. ZIT przydzielane dla obszaru funkcjonalnego ośrodka metropolitalnego są rozdzielane przez stowarzyszenie OMGGS. Pozostałe OF realizują inwestycje ZIT na podstawie własnych strategii. Powoduje to dodatkowe wyzwania związane z koordynacją działań w ramach metropolii.

3.1.2. Planowanie przestrzenne na szczeblu metropolitalnym, współpraca międzygminna i regionalna – stan obecny

Planowanie przestrzenne ma znaczący wpływ na kształtowanie i rozwój OMGGS. Plany zagospodarowania, w zależności od organu, które je sporządza, mogą mieć znaczący wpływ na rozmieszczenie nowej zabudowy, usług publicznych oraz infrastruktury¹². Głównym wyzwaniem jest brak koordynacji planowania na szczeblu metropolitalnym. Gminy nie posiadają obecnie obowiązku, motywacji finansowych bądź prawnych dla realizacji działań na rzecz spójności planowania, a w konsekwencji wyznaczają tereny inwestycyjne na swoich obszarach wyłącznie z myślą o swoich potrzebach.

PZPWP¹³ posiada uszczegółowienie dla obszaru Metropolii. Istotny jest tu zakres ustaleń planu zagospodarowania województwa¹⁴, wskazujący, m.in. strukturę osadniczą, powiązania komunikacyjne, rozmieszczenie inwestycji celu publicznego, granice obszarów chronionych,

¹² Na podstawie art. 3 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U.2022.503 z późn. zm.).

¹³ PZPWP przyjęty uchwałą nr 1004/XXXIX/09 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 26 października 2009 r.

¹⁴ Art. 39 ust. 3 pkt 1-8 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. O planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U.2022.503 z późn. zm.).

a także wytyczne do kształtowania nowej zabudowy, w tym jej lokalizacja ze względu na dostęp do infrastruktury transportowej. Co prawda PZPWP dla Obszaru Metropolitalnego posiada szereg trafnych rekomendacji, dotyczących kształtowania racjonalnej polityki przestrzennej, budowania miasta zwarteo, ochrony krajobrazu czy zapewnienia dostępu do usług, jednak w praktyce ich wdrożenie zależy od tego, w jakim stopniu samorządy będą honorowały ustalenia tej polityki. Najskuteczniejszym narzędziem wdrożeniowym jest wykaz inwestycji publicznych o charakterze ponadlokalnym, w tym infrastruktury transportowej.

Plan został uszczegółowiony dla miejskiego obszaru funkcjonalnego ośrodka wojewódzkiego¹⁵ i zawiera szereg istotnych informacji z punktu widzenia rozwoju i funkcjonowania metropolii:

- Określa ogólne wytyczne kształtowania polityki przestrzennej, które wskazują kierunki działań i ich adresatów. Wśród głównych założeń można wymienić ograniczenie niekontrolowanej zabudowy, ochronę pól zieleni i korytarzy ekologicznych, koncentrację zabudowy na obszarach już zurbanizowanych;
- Wskazuje główne tereny inwestycyjne i lokalizację kluczowych usług ponadlokalnych, co stanowi ważną informację z punktu widzenia koordynacji planowania;
- Wskazuje główne tereny chronione oraz tereny istotne z punktu widzenia kształtowania krajobrazu. Jest to czynnik ograniczający niekontrolowany rozwój zabudowy, szczególnie w obrębie form objętych ochroną prawną;
- Zawiera wykaz inwestycji ponadlokalnych związanych z transportem i infrastrukturą, wraz ze wskazaniem inwestorów, horyzontów czasowych i planowanego przebiegu. Jest to kluczowy czynnik w kształtowaniu rozwoju przestrzennego, na co wskazują wyniki analiz przestrzennych.

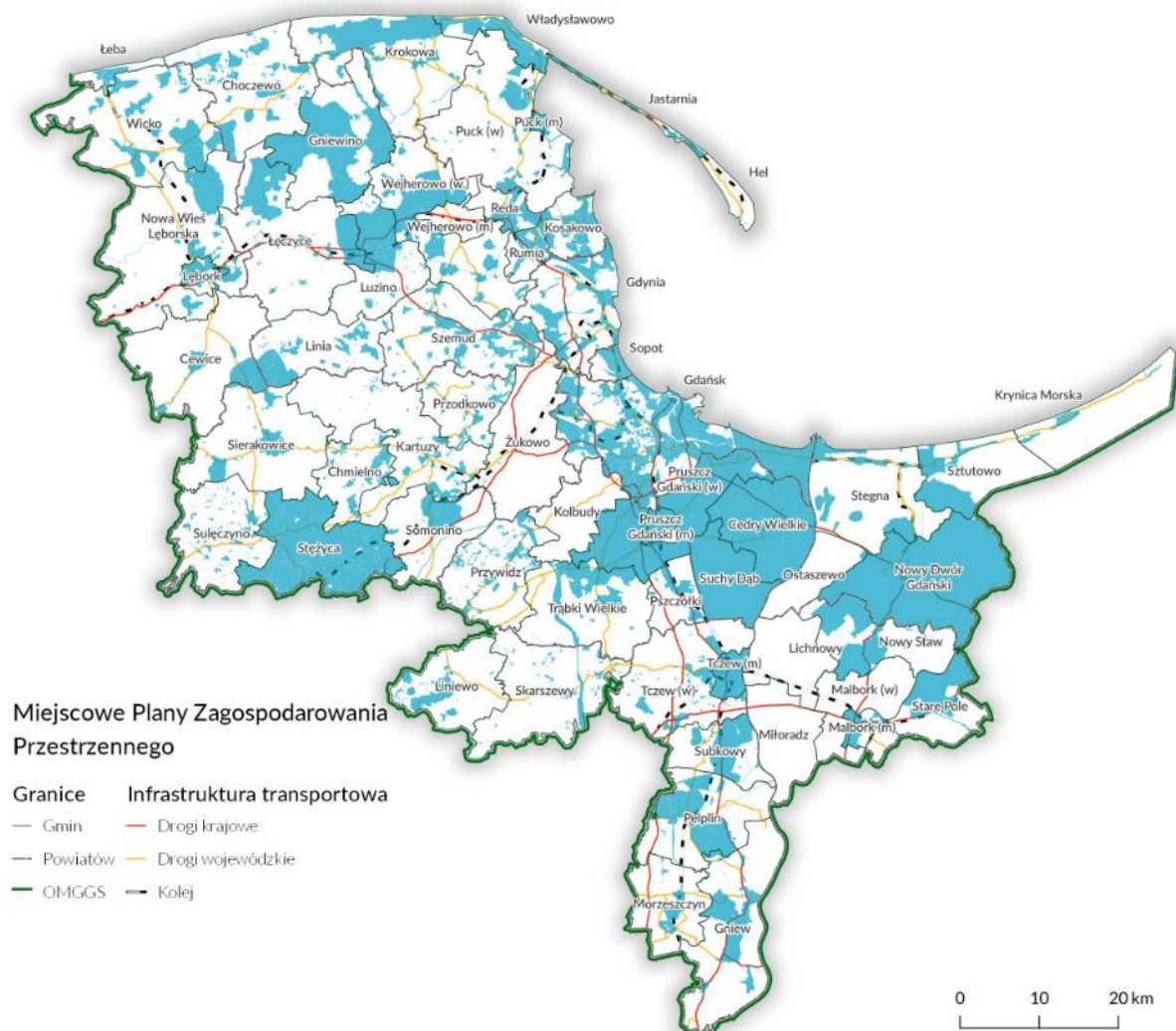
Ze względu na konstrukcję polskiego systemu planowania skuteczność tego dokumentu w kształtowaniu zagospodarowania na szczeblu lokalnym (tj. wskazywania terenów inwestycyjnych) jest w znacznym stopniu ograniczona. Jednak poprzez wskazywanie przebiegu i rozmieszczenia infrastruktury stanowi on ważny dokument koordynacyjny.

W polskim systemie planowania władztwo planistyczne posiadają gminy¹⁶. Mają one kompetencje ustalania przeznaczenia i zasad zagospodarowania terenów w oparciu o akty wewnętrznego kierownictwa gminy – studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego (po wprowadzeniu zmiany w ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym studia mają być zastąpione do 2026 roku planami ogólnymi, które również będą aktami prawa miejscowego) oraz akty prawa miejscowego, czyli miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego (MPZP), a w przypadku ich braku – decyzje o warunkach zabudowy i zagospodarowania przestrzennego. Stopień pokrycia obszarów gmin MPZP jest zróżnicowany. W największym stopniu zaplanowane są gminy w otoczeniu rdzenia metropolii oraz główne ośrodki miejskie. Wyzwaniem jest nierówny dostęp do wykwalifikowanych służb planistycznych. Duże ośrodki posiadają własne pracownie urbanistyczne, podczas gdy mniejsze gminy muszą polegać na zleceniu wykonania opracowań na rynku prywatnym.

¹⁵ Plan zagospodarowania przestrzennego OMGGS 2030 przyjęty uchwałą nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z dnia 29 grudnia 2016 r.

¹⁶ Na podstawie art. 3 ust. 1 ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (tj. Dz. U.2022.503 ze zm.).

Mapa 7: Pokrycie przyjętymi MPZP

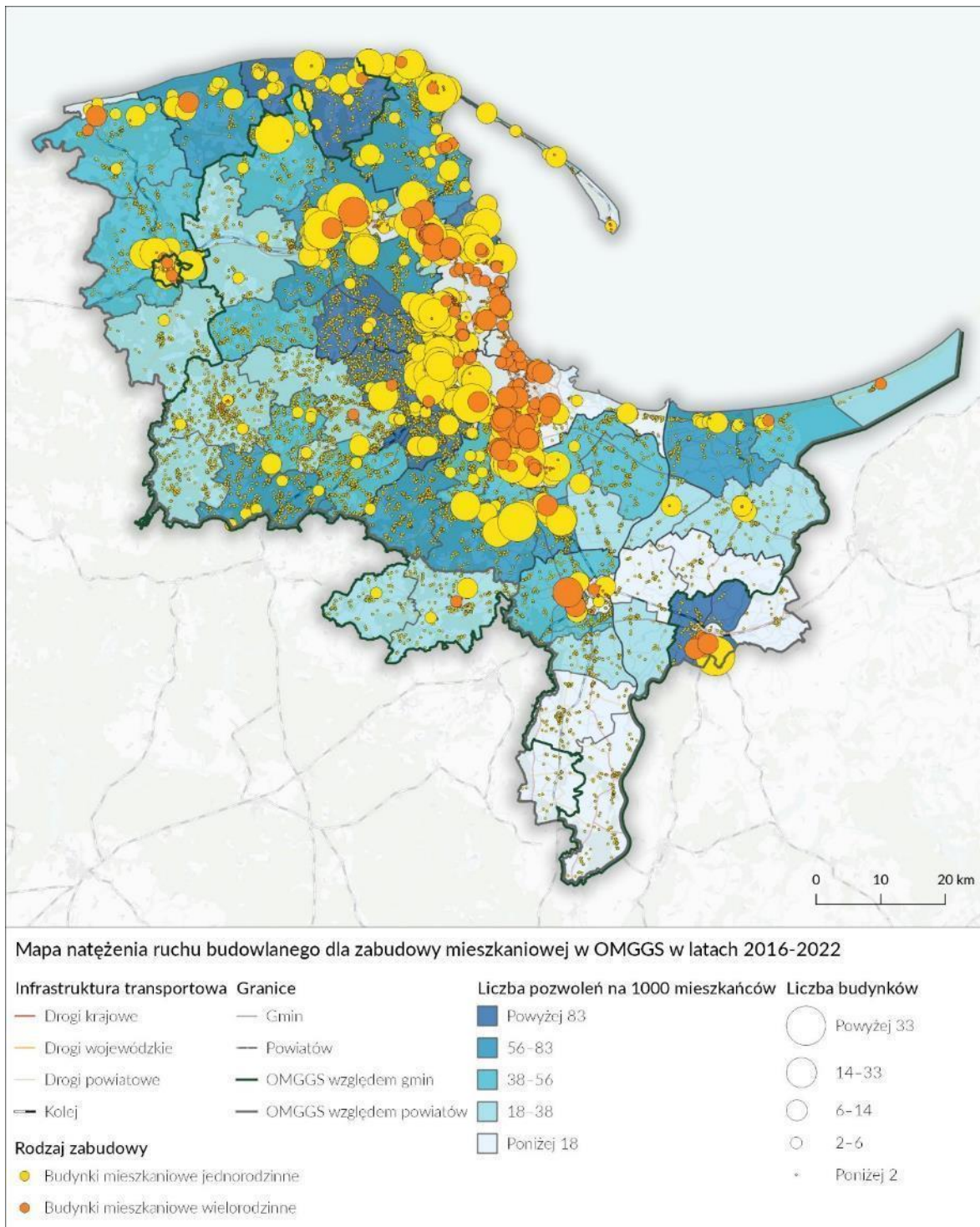


Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BIP

W konsekwencji braku koordynacji rośnie zjawisko suburbanizacji i gwałtownego rozwoju strefy podmiejskiej metropolii. Jest to najbardziej dynamicznie rozwijająca się strefa pod względem zabudowy mieszkaniowej. **Niekontrolowana suburbanizacja niesie ze sobą znaczące koszty, które w skali kraju, według różnych szacunków, sięgają 84,3 mld złotych. Średnio to koszty dodatkowe wynoszące ok. 2 200 złotych na mieszkańca kraju w skali roku¹⁷.** Wiąże się one m.in. z konsekwencjami nadmiarowych dojazdów i opóźnień wynikających z kongestii, budowy i utrzymania nadmiarowej infrastruktury na terenach podmiejskich.

¹⁷ Dane wg. raportu Śleszyński, P., Kukołowicz, P. (2021), Społeczno-gospodarcze skutki chaosu przestrzennego, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa.

Mapa 8: Natężenie ruchu budowlanego dla zabudowy mieszkaniowej w latach 2016-2022



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUB

Szansą na zmianę może być nowa ustawa o zagospodarowaniu przestrzennym¹⁸. Proponowane zmiany¹⁹ dotyczą przede wszystkim gminnego szczebla planowania. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego zostanie zastąpione obligatoryjnym planem ogólnym, który ma być wiążącym dokumentem dla gmin przy

¹⁸ Dz. U. 2023 poz. 1688.

¹⁹ Ibidem.

sporządzaniu planów miejscowych oraz wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Zasięg stosowania decyzji ma być ograniczony do terenów uzupełnienia zabudowy. Reforma powoduje konieczność całkowitej aktualizacji wszystkich studiów w gminach i otwiera na nowo możliwość wyznaczania terenów pod zabudowę. Czas na wykonanie planów ogólnych przez gminy upływa z końcem 2025 roku.

Wynikiem zmiany niekoniecznie musi być prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej, zwłaszcza, że ustawa nie wprowadza narzędzi koordynacji działań na szczeblu ponadlokalnym. Istnieje ryzyko utrzymania negatywnych tendencji rozlewania się zabudowy i konkurencji gmin, o ile nie zostanie to skoordynowane na szczeblu metropolitalnym.

Poprawa sytuacji związanej z koordynacją planowania w obecnym stanie prawnym jest możliwa wyłącznie poprzez oddolną współpracę gmin, co wynika z ustroju prawnego i praktyki działania samorządów. Motywacją dla tych działań może być **dalsza integracja w ramach związków powiatowo-gminnych, nieformalne mechanizmy współpracy bądź powołanie związku metropolitalnego**. Ostatni wariant wymaga zmiany w prawie, czyli przyjęcia ustawy metropolitalnej.

Przy obecnym stanie prawnym, działania te mogą wynikać z poprawy współpracy gminnej. Instytucje samorządu województwa (np. PBPR) bądź stowarzyszenie OMGGS może prowadzić monitoring terenów objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzeni w oparciu o systemy informacji przestrzennej oraz wspierać władze gmin w prowadzeniu dialogu na etapie aktualizacji dokumentów gminnych. Przykładami takich działań są większe ośrodki metropolitalne, realizujące zadania koordynujące informację przestrzenną, np. GZM, Poznań czy Wrocław, które mają własne obserwatoria danych. Drugim kluczowym działaniem jest budowa kompetencji służb gminnych lub ewentualnie wykonywanie usług planistycznych na rzecz gmin OMGGS (metropolitalne biuro planowania).

Przy perspektywie zmian prawa związanej ze sformalizowaniem związków metropolitalnych, np. po przyjęciu ustawy metropolitalnej²⁰, otwierają się dodatkowe możliwości prawne. Art. 11 ust. 1 projektu ustawy²¹ wskazuje m.in. kształtowanie ładu przestrzennego jako zadanie publiczne realizowane przez związek. Związek uzyskałby wówczas kompetencje związane z tworzeniem aktów prawa miejscowego dla potrzeb realizacji ww. zadań. Możliwym narzędziem mogłyby być wspólne opracowania o charakterze ramowym (np. studium dla obszaru metropolitalnego), wyznaczające m.in. bilanse terenów rozwojowych dla obszarów większych niż gmina i zobowiązujące samorzady do ich stosowania przy sporządzaniu studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.

3.1.3. Środowisko oraz główne formy ochrony przyrody

OMGGS należy do najbardziej zróżnicowanych przyrodniczo i krajobrazowo metropolii w kraju, obejmując tereny Żuław Wiślanych, Pojezierza Kaszubskiego i Pobrzeża Kaszubskiego, a także Mierzei Wiślanej i Helskiej, Wysoczyzny Żarnowieckiej, Polanowskiej i Damnickiej, Wybrzeża Słowińskiego, Pradoliny Redy i Pojezierza Starogardzkiego. W jego obręb wchodzi tereny nadmorskie, kompleksy leśne, doliny rzeczne, pojezierza polodowcowe

²⁰ Uchwała Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 10 września 2020 r. W sprawie wniesienia do Sejmu projektu ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim.

²¹ Projekt ustawy z dnia 21.02.2024 r.

czy tereny depresji i nizin w rejonie Żuław. Zróżnicowanie przyrodnicze regionu warunkuje rozwój rolnictwa, osadnictwa, transportu i innych dziedzin gospodarki.

Obszary cenne przyrodniczo i krajobrazowo wymagają szczególnej ochrony prawnej, pozwalającej na zachowanie różnorodności biologicznej oraz stabilności i naturalności niezwykle delikatnych ekosystemów. Szacuje się, że udział przyrodniczych terenów chronionych w powierzchni całego województwa to około 35%, a znaczna część z nich znajduje się na terenie OMGGS.

Wysokie walory przyrodnicze OMGGS przekładają się na różne formy ochrony przyrody, jakimi objęta jest część terenów metropolii (łącznie 48 %). Są to m.in.:

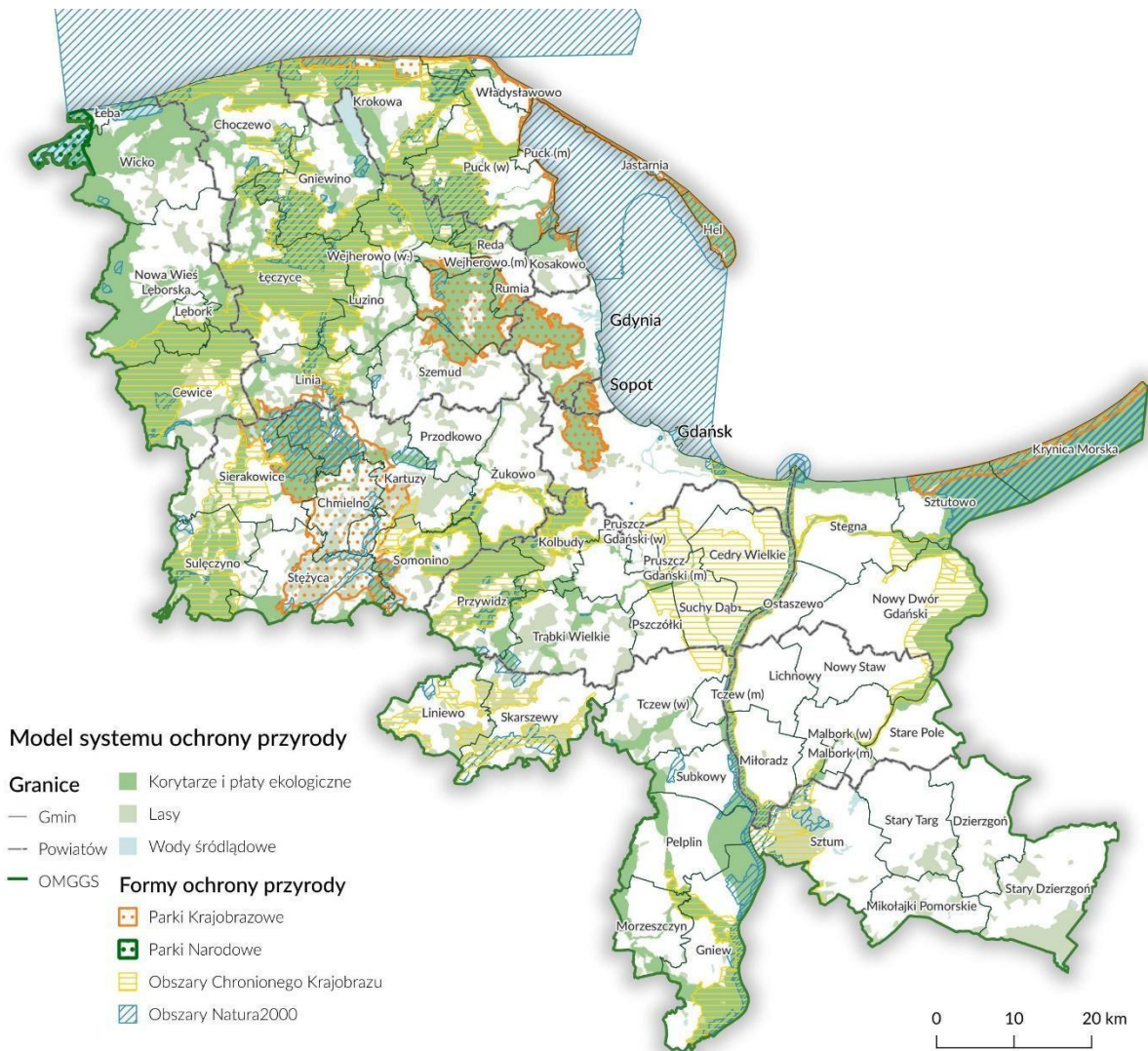
- park narodowy (14 982 ha w granicach OMGGS) – Słowiński Park Narodowy położony na zachodniej granicy OMGGS;
- parki krajobrazowe (153 216 ha) – m.in. Trójmiejski Park Krajobrazowy, który stanowi bazę rekreacyjno-wypoczynkową dla mieszkank i mieszkańców rdzenia OMGGS;
- obszary chronionego krajobrazu (184 360 ha);
- obszary Natura 2000 (111 071 ha).

Na terenie Obszaru Metropolitalnego znajdują się ponadto liczne cenne ekologicznie obszary, które nie zostały objęte ochroną, a stanowią kluczowe elementy w funkcjonowaniu ekosystemu całego regionu. Są to przede wszystkim korytarze ekologiczne, wskazane m.in. W PZP OMGGS. Jednym z kluczowych wyzwań, wskazywanych w analizach, jest rosnąca presja na zabudowę tych terenów, wraz z silnie rozwijającym się zjawiskiem suburbanizacji w otoczeniu rdzenia Obszaru Metropolitalnego.

Nadmierny rozwój terenów w rejonie korytarzy i płątów cennych przyrodniczo może prowadzić do degradacji krajobrazu, środowiska i niszczyć ciągłość tego systemu. Raporty dotyczące środowiska metropolii wskazują to jako stałe ryzyko²². **Analiza danych przestrzennych pokazuje, że jedynie 67% korytarzy i 93% płątów jest pokrytych prawnymi formami ochrony.** Ochrona tych powiązań może nastąpić m.in. poprzez koordynowanie działań planistycznych gmin, ustanawianie nowych form ochrony w celu łączenia przyrodniczych korytarzy międzygminnych.

²² M.in. Degórski M., Degórska B., Błażewicz-Stasiak A., 2014, Diagnoza sektorowa: Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko przyrodnicze, Gdańsk, także wstępne wyniki prac nad Audytem Krajobrazowym Województwa Pomorskiego.

Mapa 9: Formy ochrony przyrody na obszarze OMGGS

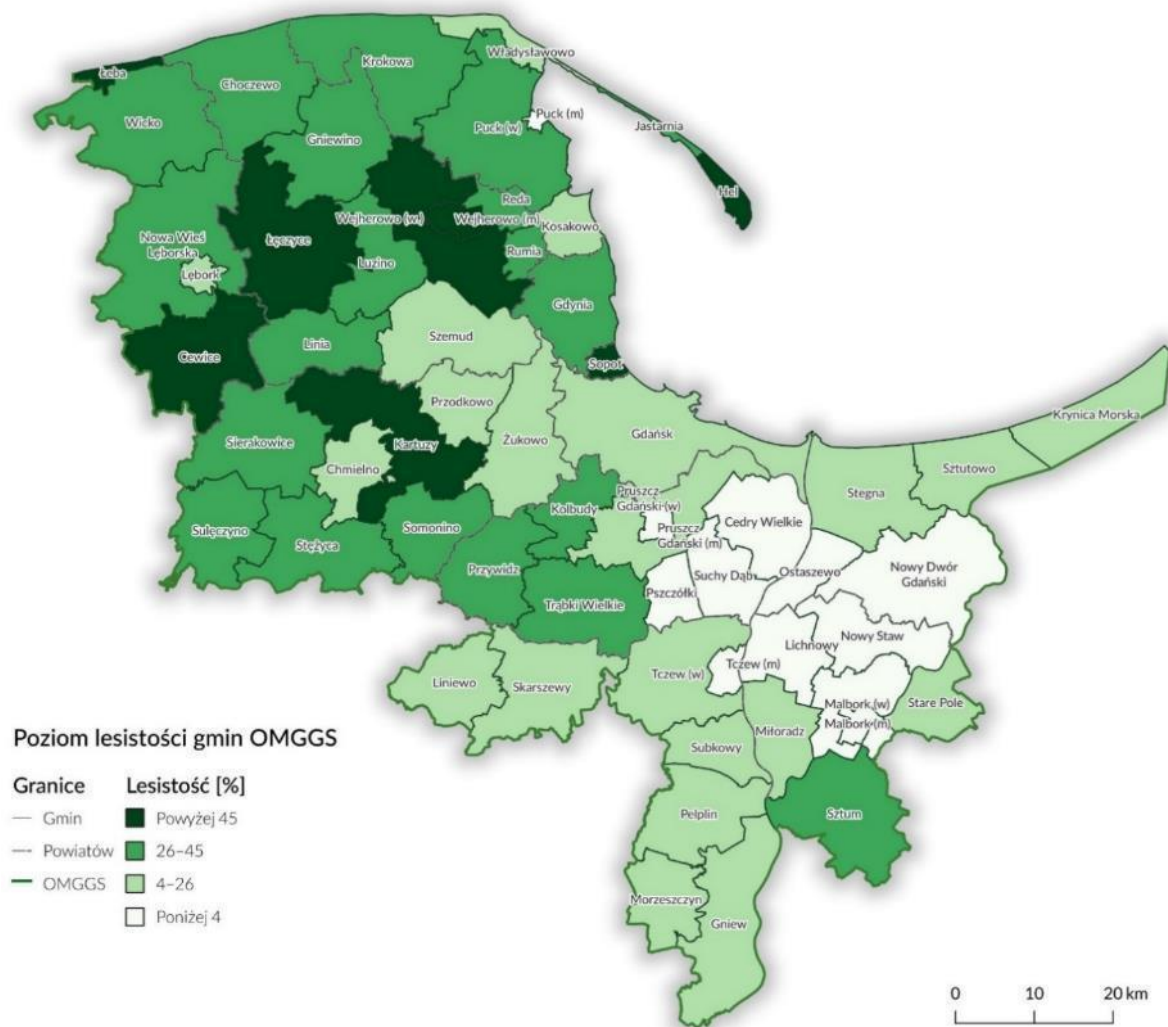


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PBPR

Poziom lesistości

Województwo pomorskie jest trzecim regionem w Polsce pod względem lesistości. Tereny zalesione stanowią ponad 36% jego powierzchni. Lasy stanowią istotny element użytkowania na Obszarze Metropolitalnym i obejmują około 26% jego powierzchni. Znaczna różnica pomiędzy stopniem lesistości całego województwa a OMGGS wynika z wyraźnego zróżnicowania pomiędzy zachodnią a wschodnią częścią regionu, gdzie udział terenów zalesionych jest niższy, m.in. ze względu na ukształtowanie powierzchni – niziny oraz depresje nadrzeczne i nadmorskie. Z kolei gminy OMGGS o najwyższym stopniu lesistości, tj. pomiędzy 45-60%, to Łęczyce, Wejherowo, Kartuzy oraz m. Sopot.

Mapa 10: Lesistość w OMGG w 2020 r.



Źródło: Rocznik Statystyczny Województwa Pomorskiego 2021

Lasy obok rolnictwa stanowią ważną podstawę gospodarki regionu. Obszary o wysokim stopniu lesistości są jednocześnie terenami o wysokiej antropopresji. Ryzyka to m.in. otaczanie kompleksów leśnych barierami tworzonymi przez człowieka bądź intensyfikacja zabudowy. W efekcie prowadzi to do przerywania korytarzy ekologicznych, które pozwalają na migrację zwierząt i zachowanie różnorodności kompleksów leśnych. **Głównymi wyzwaniem w tym zakresie, którym może sprostać OMGG, jest ochrona korytarzy ekologicznych dzięki polityce planistycznej.**

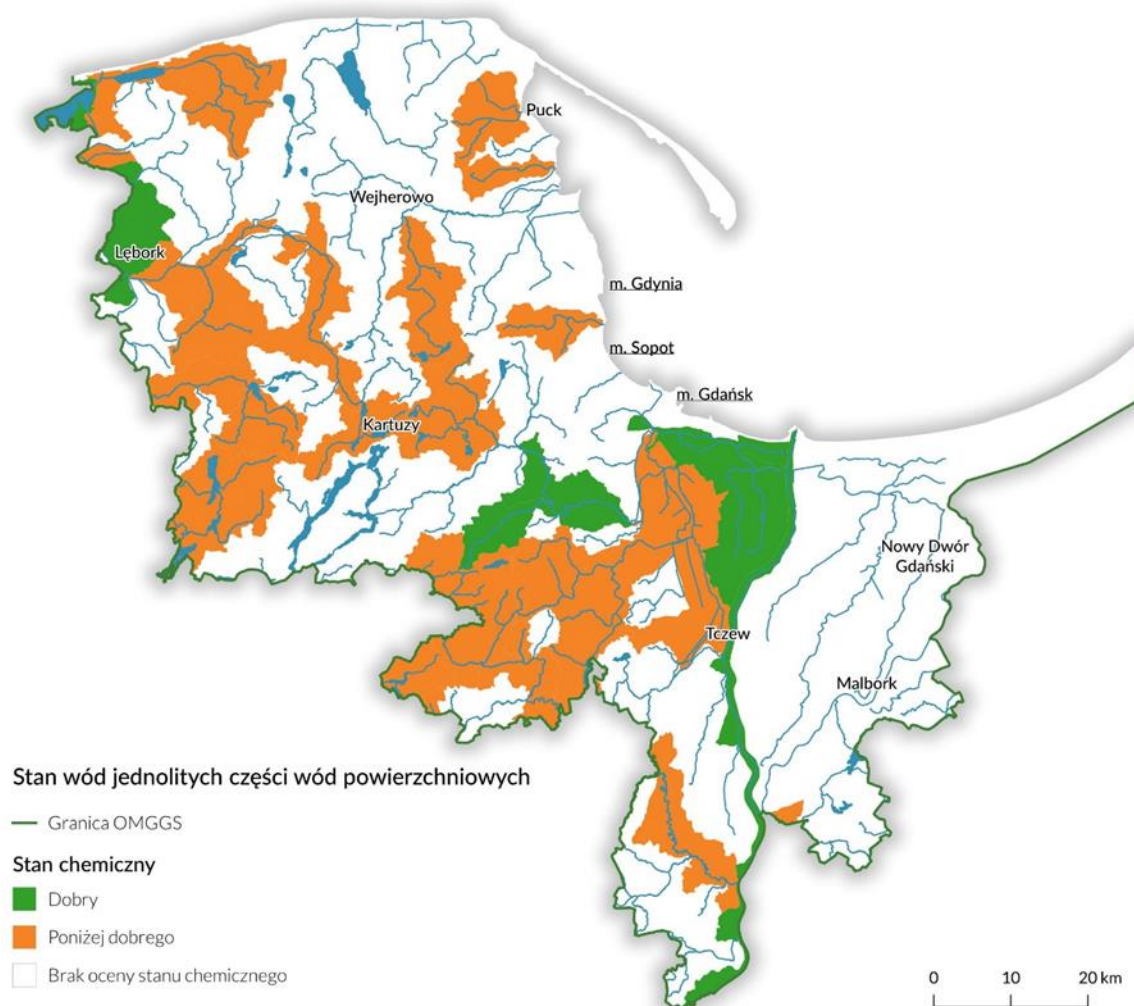
Czystość wód

Województwo pomorskie znajduje się na pierwszym miejscu pod względem jeziorności w Polsce, a zasoby wód płynących województwa również cechują się wysokim wskaźnikiem w skali kraju. Nie powinno zatem dziwić, że kwestie związane z ochroną środowiska oraz kluczowe dla ekosystemów utrzymanie jak najwyższego stopnia czystości wód powinny być uwzględnione w strategii rozwojowej OMGG. Utrzymanie czystości wód jest ściśle powiązane zarówno z prowadzeniem gospodarki wodno-kanalizacyjnej przez gminy, ograniczaniem zanieczyszczeń z terenów rolniczych, jak i prowadzeniem działań związanych

z ochroną tego zasobu. Do takich działań zalicza się m.in. realizacja błękitno-zielonej infrastruktury. Na podstawie dokonanej w 2017-2018 roku oceny stanu jednolitych części wód płynących (rzek) w 55% wód rzecznych i wód rzecznych odnotowano zły stan chemiczny. Przekroczenia wartości dopuszczalnych we wskaźnikach biogenych odnotowano w 23% wód jeziornych oraz wszystkich wód przybrzeżnych i przejściowych. Stan wód dorzecza Wisły w 2018 r. oceniono w 78% jako zły²³.

Jedną z istotnych przyczyn jest niski poziom skanalizowania gmin wiejskich, podlegających rozwojowi. W OMGGS są to np. takie gminy jak Stężyca (51,2%), Kartuzy – gm. miejsko-wiejska (45%) oraz Wicko (33,7%).

Mapa 11: Ocena stanu JCWP powierzchniowych w roku 2018



Źródło: Stan środowiska w województwie pomorskim – raport 2020 (GIOŚ)

Wyniki monitoringu jakości wód pokazują nadal dużą potrzebę wspierania wspólnych działań gmin w zakresie ochrony zasobów wodnych. Na szczeblu metropolii jedyną dotąd inicjatywą związaną z zarządzaniem dolinami rzecznyymi jest Komunalny Związek Gmin "Dolina Redy

²³ GIOŚ, Raport o stanie środowiska w Województwie Pomorskim 2020, Gdańsk

i Chylonki”. Brakuje jednak struktur, które pomogłyby w rozwoju kompetencji związanych z wdrażaniem błękitno-zielonej infrastruktury.

Czystość powietrza

Metropolia i województwo pomorskie są postrzegane jako regiony o stosunkowo wysokiej jakości powietrza. Potwierdzają to raporty z monitoringu powietrza, np. wartość wskaźnika średniego narażenia na pył PM_{2,5} dla aglomeracji trójmiejskiej wynosiła w 2021 roku 12 µg/m³, co jest wynikiem znacząco niższym niż w przypadku aglomeracji warszawskiej i wrocławskiej (16 µg/m³), poznańskiej (18 µg/m³) czy krakowskiej (23 µg/m³)²⁴. Metropolia nie jest jednak obszarem wolnym od zanieczyszczeń. Główne antropogeniczne źródła emisji w aglomeracji trójmiejskiej to²⁵:

- Zanieczyszczenia punktowe, związane z emisją tlenku siarki (SO_x) wywołanego produkcją przemysłową (5% łącznych emisji) i energii (19% łącznych emisji);
- Emisja tlenków azotu (NO_x) w wyniku emisji liniowych (15% łącznych emisji) – w 2018 r. wysoki udział w przypadkach dróg o największym natężeniu ruchu: autostradzie A1, drodze ekspresowej S7, drodze krajowej 6 (obecna droga wojewódzka nr 468 na odcinku Gdynia–Rumia–Reda–Wejherowo) i 22 oraz 91 na odcinku Pruszcz Gdański – Tczew), a także drodze wojewódzkiej na odcinku od Żukowa do Kartuz;
- Wysokim źródłem emisji pyłów zawieszonych (PM₁₀) oraz benzopirenu B(a)P były procesy ogrzewania w sektorze komunalno-bytowym (49% łącznych emisji). Znacznym źródłem emisji była strefa podmiejska aglomeracji, miasto Gdańsk oraz powiaty wejherowski i kartuski.

Analiza danych wskazuje na kluczową rolę działań **związanych z termomodernizacją, wdrażaniem OZE oraz zrównoważonej mobilności jako tych, które skutecznie wpłyną na poprawę jakości powietrza**. Wszystkie z tych aktywności leżą w domenie metropolitalnej ze względu na ponadlokalny charakter ich oddziaływania oraz potencjały płynące z ich szerokiego wdrażania.

Wyzwanie stanowi niskie pokrycie metropolii sieciami stacji monitorujących i brak wspólnych struktur pozwalających na sprawne monitorowanie stanu powietrza. Obecnie działania te prowadzą różne podmioty (WIOŚ i ARMAG), jednak sieć stacji monitorowania poza obszarem rdzenia jest słabo rozbudowana.

3.1.4. Klimat akustyczny

W zakresie ochrony przed hałasem w OMGGS obowiązują programy wojewódzkie dla terenów poza aglomeracjami położonych wzdłuż:

- autostrady A1;
- dróg krajowych i dróg ekspresowych;
- linii kolejowych;
- dróg wojewódzkich.

Swoje programy opracowały również Gdańsk i Gdynia. Wskazania dotyczące ochrony środowiska przed hałasem znajdują się także w gminnych programach ochrony środowiska.

²⁴ Źródło: <https://wszystkooemisjach.pl/219/wskazniki-sredniego-narazenia-na-pyl-pm25-w-miastach-polski>, (dostęp: 24.03.2023)

²⁵ GIOŚ, 2020, Raport o stanie środowiska w Województwie Pomorskim, Gdańsk oraz KOBiZE.

Obszary najbardziej narażone na działanie hałasu w OMGGS to przede wszystkim tereny położone wzdłuż dróg o największym natężeniu ruchu, wzdłuż linii kolejowych, a także w sąsiedztwie dużych zakładów przemysłowych, portów i lotnisk. Najistotniejszym źródłem hałasu pozostaje jednak transport drogowy. Największe tereny przemysłowe (tereny portowe i stoczniowe), które mogą wpływać na pogorszenie środowiska akustycznego, zlokalizowane są w Gdańsku i Gdyni. W Gdańsku tereny te są w większości oddalone od zabudowy mieszkaniowej, co ogranicza ich negatywny wpływ na środowisko akustyczne. Lokalizacja portu w Gdyni w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej wpływa natomiast na lokalne przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu, m.in. w południowych częściach dzielnic Pogórze i Obłuze. W obu tych miastach obszary z nadmierną emisją hałasu generowanego przez przemysł są niewielkie.

3.1.5. Zmiany klimatu oraz ich wpływ na sytuację obszaru

Antropogeniczne zmiany klimatu są obecnie jednym z głównych wyzwań cywilizacyjnych w skali globalnej. Raporty IPCC²⁶ wskazują, że emisja gazów cieplarnianych, wywołanych aktywnością człowieka spowodowała wzrost średnich temperatur do 1,1 st. C w okresie 2011-2020. IPCC alarmuje, że globalne emisje wywoływane transportem, produkcją energii i sposobem zagospodarowania przestrzeni stale rosną. Zagraża to możliwości osiągnięcia celu Porozumień Paryskich, czyli zatrzymania wzrostu temperatur na poziomie 1,5 st. C do 2030 roku. Wzrost średnich temperatur niesie poważne ryzyka dotyczące wszystkich aspektów funkcjonowania miast. Adaptacja do zmian klimatu i zapobieganie emisji gazów cieplarnianych należą do zadań, które powinna realizować metropolia.

W 2021 roku przeprowadzona została analiza zagrożeń wynikających ze skutków zmian klimatycznych dla funkcjonowania 60 gmin w województwie pomorskim²⁷. Określiła wrażliwość poszczególnych sektorów funkcjonowania Obszaru Metropolitalnego, takich jak ochrona środowiska i klimatu, energetyka, produkcja rolna czy transport oraz wyznaczyła potencjalne działania mitygacyjne i adaptacji do zmian klimatu, które należałoby podjąć w celu zminimalizowania negatywnych konsekwencji globalnego ocieplenia.

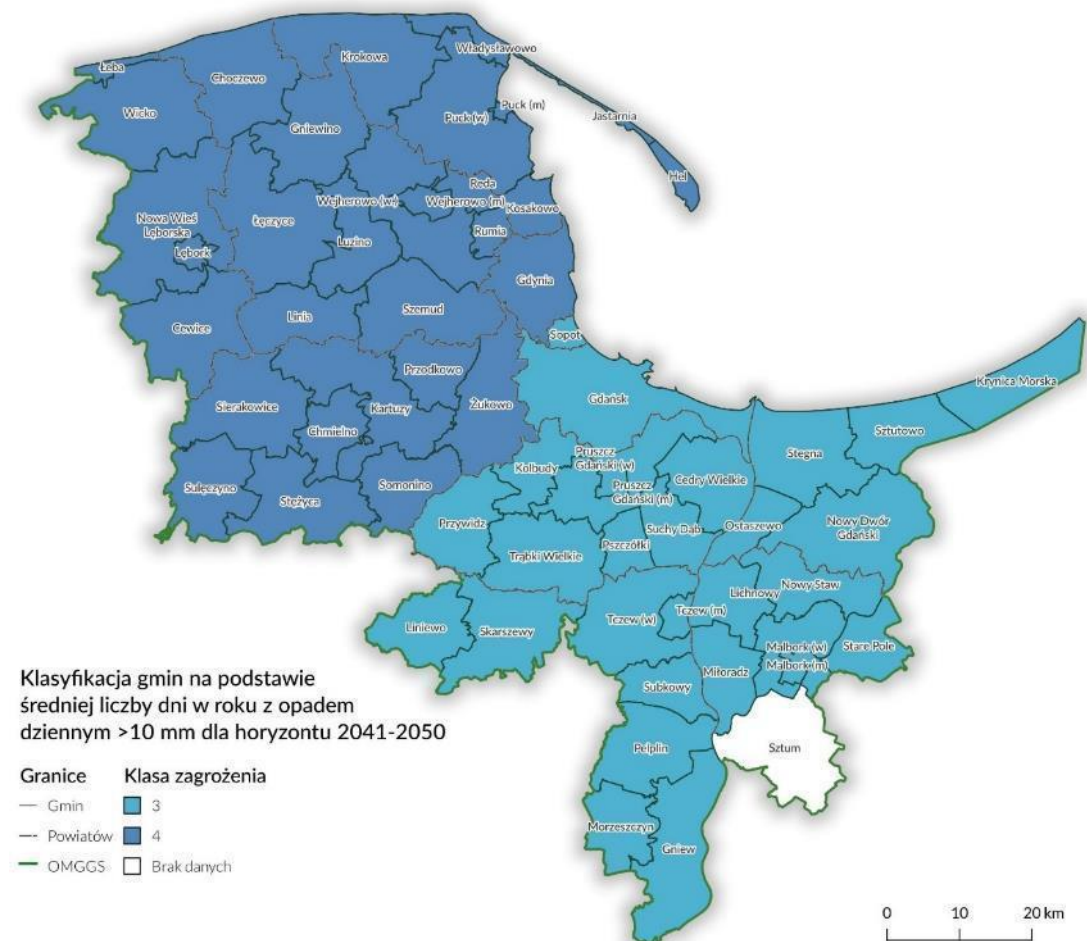
Na podstawie analizy stwierdzono, że najbardziej znaczące zagrożenia dla OMGGS, wywoływane zmianami klimatu to częstsze występowanie takich zjawisk jak **deszcze nawalne, upały, powódzie, susze** oraz **silne porywy wiatru**. Bazując na obecnie dostępnych modelach i danych, przewiduje się wystąpienie lub intensyfikację powyższych zjawisk atmosferycznych. Poniżej podsumowano główne ryzyka i wrażliwości poszczególnych elementów systemu społeczno-gospodarczego metropolii.

²⁶ IPCC, 2023, Synthesis Report of the IPCC Sixth Assessment Report (AR6).

²⁷ Ekovert, 2021, Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, Gdańsk.

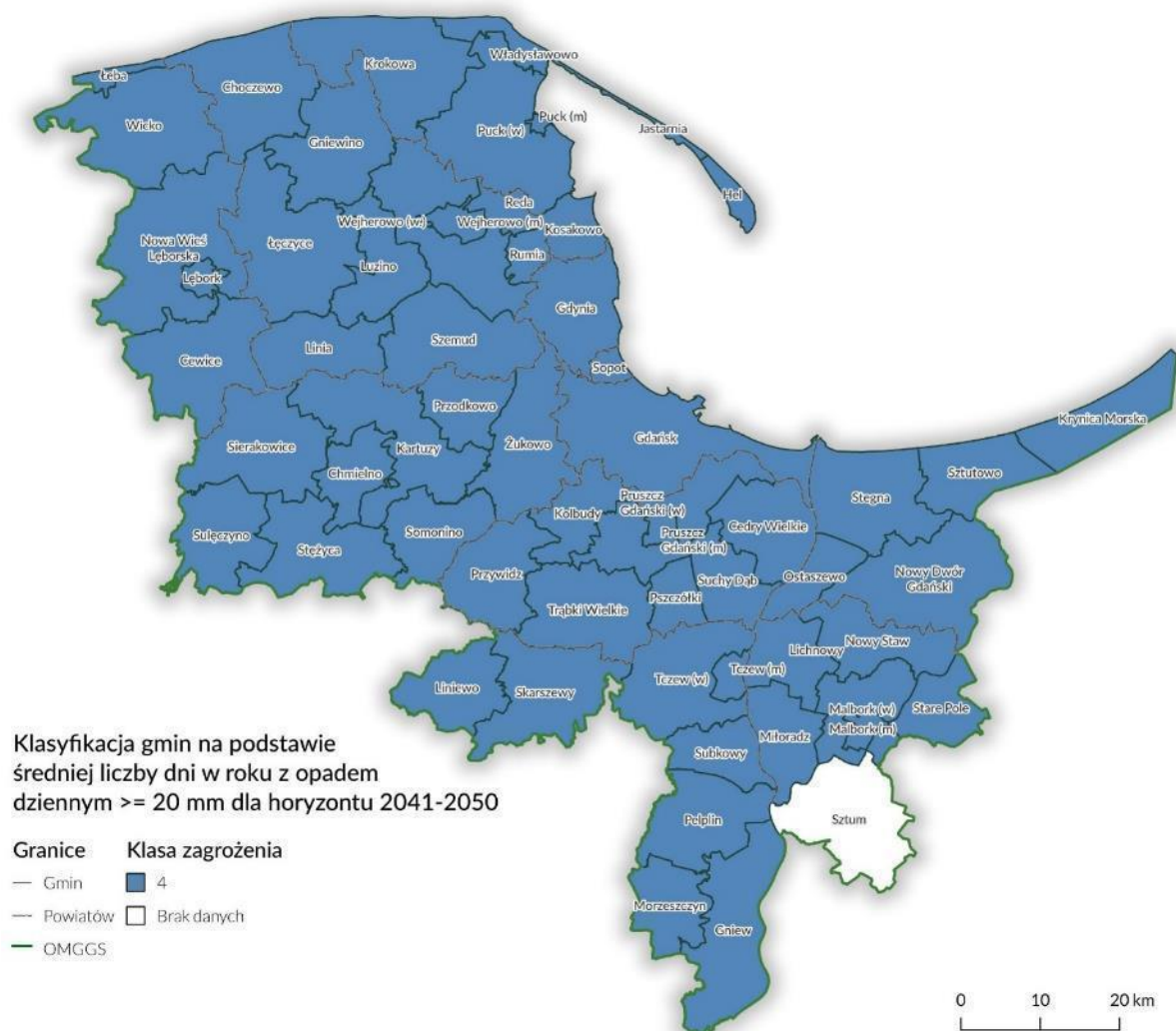
Konsekwencje ryzyka zmian w opadach dla OMGGS

Mapa 12: Klasyfikacja gmin na podstawie średniej liczby dni w roku z opadem dziennym ≥ 10 mm, horyzont 2041-2050, gdzie klasa zagrożenia oznacza średnią liczbę dni w roku z opadem dziennym ≥ 10 mm



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Mapa 13: Klasyfikacja gmin na podstawie średniej liczby dni z opadem dziennym ≥ 20 mm, horyzont 2041-2050, gdzie klasa zagrożenia oznacza średnią liczbę dni w roku z opadem dziennym ≥ 20 mm



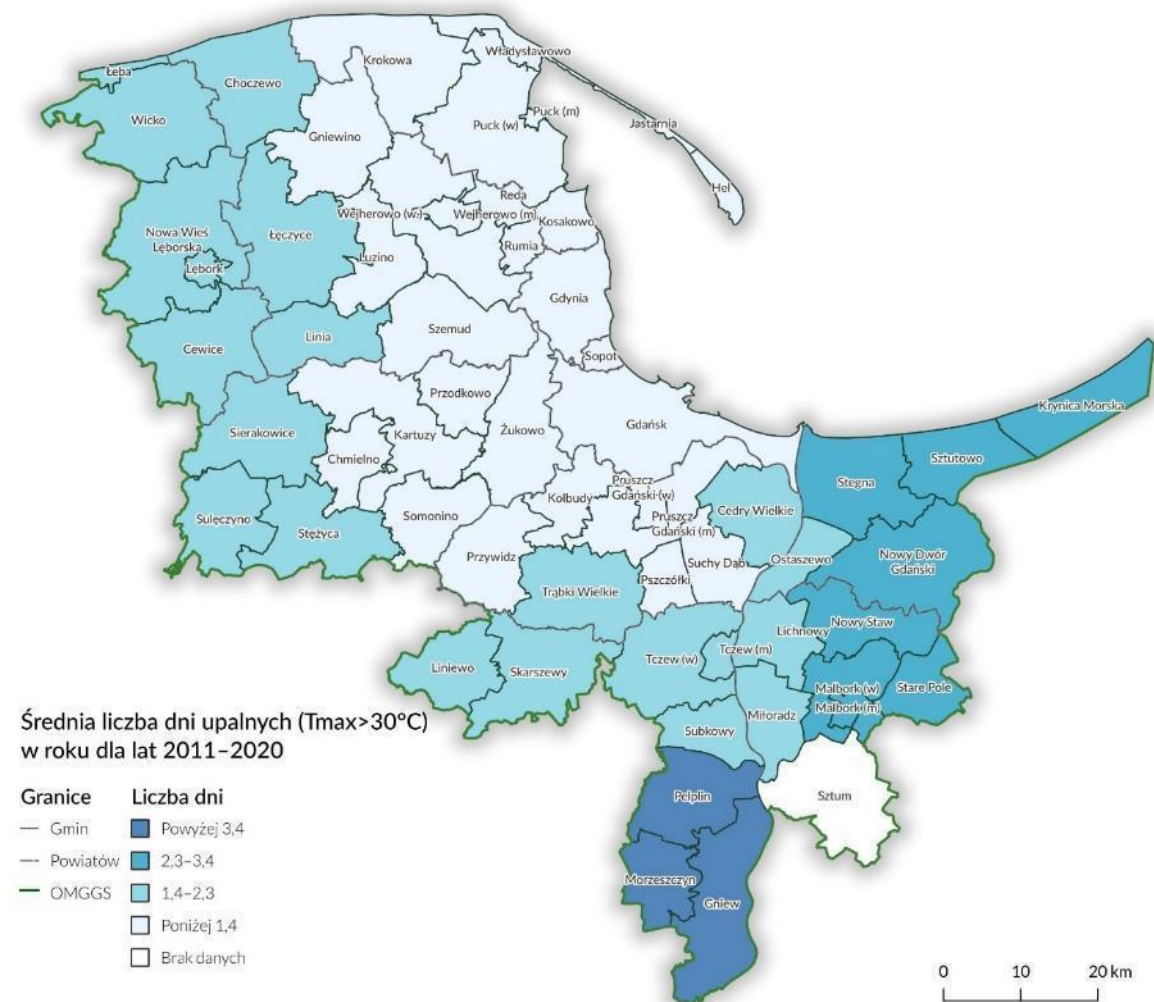
Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Zmiany w częstotliwości i objętości opadów dotyczą szerokiego zakresu działalności człowieka. Okresy suszy wpływają na kondycję terenów przyrodniczych, produkcji rolnej i leśnej oraz mikroklimat. Rosną także zagrożenia powodziowe, w tym nagłymi podtopieniami terenów w zlewniach miejskich. Niesie to znaczące zagrożenia dla zdrowia i mienia mieszkank i mieszkańców. Rosnące opady wiążą się z koniecznością ich zagospodarowania, tj. odprowadzenia bądź spowolnienia spływu oraz minimalizowania ryzyk związanych z powodzią na terenach zurbanizowanych. Obejmuje to zarówno działania związane z zarządzaniem kryzysowym i prewencją, jak i budową błękitno-zielonej infrastruktury. Konsekwencje ryzyka zmian w opadach są szczególnie znaczące dla OMGGS, gdyż dotyczą całego regionu – każda z gmin członkowskich jest objęta 4. klasą zagrożenia występowania deszczów nawalnych w horyzoncie czasowym 2041-2050.

Konsekwencje ryzyka upałów dla OMGGS

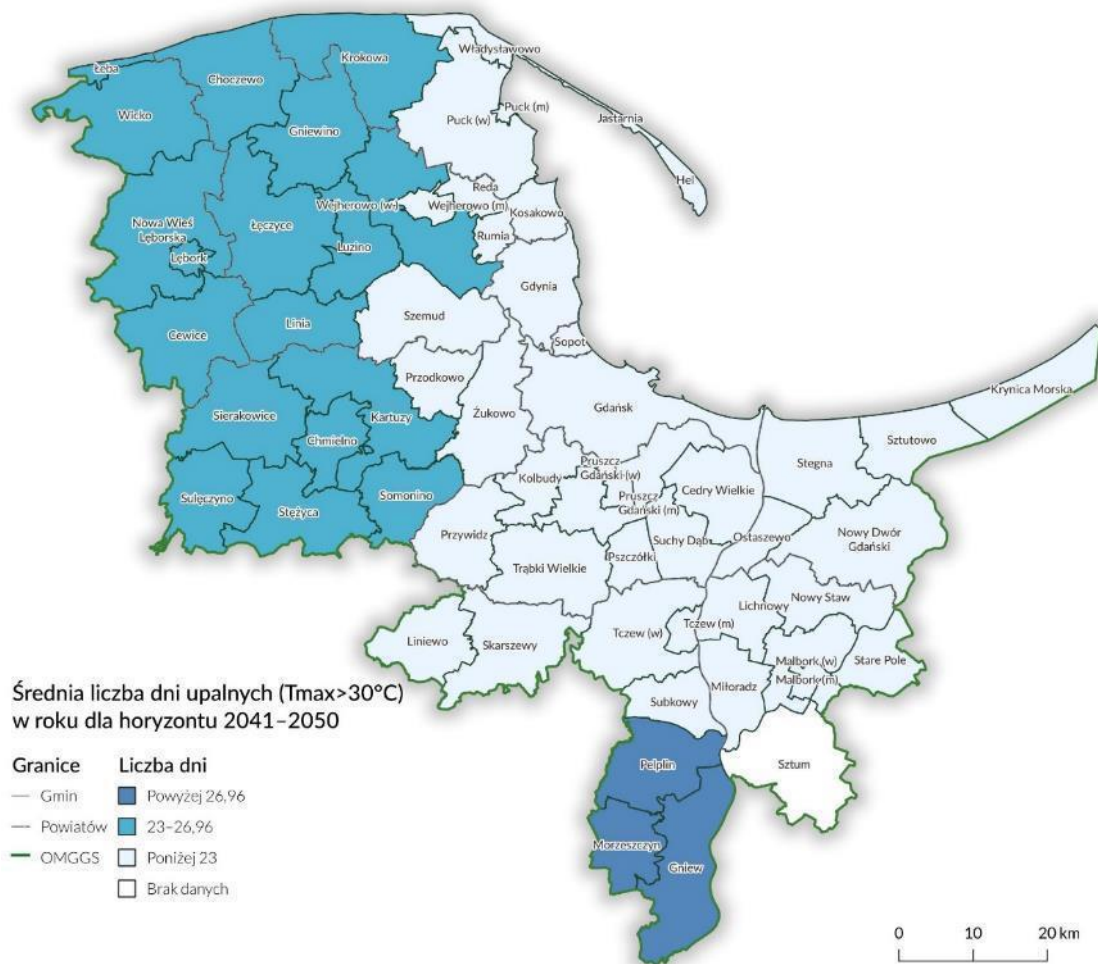
Wzrost częstotliwości dni upalnych niesie znaczące wyzwania dla zdrowia i komfortu mieszkank i mieszkańców oraz zwiększa presję środowiskową związaną z mikroklimatem. Podwyższone temperatury wpływają na sektor produkcji rolnej i leśnej. Ryzyko dotyka głównie obszarów terenów zachodnich, oddalonych od Zatoki Gdańskiej, położonych poza rdzeniem metropolii, a także regionów znajdujących się w południowej części OMGGS – mieście i gminie Pelplin oraz mieście i gminie Gniew. Są to tereny w większym stopniu zalesione i o większym udziale produkcji rolnej. Upały niosą także ryzyka związane ze zwiększonym zużyciem energii w związku z korzystaniem z klimatyzacji oraz większego obciążenia sieci elektroenergetycznych.

Mapa 14: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2011-2020



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

Mapa 15: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2041-2050



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGs, 2021

Konsekwencje ryzyka powodziowego dla OMGGs

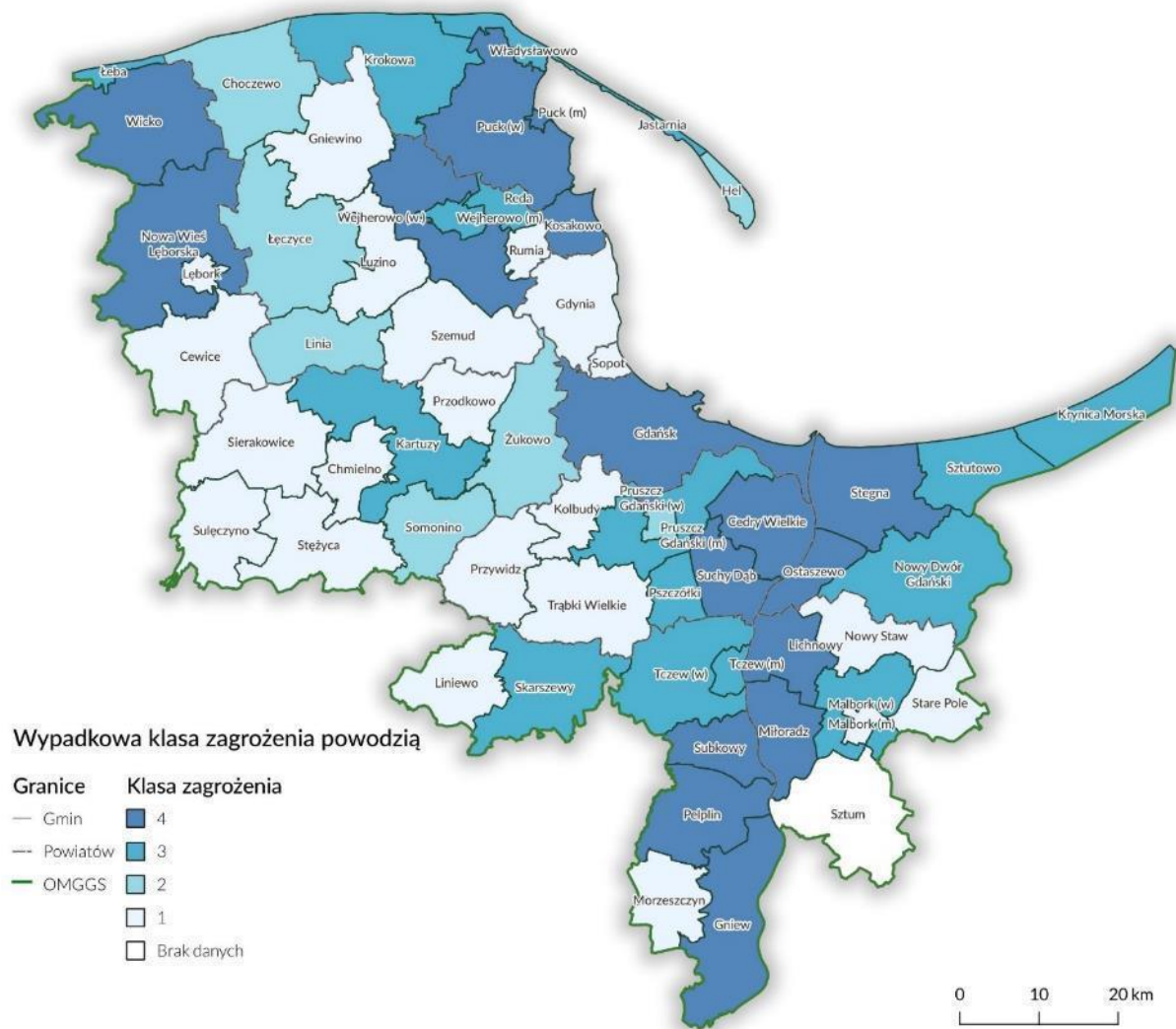
Ryzyka związane z powodzią wiążą się z zagrożeniami dla terenów, które mogą znaleźć się pod wodą. Dotyczy to zwłaszcza terenów zamieszkałych lub elementów strategicznej infrastruktury – dróg, linii kolejowych, portów. W kwestii zagrożenia powodziowego terenów wzdłuż Wisły obowiązuje Plan zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły²⁸. Zawiera ocenę ryzyka powodziowego i obecnego stanu przygotowania terenów zagrożonych powodzią, a także katalog działań służący osiągnięciu celów zarządzania ryzykiem powodziowym, m.in. zakaz budowy nowych obiektów, zwiększanie retencji terenów leśnych oraz działania systemowe i administracyjne.

Specyficznym ryzykiem jest kwestia zagrożenia dla infrastruktury generowania energii, szczególnie elektrowni wodnych. Obszary te są wskazane w ramach danych ISOK, a ich zagospodarowanie jest zarządzane przez Polskie Wody oraz wskazywane w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Dla części z fragmentów metropolii (Żuław) jest

²⁸ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 października 2022 r. w sprawie przyjęcia Planu zarządzania ryzykiem powodziowym dla obszaru dorzecza Wisły.

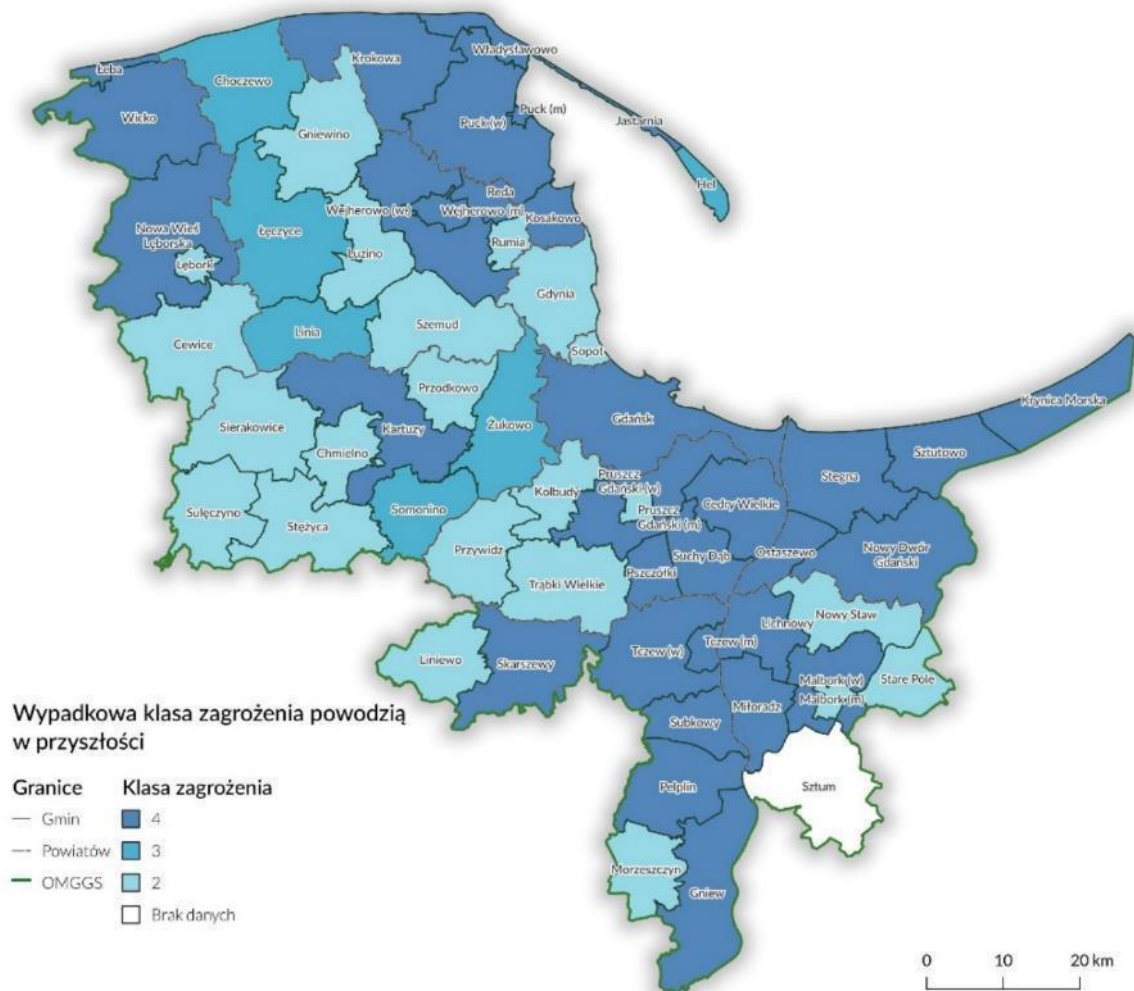
to permanentne ryzyko, związane z charakterystyką obszaru. Wspólne działania związane z prewencją (np. ograniczaniem zabudowy na terenach objętych ryzykiem), wczesnym ostrzeganiem oraz współpracą z instytucjami rządowymi to główne kierunki adaptacji.

Mapa 16: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan obecny



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGs, 2021

Mapa 17: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan prognozowany



Źródło: *Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021*

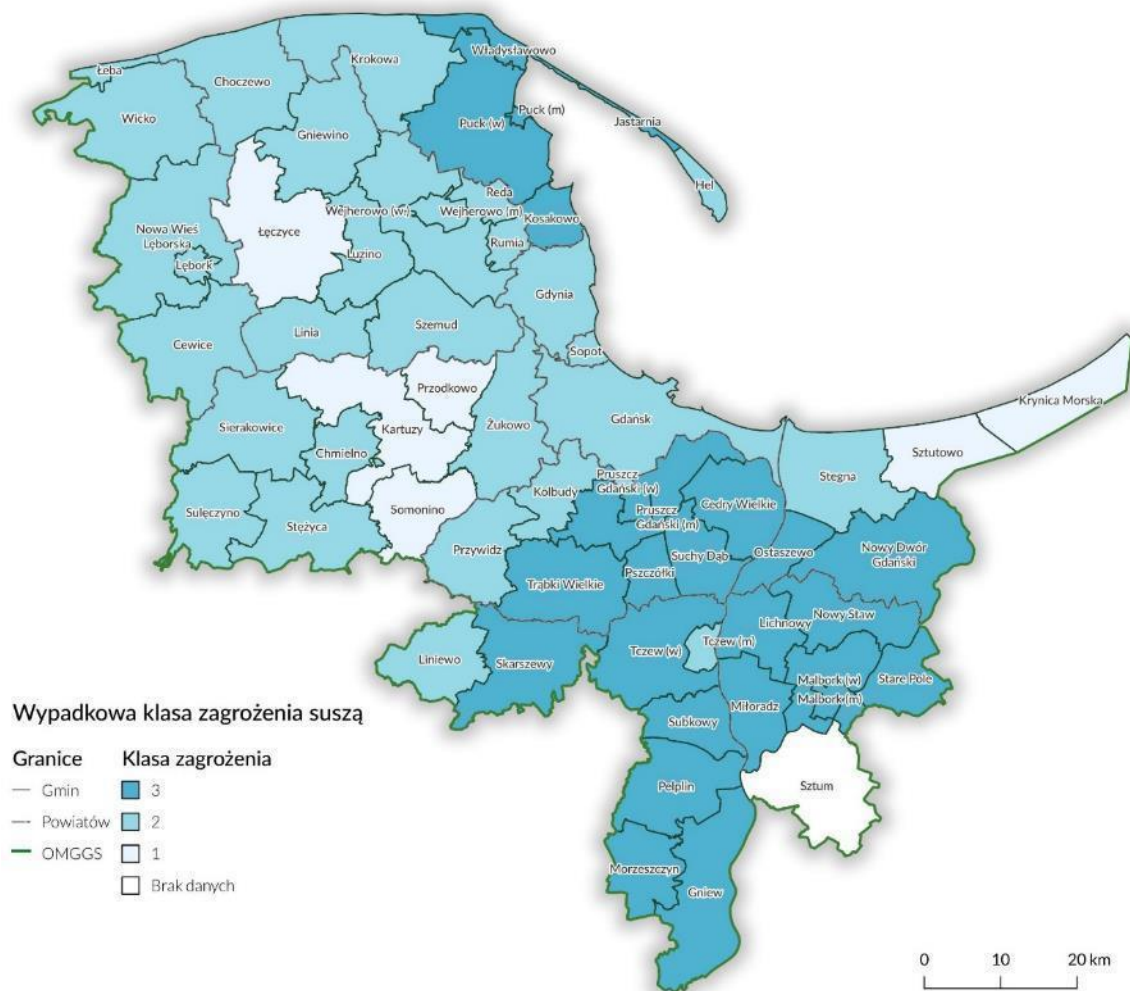
Konsekwencje ryzyka zagrożenia suszą dla OMGGS

Ryzyka związane z suszą dotyczą w dużej mierze produkcji rolnej i leśnej. Susza wpływa na zwiększenie ryzyk pożarowych oraz zagraża produkcji żywności. Ma to wpływ na dostępność i ceny artykułów konsumpcyjnych oraz szerzej bezpieczeństwo żywnościowe. W OMGGS zagrożenie suszą dotyka gmin o charakterze rolnym i wysokich klasach bonitacyjnych, co zagraża lokalnej gospodarce. W kontekście gospodarki komunalnej susza wpływa na zaopatrzenie i zużycie wody. Mitygacja ryzyka wiąże się z prowadzeniem racjonalnej gospodarki wodnej, retencjonowaniem wód, zmianą doboru gatunkowego roślinności miejskiej. Znaczącym ryzykiem sektorowym generowanym przez suszę jest zagrożenie dla funkcjonowania elektrociepłowni konwencjonalnych (ze względu na chłodzenie) oraz hydroelektrycznych. W kwestii ograniczenia ryzyka wystąpienia i skutków suszy na poziomie

krajowym obowiązuje Plan przeciwdziałania skutkom suszy.²⁹ Plan wskazuje działania, również zlokalizowane na terenie OMGGs, w zakresie przeciwdziałania suszy.

Największe prawdopodobieństwo wystąpienia zjawiska suszy dotyczy w południowej oraz południowo-wschodniej części Obszaru Metropolitalnego, a także w centralnych i wschodnich regionach nadmorskich. Zgodnie z przyjętą klasyfikacją powiat tczewski, malborski oraz części powiatu gdańskiego i nowodworskiego będą w przyszłości ekstremalnie zagrożone występowaniem suszy. Z kolei gminy Łęczyce, Kartuszy, Przdokowo i Somonino w dalszym ciągu będą przynależać do najniższej klasy zagrożenia.

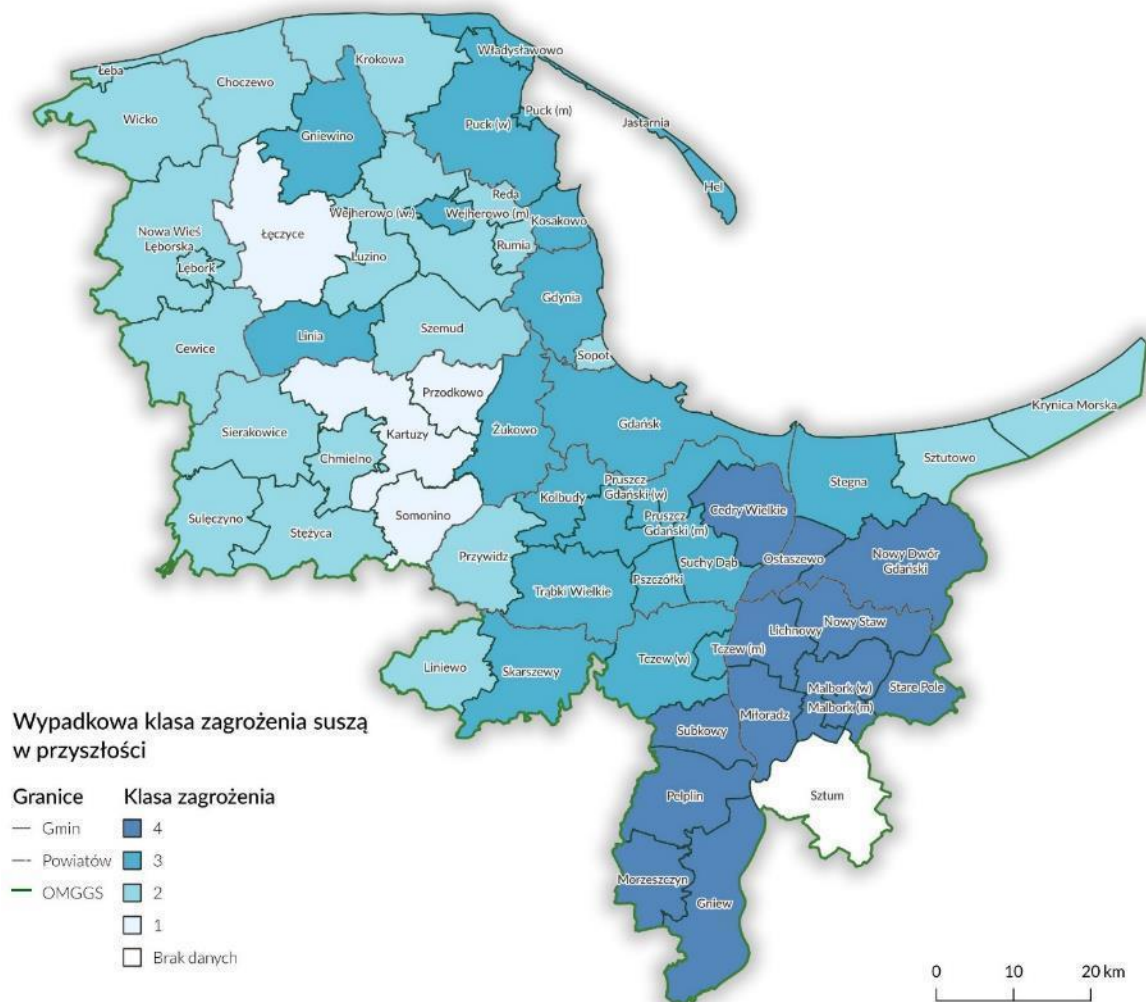
Mapa 18: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan obecny



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGs, 2021

²⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2021 r. w sprawie przyjęcia Planu przeciwdziałania skutkom suszy.

Mapa 19: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan prognozowany



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS, 2021

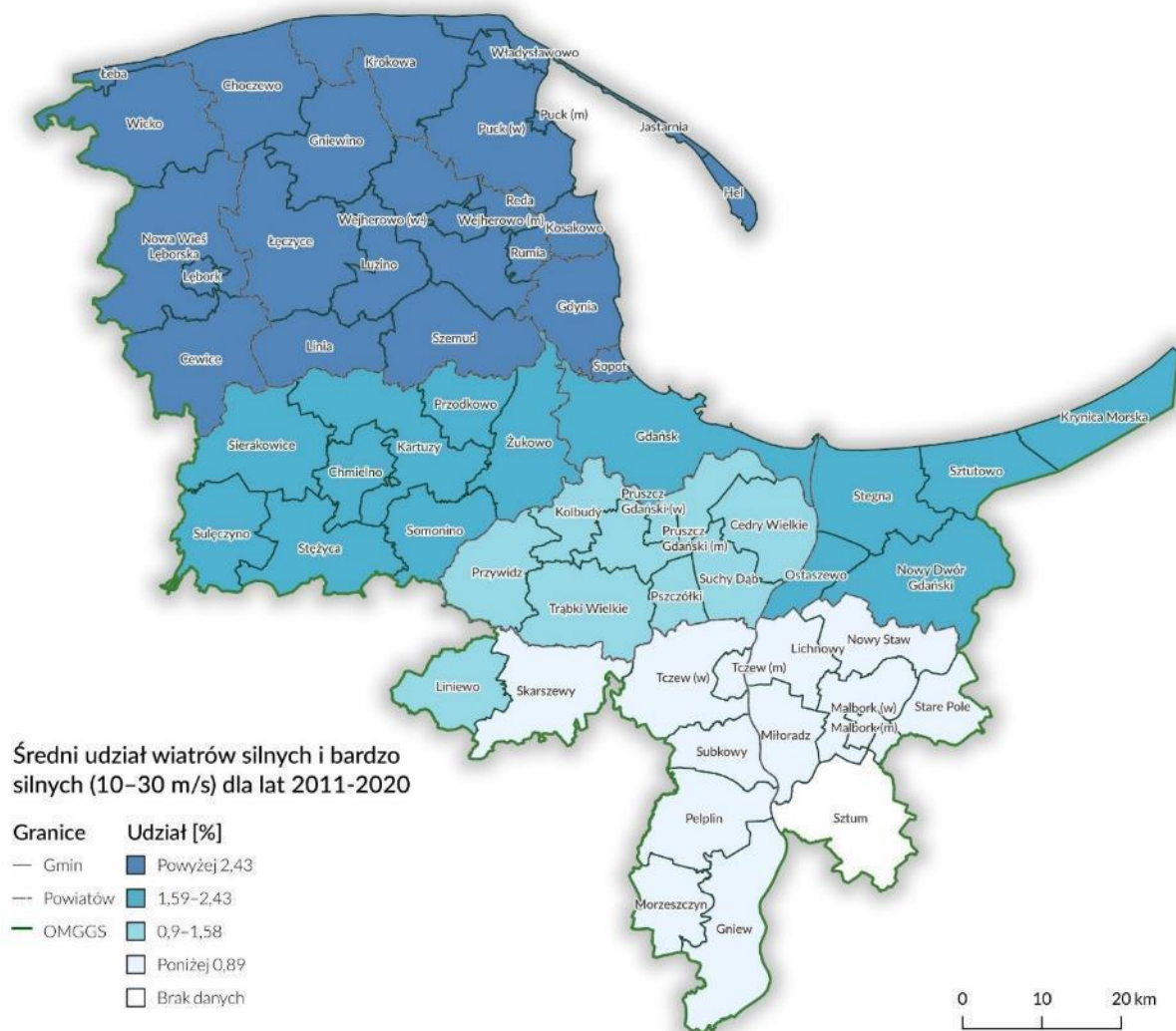
Konsekwencje ryzyka zagrożenia silnymi wiatrami dla OMGGS

Pomimo braku zauważalnych tendencji wzrostowych w średnim udziale silnych porywów wiatru na terenie OMGGS w horyzoncie czasowym 2041-2050, w dalszym ciągu można wyróżnić trzy regiony Obszaru Metropolitalnego różniące się tym zagrożeniem. Obszar powiatu puckiego jest najbardziej zagrożony występowaniem silnych, porywistych wiatrów, których roczny udział wynosi ponad 5,5%. Zgrupowaniem z drugim najwyższym udziałem silnych wiatrów są powiaty wejherowski, lęborski, Sopot oraz Gdynia. Dużo mniejszym udziałem i zarazem mniejszym zagrożeniem charakteryzują się powiaty kartuski, gdański, nowodworski oraz m. Gdańsk, a najmniejszym – regiony w części południowej OMGGS, znajdujące się w głębi lądu.

Ryzyka związane z tym zagrożeniem odnoszą się przede wszystkim do kwestii bezpieczeństwa życia i mienia oraz gospodarki rolnej i leśnej w regionie w wyniku wiatrołomów, a także dystrybucji energii w wypadku zerwania linii napowietrznych. Rosnące ryzyko nagłych wydarzeń będzie zwiększać straty ponoszone w wyniku nagłych wydarzeń pogodowych (wichur). Specyficznym typem zagrożenia jest zwiększenie okresu bezwietrznego, co wpływa

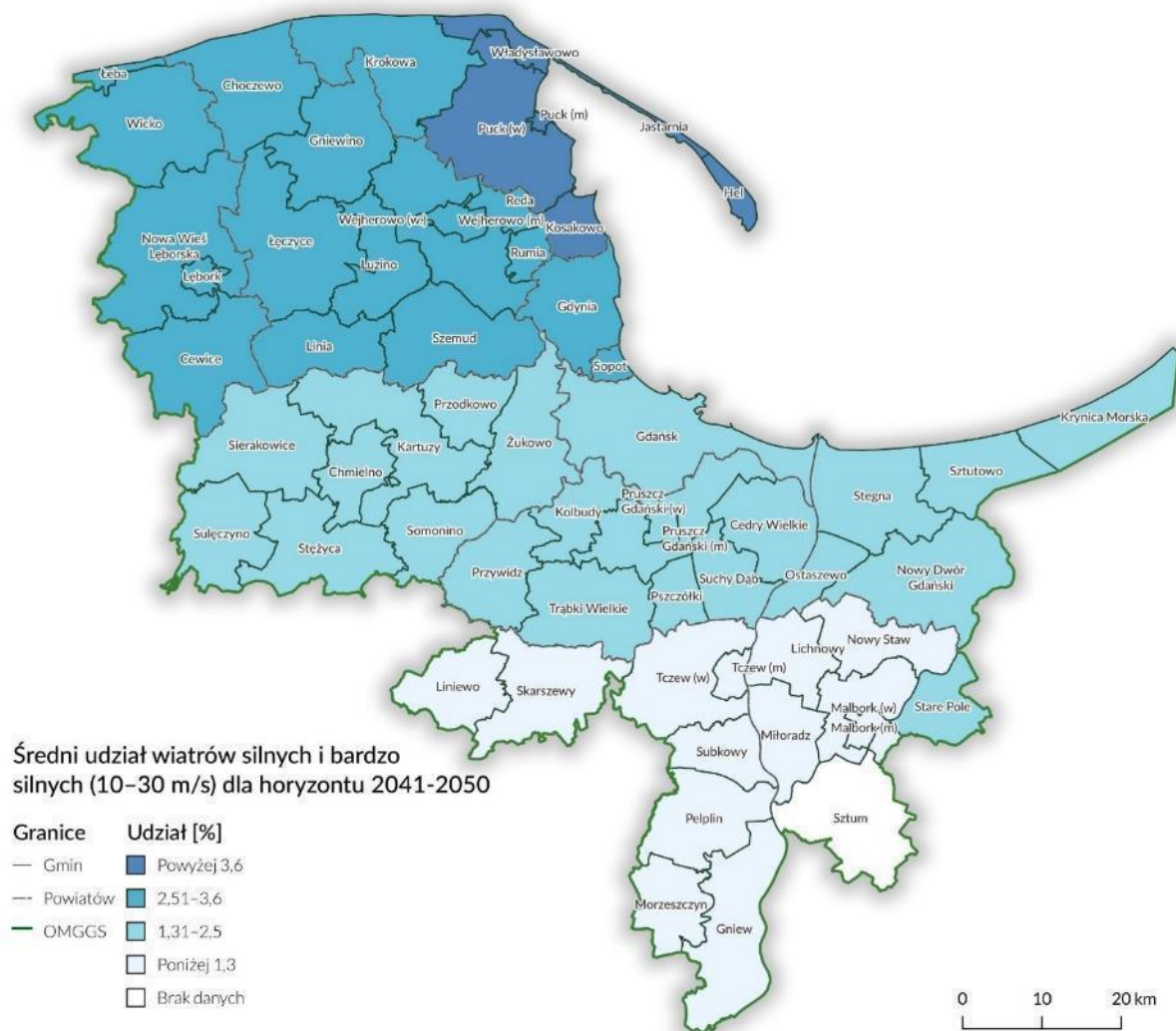
na funkcjonowanie siłowni wiatrowych. Ryzyko to dotyka przede wszystkim gmin Subkowy, Pelplin i Gniew.

Mapa 20: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2011-2020



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGS, 2021

Mapa 21: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2041-2050



Źródło: Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGs, 2021

Zagrożenia priorytetowe - podsumowanie

Przeprowadzona analiza zmian klimatycznych poszczególnych gmin należących do OMGGs wskazuje na konieczność podjęcia natychmiastowych działań, które będą miały na celu redukcję emisji gazów cieplarnianych oraz adaptację do zmian klimatu. Priorytetem są działania mające na celu zminimalizowanie negatywnych konsekwencji tych zmian i płynących z nich zagrożeń.

Biorąc pod uwagę dużą niepewność modeli oraz prognoz klimatycznych, nie można wykluczyć ziszczenia się zdecydowanie bardziej negatywnych scenariuszy. Odpowiednie przeciwdziałanie zmianom klimatycznym powinno rozpocząć się od włączenia tego typu analiz do strategii rozwojowych na poziomie regionalnym i lokalnym, przy położeniu szczególnego nacisku na sektory najbardziej wrażliwe na zmiany klimatu. Dotyczy to w szczególności: zdrowia, bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego, zapotrzebowania na wodę i gospodarki wodno-ściekowej, bezpieczeństwa energetycznego, infrastruktury komunikacyjnej, ochrony środowiska i produkcji rolnej.

Wyzwaniem instytucjonalnym jest rozproszenie instytucji i kompetencji zajmujących się kwestiami adaptacji i mitygacji. W kontekście OMGGS są to różne instytucje krajowe (m.in. IMGW/Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, GIOŚ (np. Regionalny Wydział Monitoringu Środowiska w Gdańsku), trójmiejskie podmioty badawczo-naukowe (UG, PG, instytuty PAN), podmioty działające w skali metropolitalnej (ARMAG, Związek Gminy Redy i Chylonki) oraz jednostki samorządowe, które mają potencjał dla działania w szerszej skali (Gdańskie Wody). Dotyczy to zarówno rozproszenia sektorowego (różnych gestorów infrastruktury czy podmiotów monitorujących stan środowiska), jak i różnych szczebli kompetencyjnych (gmin, powiatów, związków powiatowo-gminnych, szczebla krajowego). Pod względem zasobów kompetencyjnie rdzeń jest lepiej przygotowany do radzenia sobie z wyzwaniami niż gminy wiejskie, jednak budżetowo, wszystkie gminy mają ograniczone zasoby dla prowadzenia sprawnej adaptacji. W większym stopniu działa w tym zakresie zarządzanie kryzysowe, podlegające szczeblowi krajowemu. Analiza wskazuje na konieczność koordynacji działań, np. w formie polityk i dokumentów adaptacyjnych na szczeblu metropolitalnym.

Wymienione wcześniej priorytetowe zagrożenia, tj. deszcze nawalne, upały, powodzie, susze i silne porywy wiatru, będą miały zróżnicowany wpływ w poszczególnych regionach OMGGS, ale pewne jest, że znacząco wpłyną na funkcjonowanie całego Obszaru Metropolitalnego zarówno w sferze środowiskowej, jak i społeczno-gospodarczej.

Poszczególne samorządy lokalne podejmują własne inicjatywy, mające na celu zaadaptowanie się do zmian klimatu. Jako przykłady wskazać można projekty z zakresu błękitno-zielonej infrastruktury realizowane przez Gdańsk (projekt Systemy gospodarowania wodami opadowymi na terenach miejskich – Miasto Gdańsk) czy Pruszcz Gdański (projekt Budowa sieci kanalizacji deszczowej i zbiornika dla retencji wód opadowych w Pruszczu Gdańskim rejon Przy Torze – etap I). Są to jednak działania o znaczeniu lokalnym, poszczególne samorządy nie mają obowiązku uwzględniania w nich perspektywy swoich sąsiadów. Prowadzenie działań adaptacyjnych i mitygacyjnych jest działaniem horyzontalnym, które wymaga współpracy gmin OMGGS i powinno przenikać wszystkie zadania realizowane w ramach strategii.

3.1.6. Wytwarzanie i gospodarka energią

Zaopatrzenie w energię elektryczną i OZE

Województwo pomorskie nie jest samowystarczalne pod względem energetycznym. Produkcja energii w regionie w 2019 roku zapewniała 52,8% jej zużycia. Według danych za 2021 roku jest to już 63,1%. W 2020 r. prawie 60% tej wartości pochodziła z OZE, głównie z lądowej energetyki wiatrowej^{30,31}. Łączna moc zainstalowana w źródłach energii elektrycznej na terenie Obszaru Metropolitalnym wynosi ok. 1 540 MW³². Zainstalowana moc OZE w podziale na źródła na terenie OMGGS wynosi odpowiednio 0,68 MW z biogazu składowiskowego, 0,95 MW z biomasy, 38,73 MW z energii słonecznej, 6,62 MW energii

³⁰ Regionalny Program Strategiczny w zakresie bezpieczeństwa środowiskowego i energetycznego, załącznik nr 1 do Uchwały nr 756/271/21 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 29 lipca 2021 r.

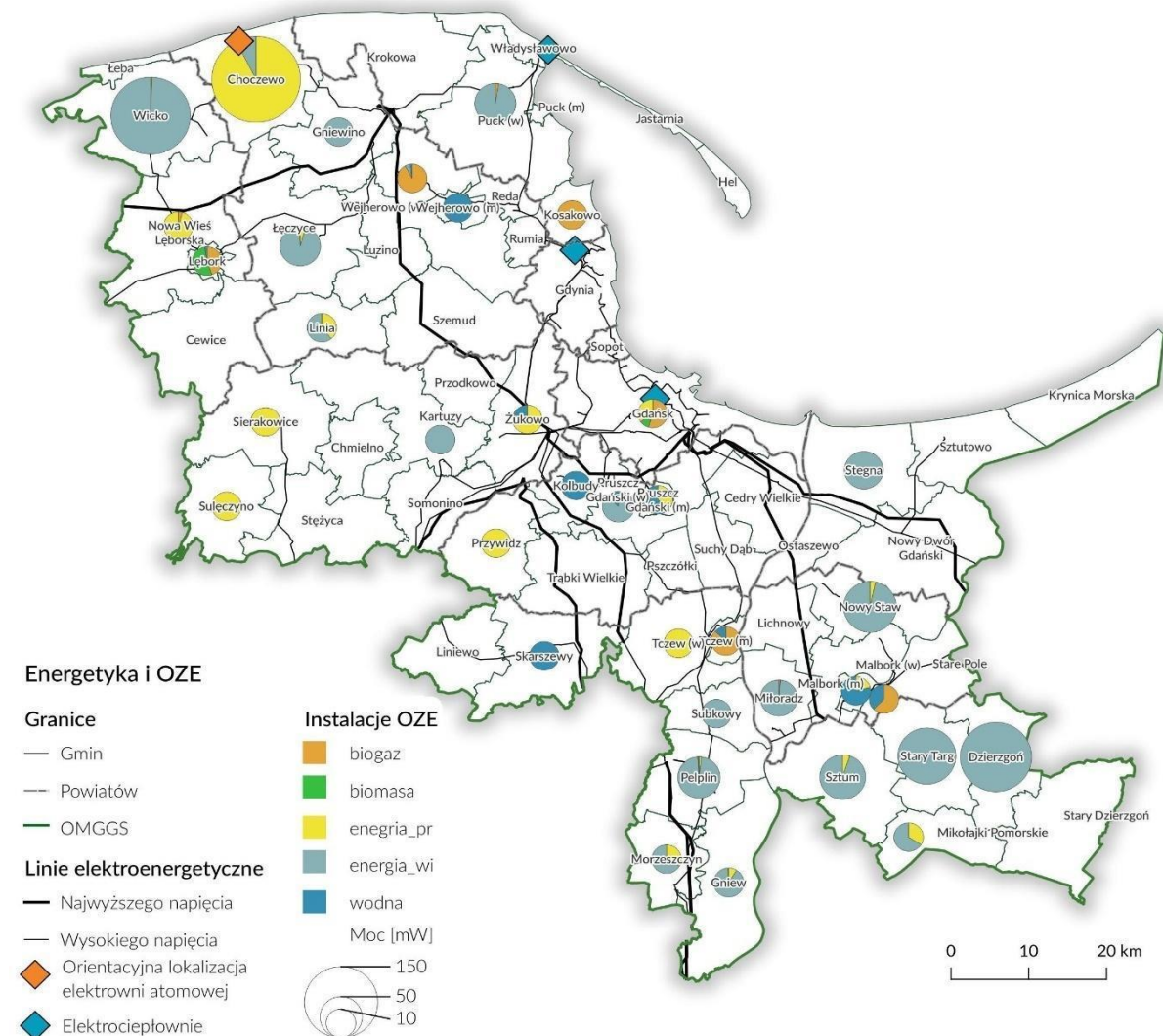
³¹ Bank Danych Lokalnych GUS

³² Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030

z wiatru i 5,57 MW energii z hydroelektrowni. Łączna zainstalowana moc z OZE to 52,56 MW.³³

Oznacza to, że udział zainstalowanej mocy OZE jest nadal niewielki i konieczna jest jego znaczna rozbudowa. Potrzeba dywersyfikacji źródeł energii wynika także z obecnego, nadal niekorzystnego mixu źródeł energii. W 2021 roku w skali kraju nadal głównym nośnikiem energii pierwotnej pozostaje węgiel kamienny (53,6%), drugim jest węgiel brunatny (17,5%), gaz ziemny (5,6%), ropa naftowa (1,5%). OZE odpowiadało za 24,3%³⁴.

Mapa 22: Lokalizacja źródeł energii i OZE



Źródło: opracowanie własne

Główne problemy elektroenergetyki to zagrożenia wstrzymania ciągłych dostaw energii elektrycznej z uwagi na:

- niską gęstość sieci przesyłowych i dystrybucyjnych oraz stacji transformatorowo-rozdzielczych i głównych punktów zasilania, uniemożliwiająca budowę i podłączenie nowych źródeł produkcji energii elektrycznej;

³³ Dane URE, IV kw 2022

³⁴ GUS, Gospodarka paliwowo-energetyczna w latach 2020 i 2021

- duże straty energii na przesyłach (ok. 7%), związane zarówno ze złym stanem technicznym sieci przesyłowych, jak i znacznymi odległościami od krajowych źródeł produkcji energii elektrycznej;
- duży przyrost niestabilnych źródeł produkcji energii elektrycznej (energii ze źródeł odnawialnych), przy braku nowych i znaczących źródeł energii szczytowej; rośnie tym samym problem bilansowania energii elektrycznej;
- niedostateczny zakres modernizacji istniejących linii napowietrznych i stacji transformatorowo-rozdzielczych oraz głównych punktów zasilania.

Na terenie OMGGS występuje niedobór dużych, systemowych źródeł energii, a obszar nie jest samowystarczalny w zakresie zapewnienia dostaw energii elektrycznej. Wszystkie te czynniki wpływają na możliwości zachowania bezpieczeństwa energetycznego. Jednocześnie należy pamiętać, że decyzja lokalizacyjna dla nowych źródeł energii powinna być poprzedzona analizą zmian klimatycznych zagrażających ich funkcjonowaniu w dalszej perspektywie³⁵. W celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego w 2022 roku została także podjęta decyzja o budowę elektrowni w gminie Choczewo w powiecie wejherowskim. Elektrownia jądrowa zapewni stabilne źródło energii. Planowana moc elektrowni ma wynieść 3750 MWe, według założeń PEP2040, zainstalowana moc elektrowni jądrowych ma wynieść od 6-9 GWe. Energetyka jądrowa może przyczynić się do wygenerowania ok 25-38 tys. nowych miejsc pracy. Jeden blok jądrowy obsługuje średnio 650 osób³⁶.

Szansą dla wzrostu bezpieczeństwa energetycznego na obszarze OMGGS jest także konsekwentna dywersyfikacja źródeł pozyskiwania energii. Szczególnie istotny jest w tym wypadku zidentyfikowany potencjał obszaru do rozwoju wybranych rodzajów energetyki odnawialnej³⁷.

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; zauważa się również potencjał do rozwoju energetyki opartej o biomasę³⁸. Obszar charakteryzuje się wysokim potencjałem biomasy (zarówno produkcyjnej, jak i odpadowej) korzystnymi warunkami wiatrowymi w części północnej i na Bałtyku oraz stosunkowo korzystnymi warunkami solarnymi. W planie zagospodarowania przestrzennego dla wód morskich³⁹ została uwzględniona lokalizacja farm wiatrowych na Bałtyku. Łączny potencjał polskich farm wiatrowych jest oceniany na 28 GW (w perspektywie 2050), do 2040 roku oczekiwany jest rozwój mocy do ok 11 GW, choć cele te mogą być zaktualizowane⁴⁰. Rozwój tej formy OZE jest możliwy dzięki zapleczu portowemu - m.in. gdyński port oraz mniejsze porty regionalne stanowią bazę dla realizacji i serwisowania morskich farm

³⁵ Diagnoza adaptacji i mitygacji do zmian klimatu Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, str. 195.

³⁶ Polski program energetyki jądrowej 2020, PEP 2040

³⁷ Tamże, str. 210.

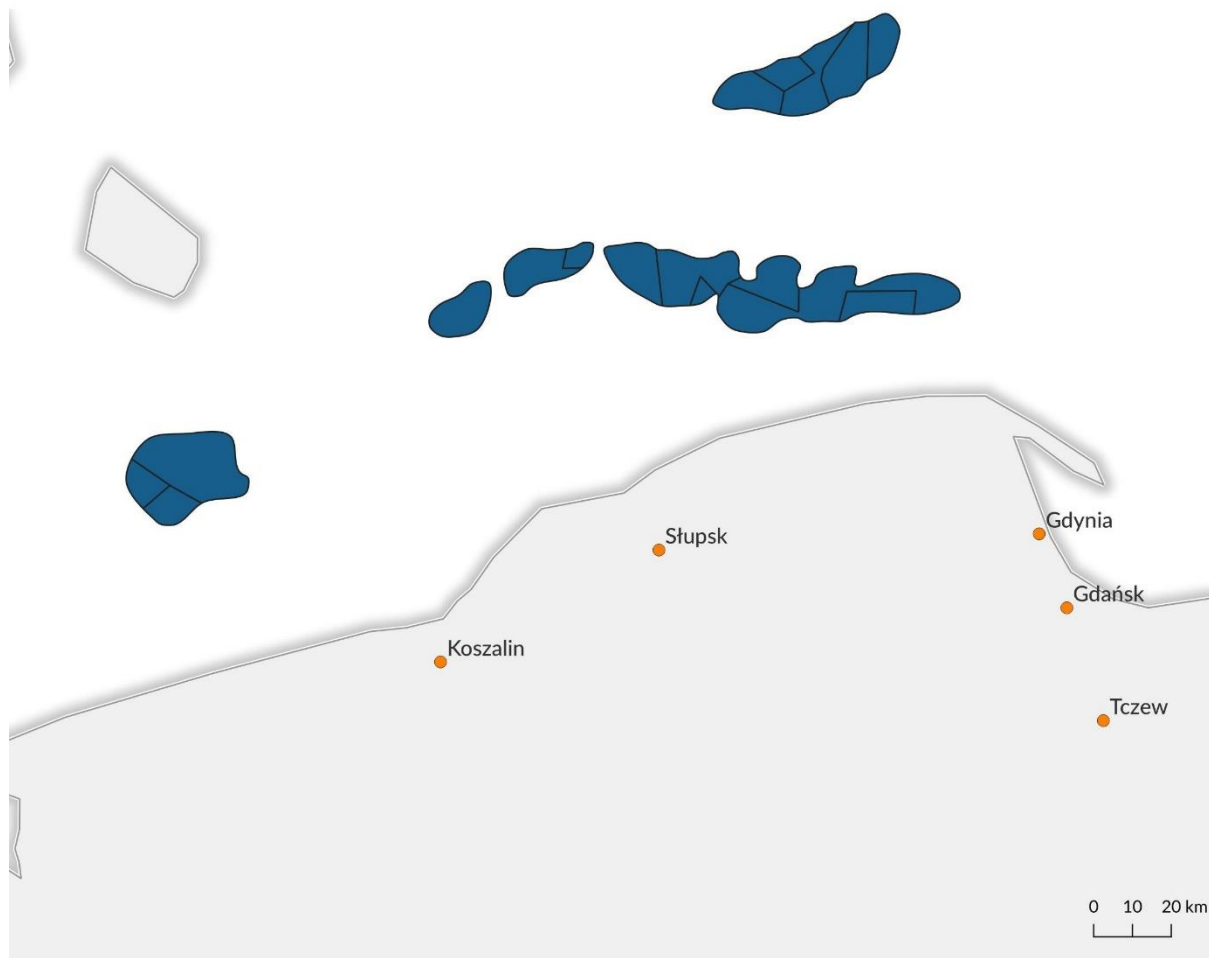
³⁸ Tamże, str. 210.

³⁹ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 kwietnia 2021 r. w sprawie przyjęcia planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej w skali 1:200 000.

⁴⁰ Źródła PSEW, PEP2040

wiatrowych. Sektor morskiej energetyki wiatrowej jest dobrym źródłem zatrudnienia, szacunkowo 6 GW energii siłowni wiatrowych przekłada się na ok 77 tys. miejsc pracy⁴¹.

Mapa 23: Mapa poglądowa lokalizacji infrastruktury morskiej energetyki wiatrowej



Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://sipam.gov.pl/>

Dalszy rozwój OZE wzrost ilości energii otrzymywanej ze źródeł odnawialnych oraz poprawa samowystarczalności energetycznej jest narzędziem realizacji krajowej polityki energetycznej PEP2040 oraz polityki UE w zakresie FIT for 55. Należy zatem dążyć też do dywersyfikacji źródeł energii poprzez rozwój OZE.

Wysokie wahania i wzrost cen energii stanowią zagrożenie dla wzrostu gospodarczego regionu. Jednym z narzędzi wskazywanych m.in. przez dyrektywy europejskie jest wdrażanie społeczności energetycznych i energetyki prosumenckiej. Jest to narzędzie pozwalające na dywersyfikację rynku energii i zwiększenie samowystarczalności. Prowadzi ono do poprawy pozycji negocjacyjnej gmin i lokalnych interesariuszy wobec producentów i dystrybutorów energii.

Innym z dostępnych narzędzi jest tworzenie spółdzielni i klastrów energetycznych. Ze względu na ich eksperymentalny, innowacyjny charakter nie jest to możliwe bez wsparcia

⁴¹ Szacunki na bazie raportu McKinsey, Rozwój morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Perspektywy i ocena wpływu na lokalną gospodarkę, 2016.

wiedzą oraz bez mechanizmów wzajemnego uczenia między ekspertami, gminami i podmiotami, które już realizują takie przedsięwzięcia. Konieczne jest wzmacnianie tych działań w ramach metropolii.

Przykładem działań w regionie jest Słupski Klaster Bioenergetyczny/Słupska Wyspa BioEnergetyczna, w którym liderem są Wodociągi Słupskie, a produkcja energii odbywa się w oparciu o biogaz, panele fotowoltaiczne i siłownie wiatrowe oraz kogenerację energii z miejskich systemów, łączny potencjał systemu to 70 GWh. Działanie klastra jest uzupełniane przez zasilanie z sieci dystrybucyjnej (ok 40 GWh, z udziałem OZE na poziomie 56%) oraz wzrost efektywności energetycznej. Korzyści to poprawa bezpieczeństwa energetycznego i oszczędności na poziomie ok. 3 mln złotych rocznie w kosztach zakupu energii.

Efektywność energetyczna budynków

Zgodnie z art. 2a ust. 2 dyrektywy 2010/31 każde państwo członkowskie zobowiązane jest do ustalenia planu strategicznego, który zawierać ma listę działań służących osiągnięciu długoterminowego celu zakładającego zredukowanie emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej o 80-95% w porównaniu z rokiem 1990 do 2050. Jednym ze sposobów osiągnięcia tego celu jest przekształcenie istniejących budynków mieszkalnych, użyteczności publicznej i innych w budynki o niemal zerowym zużyciu energii. Jeżeli Polska ma osiągnąć założone wysokie poziomy efektywności energetycznej do 2050 roku, niezbędne jest podjęcie zdecydowanych działań termomodernizacyjnych na szeroką skalę.

Poprawa efektywności energetycznej budynków jest ściśle związana z celami oszczędnego zarządzania zasobami, poprawą jakości powietrza oraz redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Stan techniczny i energochłonność budynków w regionie pomorskim, określony wskaźnikiem rocznego zapotrzebowania na energię zużywaną do ogrzania budynku⁴² wynosi ok. 227 kWh/m² i znacznie przewyższa obecne standardy⁴³. Założenia PEP2040 wskazują na cel poprawy efektywności energetycznej na poziomie 23% zmniejszenia zużycia energii pierwotnej w odniesieniu do prognoz PRIMES2007.

Scenariusz działań termomodernizacyjnych rekomendowany w rządowej Długoterminowej strategii renowacji budynków⁴⁴ zakłada, że do 2027 roku zmodernizowane zostaną wszystkie budynki charakteryzujące się wskaźnikiem EP większym niż 330 kWh/(m²/rok), a do 2035 budynki charakteryzujące się wskaźnikiem EP większym niż 230 kWh/(m²/rok). Z kolei w roku 2045 wszystkie budynki będą miały wskaźnik EP nie większy niż 150 kWh/(m²/rok).

W latach 2014-2020 w województwie pomorskim dokonano termomodernizacji 597 budynków użyteczności publicznej, sfinansowanych głównie ze wsparcia RPO. Nakłady te stanowiły aż ponad 91% łącznych nakładów na poprawę efektywności energetycznej wspieranej przez RPO w latach 2014-2020.

⁴² Regionalny Program Strategiczny w zakresie energetyki i środowiska. Ekoefektywne Pomorze. (Załącznik do Uchwały Nr 931/274/13 Zarządu Województwa Pomorskiego z 8 sierpnia 2013 r.).

⁴³ Zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1225) norma dla nowych budynków użyteczności publicznej (poza bud. opieki zdrowotnej) wynosi 40 kWh/m², a dla budynków jednorodzinnych – 70.

⁴⁴ Załącznik do uchwały nr 23/2022 Rady Ministrów z dnia 9 lutego 2022 r.

Bezpośrednim rezultatem przeprowadzanych prac termomodernizacyjnych jest stale malejące zapotrzebowanie na moc i zużycie ciepła w scentralizowanych systemach ciepłowniczych, pomimo nieustannego przyłączania do nich nowych odbiorców.

Brakuje kompleksowych i szczegółowych danych dla obszaru OMGGS, województwa i kraju, wskazujących na dotychczasowe i dalsze zapotrzebowanie na termomodernizację budynków. Szacując zapotrzebowanie, można oprzeć się na raporcie GUS z 2018 roku dotyczącego skali działań termomodernizacyjnych.⁴⁵ W badaniu wskazano, że w skali kraju 39,3% budynków wymaga przeprowadzenia termomodernizacji w celu doprowadzenia stanu technicznego do współczesnych standardów energetycznych, w tym dla 9,4% budynków termomodernizacja jest realizowana lub planowana na lata 2017-2020, a dla 29,9% nie jest planowana. Na podstawie przedstawionych danych można szacować, że potrzeby na realizację działań termomodernizacyjnych wciąż mogą obejmować od kilkunastu do kilkudziesięciu procent budynków mieszkalnych wielomieszkaniowych. Wskazane szacunki nie obejmują budynków użyteczności publicznej, co dodatkowo może zwiększać potrzeby w zakresie termomodernizacji.

Jak z kolei 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)⁴⁶, 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. budynków⁴⁷

Występowanie dużej ilości budynków energochłonnych oraz budynków posiadających indywidualne źródła ciepła w postaci pieców kaflowych, starych kotłów węglowych o niskiej sprawności powoduje nadmierne zużycie węgla do ogrzewania budynków, emisję dużej ilości szkodliwych substancji do atmosfery z kominów (m.in. benzo(A)pirenów, pyłu zawieszonego). Oprócz źródeł ciepła wyzwaniem jest stan techniczny budynków: zły stan okien, dachów, braki w ociepleniu. Problemem w części miast i gmin są obiekty zabytkowe, wymagające kosztownych prac modernizacyjnych. Tzw. niska emisja, zanieczyszczenie powietrza z kominów indywidualnych źródeł ciepła, wpływa negatywnie na zdrowie mieszkank i mieszkańców i na klimat. Poprawa efektywności energetycznej niesie zatem nie tylko oszczędności energii, ale także pozytywne efekty zdrowotne i środowiskowe.

3.2. Mobilność i transport

3.2.1. Infrastruktura transportowa metropolii

Obecny system transportowy metropolii w dużym stopniu wpływa na skuteczność i dostępność funkcjonowania powiązań społecznych i gospodarczych w ramach tego obszaru. Zasięg oddziaływania metropolii przede wszystkim opiera się na poziomie dostępności do

⁴⁵ GUS, Opracowanie metodologii i przeprowadzenie badania skali działań termomodernizacyjnych budynków mieszkalnych wielomieszkaniowych w celu poprawy ich energochłonności oraz ocena potrzeb i planowanych działań w tym kierunku, 2019

⁴⁶ Por. Długoterminowa strategia renowacji budynków, Warszawa 2022, s. 20.

⁴⁷ Na podstawie rekomendowanego scenariusza termomodernizacji określonego w Długoterminowej strategii renowacji budynków.

usług i miejsc pracy. Sposób funkcjonowania tego systemu i perspektywy jego poprawy zostały przeanalizowane w odrębnym dokumencie – planie zrównoważonej mobilności (SUMP) OMGGS⁴⁸. Główne wnioski z tego opracowania podsumowano poniżej.

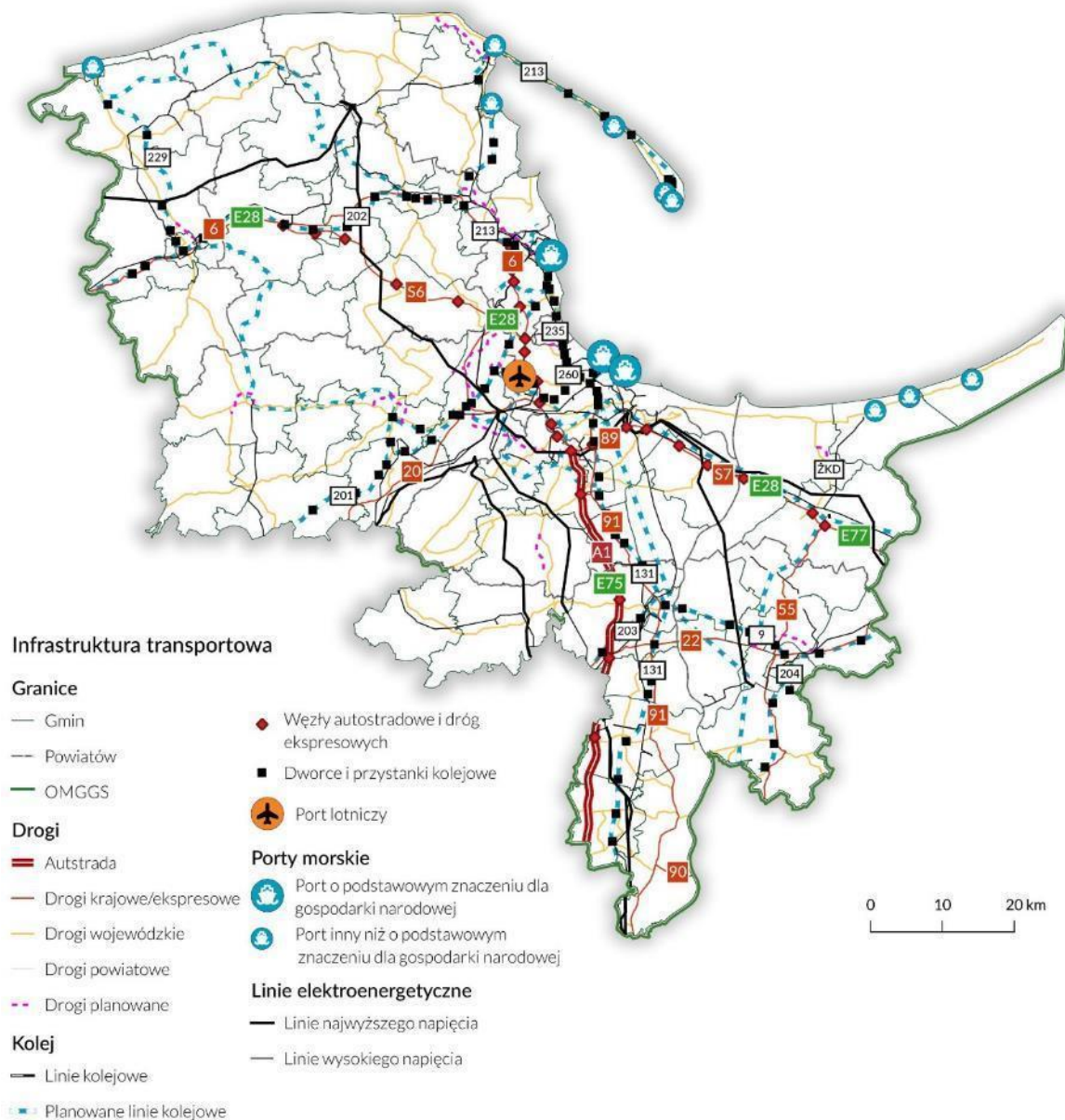
Podstawowe elementy infrastruktury transportowej, kluczowe dla obsługi pasażerskiej i towarowej Obszaru Metropolitalnego to:

- linie kolejowe, w tym linie nr 9, 131, 203, 260, 235, 201, 202, 213, 214, 229 i 248;
- drogi, przede wszystkim autostrada A1, drogi ekspresowe S6 i S7 oraz drogi krajowe i wojewódzkie;
- porty morskie w Gdańsku i Gdyni, stanowiące jedne z głównych portów morskich w Polsce;
- porty lotnicze, przede wszystkim Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy, obecnie obsługujący 4,58 mln pasażerów rocznie (dane za rok 2022, przed pandemią COVID-19 5,35 mln pasażerów rocznie).

Na terenie OMGGS przebiega transeuropejski korytarz transportowy BAC Bałtyk-Adriatyk, który łączy porty w Gdańsku i Gdyni z Wenecją, Triestem i Rawenną. Bazowe elementy sieci w zakresie infrastruktury drogowej to autostrada A1 i droga ekspresowa S7. Sieć uzupełniającą stanowią drogi S6 i 6. Linie kolejowe w sieci TEN-T, to linie nr 9, 131, 202, 203 oraz 204.

⁴⁸ Źródło: OMGGS, TOR, FRIL, A2P2, 2022, Raport diagnostyczno-strategiczny, Gdańsk.

Mapa 24: Infrastruktura transportowa w OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Infrastruktura transportowa w OMGGS (zarówno całego obszaru jak i rdzenia) jest znacznie bardziej rozwinięta w kierunku północ-południe niż wschód-zachód. Trójmiasto posiada dobre połączenia z większością miast wojewódzkich oraz miastami Obszaru Metropolitalnego położonymi wzdłuż korytarzy transportowych – z Wejherowem, Pruszczem Gdańskim, Tczewem, Malborkiem itd.

Poprawa spójności transportowej OMGGS nastąpi wraz z realizacją planowanych inwestycji:

- w zakresie infrastruktury kolejowej:
 - elektryfikacja i budowa drugiego toru linii 201 na odcinku Gdynia–Kościerzyna;

- przebudowa linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia–Słupsk wraz z budową drugiego toru;
 - elektryfikacja linii 248 oraz budowa “bajpasu kartuskiego” (połączenie linii PKM z linią 201);
 - modernizacja linii nr 131 oraz przebudową linii 203;
 - elektryfikacja linii 213 – Reda-Hel;
 - rozwój kolei aglomeracyjnej (PKM Południe oraz połączenie kolejowe z Gdyni do Kosakowa);
 - przebudowa obecnie nieużytkowanej linii kolejowej nr 229, łączącej Lębork, Sierakowice i Kartuzy;
 - Realizacja nowych połączeń w ramach “szprychy” nr 1 CPK (linia 5 – CPK-Płock-Grudziądz-Gdańsk);
 - budowa dodatkowego toru kolejowego na trasie Gdańsk–Tczew (Linia Kolejowa nr 9);
 - modernizacja dworców i przystanków kolejowych.
- w zakresie infrastruktury drogowej:
 - realizacja drogi ekspresowej S6 (Słupsk-Gdańsk) oraz realizacja dojazdów do niej;
 - przebudowy węzłów obwodnicy (Szadółki, Kowale);
 - budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta oraz dojazdów do niej;
 - budowa tzw. Drogi Czerwonej w Gdyni do Portu Gdynia;
 - budowa Via Maris.

Duże znaczenie w obsłudze transportowej obszaru ma linia kolejowa 213 Reda – Hel, charakteryzująca się wykorzystaniem głównie w sezonie letnim ze względu na położenie na Półwyspie Helskim, jednym z najpopularniejszych miejsc letniego wypoczynku w Polsce. Poza sezonem letnim po tej 62-kilometrowej linii kursują wyłącznie pociągi osobowe relacji Gdynia – Hel. W okresie wakacyjnym w rozkładzie pojawiają się także pociągi relacji krajowych. Funkcjonowanie i modernizacja tej linii są ściśle powiązane z możliwościami zarządzania ruchem turystycznym w rejonie Półwyspu Helskiego⁴⁹.

Realizacja wskazanych powyżej inwestycji w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej przyczyni się do wzmocnienia tego środka transportu jako kręgosłupa systemu transportowego OMGGS. Przy wciąż zwiększającym się udziale podróży wykonywanych prywatnym samochodem kluczowe jest budowanie atrakcyjnej czasowo, kosztowo i dostępnościowo oferty transportu zbiorowego. Opracowanie dokumentacji dla tych i innych inwestycji w transport zbiorowy, a później ich realizacja, będzie kluczowe dla zrównoważonego rozwoju OMGGS.

W ostatnich latach podjęto również działania mające na celu integrację różnych środków transportu, poprzez wyznaczenie i realizację sieci węzłów integracyjnych, określonych w Regionalnym Planie Transportowym. Czynnikiem sprzyjającym rozbudowie infrastruktury transportowej w Obszarze Metropolitalnym będą również planowane inwestycje o znaczeniu

⁴⁹ Obsługa transportowa Półwyspu Helskiego była przedmiotem analiz i opracowań w ramach Planu Zróżnicowanej Mobilności (SUMP) dla tego obszaru, sporządzanego przez OMGGS.

krajowym: budowa elektrowni jądrowej w gminie Choczewo, budowa portu zewnętrznego w Gdyni oraz linii kolejowych związanych z Centralnym Portem Komunikacyjnym.

Niezależnie od działań JST rozwijają się także systemy pojazdów współdzielonych – samochodów, hulajnóg i skuterów na wynajem. W OMGGS działają komercyjni operatorzy oferujący wynajem różnych pojazdów na minuty. W przypadku samochodów obecnie funkcjonuje trzech operatorów, a w przypadku hulajnóg sześciu.

Poprawa spójności transportowej Obszaru Metropolitalnego postępuje znacznie szybciej w zakresie infrastruktury drogowej niż kolejowej. Ograniczenia przepustowości infrastruktury kolejowej zarówno w rdzeniu, jak i poza nim, znacząco obniżają możliwość pełnego wykorzystania potencjału kolei w ruchu metropolitalnym. Należy się spodziewać, że otwarcie Trasy Kaszubskiej i Obwodnicy Metropolitalnej zwiększy jeszcze bardziej atrakcyjność przemieszczania się własnych samochodem, co negatywnie wpłynie na środowisko oraz zdrowie mieszkank i mieszkańców metropolii.

3.2.2. Charakter przemieszczeń

Największym generatorem ruchu w Obszarze Metropolitalnym jest jego rdzeń, czyli Trójmiasto. Zarówno w podróżach związanych z pracą, edukacją jak i rozrywką oraz obsługą ruchu turystycznego wytwarza on największe przemieszczenia w całym OM. Zasięg codziennych dojazdów do rdzenia obejmuje wszystkie gminy OMGGS, przy czym jego część północna posiada silniejsze połączenia z Gdynią, a południowa z Gdańskiem. Istotne generatory ruchu w obszarze to także ośrodki miejskie o charakterze centrów ponadlokalnych i lokalnych. Analizy ruchu⁵⁰ wskazują na łącznie 5,4 mln dziennych przemieszczeń, a 5,1 mln z nich to podróże zaczynające i kończące się na terenie OMGGS (wewnętrzne). Dane mówią, iż 54 % stanowią podróże wewnątrz Trójmiasta, 8 % to podróże realizowane do stolic powiatów, podróże międzypowiatowe bez Trójmiasta stanowią około 11 %, a międzygminne 20 %. **Istotnym kierunkiem przemieszczeń jest ruch między Trójmiastem a pozostałym obszarem OMGGS.** Codziennie wykonywanych jest około 460 tys. tego typu podróży. W szczycie porannym dominują przemieszczenia w kierunku Trójmiasta, a w popołudniowym na zewnątrz Trójmiasta. Na charakter przemieszczeń i wybór środków transportu wpływa zagospodarowanie wsi i miast OMGGS. Zabudowa terenów gmin ościennych i wiejskich ma charakter ekstensywny, a dostęp do transportu zbiorowego jest słabszy, co wpływa na wybór auta jako środka komunikacji. Dodatkowo, w OMGGS rokrocznie obserwowany jest wzrost wskaźników motoryzacji. W Gdańsku w 2020 roku wyniósł on 640, 8 poj./1000 os., w 2021 roku – 664 poj./1000 os. Dla całego obszaru OMGGS według obliczeń na potrzeby SUMP średni wskaźnik motoryzacji wynosi ok. **650 poj./1000 os.** Zgodnie z wynikami Kompleksowych Badań Ruchu³⁰ z 2014 roku **przejazdy** wykonywane prywatnym samochodem stanowiły **ok. 41%** wszystkich podróży w całym Obszarze Metropolitalnym.

W okresie wakacyjnym zwiększa się liczba połączeń pomiędzy rdzeniem, a miejscowościami nadmorskimi położonymi na Półwyspie Helskim oraz w pasie nadmorskim od Władysławowa do Łeby i od Krynicy Morskiej do Gdańska. Zwiększa się również zagęszczenie podróży na obszarze Pojezierza Kaszubskiego. Wynika to z dużej atrakcyjności tych terenów dla turystyki.

⁵⁰ Analiza Aktywności i potencjału ludnościowego Województwa Pomorskiego, Obszaru Metropolitalnego i Trójmiasta w oparciu o zachowania użytkowników sieci telefonii komórkowych w 2019 r., Gdańsk-Gdynia, 2021 r.

W przypadku gmin nadmorskich liczba ich tymczasowych mieszkańców zwiększa się kilkukrotnie w okresie wakacyjnym.

Z badań przeprowadzonych w 2019 roku opartych na danych dotyczących przemieszczeń uzyskanych od operatorów sieci komórkowych, wynika że w okresie wakacyjnym (typowy dzień powszedni sierpnia) zrealizowanych było 4% więcej podróży niż w typowym dniu powszednim października, z czego aż 36% stanowiły podróże turystów. Ponadto, „najwięcej turystów, niezależnie od zakresu czasowego, odnotowano w Gdańsku, Gdyni i Sopocie, a następnie niemal we wszystkich gminach nadmorskich”.

Kluczową trasą, gdzie natężenie ruchu samochodowego w sezonie turystycznym powoduje duże problemy, jest droga przez Półwysep Helski (droga wojewódzka nr 216). Równoległe do niej biegnie linia kolejowa nr 213, intensywnie wykorzystywana w ruchu pasażerskim. Prowadzone są obecnie wstępne prace mające na celu poprawę jej przepustowości. Na Hel są też uruchamiane autobusowe linie wakacyjne i dodatkowe kursy linii całorocznych. Przewozy sezonowe koncentrują się także na innych trasach, prowadzących na wybrzeże, na całym odcinku stycznym OMGGS z Morzem Bałtyckim. W mniejszym zakresie są organizowane linie sezonowe w kierunku jezior kaszubskich.

Jest to znacznym wyzwaniem zarówno w kontekście dojazdu do tych gmin jak i podróży w ich obrębie. Osiągnięcie celów klimatycznych wymaga, aby zmiany w transporcie i mobilności objęły również ruch turystyczny. Odpowiedzialnymi za zmiany są tu przede wszystkim władze krajowe i regionalne, które odpowiadają za rozwój podstawowego systemu dróg i kolei. Nie bez znaczenia są jednak działania metropolii i poszczególnych członków OMGGS. To oni, jak pokazują przykłady z regionu, potrafią skutecznie wspierać inwestycje krajowe i regionalne. Zadaniem członków metropolii powinno być więc działanie na rzecz wszystkich inicjatyw dążących do poprawy dostępności transportu zbiorowego na ich terenie, .in.. modernizacji linii kolejowych i dostosowywanie liczby połączeń kolejowych i autobusowych do popytu. W kompetencjach gmin, jak i organizatorów publicznego transportu zbiorowego, jest także zapewnienie odpowiedniej siatki połączeń na terenie gminy.

3.2.3. Podział modalny podróży

Szacując obecny podział modalny podróży, oparto się na dotychczas przeprowadzonych w OMGGS badaniach oraz aktualnym modelu ruchu dla całego obszaru. Ostatnie kompleksowe badania ruchu zostały wykonane w 2014 roku. Ich poziom aktualności jest niski, szczególnie, że od 2015 roku w OMGGS funkcjonuje Pomorska Kolej Metropolitalna, która w znacznym stopniu może wpływać na udział transportu zbiorowego w codziennych podróżach. Dużym wyzwaniem w planowaniu transportu jest brak regularnych, cyklicznych badań ruchu. Powoduje to duże trudności w wykonywaniu wiarygodnego i rzetelnego modelowaniu ruchu co wpływa negatywnie na planowanie transportu.

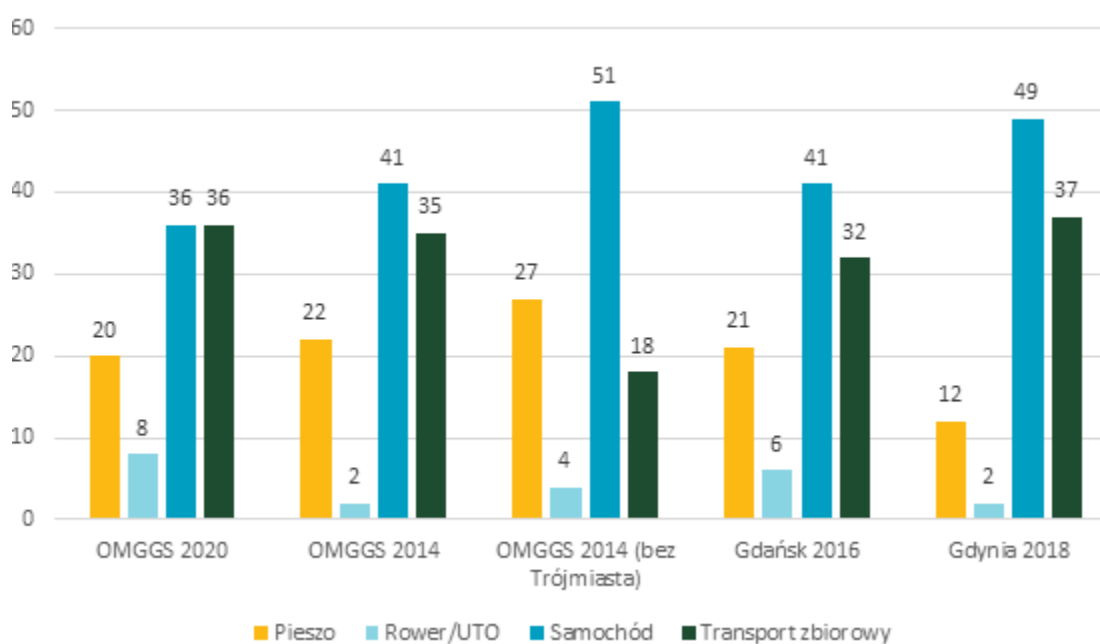
Dane z badań dla OMGGS 2020 zostały wykonane metodą CAWI (internetowo), zaś wyniki nie zostały rozszerzone na populację z uwagi na wielkość próby. Dodatkowo badania te zostały przeprowadzone w okresie pandemii COVID-19, która istotnie wpływała na mobilność.

Na podstawie dostępnych danych można wnioskować, że mieszkanki i mieszkańcy OMGGS przemieszczają się głównie samochodem osobowym. Wartości dla samochodu osobowego i transportu zbiorowego w 2020 roku były równe, jednak może to wynikać z ogólnie

mniejszego zapotrzebowania na podróże w tamtym okresie. Co ciekawe, udział podróży pieszych i rowerowych jest wyższy poza rdzeniem, charakteryzującym się na ogół lepiej rozwiniętą infrastrukturą rowerową i dobrym dostępem do us-ug - dobry dostęp do usług (niewielka odległość, zapewniona odpowiednia infrastruktura itd.) może sprzyjać odbywaniu podróży pieszo lub rowerem.

Przytoczone dane należy jednak traktować z rezerwą. Wyzwaniem jest tu uzyskanie spójności badań w ramach jednostek je wykonujących jak i metodyk poszczególnych opracowań. Z reguły modelowania ruchu są wykonywane przez duże jednostki samorządowe - większe gminy bądź samorząd województwa. Zwiększenie wiarygodności badań transportowych oraz poprawa ich jakości jest możliwa wyłącznie przy harmonizacji danych i metodyk, co uzasadnia powołanie takich inicjatyw jak Metropolitalne Zespół Badań Transportowych.

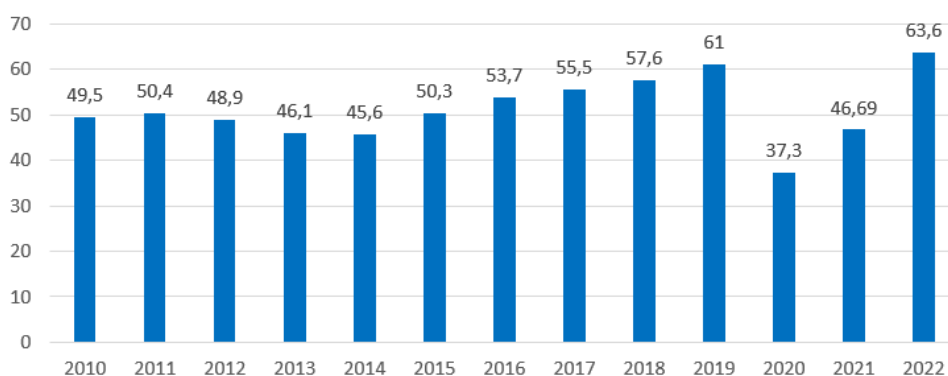
Wykres 1: Podział modalny podróży w OMGGS na podstawie dostępnych opracowań



Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Gdańskiego Badania Ruchu 2016 wraz z opracowaniem transportowego modelu symulacyjnego Gdańska; Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Do Roku 2030; Zachowania transportowe mieszkańców OMGGS, Gdańsk 2020; Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni. Raport z badań marketingowych z 2018 r.

Istotnym aspektem wymagającym doprecyzowania jest wydzielenie kwestii przewozów kolejowych i transportu zbiorowego. Zmiany w charakterystyce przemieszczeń cechuje tu zróżnicowana dynamika. Przewozy kolejowe w regionie rosną, w 2022 roku kolej przewiozła 63,6 mln pasażerów co było jednym z dwóch najlepszych wyników w kraju. Wynik ten wiąże.in.ię m.in. z funkcjonowaniem kolei aglomeracyjnej i wysokiej gęstości zaludnienia obszarów obsługiwanych przez kolej. Wyzwaniem pozostaje nadal dostępność transportowa (w tym dla pasażerów ze szczególnymi potrzebami) oraz komfort podróży, co wiąże się ze stanem technicznym i typem taboru oraz infrastrukturą pasażerską.

Wykres 2: Liczba pasażerów kolei odprawionych na terenie województwa pomorskiego w latach 2010–2021



Źródło: Urząd Transportu Kolejowego

Pomimo rosnącej liczby przewozów transportem zbiorowym jego udział w ogólnym podziale zadań przewozowych wykazuje tendencje spadkową. Staje się on coraz mniej konkurencyjny wobec transportu indywidualnego.

Istotnym wyzwaniem w kształtowaniu zrównoważonej mobilności i zmiany zachowań transportowych jest przeciwdziałanie wykluczeniu transportowemu. Zgodnie z analizami połączeń publicznego transportu zbiorowego wykonanymi na potrzeby SUMP OMGGS częstotliwość i rozmieszczenie połączeń PTZ ulega znacznemu zmniejszeniu w godzinach wieczornych a także w weekendy pozostawiając mieszkańców części OMGGS bez alternatywy wobec prywatnego samochodu. W najgorszej sytuacji pozostają gminy wiejskie oddalone od rdzenia metropolii, ale również niektóre gminy podmiejskie.

3.2.4. Natężenie ruchu i stan infrastruktury drogowej

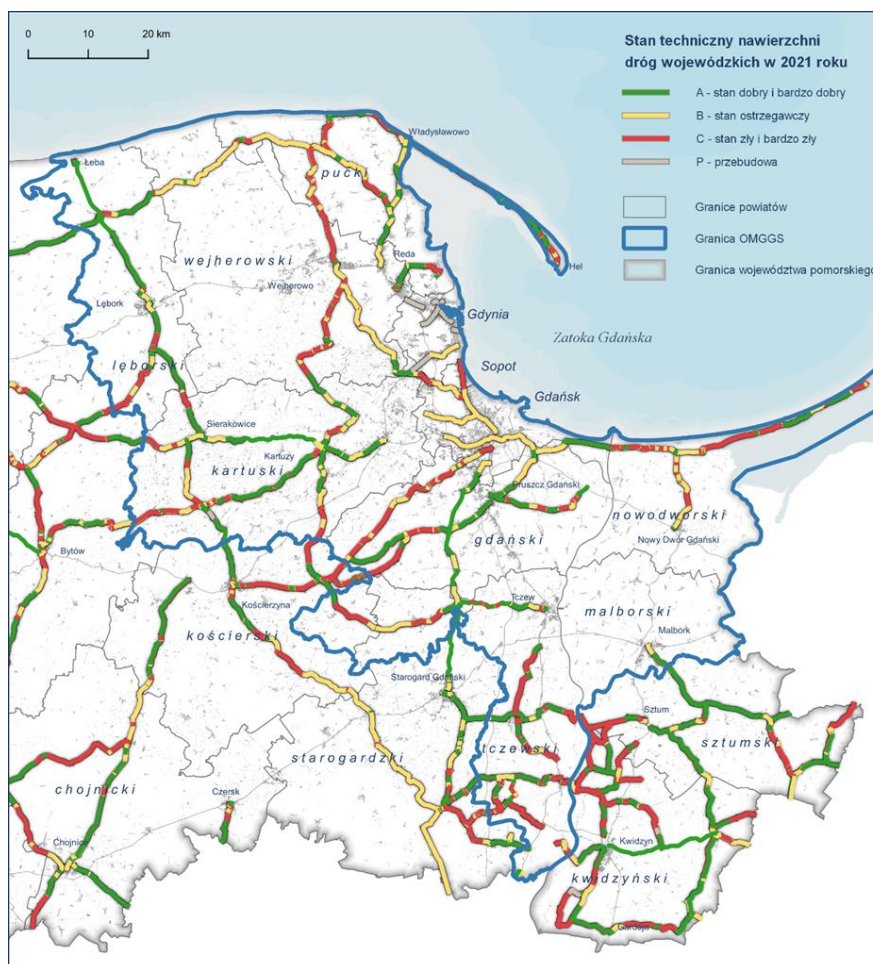
Najwyższe natężenia ruchu drogowego na obszarze OMGGS jest obserwowane na drodze ekspresowej S6 od węzła Gdynia Port/ul. Kwiatkowskiego do węzła z autostradą A1 w Rusocinie, tj. Obwodnicy Trójmiasta. Najwyższy ruch wg pomiaru z 2015 r. został odnotowany na odcinku Gdańsk Lotnisko–Gdańsk Karczemki na poziomie 77 141 poj./dobę. W latach 2020–2021 wielkość ta wyniosła już 97 537 poj./dobę, w tym 83% stanowiły samochody osobowe i mikrobusy, a 16% pojazdy ciężarowe oraz dostawcze. Pozostali uczestnicy ruchu (autobusy, ciągniki rolnicze, motocykle) to jedynie 1% natężenia ruchu. Bardzo duży ruch można odnotować także na autostradzie A1 (25–33 tys. poj./dobę) oraz drodze ekspresowej S7 (26–49 tys. poj./dobę) stopniowo zwiększający się na odcinkach w pobliżu Gdańska. Równie obciążony jest odcinek drogi krajowej nr 6 od skrzyżowania Obwodnicą Trójmiasta do granic Wejherowa (32–47 tys. poj./dobę). Pozostałe drogi krajowe odnotowują ruch na poziomie 6–25 tys. poj./dobę. Największe obciążenie odnotowuje DK91 na odcinku Tczew–Pruszcz Gdański (16–24 tys. poj./dobę), DK7 na odcinku od Obwodnicy Trójmiasta do Żukowa (20,6 tys. poj./dobę), DK6 na odcinku Kęłowo-Wejherowo (19,4 tys. poj./dobę), DK22 w Malborku (22–25 tys. poj./dobę). Najniższe natężenie ruchu na drodze krajowej w OMGGS występuje na DK55 na odcinku od Malborka do węzła z drogą ekspresową S7 (6,7 tys. poj./dobę).

W przypadku dróg wojewódzkich najwyższe natężenia można odnotować na DW216 od Redy do Władysławowa (14–23 tys. poj./dobę), DW218 od granicy Gdańska do miejscowości Koleczkowo (15–16 tys. poj./dobę), DW221 od granicy Gdańska do miejscowości Kolbudy

(14–20 tys. poj./dobę), DW222 od Gdańska do skrzyżowania z DW226 (13–18 tys. poj./dobę).

Istotna rola ruchu zmotoryzowanego w ogólnym podziale zadań transportowych, a także ruch drogowy w transporcie towarów wpływają na zużycie infrastruktury drogowej. Szereg realizowanych inwestycji w rozbudowę i modernizację układu drogowego sprawia, że jego stan w OMGGS jest zróżnicowany. Oceny stanu infrastruktury drogowej dokonywano w ramach wyników badań GDDKiA z 2021 roku na obszarze OMGGS. W stanie pożądanym jest droga ekspresowa S6, S7, duża część DK20 łączącą południowo zachodnią część Obszaru Metropolitalnego z jego rdzeniem oraz DK6 łączącą powiat lęborski i wejherowski z rdzeniem. Na DK91, stanowiącej alternatywę dla płatnej autostrady A1, stan drogi na odcinku Gdańsk Lipce-Tczew oraz fragmentami na odcinku skrzyżowanie z DK22 – granica województwa pomorskiego określono na stan ostrzegawczy, a na obszarze Miasta Tczewa jako krytyczny. Najgorzej oceniono odcinek DK22 od Malborka do granicy województwa pomorskiego w większości jako stan ostrzegawczy, a w pobliżu Malborka i granicy województwa jako krytyczny. Najbardziej zróżnicowaną oceną charakteryzuje się DK55, która na odcinku od Malborka do skrzyżowania w pobliżu miejscowości Nowy Staw, oceniana jest na stan pożądanym, w pobliżu Malborka na stan ostrzegawczy, a od miejscowości Nowy Staw do węzła Żuławy Wschód jako krytyczny.

Mapa 25: Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w OMGGS



Źródło: Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030

3.2.5. System transportu zbiorowego w OMGGS

Obszerne analizy systemów transportowych w OMGGS zawierają się w Planie Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Poniżej zaprezentowane są najważniejsze elementy diagnozy transportu i mobilności, które są podstawą do określenia problemów, celów i działań w tym obszarze.

Kolej

Kolej stanowi kręgosłup systemów transportowych metropolii. Regionalny Plan Transportowy⁵¹ określa sieć połączeń kolejowych w Województwie Pomorskim oraz je kategoryzuje (linie szkieletowe, komplementarne i sezonowe). Prawie wszystkie linie szkieletowe przebiegają przez OMGGS, co sprzyja rozwojowi systemów transportowych w OMGGS w oparciu o kolej.

Choć w porównaniu z innymi regionami, województwo pomorskie cechuje się najwyższym w Polsce współczynnikiem wykorzystania kolei, to jednak prawdziwy potencjał kolei aglomeracyjnej i regionalnej w OMGGS pozostaje niewykorzystany. Podstawowym problemem szeroko pojmowanego transportu kolejowego na terenie OMGGS, ograniczającym znacznie jego wykorzystanie w codziennych dojazdach do pracy, szkoły czy uczelni, jest brak odpowiedniego poziomu jego integracji z innymi środkami transportu publicznego – zarówno na poziomie taryf, rozkładów, infrastruktury, jak i koordynacji i planowania nowych inwestycji.

Z punktu widzenia pasażera problemem jest brak wspólnej taryfy – różne taryfy obowiązują w poszczególnych gminach, jak i środkach transportu. Wyjątkiem jest tutaj oferta MZKZG, która zawiera bilety metropolitalne i okresowe łączone. Jednak tylko w niewielkim stopniu zaspokaja ona potrzeby mieszkańców i przyjezdnych – przede wszystkim ze względu na brak strefowania oferty i jej skomplikowaną konstrukcję. Ważnym krokiem w kierunku integracji oferty komunalnej i kolejowej było wprowadzenie w 2020 roku przez władze Gdańska i władze województwa pomorskiego biletów okresowych ZTM Gdańsk w pociągach w granicach miasta (przy jednoczesnym posiadaniu Gdańskiej Karty Mieszkańca). Niestety inne JST nie zdecydowały się na podobny ruch, co mogło wynikać z uwarunkowań zewnętrznych tj. wystąpienie pandemii COVID-19, wprowadzenie zmian ustawowych, a w efekcie zmniejszenie budżetów JST. Istotne znaczenie ma też funkcjonowanie Taryfy Pomorskiej, dzięki której na jednym bilecie podróżować można pociągami Polregio i PKP SKM po całym województwie pomorskim.

Brak jednej struktury zarządzającej transportem publicznym na terenie metropolii widoczny jest także, jeżeli chodzi o wykorzystanie transportu kolejowego. Na terenie OMGGS funkcjonuje aż trzech zarządców infrastruktury kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście oraz Pomorska Kolej Metropolitalna), a organizator transportu kolejowego w regionie (Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego) ma bezpośredni wpływ na tylko jednego z nich. Jeszcze gorzej jest, jeżeli chodzi o przewoźników – SWP jest jedynie mniejszościowym współwłaścicielem zarówno w Polregio, jak i w PKP SKM w Trójmieście. Brak odpowiedniego poziomu współpracy generuje napięcia i konflikty – przykładem może być kwestia zakupu taboru na potrzeby PKP SKM. Kolej aglomeracyjna i regionalna nie wykorzystuje w pełni swojego potencjału, przede wszystkim przez brak lub

⁵¹ Regionalny Plan Transportowy dla Województwa Pomorskiego 2030, s.96

niski poziom integracji organizacyjnej i infrastrukturalnej z innymi środkami transportu zbiorowego w OMGGS. Potrzebne są także nowe połączenia kolejowe, podnoszenie częstotliwości obecnych oraz ich integracja. Skomplikowana sytuacja własnościowa sprawia, że sposób funkcjonowania kolei w OMGGS (oraz jej relacje z innymi środkami) nie jest przejrzysty dla pasażerów, nie mówiąc już o osobach spoza regionu (np. turystach). Konieczne jest zapewnienie spójności poszczególnych podsystemów – częściowym rozwiązaniem z pewnością byłoby usamorządowanie PKP SKM w Trójmieście oraz unifikacja nazewnictwa w różnych systemach transportu zbiorowego w OMGGS. Poprawiłaby ona także z pewnością sytuację w zakresie pozyskiwania nowego taboru oraz integracji rozkładowej.

Brak jednej struktury zarządzającej transportem publicznym na terenie OMGGS (w tym także transportem kolejowym) widoczny jest nawet w formie przygotowywania graficznej formy rozkładów jazdy na przystankach czy braku jednolitych przepisów dotyczących ulgowych i bezpłatnych przejazdów na terenie poszczególnych JST.

Problemem jest też integracja infrastrukturalna pomiędzy różnymi środkami transportu. Przystanki komunikacji miejskiej bądź regionalnej często oddalone są od przystanków i stacji kolejowych, zaś przy budowie węzłów integracyjnych większą wagę przywiązuje się do budowy parkingów niż wygodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu. W wielu przypadkach dochodzi także do niedopasowania lokalizacji przystanków do rozwoju otoczenia linii kolejowych (np. do ich braku w miejscach silnie zurbanizowanych).

Brakuje również integracji rozkładowej, zwłaszcza między koleją a innymi środkami transportu. Problem ten jest widoczny zwłaszcza poza obszarami o wysokiej częstotliwości kursowania transportu publicznego. Poza linią SKM brakuje cyklicznego rozkładu jazdy (taktu), czego efektem jest niedopasowanie oferty przewozowej do potrzeb i oczekiwań mieszkańców oraz obniżenie efektywności systemu kolejowego w OMGGS.

Poza przyczynami natury organizacyjnej, zwiększenie wykorzystania kolei w OMGGS uniemożliwiane jest także przez liczne kwestie techniczne. Poważnym problemem jest np. brak elektryfikacji części kluczowych linii kolejowych – np. linii kolejowej nr 201 (szczególnie problematyczne w kontekście elektryfikacji linii PKM, łączącej się z nią w Gdańsku Osowie). Obecnie jedynie główna magistrala kolejowa metropolii (linia kolejowa nr 9 i 202 wraz z linią nr 250) jest zelektryfikowana. Do tego dochodzą krótkie fragmenty linii nr 131 i 204 na terenie województwa pomorskiego. Tym samym w trakcji elektrycznej obsługiwane są relacje Gdynia – Słupsk, Gdynia–Malbork–Elbląg/Warszawa, Gdynia-Bydgoszcz. Pozostałe linie to linie niezelektryfikowane, obsługiwane taborom spalinowym.

Dużym problemem jest też brak unifikacji wysokości peronów na sieci kolejowej na terenie Obszaru Metropolitalnego i województwa. PKP PLK konsekwentnie stosuje wysokość 760 mm, podobna jest także na linii nr 248 (PKM). Z kolei na linii nr 250 (SKM) wysokość peronów to 960 mm. Powoduje to problemy z zakupem taboru dopasowanym do odpowiedniej wysokości peronów, zwłaszcza, że linia SKM i częściowo PKM mają charakter aglomeracyjny i powinny być obsługiwane jednym typem taboru.

Problematyczne są także wąskie gardła na sieci kolejowej, które ograniczają przepustowość oraz możliwość stworzenia atrakcyjnej oferty o optymalnej częstotliwości i regularnych odstępach czasu. Widoczne jest to zwłaszcza na odcinkach: Gdańsk Główny–Tczew (brak dodatkowych torów), obejmującym włączenie linii PKM do linii nr 202 na stacji Gdańsk

Wrzeszcz (stacja Gdańsk Wrzeszcz jest stacją przelotową, a nie węzłową), linii kolejowej nr 213 Reda–Hel (brak odpowiedniej liczby mijanek). Bez poprawy przepustowości linii kolejowych w tych miejscach nie będzie możliwa efektywna obsługa OMGGS transportem kolejowym, a co za tym idzie, w ogóle transportem publicznym. Co więcej, bez przyspieszenia realizacji inwestycji kolejowych problem będzie narastał, szczególnie wraz ze zwiększonym wykorzystaniem portów morskich w Gdańsku i Gdyni do obsługi ładunków przeładowywanych z transportu morskiego na kolejowy.

Autobusy, trolejbusy i tramwaje

Na terenie OMGGS funkcjonuje wielu organizatorów i operatorów transportu zbiorowego. Przewozy ogólnodostępne funkcjonują jako publiczny transport zbiorowy (PTZ) bądź jako ogólnodostępne przewozy szkolne (na podstawie zezwoleń na linie regularne). Ponadto istnieje wiele linii komercyjnych, zwłaszcza w strefach pozamiejskich, oddalonych od Trójmiasta. Takie rozproszenie organizacyjne sprawia, że zadanie koordynacji transportu zbiorowego w skali całego Obszaru Metropolitalnego jest trudne ze względu na występowanie wielu interesariuszy. Warto zaznaczyć, że problem ten nie jest rozwiązany już od wielu lat.

W samym Trójmieście i na terenach bezpośrednio sąsiadujących z rdzeniem OMGGS występuje trzech organizatorów PTZ (ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, UM Wejherowo), którzy mają zawarte porozumienia zarówno między sobą, jak i między poszczególnymi gminami. Wszyscy ww. organizatorzy są zrzeszeni w MZKZG. Z punktu widzenia użytkownika, autobusy miejskie w Trójmieście nie wyróżniają się jednolitym malowaniem ani standardem (każdy organizator stosuje własne). Istnieje także kilka taryf biletowych (bilety własne organizatorów, bilety metropolitalne MZKZG). Warto podkreślić, że tabor miejski jest w całości niskopodłogowy (dotyczy to także trolejbusów i tramwajów); znajdziemy też pojazdy z nowoczesnymi rozwiązaniami, jak autobusy elektryczne czy trolejbusy z systemem In Motion Charging.

Komunikacja miejska funkcjonuje we wszystkich miejscowościach, określonych jako centra subregionalne, a także w Pucku i Władysławowie. W Malborku komunikacja miejska jest bezpłatna.

Funkcjonowanie regionalnego transportu autobusowego jest zróżnicowane na terenie OMGGS i zależy od konkretnego powiatu bądź gminy. Cztery powiaty i 8 gmin korzysta z dofinansowania z Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych i funkcjonuje na ich terenie PTZ. Jedenaście gmin organizuje ogólnodostępne przewozy szkolne. Istnieją jednak takie obszary, gdzie ogólnodostępny transport autobusowy jest dostępny tylko jako przewozy komercyjne oferowany przez prywatnych przewoźników. Zróżnicowaniem charakteryzuje się także tabor na liniach regionalnych, gdzie można znaleźć sporo pojazdów wysokopodłogowych, niedostosowanych do osób z niepełnosprawnościami. W skali OMGGS tylko 1 pojazd obsługujący linie regionalne jest zeroemisyjny.

Sezon letni i ruch turystyczny wpływają na uruchomienie nowych połączeń autobusowych na terenie OMGGS. Dotyczy to zarówno rdzenia metropolii, jak i miejscowości nadmorskich, takich jak Łeba, Krynica Morska czy miejscowości położone na Półwyspie Helskim, gdzie intensywne sezonowe przewozy autobusowe są realizowane równoległe do sezonowych kursów pociągów. Nieliczne dodatkowe kursy są uruchamiane w kierunku Pojezierza Kaszubskiego.

Obszar Metropolitalny, poza kolejowymi połączeniami dalekobieżnymi, jest skomunikowany z obszarami zewnętrznymi w mniejszym stopniu także poprzez połączenia autobusowe. Są to zarówno linie dalekobieżne ekspresowe, jak i linie zwykłe, łączące OMGGS z miejscowościami na terenie województwa pomorskiego (Słupsk, Bytów, Starogard Gdański, Kwidzyn), a także warmińsko-mazurskiego (Elbląg, Braniewo, Orneta). Poza trasą Gdańsk–Elbląg, na ww. liniach jest wykonywanych zazwyczaj tylko kilka par kursów dziennie.

Na terenie OMGGS wdrożono szereg rozwiązań, mających na celu uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu drogowym. W Gdańsku i Gdyni funkcjonują buspasy, których długość systematycznie rośnie. Testowane są także kontrbuspasy czy buspasy o zmiennym kierunku jazdy. Ponadto, większość skrzyżowań z sygnalizacją świetlną jest objęta systemem ITS TRISTAR, który nadaje priorytet pojazdom transportu zbiorowego. Zdarza się jednak, że wytyczanie nowych korytarzy priorytetowych dla PTZ nie nadąża za dynamicznym rozwojem zabudowy, generującym zmiany w potokach ruchu. Z perspektywy celów SUMP niezbędne jest także dalsze wytyczenie stref ograniczonego ruchu dla pojazdów indywidualnych, po których będzie można poruszać się swobodnie za pomocą transportu zbiorowego.

Ostatnie i kolejne lata to czas sporych inwestycji w OMGGS, zarówno w infrastrukturę, jak i w tabor. Najważniejsze z nich to budowa nowych węzłów przesiadkowych na terenie Metropolii. Z perspektywy komunikacji miejskiej rdzenia Obszaru Metropolitalnego istotne są nowe odcinki tras tramwajowych w Gdańsku, które są systematycznie budowane co kilka lat.

Finansowanie transportu

Wydatki ponoszone na transport zbiorowy w OMGGS są bardzo zróżnicowane. Dla każdej z 9 wyznaczonych stref OMGGS wybrano najludniejszą gminę i wskazano środki jakie przeznacza na publiczny transport zbiorowy oraz na przewozy szkolne w przeliczeniu na jednego mieszkańca. W tabeli ujęto także wszystkie miasta rdzenia metropolii.

Rekordzistą pod względem przeznaczonych środków jest Gdańsk z wynikiem 1306 zł na jednego mieszkańca. Jest to najwyższa wartość w OMGGS, kilkukrotnie wyższa niż w drugim największym mieście metropolii – Gdyni. Gdańsk ma również jeden z najdroższych systemów transportu zbiorowego wśród polskich miast⁵².

Cześć gmin OMGGS nie przeznacza na transport zbiorowy żadnych środków lub bardzo niewiele. Oznacza to, że na ich terenie transport zbiorowy funkcjonuje jedynie lub w większości jako przewozy komercyjne. Tak duże zróżnicowanie w kosztach ponoszonych na obsługę i rozwój publicznego transportu zbiorowego może być istotną barierą w integracji transportu zbiorowego, m.in. w odniesieniu do partycypacji w ponoszonych kosztach oraz standardzie i funkcjonowaniu transportu.

Każda z analizowanych gmin wywiązuje się z ustawowego obowiązku zapewnienia dojazdu młodzieży do szkół. W przypadku gmin miejskich, przede wszystkim Trójmiasta ponoszone koszty są bardzo niskie, ze względu na zwarty charakter zabudowy (w porównaniu z gminami wiejskimi lub miejsko-wiejskimi) oraz stosunkowo dobrze rozwinięty transport zbiorowy. Funkcjonowanie przewozów szkolnych w gminach o słabo rozwiniętym systemie transportu zbiorowego (lub jego braku) może być szansą na ograniczenie wykluczenia transportowego, poprzez otwarcie przewozów szkolnych.

⁵² <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,29468246,droga-i-nieefektywna.html>

Tabela 1: Środki przeznaczone na transport zbiorowy i przewozy szkolne w wybranych gminach i miastach OMGGS

Gmina	Wydatki na PTZ [zł]	Wydatki na PTZ w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł]	Wydatki na przewozy szkolne [zł]	Wydatki na przewozy szkolne w przeliczeniu na 1 mieszkańca [zł]
Gdańsk	634945282,00	1 306	3256054,00	7
Gdynia	182491858,00	743	1466087	6
Sopot	7245963	206	74656	2
Kartuzy	97174,98	3	626412,35	18
Nowy Dwór Gdański	0	0	758544,30	45
Puck miasto	341098,15	32	147970,95	14
Rumia	3906437,90	74	522750,73	10
Sierakowice	15506,25	1	817093,99	39
Tczew	7177868,00	125	437232,00	8
Wejherowo gmina	3847156,19	127	1145190,12	38
Władysławowo	56594,29	4	636797,10	44

Źródło: GUS, sprawozdania z wykonania budżetów miast i gmin dostępne w Biuletynach Informacji Publicznej

3.2.6. Tabor transportu zbiorowego

Pod koniec 2020 roku, struktura taboru w komunikacji miejskiej wykazywała silną dominację pojazdów z silnikiem diesla. Stanowiły one ponad 81% ilostanu całego taboru w OMGGS. Widoczne są efekty prowadzonej od wielu lat konsekwentnej polityki taborowej przy wsparciu funduszy europejskich. Niemal 1/3 pojazdów z silnikiem diesla spełnia normę EURO 6, a autobusów z silnikami spełniającymi normę EURO 3 lub niższą w 2019 roku było w ilostanach taborowych operatorów w OMGGS zaledwie 27%. Autobusy o napędzie CNG eksploatowane były jedynie w sieci ZKM Gdynia, podobnie jak trolejbusy. W przypadku trolejbusów zaznacza się stopniowy wzrost wykorzystania technologii In Motion Charging Charging (IMC – ładowanie w ruchu), polegającej na obsłudze odcinków bez sieci trakcyjnej z wykorzystaniem baterii, która następnie ładowana jest na odcinkach wyposażonych w sieć trakcyjną. (IMC – ładowanie w ruchu), polegającej na obsłudze odcinków bez sieci trakcyjnej z wykorzystaniem baterii, która następnie ładowana jest na odcinkach wyposażonych w sieć. Elektromobilność wskazuje na silne ukierunkowanie zmian w strukturze taboru w okresie najbliższych kilkunastu lat.⁵³ Dzięki temu możliwe jest zastępowanie autobusów z silnikiem diesla przez trolejbusy z baterią trakcyjną, co ma już miejsce w przypadku dwóch linii w Gdyni.

⁵³ M. Wołek, M. Bartłomiejczuk, M. Wolański, O. Wyszomirski, K. Grzelec, K. Hebel: Ensuring sustainable development of urban public transport: a case study of the trolleybus system in Gdynia and Sopot (Poland), "Journal of Cleaner Production" 2021 nr 279.

Analiza uchwalonych Strategii Rozwoju Elektromobilności wskazuje na silne ukierunkowanie zmian w strukturze taboru w okresie najbliższych kilkunastu lat.

Sytuacja taborowa na liniach regionalnych oraz lokalnych poza rdzeniem metropolii jest gorsza, niż na połączeniach miejskich. Przewoźnicy użytkują pojazdy wysokopodłogowe, wyprodukowane w latach 90. ubiegłego wieku. Na liniach prywatnych w powiecie tczewskim i malborskim powszechnie są minibusy na podwoziu samochodów dostawczych. Wśród autobusów, obsługujących połączenia regionalne jest jeden pojazd zeroemisyjny, który obecnie kursuje na liniach w gminie Przywidz.

3.2.7. Infrastruktura węzłów przesiadkowych

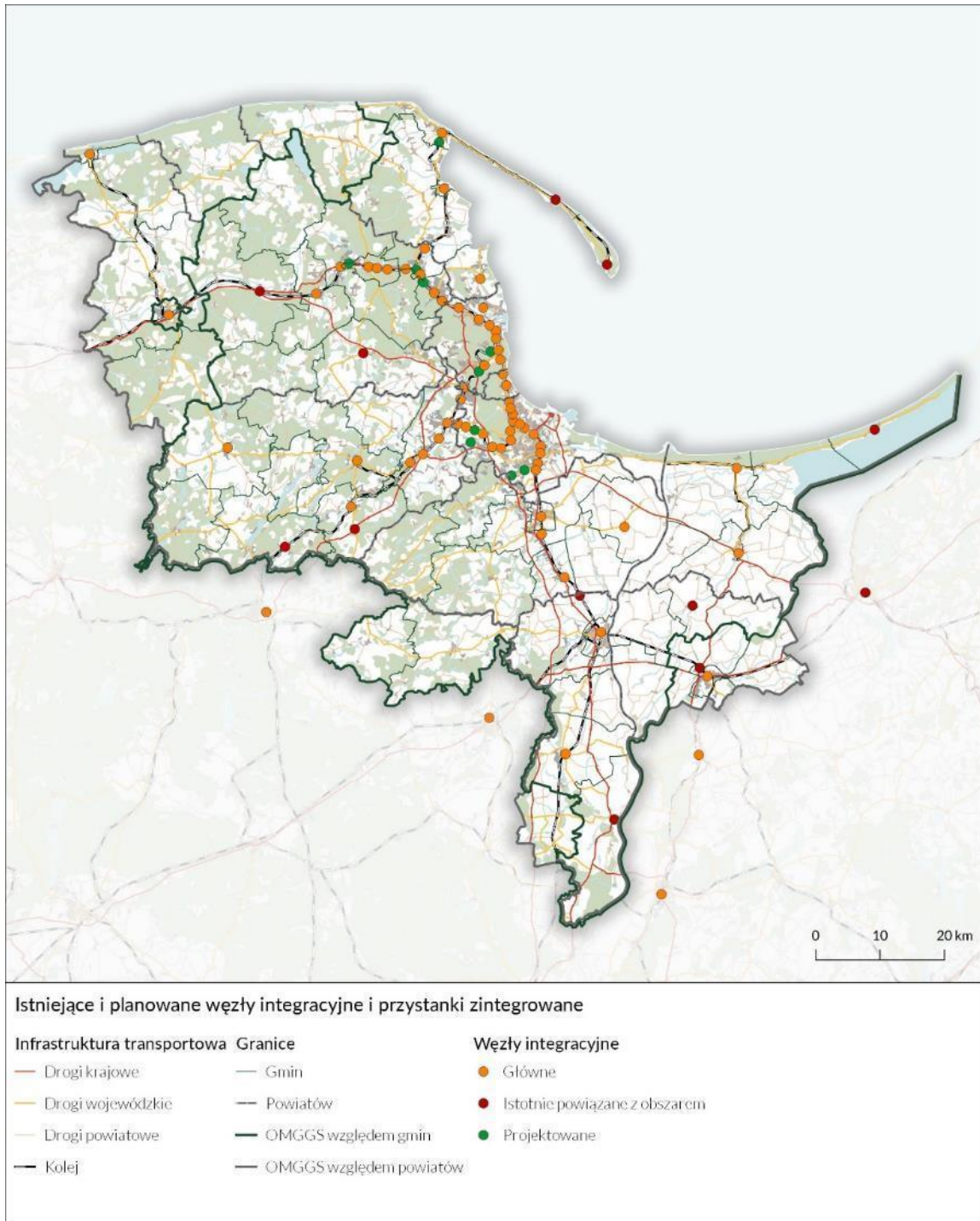
Ważnym elementem systemu transportowego jest infrastruktura przystankowa, w tym węzły przesiadkowe. Są to punkty pozwalające na dogodną zmianę środka transportu, wyposażone w infrastrukturę, która jest niezbędna dla obsługi podróżnych, w tym: miejsca postojowe (park&ride, bike&ride), przystanki transportu zbiorowego, punkty sprzedaży biletów i systemy informacyjne. **Węzły przesiadkowe są niezbędnym elementem dla efektywności i wydajności działania sieci transportu zbiorowego.** Węzły pełnią różną rolę w zależności od ich lokalizacji:

1. Węzły poza granicami rdzenia - pełnią funkcję punktów ciężenia ruchu i zapewniają dostęp do transportu szynowego (kolei). Węzły pozwalają na poprawę obsługi na terenach o ograniczonej obsłudze transportowej;
2. Węzły na granicy z rdzeniem metropolii - mogą przechwytywać ruch dojazdowy aut do rdzenia i pozwalać na przesiadkę na miejskie systemy transportowe;
3. Węzły w granicach rdzenia pełnią rolę agregującą ruch i wprowadzającą pasażerów do systemu transportu zbiorowego, umożliwiają one także intensyfikację zabudowy w ich otoczeniu.

OMGGS realizuje działania, których celem jest standaryzacja węzłów pod względem oznakowania, informacji pasażerskiej. W poprzednim okresie finansowania w obszarze Metropolii zrealizowano 26 węzłów wraz z infrastrukturą towarzyszącą - parkingami samochodowymi (ponad 3023 miejsc P&R) i rowerowymi (ponad 2578 miejsc B&R) oraz 161 km dróg rowerowych. Dokumenty operacyjne na szczeblu województwa (m.in. Regionalny Plan Transportowy) wskazują na konieczność dalszej rozbudowy tego systemu.

Istotnym zadaniem jest pełna inwentaryzacja istniejącej sieci węzłów przesiadkowych oraz ich wyposażenia, a także stworzenie jednolitych standardów dotyczących węzłów, które będą stosowane zarówno przy budowie nowych jak i przy modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych.

Mapa 26: Węzły przesiadkowe na obszarze powiatów wchodzących w skład OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie RPT

3.2.8. Buspasy

Istotnym elementem infrastruktury transportowej są także odcinki buspasów. Infrastruktura pozwala na sprawne prowadzenie transportu autobusowego i minimalizację problemów związanych z niską przepustowością dróg. Realizacja buspasów pozwala na zwiększenie prędkości handlowej i poprawę atrakcyjności oferty. Realizacja systemu powiązań międzygminnych może wymagać także zastosowania tego rozwiązania na głównych ciągach dojazdowych do rdzenia metropolii. Obecnie buspasy są realizowane głównie na terenie

Gdańska i Gdyni. Ich długość jest jednak niewielka – 7,3 km w Gdańsku i 8,5 km w Gdyni. Jest to jeden z niższych wyników na tle pozostałych dużych miast Polski: Warszawa 68 km, Kraków 31,8 km czy Łódź 30,4 km.

Tabela 2: Długości buspasów w Gdańsku i Gdyni w latach 2016-21

	Długość buspasów [km]					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Miasto Gdańsk	3,4	3,3	4,1	5,4	5,5	7,3
Miasto Gdynia	2,2	3,1	3,2	7,9	8,3	8,5

Źródło: GUS

3.2.9. Infrastruktura rowerowa

Sieć rowerowa na terenie OMGGs jest niejednorodna, z najwyższą gęstością na obszarach zurbanizowanych. Najdłuższą siecią rowerową może się pochwalić Gdańsk, w którym ta sieć mierzy 851,2 km. Wśród miast o najwyższej długości liniowej infrastruktury rowerowej, poza Gdańskiem, należy wymienić Gdynię, Sopot oraz Tczew.⁵⁴

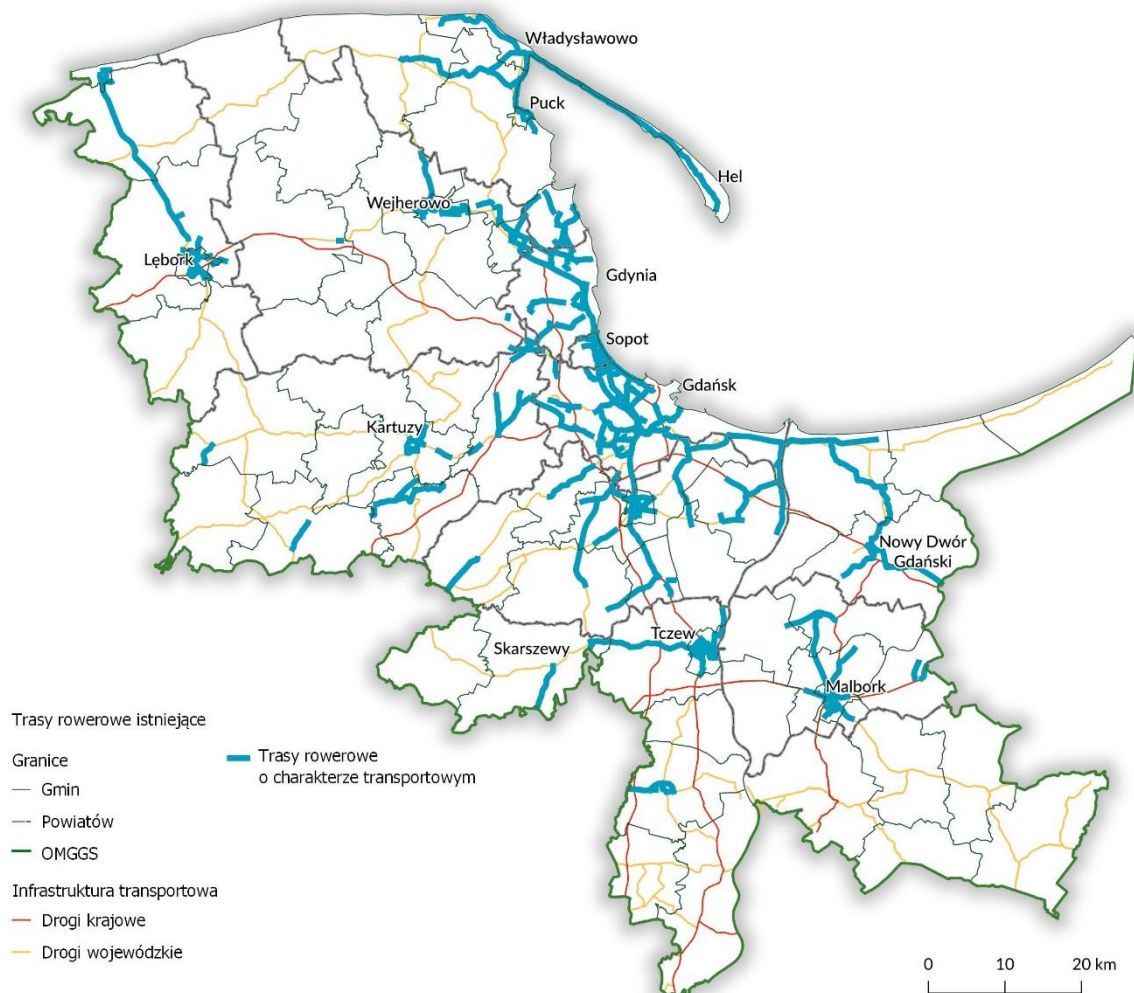
Sieć rowerowa jest systematycznie rozwijana. Według danych GUS w latach 2011–2021 przybyło na tym obszarze 626,3 km tras rowerowych (z 277,9 w 2011 roku do 904,2 km w 2021 roku, czyli o 225%), zaś gęstość sieci wzrosła ze średniej dla całego OM, wynoszącej w 2011 roku 3,9 km/100km² do 12,8 km/100 km² w 2021 roku, czyli o 8,9 km/100 km² (228%).

Liniowa sieć rowerowa uzupełniona jest infrastrukturą punktową. Składają się na nią przede wszystkim parkingi rowerowe oraz stojaki rowerowe, ale także miejsca postojowe dla rowerzystów czy stacje napraw rowerów. Największa liczba stojaków rowerowych znajduje się w Trójmieście oraz w Tczewie. Ponadto na całym OM rozlokowanych jest 26 kluczowych węzłów integracyjnych wybudowanych lub zmodernizowanych w ostatnich latach w ramach programu mającego na celu poprawę integracji transportu publicznego m.in. z transportem rowerowym.

Trasy rowerowe należą do bardzo istotnych atrakcji turystycznych Obszaru Metropolitalnego i jednocześnie stanowią sieć transportową w codziennych podróży mieszkańców OMGGs. Są wykorzystywane również do przemieszczania się z wykorzystaniem innych urządzeń transportu osobistego, np. hulajnóg. W OMGGs funkcjonuje 6 operatorów hulajnóg elektrycznych, które oferują wynajem takich urządzeń według określonego taryfikatora cenowego i czasowego. Z założenia wypożyczalnie przygotowują hulajnogi do użycia (m.in. ładują akumulatory i serwisują), zdarza się jednak, że niektóre pojazdy nie są przygotowane do użycia lub są niesprawne. Istotną kwestią wciąż pozostaje wypracowanie spójnej i skutecznej polityki parkowania oraz wyznaczania stref ograniczonego lub uspokojonego ruchu dla tych pojazdów.

⁵⁴ Dane na podstawie „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim”, PBPR 2021 r.

Mapa 27: Aktualna sieć rowerowa (transportowa) na obszarze powiatów tworzących OMGGS*



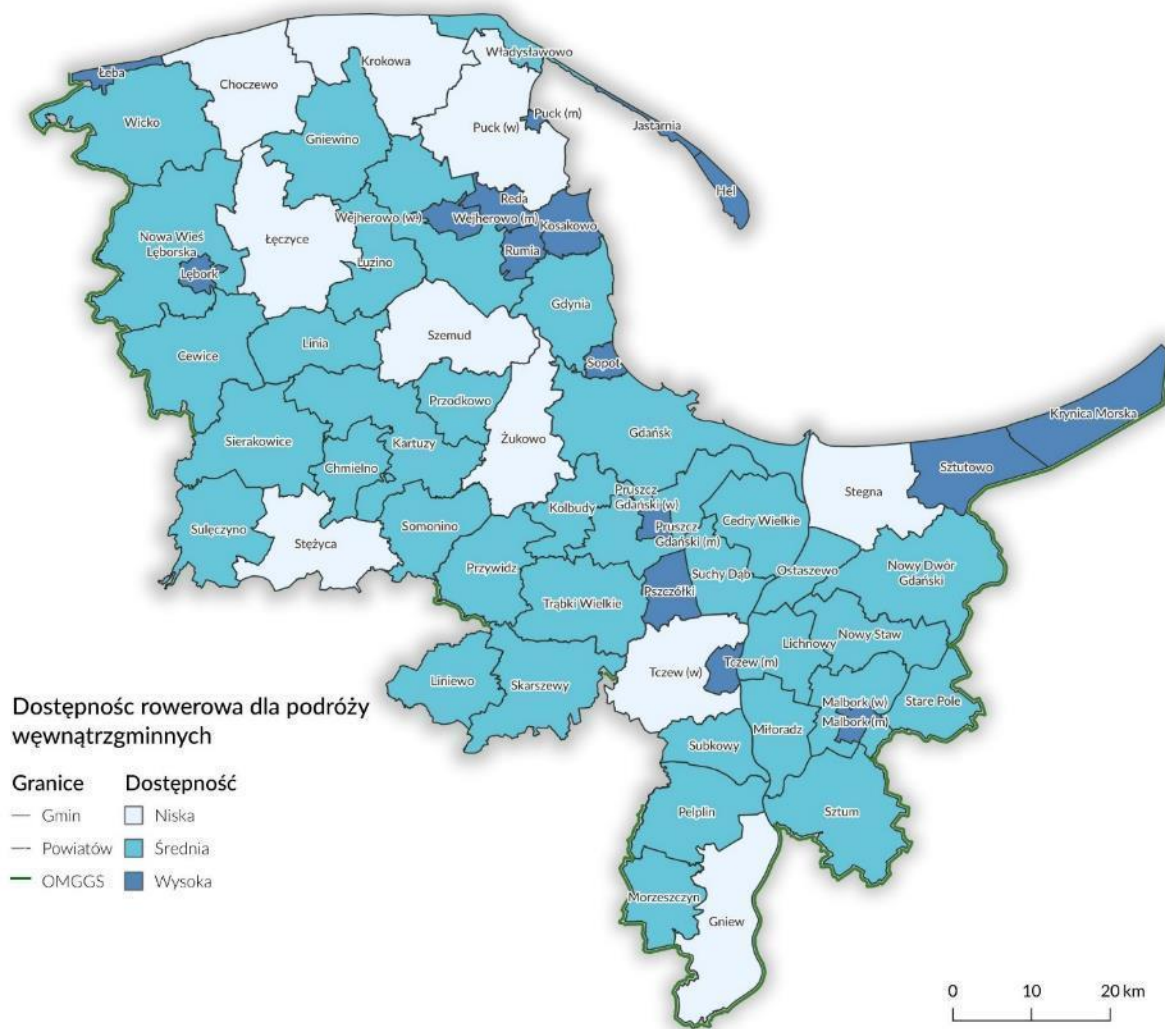
Źródło: opracowanie własne danych z urzędów gmin i miast oraz analizy rynku.

* Na mapie, na obszarach największych miast (Gdańsk, Gdynia, Sopot), uwzględniono jedynie główne trasy rowerowe, aby zachować czytelność układu.

Jak wynika z badań⁵⁵, aż 79% podróży realizowanych w województwie pomorskim odbywa się w obrębie gminy. Zatem przy zapewnieniu odpowiedniej infrastruktury oraz organizacji ruchu można te podróże w dużej mierze zrealizować rowerem lub UTO. Większość OM to gminy o średniej lub dobrej dostępności rowerowej.

⁵⁵ Analiza aktywności i potencjału ludnościowego województwa pomorskiego, Obszaru Metropolitalnego i Trójmiasta w oparciu o zachowania użytkowników sieci telefonii komórkowych w 2019 r. Gdańsk–Gdynia, 2021 r.

Mapa 28: Dostępność rowerowa poszczególnych gmin i powiatów na terenie OMGGS w podróży wewnątrzgminnych



Źródło: opracowanie własne.

Obecnie już 10 gmin ma ponad 90% pokrycia terenu dostępnością rowerową do głównych węzłów transportowych na dystansie 5 km, a 21 gmin na dystansie do 10 km. Dostępność gminy na powyższej mapie wyznaczona jest w oparciu o strukturę sieci osadniczej, istniejący układ drogowy oraz lokalizację urzędu gminy, który zazwyczaj mieści się w największym ośrodku miejskim/wiejskim danej gminy. Mapa wskazuje na potencjał do wspierania rozwoju infrastruktury rowerowej w oparciu o dostępność przestrzenną do lokalnego centrum usługowego, kulturalnego, rozrywkowego i miejsc pracy, a nie na obecną rzeczywistą dostępność w oparciu o istniejącą infrastrukturę rowerową.

Średnio na terenie OMGGS mieszkańcy i mieszkańcy z 31% obszaru mają możliwość dotarcia rowerem do węzła przesiadkowego w odległości do 5 kilometrów, a 27% w odległości od 5 do 10 kilometrów. Analiza ta bierze pod uwagę potencjał dostępu rowerowego do wybranych celów ze względu na ich położenie i odległość od miejsc zamieszkania. Wskazuje na dobre uwarunkowania w OMGGS do rozwoju infrastruktury rowerowej. Nie bierze pod uwagę obecnego poziomu rozwinięcia tras rowerowych, gęstości tras rowerowych lub ich standardu i bezpośredniości.

Głównym wyzwaniem pozostaje nadal nieciągłość linii rowerowych jak i ich nierówna dystrybucja. Gminy rdzenia posiadają wyższą gęstość infrastruktury i drogi tworzą spójne elementy sieci. Dużo słabiej funkcjonują powiązania międzygminne bądź elementy infrastruktury na terenach podmiejskich i wiejskich. Brak bezpiecznej infrastruktury w postaci np. spójnych tras rowerowych jest istotną barierą dla korzystania z roweru⁵⁶. Równie ważnym problemem jest nadal niska świadomość funkcjonowania roweru jako równorzędnego środka transportu, na co m.in. wpływa niski dostęp do infrastruktury dla ruchu rowerowego.

3.2.10. Rower publiczny

Bardzo ważnym elementem współczesnego systemu rowerowego są współdzielone formy rowerów i UTO. Szansą dla rozwoju ruchu rowerowego OMGGS miał być System Roweru Metropolitalnego (Mevo). System, planowany od 2016 roku, a uruchomiony w 2019 roku, obejmował 14 gmin. Przez 7 miesięcy jego działania zarejestrowało się w nim ponad 160 tysięcy użytkowników, którzy wypożyczyli rowery łącznie ponad 2,2 mln razy. W szczytowych momentach w wybranych gminach, każdy rower był wypożyczony nawet 20 razy dziennie. Wyniki te świadczą o wysokim zapotrzebowaniu na taki system, ale przede wszystkim chęci mieszkanki i mieszkańców metropolii do korzystania z rowerów współdzielonych, co widoczne jest również w wynikach badań społecznych zrealizowanych na potrzeby planu zrównoważonej mobilności miejskiej.

W 2023 r. nastąpiło uruchomienie projektu Mevo 2.0. Jest on systemem mieszanym z 4 099 rowerami, w tym 1 000 rowerów tradycyjnych i 3 099 z napędem elektrycznym. System składa się z 717 stacji (wcześniej 660) i dołączą do niego gminy Kosakowo i Kolbudy.

3.2.11. Planowanie sieci transportu rowerowego OMGGS

W roku 2017 na zlecenie OMGGS zostały opracowane Wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg. Dokument zawiera podstawowe założenia dotyczące planowania, projektowania i oznakowania infrastruktury rowerowej. Wyzwaniem jest brak umocowania formalno-prawnego standardów, co przełożyło się na niską skuteczność ich stosowania. Ważną zmianę formalno-prawną niesie wdrażanie rządowych standardów projektowania dróg rowerowych (WR-D-41-1, WR-D-41-2, WR-D-41-3), które będą wspierały rozwój infrastruktury w sposób spójny, z zachowaniem standardów funkcjonalnych i bezpieczeństwa.

W 2021 na zlecenie PBPR w ramach prac nad Regionalnym Programem Transportowym opracowano dokument pn. „Koncepcja struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego miejskich obszarów funkcjonalnych w województwie pomorskim”, na podstawie którego zakłada się, że w najbliższej perspektywie finansowej UE główny nacisk będzie kładziony na budowę tras o charakterze transportowym regionalnym. Analizy SUMP OMGGS wskazują na niepełny charakter tras wskazywanych w RPS i konieczność uzupełnienia sieci w ramach działań własnych gmin. Działanie to będzie miało znaczenie w budowaniu spójności sieci powiązań rowerowych.

⁵⁶ Na problem braku ciągłości wskazywano w badaniach pt. "Diagnoza polityki rowerowej 14 gmin przystępujących do realizacji projektu „Budowa Systemu Roweru Metropolitalnego OMG-G-S” w 2017 r. oraz w Raporcie Diagnostyczno-Statystycznym SUMP OMGGS.

Elektromobilność

W ostatnich latach można zaobserwować rosnącą liczbę pojazdów z napędem elektrycznym – w samym Gdańsku udział pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym (napęd elektryczny jako alternatywny) wzrósł z 0,06% w 2015 roku do 2,42% w 2021 roku. W Gdyni do końca września 2022 roku było zarejestrowanych 615 samochodów elektrycznych, 4264 samochody osobowe, 102 samochody napędzane sprężonym gazem ziemnym CNG oraz 5 samochodów zasilanych wodorem. Oznacza to stopniowy wzrost zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliw alternatywnych.

Na terenie OMGGS znajdują się 163 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych. Dostępne są zarówno stacje AC oraz DC. Stacje AC charakteryzują się mniejszą mocą ładowania niż stacje DC, wykorzystując przy tym prąd przemienny. Z kolei stacje szybkiego ładowania DC umożliwiają szybsze naładowanie pojazdu. Najwięcej stacji ładowania pojazdów znajduje się w rdzeniu metropolii – w Gdańsku 103 stacje, w Gdyni – 27 stacji i w Sopocie – 3 stacje. Na pozostałych obszarach najwięcej stacji ładowania znajduje się w powiecie wejherowskim – 8 stacji, powiecie gdańskim – 7 stacji oraz powiatach puckim oraz tczewskim po 5 stacji. Najgorszą dostępnością charakteryzują się powiaty kartuski, lęborski, nowodworski (po 2 stacje na obszarze powiatu) oraz powiat malborski, gdzie nie ma żadnej stacji ładowania. Na obszarach pozamiejskich stacje ładowania pojazdów elektrycznych są zlokalizowane głównie wzdłuż sieci dróg krajowych i wojewódzkich lub sąsiedztwie do 500 metrów od wymienionych dróg.

Na obszarze OMGGS znajduje się także stacja tankowania sprężonego gazu ziemnego CNG przy ul. Chwaszczyńskiej w Gdyni. Nie funkcjonują za to stacje tankowania skroplonego gazu ziemnego LNG, które cechują się ograniczoną dostępnością w Polsce oraz stacjonarne stacje tankowania wodoru.

Samorządy należące do OMGGS: Gdańsk, Gdynia, Malbork, powiat gdański, powiat wejherowski, powiat nowodworski, powiat lęborski, powiat pucki posiadają uchwalone Strategie Rozwoju Elektromobilności w latach 2020–2021. Oznacza to, że samorządy OMGGS zaczynają dopiero stopniowo realizować założenia dokumentów. Strategia rozwoju elektromobilności w Gdańsku do roku 2035 zawiera Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych w Gdańsku w 64 lokalizacjach oraz 17 lokalizacjach rezerwowych. Strategia zakłada też budowę stacji tankowania gazu ziemnego CNG.

W strategiach elektromobilności bierze się także pod uwagę rozwój car-sharingu w oparciu o pojazdy zeroemisyjne – takie wskazanie znajduje się, m.in. w Strategii Rozwoju Elektromobilności dla powiatu wejherowskiego.

3.2.12. Transport towarów

Polska stanowi istotny element rynku przewozów morskich na Morzu Bałtyckim. W rankingu 10 największych portów na Bałtyku w 2021 roku porty w Gdańsku i Gdyni zajęły odpowiednio 1. i 3. miejsce. Oba trójmiejskie porty pokonały porty m.in. w Goeteborgu, Helsinkach, Kłajpedzie oraz Rydze. Co istotne, porty te systematycznie zyskują na znaczeniu, m.in. dzięki zrealizowanym dotychczas inwestycjom w infrastrukturę portową oraz infrastrukturę dojazdową (m.in. modernizacja linii kolejowych). Przykładowo, Port Gdańsk w zakresie samych tylko przeładunków kontenerów rósł w latach 2010-21 przeciętnie o 11% rocznie, osiągając w 2021 roku przeładunki na poziomie 2,1 mln TEU. Utrzymanie tego tempa

wzrostu w perspektywie 2030 roku oznaczałoby osiągnięcie w 2030 roku poziomu 5,4 mln TEU, tj. 2,5-krotności przeładunków odnotowanych w 2021 roku. Analizując z kolei całościowe wolumeny od strony mas brutto, w 2021 roku w Porcie Gdańsk obsłużono łącznie 53,2 mln ton towarów, a opracowana w 2018 roku „Strategia Portu Gdańsk 2030” zakłada obsługę nawet 100 mln ton w 2030 roku.

Analogicznie port w Gdyni przeładował 26,7 mln ton ładunków w 2021 roku. W fazie planowania lub realizacji jest szereg inwestycji, mających na celu zwiększenie potencjału portu w Gdyni: budowa Portu Zewnętrznego, dostosowanie infrastruktury do wejścia statków o parametrach Baltmax, modernizacja kolejowej infrastruktury na terenie portu oraz rozwój Doliny Logistycznej. Wbrew pozorom porty w Gdańsku i Gdyni konkurują ze sobą tylko częściowo, gdyż charakteryzują się nieco odmienną specjalizacją w odniesieniu do przyjmowanych jednostek pływających i typów ładunków.

Transport dóbr z i do portów odbywa się w pierwszej kolejności w kierunku centrum kraju. Służą do tego:

- od strony Gdańska: linia kolejowa nr 226 Pruszcz Gdański–Gdańsk Port Północny oraz linia kolejowa nr 260 Zajęczkowo Tczewskie–Pruszcz Gdański oraz linia kolejowa nr 9 Warszawa Wschodnia–Gdańsk Główny, a następnie linia kolejowa nr 131 Chorzów Batory–Tczew w kierunku centrum kraju;
- od strony Gdyni: linia kolejowa nr 201 Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port, a następnie też linia kolejowa nr 131 w kierunku centrum kraju.

Z punktu widzenia sprawności obsługi ruchu towarowego z i do portów kluczowym jest zapewnienie odpowiednio wysokiej przepustowości oraz elastyczności w prowadzeniu operacji kolejowych. W tym kontekście najczęściej pojawiającym się postulatem ze strony przewoźników towarowych jest pełna separacja ruchu, tj. prowadzenie ruchu towarowego po osobnych torach. Zakończone, prowadzone obecnie oraz planowane projekty inwestycyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. dobrze się wpisują w ten postulat. Należy jednak zwracać uwagę na terminowość realizowanych projektów inwestycyjnych oraz na efekty korytarzowe: nawet jeśli inwestycje w regionie OMGGS zostaną zrealizowane terminowo i w pełnym zakresie, to jeśli w innych częściach szlaków inwestycje będą opóźnione, to nie będzie możliwości skorzystania z poprawionych parametrów linii kolejowych (dla przewoźników towarowych istotne jest dochowanie pełnych parametrów eksploatacyjnych, takich jak maksymalna długość składu czy maksymalne dopuszczalne naciski osiowe) w skali całej trasy, a ich niedochowanie nawet na krótkim odcinku typowej trasy niweczy możliwość uruchomienia dłuższego czy cięższego pociągu w całej relacji.

Wykraczając poza perspektywę regionalną oraz krajową i sięgając na poziom europejski, należy odnieść się do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 (dalej: „Rozporządzenie TEN-T”), ustanawiającego Transeuropejską Sieć Towarową (TEN-T). Sieć TEN-T jest conceptem budowy przede wszystkim w oparciu o istniejące, wybrane elementy infrastruktury z poszczególnych Państw Członkowskich UE, spójnej sieci o ujednoczonych parametrach technicznych i eksploatacyjnych, umożliwiających prowadzenie sprawnych i wydajnych operacji logistycznych, mających istotne znaczenie dla całej Wspólnoty. W tym kontekście należy zauważyć, że Gdańsk oraz Gdynia zostały zdefiniowane jako istotne elementy tzw. Sieci Bazowej w ramach Transeuropejskiej Sieci Towarowej (TEN-T):

- Gdańsk oraz Gdynia jako porty morskie Sieci Bazowej TEN-T;

- Gdańsk jako port lotniczy Sieci Bazowej TEN-T.

Ponadto w zakresie infrastruktury liniowej jest to region, w którym krzyżują się:

- linie kolejowe wchodzące w skład Sieci Bazowej (LK 9 Warszawa Wschodnia–Gdańsk Główny) oraz Sieci Komplementarnej (LK 201 Nowa Wieś Wielka–Gdynia Port, LK 202 Gdańsk Główny–Starogard);
- drogi wchodzące w skład Sieci Bazowej (autostrada A1 Trójmiasto–Gorzyczki) oraz Sieci Kompleksowej (droga ekspresowa S6 Trójmiasto–Szczecin, droga ekspresowa S7 Gdańsk–Rabka-Zdrój).

Patrząc całościowo region OMGGS wydaje się być w bardzo szerokim zakresie uwidoczniiony w Rozporządzeniu TEN-T. Ze względu na specyfikę lokalizacji w skali kraju (porty morskie) można wręcz stwierdzić, że region OMGGS posiada najbardziej urozmaicony i ubogacony fragment Sieci TEN-T, obejmujący infrastrukturę transportową każdego rodzaju (kolejową, drogową, lotniczą oraz w zakresie portów morskich).

Poza siecią dróg ekspresowych wysokim obciążeniem charakteryzują się następujące odcinki dróg krajowych i wojewódzkich (w nawiasach SDRR dobowy dla samochodów ciężarowych i dostawczych):

- DK20 na odc. Gdynia Chwaszczyno-Żukowo-Egiertowo (maks. 2899 pojazdów);
- DK22 na całej długości (maks. 3734 pojazdy na przejściu przez Malbork);
- DK91 na całej długości (maks. 2148 pojazdów);
- DW216 na odc. Reda-Puck-Władysławowo (maks. 3790 pojazdów);
- DW222 na całej długości (maks. 2032 pojazdy);
- DW211 na odc. Żukowo-Kartuzy-Sierakowice (maks. 2044 pojazdy);
- DW221 na odc. Gdańsk-Kolbudy-Trzepowo (maks. 1774 pojazdy).

Ww. odcinki dróg przechodzą często przez teren zabudowany – m.in. w Pucku, Żukowie, Malborku, Pruszczu Gdańskim czy Tczewie. Ruch ciężarowy kierowany na te drogi generuje szczególnie uciążliwe efekty zewnętrzne dla mieszkańców przyległych terenów. Po części jest to ruch lokalny, z destynacją w obrębie OMGGS, część jednak stanowi ruch tranzytowy – znane są przypadki omijania systemu viaTOLL przez kierowców ciężarówek z wykorzystaniem sieci dróg wojewódzkich.

Prognozy portów w Gdańsku i Gdyni zakładają przynajmniej dwukrotny wzrost przeładowywanych towarów w perspektywie do 2030 roku. Nieco ponad 50% ładunków jest obsługiwane transportem samochodowym, co uwidacznia się we wzroście ruchu pojazdów ciężarowych na drogach krajowych i wojewódzkich w OMGGS. Ograniczona przepustowość infrastruktury kolejowej prowadzącej do ww. portów wiąże się z ryzykiem zwiększenia udziału ruchu ciężarowego.

O ile sam wyjazd samochodów ciężarowych z terminali portowych na sieć dróg TEN-T jest w dużej mierze uregulowany, problem stanowi rozwój towarów w innych kierunkach oraz ruch związany z działalnością pozostałych centrów logistycznych. Negatywne efekty zewnętrzne transportu ciężarowego są szczególnie odczuwalne przez mieszkańców obszarów przyległych do dróg wojewódzkich, zlokalizowanych wokół rdzenia metropolii.

Istotna jest także dystrybucja towarów na terenie miast i związany z nim problem dostępności miejsc postojowych dla samochodów dostawczych. Wprowadzanie rozwiązań alternatywnych i proekologicznych, np. wykorzystanie rowerów cargo w logistyce miejskiej w OMGGS ma jak dotąd charakter pilotażowy. Wprowadzenie Stref Czystego Transportu przez poszczególne miasta mogłoby stanowić silny bodziec rozwojowy dla tej formy transportu towarów. Dla dalszego rozwoju i popularyzacji rowerów cargo niezbędne jest dostosowanie istniejącej infrastruktury rowerowej w celu swobodnego przemieszczania się rowerów cargo.

3.2.13. 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. Od 2011 roku zauważalna jest tendencja spadkowa – liczba wypadków 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 nieznaczącej większości gminy osiągają niższe wartości niż średnia krajowa, która wynosi 5,4.

Najwięcej zgonów w wypadkach komunikacyjnych ma miejsce w powiatach wejherowskim oraz kartuskim, które są największymi powiatami należącymi do aglomeracji trójmiejskiej. Przez powiat kartuski przebiega DK20 – dochodzi na niej do największej liczby wypadków śmiertelnych w powiecie. Dużo wypadków rejestruje się także na DK7 na odcinku od Żukowa w kierunku Gdańska. W przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców najwięcej ofiar śmiertelnych jest w powiecie nowodworskim, a najmniej w rdzeniu metropolii. OMGGS odznacza się niskim wskaźnikiem śmierci na 100 wypadków, wynoszącym 4,05 zgonów, który jest niższy niż średnia dla woj. pomorskiego (6,6 zgonów). Jest to jeden z najniższych wskaźników w Polsce. Szczególną uwagę należy poświęcić kwestii bezpieczeństwa na obszarach, gdzie najczęściej dochodzi do niebezpiecznych zdarzeń oraz stosować w tych miejscach środki zaradcze (zmiany infrastrukturalne, które skutecznie zmuszą kierowców do ograniczenia prędkości czy wymuszą większą ostrożność podczas korzystania z dróg publicznych). Niepokojący jest stale rosnący wskaźnik motoryzacji dla obszaru OM, który pośrednio może wpływać na większą liczbę ofiar na drogach.

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 województwie oraz sens dalszego wprowadzania zmian w tym obszarze.

Przytoczone statystyki wciąż są jednak odległe od wizji 0 ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych, która staje się celem wielu miast i metropolii europejskich. Najlepszym środkiem zaradczym ograniczającym wypadki śmiertelne jest edukacja społeczna w kwestii bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych (skierowana nie tylko do pieszych i rowerzystów) oraz odpowiednie oznakowanie newralgicznych miejsc, jak przejazdy rowerowe, np. za pomocą znaków VMS czy inteligentnego oświetlenia. Równie istotne jest także budowanie i modernizowanie ulic i dróg, aby zapewniały bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom ruchu oraz ograniczały występowanie niebezpiecznych zachowań tj. nielegalnego parkowania np. ograniczającego widoczność, poruszania się z nadmierną prędkością itd. W miejscach szczególnie niebezpiecznych dla rowerzystów należy stosować elementy infrastruktury BRD, jak np. barierki w okolicach przystanków komunikacji miejskiej uniemożliwiające przekraczanie tras rowerowych przez pieszych w miejscach nieodpowiednich. Dobrą praktyką jest stosowanie separatorów rowerowych na odcinkach, gdzie trasa rowerowa przylega do jezdni. Daje to użytkownikom tras psychiczny komfort większego bezpieczeństwa oraz wymusza na kierowcach bezpieczniejszą jazdę.

3.2.14. Główne kierunki i wyzwania kształtowania mobilności metropolitalnej

Głównym zadaniem metropolitalnego systemu transportu jest zapewnienie możliwości sprawnego przemieszczania się między rdzeniem a otoczeniem. System powinien zapewnić możliwość wykorzystania zrównoważonych środków mobilności. Dlatego w ruchu pasażerskim podstawą jest rozwój transportu zbiorowego. W tym zakresie fundamentem systemu w OMGGS jest **system kolejowy, w szczególności linie kolei aglomeracyjnej i miejskiej** oraz połączenia autobusowe i trolejbusowe. Powiązania autobusowe mają na celu **skomunikowanie gmin ościennych z rdzeniem (przewozy regionalne), dowożenie między otoczeniem rdzenia a jego centrum (połączenia miejskie)**. Ważnym elementem systemu jest **skomunikowanie przewozów z węzłami przesiadkowymi**, w tym z **infrastrukturą park&ride i bike&ride**, aby ułatwić korzystanie z systemu transportu zbiorowego.

Koncepcyjnie założenia tego systemu były określone w 2006 r. przy powołaniu MZKZG. Metropolitalne dokumenty planowania transportu (m.in. STIM 2030⁵⁷) także konsekwentnie wytyczyły kierunek działania systemu oraz koniecznych zmian.

Przewozy w Obszarze Metropolitalnym opierają się o działanie różnych organizatorów: Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego organizuje przewozy kolejowe i autobusowe na szczeblu regionalnym, samorządy gminne organizują przewozy w ramach granic swoich gmin bądź we współpracy z gminami ościennymi. Transport zbiorowy organizowany jest w ramach linii publicznego transportu zbiorowego, otwartych przewozów szkolnych oraz linii komercyjnych. Łącznie w obszarze działa kilkudziesięciu organizatorów transportu i podobna liczba przewoźników, którzy organizują/wykonują przewozy w oparciu o ustawę o publicznym transporcie zbiorowym. Kolejne około dwudziestu przewoźników obsługuje linie komercyjne, głównie na terenie powiatu nowodworskiego, malborskiego i tczewskiego.

W OMGGS nadal nie doszło do pełnej integracji organizacyjnej, rozkładowej, taryfowej i biletowej transportu. Realizowane są działania mające na celu ułatwienie korzystania

⁵⁷ Komornicki T., Rosik P. 2014, Infrastruktura transportowa OM na tle uwarunkowań przestrzennych; OMGGS, 2015, Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030, Gdańsk; OMGGS, TOR, FRiL, A2P2, 2022, Raport diagnostyczno-strategiczny, Gdańsk.

z transportu – Taryfa Pomorska, emitowany przez MZKZG Bilet Metropolitalny czy honorowanie biletów ZTM przez przewozy kolejowe Marszałka Województwa Pomorskiego. Ważnym krokiem w stronę integracji i cyfryzacji stało się rozpoczęcie wdrażania systemu FALA, który stanowi infrastrukturę ułatwiającą rozliczanie podróży odbywanych u różnych przewoźników. Problem braku integracji i jego skutki dla systemu transportowego metropolii był wielokrotnie identyfikowany w opracowaniach metropolitalnych⁵⁸. Brak integracji wpływa na wysokie koszty operacyjne transportu, brak możliwości dywersyfikacji taryf, problemy z rentownością linii i utrudnienia w skoordynowaniu oferty. Jeśli obecny stan się utrzyma, pogłębiać się będą problemy funkcjonowania transportu zbiorowego, nastąpi dalszy spadek jego udziału w podróżach i tym samym nie zostanie osiągnięty najważniejszy cel polityki zrównoważonej mobilności oraz strategii rozwoju Obszaru Metropolitalnego, a także województwa. Obecnie funkcjonujący Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej nie spełnia tej roli, ponieważ zakres jego działalności nie obejmuje organizacji ani zarządzania ofertą przewozową, a jedynie ogranicza się do emisji biletów metropolitalnych.

Dążenie do integracji transportu poprzez powołanie nowych (Metropolitalnego lub Regionalnego Zarząd Transportu) lub wzmocnienie istniejących struktur (MZKZG) jest stale wskazywane jako **główny kierunek ewolucji systemu transportowego metropolii**⁵⁹. Jedną z głównych barier jest koszt integracji, związany m.in. z kwestią rekompensaty ulg ustawowych, ewentualną utratą dopłat krajowych oraz spadku sprzedaży biletów. Jednocześnie wprowadzono darmowe przewozy dla dodatkowych grup pasażerów, co skutkuje obniżeniem przychodów ze sprzedaży biletów. Jednym z narzędzi mogących zbilansować koszty jest powołanie związku metropolitalnego. Powołanie wspólnego zarządu transportu przyczyniłoby się także do zbudowania jednolitej bazy danych dotyczącej transportu zbiorowego w OMGGS. Obecnie dane te są rozdrobnione, a w formie GTFS występują jedynie w największych miastach OMGGS i gminach, które są obsługiwane przez zakłady transportowe tych miast. Dostęp do rzetelnych informacji dotyczących transportu wiąże się także z planowaniem rozwoju systemów transportowych, nie tylko transportu zbiorowego. W celu integracji, pozyskiwania i analizy danych w tym zakresie na terenie OMGGS powinno się rozważyć utworzenie odpowiedniej jednostki/wydziału w ramach struktur OMGGS.

3.2.15. Pozostałe działania związane ze zmianami zachowań transportowych w OMGGS

Oprócz zmian infrastrukturalnych gminy metropolii realizują działania popularyzatorskie, mające na celu zachęcać do skorzystania z innych środków transportu niż auto. We flagowej kampanii Miasta Gdańska – „Rowerowym Maju” w 2023 roku 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 nieformalne**. 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” swoje drużyny utworzyły 443 firmy/zakłady pracy – o 49 więcej niż w 2021 roku, zespoły utworzyło też 39 szkół średnich – o 9 więcej niż rok

⁵⁸ Ibidem.

⁵⁹ M.in. Deloitte, 2015, Ekspertyza dotycząca instytucjonalnych modeli funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym w świetle zapisów Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych - Raport końcowy, także STIM 2030.

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 przejechali łącznie 437 533 km - łącznie około 70 tys. przejazdów rowerem.

Przeprowadzanie kampanii rowerowych to przede wszystkim domena dużych miast. Mniejsze samorządy dołączają zazwyczaj do ogólnopolskich kampanii np. Rowerowy Maj.

3.3. Potencjał gospodarczy i społeczny

3.3.1. Struktura i znaczenie gospodarki metropolii

Struktura gospodarki OMGGS

Województwo pomorskie w 2021 roku znalazło się na siódmym miejscu w kraju pod względem wytworzonego PKB oraz na piątym pod względem PKB per capita. Jest także województwem o najwyższym wzroście wskaźnika PKB w Polsce⁶⁰. Województwo od lat znajduje się na czwartym miejscu w kraju pod względem liczby podmiotów gospodarczych na 1000 mieszkańców, co może świadczyć o wysokim poziomie przedsiębiorczości mieszkańców tego regionu.

Obszar Metropolitalny jest jednym z najlepiej rozwijających się gospodarczo regionów kraju. Rdzeń OMGGS odpowiedzialny jest za wytwarzanie ponad połowy regionalnego PKB. W Trójmieście notowany jest też najwyższy w województwie wskaźnik PKB per capita, a razem z podregionem gdańskim (powiaty gdański, kartuski, nowodworski, pucki, wejherowski) wytwarza ok. 66% regionalnego PKB.⁶¹ Według danych GUS Trójmiasto skupia również większość inwestycji z udziałem kapitału zagranicznego w regionie. Wiodącą w regionie rolę Trójmiasta jako ośrodka gospodarczego przekłada się na znaczną siłę ciążenia w podróżach do pracy oraz generowanie ruchu ponadregionalnego i międzynarodowego.

Liczba średnich przedsiębiorstw na Pomorzu nieznacznie zmieniła się w ostatniej dekadzie, jednak można zauważyć ich spadek w latach 2019-2021.

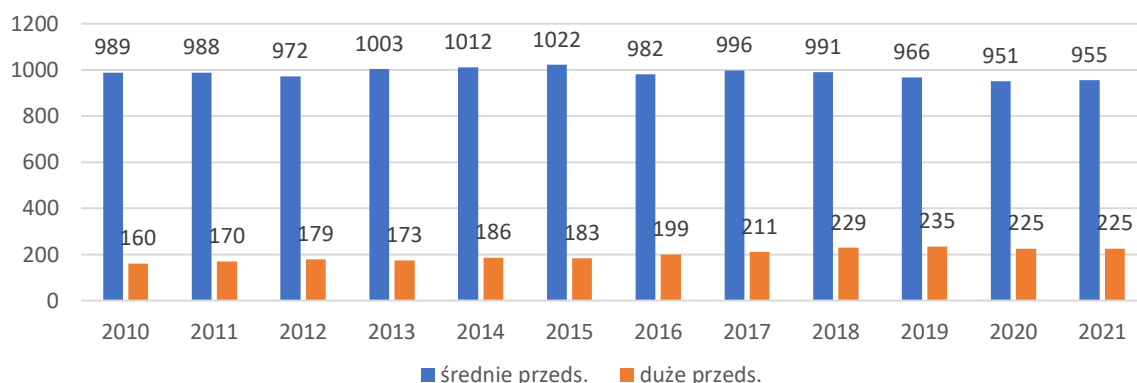
Natomiast liczba dużych przedsiębiorstw w województwie pomorskim wzrosła w latach 2010-2021 o 55 podmiotów, co świadczy o znaczących inwestycjach poczynionych przez silne i kluczowe dla poszczególnych sektorów przedsiębiorstwa⁶².

⁶⁰ 15,8% nominalnego wzrostu PKB wobec 12,2% dla Polski - por. <https://businessinsider.com.pl/gospodarka/otogdzie-powstaje-polski-pkb-najszybciej-rozwija-sie-pomorze/fj339dw>, (dostęp 24.03.2023 r.)

⁶¹ Wg danych GUS za rok 2020 47,6% PKB regionu w podregionie Trójmiejskim, 19% PKB regionu w podregionie Gdańskim. W 2020 PKB *per capita* w Trójmieście wyniosło 84474 zł, w podregionie gdańskim 42662 zł, a w regionie pomorskim 57680 zł.

⁶² Bank Danych Lokalnych GUS

Rysunek 2: Liczba średnich i dużych przedsiębiorstw na Pomorzu w latach 2010-2021



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

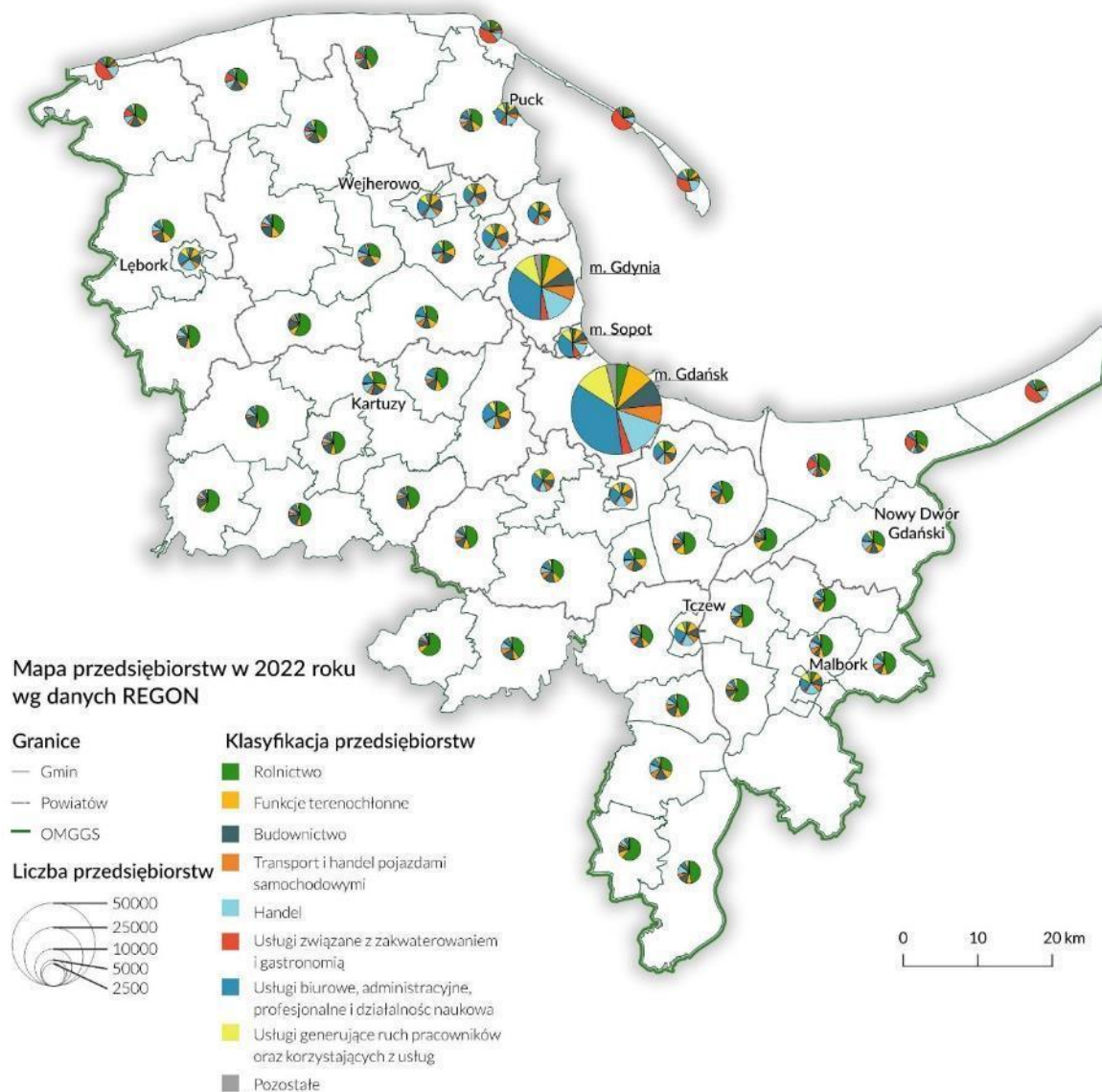
Widoczne są jednak znaczące różnice w strukturze gospodarki obszaru. Rdzeń OMGGS wykazuje dużą specjalizację w sektorach opartych na wiedzy i technologii (największe w Polsce nasycenie miejscami pracy w sektorze BPO/SSC, dominacja podsektora KPO w sektorze BPO⁶³, znaczący udział Trójmiasta na rynku przedsiębiorstw wykorzystujących wysokie i średniowysokie technologie), w sektorze stoczniowym oraz logistyce. Ważnymi dla Trójmiasta sektorami są również produkcja biżuterii (bursztynnictwo), turystyka i edukacja, w tym edukacja wyższa.

Z kolei poza rdzeniem metropolii silne są: sektor spożywczy, w tym przetwórstwo ryb (szczególnie w powiecie puckim), przemysł drzewno-meblowy (gminy pojezierza kaszubskiego) oraz budowlany. Na obszarach poza rdzeniem widać przesunięcie w stronę sektorów pracochłonnych, o niższej intensywności technologicznej. Gminy wiejskie oddalone od rdzenia są w dalszym ciągu gminami o dużym znaczeniu rolnictwa, niemniej jednak niewiele jest jednostek, w których ta gałąź gospodarki dominuje.

W pasie nadmorskim oraz w gminach położonych nad zatoką, w tym w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego, a także w gminach pojezierza kaszubskiego oraz w Malborku duże znaczenie dla gospodarki tych obszarów ma turystyka.

⁶³ Raport „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2022”, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL).

Mapa 29: Liczba miejsc pracy w OMGGS w 2022 roku wg danych REGON z podziałem na wielkość przedsiębiorstw



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych REGON

Do branż priorytetowych dla rdzenia metropolii zalicza się sektor ICT, energetykę, branżę farmaceutyczną i kosmetyczną, sektor usług BPO, szeroko rozumianą logistykę oraz branżę motoryzacyjną. Ważną rolę pełni także turystyka.

W województwie pomorskim w sposób oddolny wybrane zostały obszary inteligentnych specjalizacji, posiadające znaczący potencjał w zakresie B+R. Inteligentnymi Specjalizacjami Pomorza (ISP) są:

- ISP 1 – Technologie morskiej energetyki wiatrowej i portowo-logistyczne;
- ISP 2 – Technologie interaktywne w środowisku nasyconym informacyjnie;
- ISP 3 – Technologie efektywne w produkcji, przesyłach, dystrybucji i zużyciu energii i paliw oraz w budownictwie;
- ISP 4 – Technologie medyczne w zakresie chorób cywilizacyjnych i okresu starzenia.

Pomorska gospodarka zorientowana jest na usługi, w których istotną rolę odgrywa: turystyka, przemysł morski, branża petrochemiczna, drzewno-meblarska, budowlana i elektromaszynowa. Do ważnych sektorów należą również: elektronika, logistyka, nowoczesne usługi dla biznesu, ICT, biotechnologia i chemia lekka oraz przetwórstwo rolno-spożywcze (w tym przetwórstwo rybne).

Zgodnie z opublikowanym w pierwszym kwartale 2023 roku raportem fDi Intelligence, województwo pomorskie znalazło się na 5 miejscu wśród najlepszych regionów inwestycyjnych w Europie w kategorii regionów średniej wielkości. Świadczy to o niepodważalnym sukcesie w tworzeniu bezpiecznego i atrakcyjnego środowiska dla bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Pomorze zostało nagrodzone wysokim miejscem w rankingu dzięki wysokiemu potencjałowi ekonomicznemu, kapitale ludzkim o wysokiej jakości, efektywności kosztów dla biznesu, dostępności transportowej oraz otwartości na inwestycje⁶⁴.

W ciągu ostatniej dekady województwo pomorskie charakteryzowało się silną dynamiką rozwoju – w latach 2010-2022 zanotowano znaczący spadek bezrobocia z 12,3% do 4,6%.⁶⁵ W podobnym okresie (do 2019 roku) liczba ludności aktywnej zawodowo wzrosła do ponad 1 mln⁶⁶. Duży udział w sukcesie województwa w ostatnich latach miały bezpośrednie inwestycje zagraniczne. W latach 2013-2023 zrealizowano ponad 170 projektów w tej kategorii, które stworzyły ponad 22 tys. miejsc pracy. Inwestycje realizowały takie przedsiębiorstwa jak: Bayer, Epam, Alteams Group, ThyssenKrupp, State Street, Aptiv, PwC, Nordea, Sii, czy Capgemini⁶⁷.

Nowoczesne usługi biznesowe

Na szczególną uwagę zasługuje sektor nowoczesnych usług dla biznesu (BSS). W 2020 roku istniały 162 centra BSS, z których ok. 58% należało do branży IT, 22% do branży SSC, a około 10% do branży R&D⁶⁸. W latach 2021 - 2022 powstały kolejne 22 centra, co oznacza największą dynamikę w Polsce (23,5% miejsc pracy wygenerowanych w tym okresie przez nowe centra zlokalizowane w Polsce). Obecnie Trójmiasto to czwarta najważniejsza lokalizacja dla tego rynku w Polsce – po Warszawie, Krakowie i Wrocławiu, z wyraźną przewagą nad kolejnymi aglomeracjami⁶⁹.

⁶⁴ <https://investinpomerania.pl/aktualnosci/pomorskie-piatym-najlepszym-regionem-inwestycyjnym-w-europie/>

⁶⁵ Bank Danych Lokalnych GUS

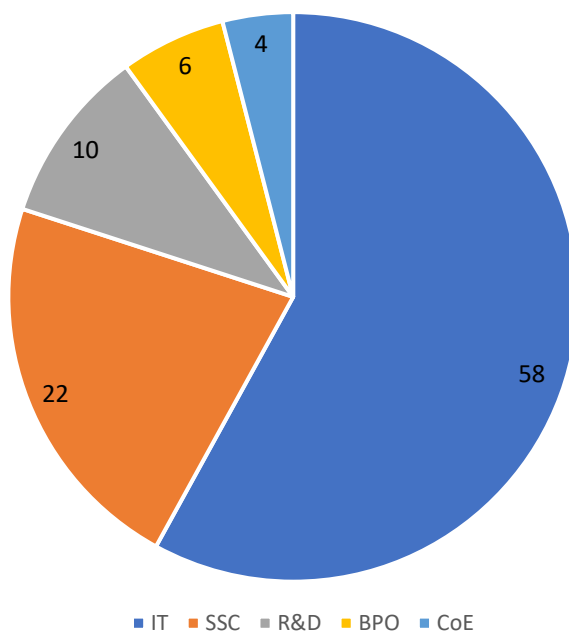
⁶⁶ Wkład do strategii BIZ 2021-2027, Invest in Pomerania.

⁶⁷ European Cities and Regions of the Future 2023, fDi Intelligence.

⁶⁸ Stan Sektora nowoczesnych Usług Dla Biznesu w Trójmieście, 2021.

⁶⁹ Raport „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2022”, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL).

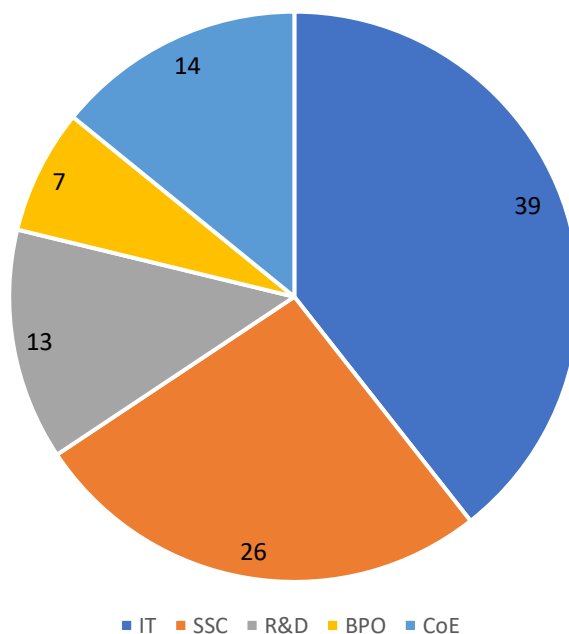
Rysunek 3: Typy centrów sektora nowoczesnych usług dla biznesu w 2020 r.



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu o stanie sektora BSS w Trójmieście 2021

Najwięcej osób z tego sektora zatrudnionych było w branży IT, które stanowiły 39% wszystkich pracowników centrów BSS. Warto natomiast zwrócić uwagę na wielkość zatrudnienia w tzw. Centers of Excellence (np. State Street, PwC), które zatrudniały ok. 14% wszystkich pracowników sektora usług dla biznesu w Trójmieście⁷⁰.

Rysunek 4: Struktura zatrudnienia w centrach BSS w Trójmieście w 2020 r.

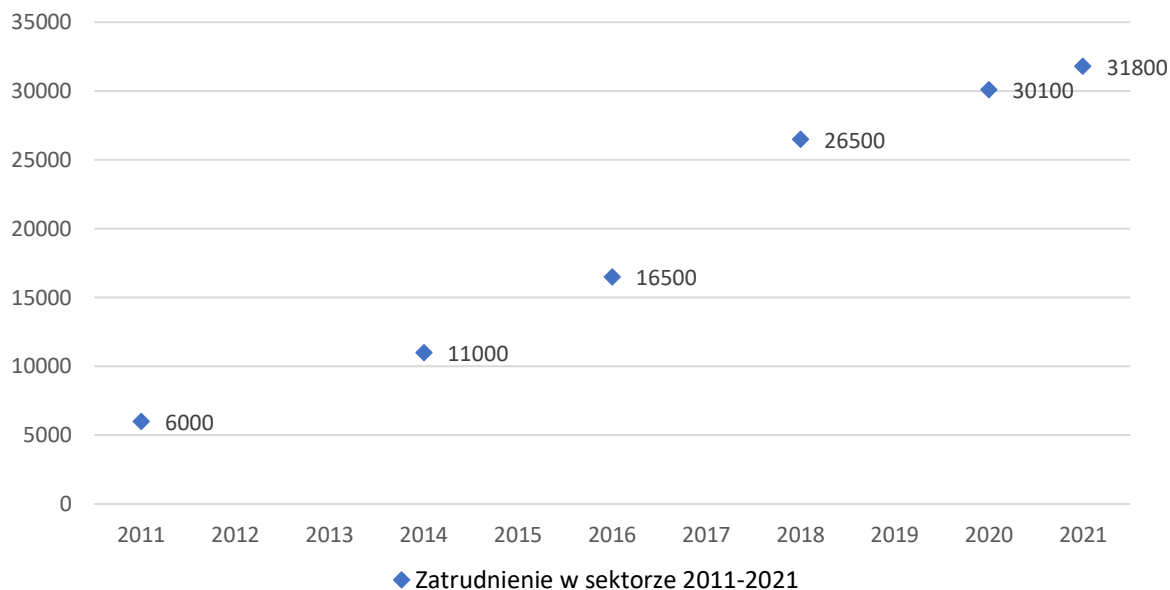


Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu o stanie sektora BSS w Trójmieście 2021

⁷⁰ Stan Sektora nowoczesnych Usług dla Biznesu w Trójmieście, 2021.

Zatrudnienie w sektorze nowoczesnych usług dla biznesu rośnie nieprzerwanie od 2011 roku, kiedy wynosiło zaledwie 6 tys., do przeszło 32 tys. w 2022 roku⁷¹. Świadczy to o stałym rozwoju regionu i jego rosnącej atrakcyjności dla inwestorów oraz dużych przedsiębiorców⁷².

Rysunek 5: Zatrudnienie w sektorze BSS w Trójmieście w latach 2011-2021



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu o stanie sektora BSS w Trójmieście 2021

Znaczenie portów dla gospodarki subregionu

W OMGGS znajdują się porty morskie o dużym znaczeniu dla gospodarki kraju:

- port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – port w Gdańsku oraz port w Gdyni;
- porty inny niż o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej – port we Władysławowie, w Jastarni, Hel-Zachód, w Pucku, w Nowym Świecie, w Krynicy Morskiej, w Kątach Rybackich;
- morski port Wojenny Hel-Zachód.

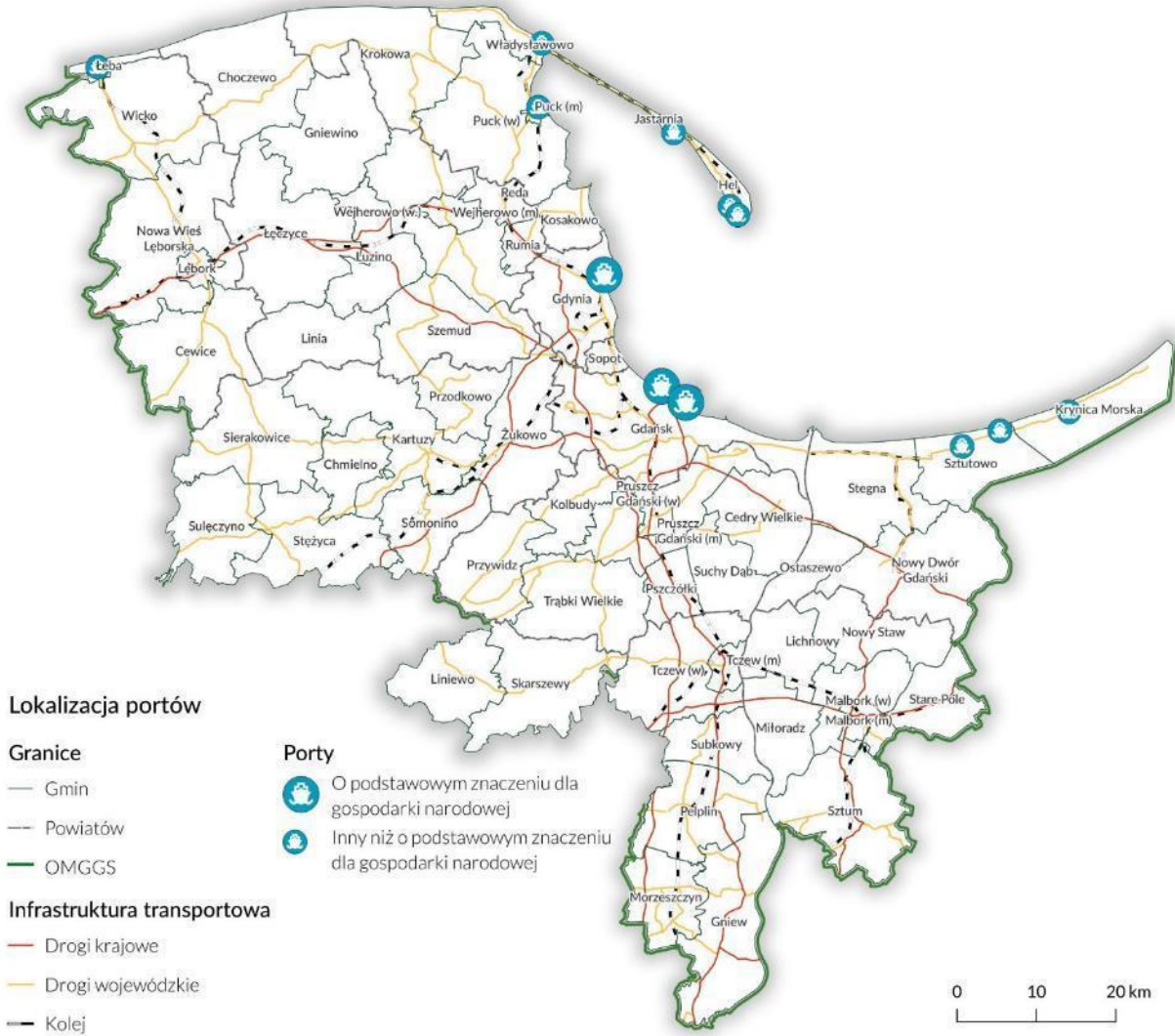
W Obszarze Metropolitalnym znajdują się dwa porty morskie sieci TEN-T: Port Morski Gdańsk i Port Morski Gdynia. W 2022 roku obroty ładunkowe w portach Gdańsk i Gdynia wyniosły około 86,3 mln. ton, co stanowi o 37% więcej niż w 2021 roku. Realizowane były głównie w gdańskim terminalu DCT Gdańsk S.A (obecne Baltic Hub Container Terminal).⁷³.

⁷¹ Raport „Sektor nowoczesnych usług biznesowych w Polsce 2022”, Związek Liderów Sektora Usług Biznesowych (ABSL).

⁷² BSS in Tricity 2020 Status report, Invest in Pomerania.

⁷³ Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, Szczecin 2021.

Mapa 30: Lokalizacja portów morskich



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych SIPAM

Dzięki znacznemu wzrostowi przeładunków kontenerowych porty w Gdańsku i w Gdyni są coraz silniejszym graczem na rynku globalnym, także w porównaniu do portów w Niemczech i w Holandii, co wynika z rozbudowującej się infrastruktury transportowej warunkującej dostęp do portów. Jednakże pomimo wielu inwestycji w ostatnich latach poziom rozwoju tej infrastruktury jest wciąż niewystarczający. Obecnie stan techniczny infrastruktury dostępowej do portów morskich w obrębie ostatniego kilometra („last mile”) powoduje ograniczenia w drogowych i kolejowych przewozach ładunków, a w przyszłości mogą się także pojawić ograniczenia w zakresie przepustowości.

W celach zwiększenia obrotu ładunków Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. planuje do realizacji projekty „Poprawa infrastruktury Portu Gdańsk wraz z analizą wdrożenia systemu niskoemisyjnego OPS dla zrównoważonego rozwoju sieci TEN-T” oraz „Baltic Hub – załadunek obszaru morskiego i budowa trzeciego nabrzeża głębokowodnego w Porcie Północnym”.

Głównymi priorytetami portu w Gdyni jest budowa **Portu Zewnętrznego** wraz z infrastrukturą do obsługi statków wycieczkowych oraz zagospodarowanie terenów **Doliny Logistycznej**, a także budowa tzw. Drogi Czerwonej komunikującej Port Gdynia z S7 - element ostatniej mili sieci TEN-T oraz Via Maris stanowiąca w części północno - zachodni dostęp do portu Gdynia (ujęty na liście projektów sieci bazowej TEN-T Korytarza Bałtyk – Adriatyk pod nr 1168). Realizacja tych projektów przyczyni się do wzrostu konkurencyjności Portów Gdańska i Gdyni, wzmocnienia potencjału przeładunkowego oraz zwiększenia przepustowości, a poprawie ulegną jakość i standard obsługi statków oraz warunki pracy. Porty stanowią także zaplecze infrastrukturalne dla rozbudowy morskiej energetyki wiatrowej.

Rozbudowie portów towarzyszy rozbudowa zaplecza logistycznego. Wśród strategicznych inwestycji w tym zakresie należy wymienić budowę tzw. „suchego portu” – **kontenerowego terminala intermodalnego w Zajączkowie**.

Z punktu widzenia obsługi ruchu pasażerskiego kluczową zrealizowaną inwestycją jest modernizacja terminala promowego w Gdyni.

Potencjał rozwoju gospodarczego

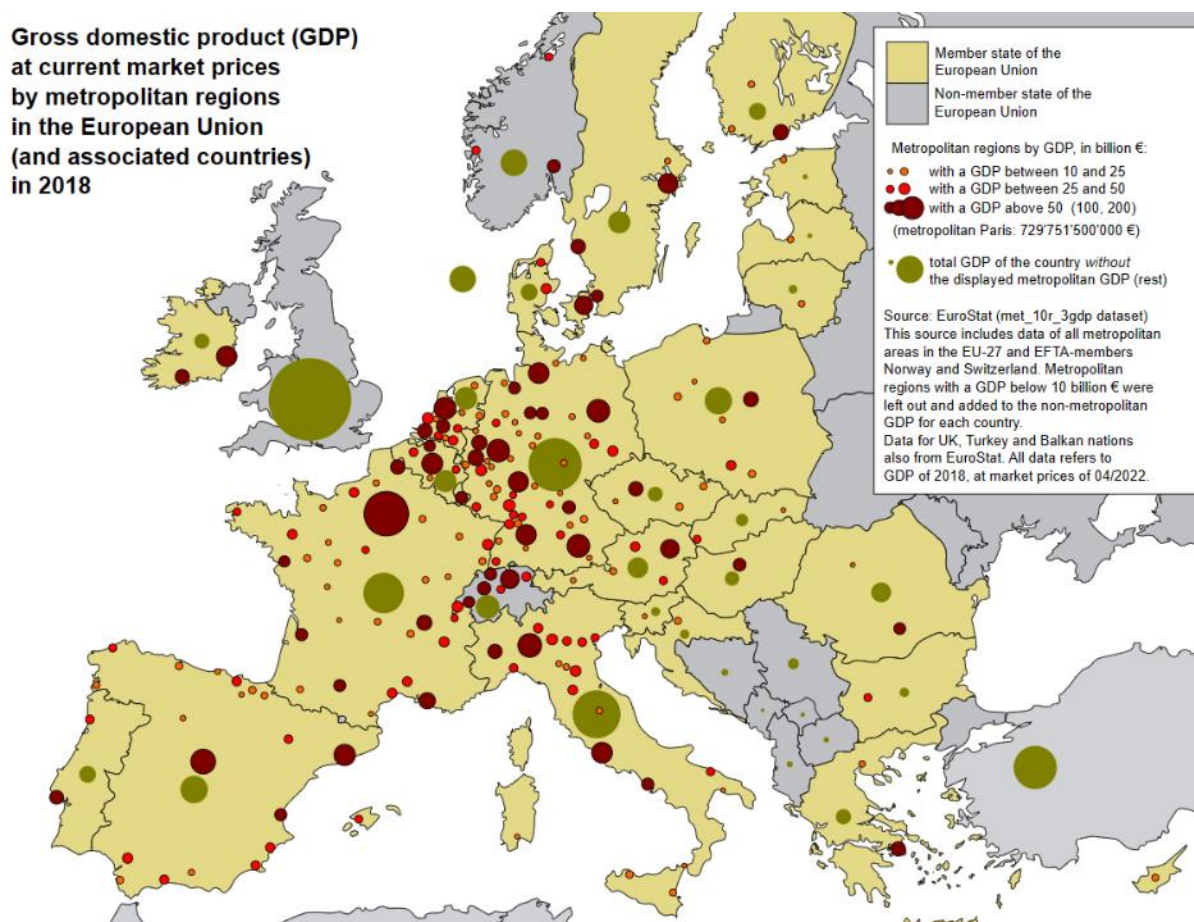
W ostatnich kilkunastu latach polskie metropolie przeżywały swój gwałtowny rozwój mierzony zmianą poziomu PKB czy przyrostem zatrudnienia. Gospodarka zasilana popytem wewnętrznym, rosnącym eksportem oraz transferom ze środków zewnętrznych przeobrażała się w kierunku bardziej efektywnej i innowacyjnej.

Główne kierunki rozwoju gospodarki regionu, w kontekście globalnej i europejskiej pozycji konkurencyjnej, będą wiązały się z dalszą rozbudową zaplecza portowo-logistycznego oraz branż powiązanych z logistyką i szeroko rozumianą branżą morską. Już teraz jest to dziedzina podlegająca znacznej klasteryzacji. Znaczące inwestycje w rozwój infrastruktury energetycznej - morska energetyka wiatrowa, energetyka jądrowa będą czynnikiem kształtującym dalszy rozwój gospodarki – zarówno w samym sektorze wytwarzania energii, jak i w innych branżach zainteresowanych bezpieczeństwem dostaw energii. Na Pomorzu kluczowym projektem będzie budowa elektrowni jądrowej w Choczewie oraz rozbudowa jej zaplecza pod względem infrastruktury oraz kadr pracowników.

Równie istotnym obszarem, ze względu na obecność firm IT, uczelni wyższych oraz już funkcjonujących firm zaplecza biznesu jest dalsza cyfryzacja wszystkich branż gospodarki.

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 rozwijały się w ostatniej dekadzie (dostępna i tania podaż pracowników, środki unijne na inwestycje), dalszy rozwój możliwy będzie zapewne głównie poprzez wzrost efektywności pracy i zwiększenie innowacyjności, która pozwala przedsiębiorstwom stać wysoko w łańcuchach dostaw. Ze względu na wysokie znaczenie powiązań globalnych i łańcuchów logistycznych, kluczowym czynnikiem warunkującym poprawę produktywności będzie umiejętność internacjonalizacji działań przedsiębiorstw operujących w regionie.

Mapa 31: PKB w cenach rynkowych według regionów metropolitalnych w Unii Europejskiej w 2018 roku



Źródło: Wikimedia Commons na podstawie danych Eurostat

Atrakcyjność rynku pracy

OMGGS jest dynamicznie rozwijającym się rynkiem pracy, z dużą różnorodnością firm i sektorów, takich jak IT, logistyka, przemysł stoczniowy oraz usługi biznesowe. Region ten jest atrakcyjny dla wielu osób poszukujących pracy, zwłaszcza dla tych z wykształceniem technicznym lub naukowym.

Jeśli chodzi o zarobki, metropolia jest jednym z najatrakcyjniejszych regionów w Polsce. Średnie wynagrodzenie w subregionie wynosi około 5 500 złotych brutto miesięcznie. Jednocześnie koszty życia są niższe niż w innych europejskich metropoliach, co oznacza możliwość podwyższenia jakości życia w OMGGS.

Problemem, który warto zauważyć, jest duże zróżnicowanie dochodów na terenie OMGGS. Średnie wynagrodzenie w Gdańsku przekracza 7 tys. brutto (jest to wartość na poziomie Krakowa, Wrocławia czy Poznania, nieznacznie tylko niższa niż w Warszawie), podczas gdy dane dla powiatów pozardzeniowych są znacznie niższe (np. powiat wejherowski – ok. 5 tys. brutto).

Porównując Trójmiasto z innymi europejskimi metropoliami o podobnym potencjale ludnościowym, takimi jak na przykład Helsinki, Tallinn czy Oslo, okazuje się, że zarobki w Trójmieście nie są konkurencyjne w wartościach bezwzględnych. Przykładowo, w Helsinkach średnie wynagrodzenie wynosi około 4 500 euro brutto miesięcznie. OMGGS

jest jednak w stanie konkurować niższymi kosztami życia, co sprawia, że różnica w wynagrodzeniach nie jest aż tak dotkliwa.

Działalność badawczo-rozwojowa

Jak wskazują dane NCBiR⁷⁴, Polska pod względem intensywności nakładów na B+R zaczyna osiągać poziom porównywalny z krajami Europy Południowej (Hiszpanii – 1,43%, Włoch – 1,49%, Grecji – 1,44%), w których te nakłady rosną zauważalnie wolniej. Polski wskaźnik jest także wyższy niż w niektórych krajach Europy Zachodniej (Irlandia – 1,06%, Luksemburg – 1,01%), ale nadal lokujemy się znacznie poniżej grupy krajów uchodzących za bardziej innowacyjne (Szwecja – 3,35%, Austria – 3,32%, Belgia – 3,19%, Niemcy – 3,13%).

Od 2010 roku w województwie pomorskim można zaobserwować stały wzrost nakładów wewnętrznych na działalność związaną z badaniami i rozwojem oraz wzrost liczby podmiotów działających w tym sektorze⁷⁵.

Tabela 3: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R

		2010	2015	2019	2020
Nakłady wewnętrzne na działalność badawczo-rozwojową (w mln zł)	Polska	10 416,2	18 060,7	30 284,8	32 402,1
	woj. pom.	488,4	1 156,1	2 287,9	2 365,5
	%	4,69	6,40	7,55	7,30

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS - Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r.

W ciągu 10 lat nakłady wewnętrzne na działalność badawczo-rozwojową przedsiębiorstw działających na terenie województwa pomorskiego wzrosły blisko 5-krotnie i stanowiły ponad 7% wszystkich nakładów ponoszonych w całym kraju.

Tabela 4: Relacja nakładów wewnętrznych na działalność B+R do PKB

		2010	2015	2019	2020
Relacja do PKB w %	Polska	0,72	1,00	1,32	-
	woj. pom.	0,6	1,12	1,68	-

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS - Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r.

W 2010 roku relacja nakładów wewnętrznych do PKB Pomorza była niższa od średniej krajowej, w ciągu 5 lat wartość prac badawczych i rozwojowych w województwie pomorskim przewyższyła średnią krajową o 0,12 p.p., a po 9 latach już o 0,36 p.p., co świadczy o rozwoju sektora B+R w regionie.

⁷⁴ Narodowego Centrum Badań i Rozwoju – pochodzą one z raportu Działalność badawcza i rozwojowa w Polsce w 2021 r.

⁷⁵ Raport o sytuacji społeczno-gospodarczej województwa pomorskiego 2023

Tabela 5: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R w przeliczeniu na 1 mieszkańca

		2010	2015	2019	2020
Nakłady wewnętrzne na działalność badawczo-rozwojową (na 1 mieszkańca w zł)	Polska	270	470	789	845
	woj. pom.	215	502	979	1008

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r

Wyjątkowy rozwój działalności badawczo-rozwojowej na tle kraju widać również w wysokości nakładów w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Już w 2015 roku na Pomorzu wskaźnik ten przewyższył średnią krajową, a same wydatki na działalność B+R w regionie wzrosły niemal 5-krotnie.

Tabela 6: Liczba podmiotów prowadzących działalność w zakresie B+R

		2010	2015	2019	2020
Liczba podmiotów w działalności badawczo-rozwojowej	Polska	1767	4427	5863	6381
	woj. pom.	102	249	395	425
	%	5,77	5,62	6,74	6,66

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportu o sytuacji społeczno-gospodarczej woj. pomorskiego w 2022 r.

Liczba podmiotów wykazujących prowadzenie działalności badawczo-rozwojowej wzrosła w województwie pomorskim w latach 2010-2020 ponad 4-krotnie. W 2020 roku ich liczba stanowiła niecałe 7% wszystkich podmiotów tego typu w Polsce.

Ważną cechą procesów B+R prowadzonych na terenie OMGGS jest to, że stosunkowo dużą ich część finansują sami przedsiębiorcy. Pomorze może pochwalić się drugim najlepszym wynikiem w Polsce, jeśli idzie o udział prywatnych nakładów w ogóle nakładów przeznaczanych na działalność rozwojową⁷⁶. To budująca wiadomość, oznacza bowiem wysoki potencjał innowacyjny lokalnych przedsiębiorców i mniejszą zależność od środków dotacyjnych, które w pewnej perspektywie czasowej mogą stać się trudniej dostępne.

Szybki rozwój sektora B+R+I na tle kraju podlega mechanizmom globalnej konkurencji. Światowi i europejscy liderzy innowacji pozostają daleko w przodzie. Polska w dalszym ciągu znajduje się poniżej unijnej średniej, jeśli idzie o relację nakładów na badania i rozwój do PKB⁷⁷. Poziom innowacyjności naszego kraju w dalszym ciągu jest niezadowolający. W najnowszym zestawieniu European Innovation Scoreboard⁷⁸ nasz kraj został sklasyfikowany wśród najgorszej grupy, tzw. „wschodzących innowatorów”, a nasz wynik stawia nas na 24 z 27 miejsc. Podobnie odległe miejsce zajmuje województwo pomorskie w rankingu Regional innovation scoreboard, który ocenia innowacyjność regionów UE – pomorskie zajmuje 187 na 239 miejsc.⁷⁹

⁷⁶ Por. Działalność badawcza i rozwojowa w Polsce w 2021 r. GUS, s. 78.

⁷⁷ Por. <https://www.gov.pl/web/ncbr/polska-dogania-europe-pod-wzglem-nakladow-na-br>

⁷⁸ EIS 2023 - https://research-and-innovation.ec.europa.eu/statistics/performance-indicators/european-innovation-scoreboard_en#european-innovation-scoreboard-2023

⁷⁹ https://research-and-innovation.ec.europa.eu/statistics/performance-indicators/regional-innovation-scoreboard_en [dostęp: 19.10.2023 r]

Jedną z ważniejszych i rozwojowych branż, która wykorzystuje potencjał B+R+I, a która podlega wsparciu ze strony Unii jest branża cyfrowa. Programy wsparcia dla cyfryzacji (Cyfrowa Europa) mają na celu finansowanie działań w kierunkach takich jak obliczenia wielkiej skali, SI, cyberbezpieczeństwa, umiejętności cyfrowych, wdrażania i interoperacyjności systemów. OMGGS jest dobrze przygotowany do dalszego rozwoju branży cyfrowej ze względu na obecność globalnych firm (Intel, Amazon), silny potencjał istniejących podmiotów (centra IT & B&R stanowią połowę podmiotów zaplecza biznesu) oraz silne środowisko biznesowe. Produkcja oprogramowania (Software development) oraz badania i rozwój są głównymi działaniami realizowanymi przez branżę ICT w Trójmieście.

Nową inicjatywą są badania nad SI (AI Pomorze)⁸⁰, a na terenie OMGGS funkcjonuje także Pomeranian Digital Innovation Hub - jeden ze 136 ośrodków wskazanych przez UE, które mają być kluczowymi regionalnymi punktami kompleksowej obsługi z zakresu cyfryzacji, robotyzacji, cyberbezpieczeństwa i zielonej transformacji⁸¹. Funkcjonuje również EDIH, w ramach którego partnerami są OMGGS i Miasto Gdynia⁸². Działania Konsorcjum będą się skupiały na wspieraniu cyfryzacji MSP i JST w obszarze „Smart City/ Smart Regions”. Takich specjalizacji jest w Europie bardzo niewiele.

Potencjał akademicki

Wpływ na dynamiczny rozwój sektora B+R mają działające na Pomorzu uczelnie – m.in. Politechnika Gdańska, Gdański Uniwersytet Medyczny (GUMed), Uniwersytet Gdański (UG) czy też Uniwersytet Morski w Gdyni⁸³. Na uczelniach UG i GUMed działają również Międzynarodowe Agendy Badawcze, które pozytywnie wpływają na pozycję oraz rozwój uczelni.⁸⁴ Posiadają one nowoczesną infrastrukturę badawczą (np. CK STOS⁸⁵, superkomputer Kraken⁸⁶) oraz kompleksowo wyposażone laboratoria, które umożliwiają prowadzenie zaawansowanych badań naukowych. Dwie z ww. uczelni, posiadające status uczelni badawczych – Politechnika Gdańska oraz Gdański Uniwersytet Medyczny – znalazły się w pierwszej dziesiątce najlepszych ośrodków akademickich w Polsce w rankingu „Perspektywy 2023”⁸⁷. Wykorzystując środki unijne, od lat inwestowano w województwie pomorskim w innowacyjne centra naukowo-badawcze i wpływ tych inwestycji jest coraz bardziej zauważalny⁸⁸.

Dobra pozycja uczelni na arenie krajowej nie jest jednoznaczna z uznaniem międzynarodowym. Tylko Politechnika Gdańska znajduje się na liście 1000 najlepszych

⁸⁰ Źródło: Invest in Pomerania

⁸¹ <https://european-digital-innovation-hubs.ec.europa.eu/edih-catalogue/pdih> [dostęp: 20.10.2023 r.]

⁸² <https://european-digital-innovation-hubs.ec.europa.eu/edih-catalogue/smart-secure-cities>

⁸³ Na obszarze OMGGS działa 19 uczelni wyższych i 8 filii, z czego większość z nich mieści się w Trójmieście. Poza tym obszarem znajdują się jedynie lęborska filia Wyższej Szkoły Administracji i Biznesu im. E. Kwiatkowskiego w Gdyni, malborska filia Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy, wydział zamiejscowy Gdańskiej Szkoły Wyższej w Tczewie i Kaszubsko-Pomorska Szkoła Wyższa w Wejherowie.

⁸⁴ <https://uczelnia-badawcza.gumed.edu.pl/62294.html> [dostęp: 19.10.2023 r.]

<https://ictqt.ug.edu.pl/> [dostęp: 19.10.2023 r.]

<https://ictqt.ug.edu.pl/> [dostęp: 19.10.2023 r.]

⁸⁵ <https://stos.gda.pl/> [dostęp: 20.10.2023 r.]

⁸⁶ [https://pl.wikipedia.org/wiki/Kraken_\(superkomputer\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Kraken_(superkomputer)) [dostęp: 20.10.2023 r.]

⁸⁷ PG – 6. miejsce, GUM – 7. miejsce. Por. <https://ranking.perspektywy.pl/2022/ranking/ranking-uczelnia-akademickich>, dostęp 25.03.2023.

⁸⁸ Innowacje rodzą się na Pomorzu, Invest in Pomerania, Raport 2022.

uniwersytetów na świecie⁸⁹, a całkowita liczba studentów w Trójmieście jest relatywnie mniejsza niż w przypadku innych polskich metropolii⁹⁰ – liczba studentów studiujących na terenie OMGGS w 2021 roku wynosiła niespełna 79 tys., gdy w tym samym czasie we Wrocławiu studiowało niemal 108 tys., w Poznaniu blisko 114 tys. osób⁹¹. Jeszcze gorzej akademickość subregionu prezentuje się, jeśli idzie o liczbę osób na studiach stacjonarnych – jest ona porównywalna do Lublina, miasta o znacznie mniejszym potencjale ludnościowym i wynosi w przybliżeniu 50 tys. Trójmiasto i Pomorze odstaje także pod względem internacjonalizacji studiów. W roku akademickim 2021/22 w regionie studiowało łącznie 3748 obcokrajowców, o ponad połowę mniej niż w np. w uczelniach województw lubelskiego, łódzkiego czy dolnośląskiego. Liderem zestawienia było Mazowsze z 26366 studentami zagranicznymi⁹², prawie o połowę mniej niż w np. w uczelniach województw lubelskiego czy łódzkiego. Liderem jest tu Mazowsze z 26375 studentami zagranicznymi. Niski poziom internacjonalizacji jest też widoczny w rankingu "Perspektywy 2023" - Politechnika Gdańska, która wśród uczelni technicznych w Polsce zajęła 3 miejsce, a w kryterium Innowacyjność/Wynalazczość 1 miejsce, w rankingu umiędzynarodowienia zajęła dopiero 17 miejsce.⁹³ Na sytuację w szkolnictwie wyższym wpływa też długotrwały spadek liczby studentów (w skali kraju o 33,8% od 2010/11 roku)⁹⁴. Podobna sytuacja ma miejsce jeśli chodzi o liczbę nauczycieli akademickich i profesorów – ich liczba jest zdecydowanie mniejsza od innych porównywalnych województw⁹⁵.

Pomorskie uczelnie nie przyciągają znaczącego potencjału talentów do OMGGS. Według informacji pochodzących z badań jakościowych problemem szkół wyższych jest niedostateczna liczba samodzielnych pracowników naukowych – liczba studentów dostosowana jest do możliwości kadrowych.

Tereny inwestycyjne

OMGGS posiada liczne tereny inwestycyjne, które mogą zostać zagospodarowane na potrzeby rozwoju miejscowej gospodarki. Jak wskazywano w 2015 roku, nawet stosunkowo blisko rdzenia możliwe było zdefiniowanie terenów inwestycyjnych z przeznaczeniem na gospodarcze funkcje terenochłonne⁹⁶, jednakże dla większości samorządów wyzwaniem okazuje się wskazanie terenów inwestycyjnych o powierzchni przekraczającej 20 hektarów⁹⁷. Analiza informacji udostępnianych o terenach inwestycyjnych przez powołane do tego

⁸⁹ Akademicki Ranking Uniwersytetów Świata (ang. Academic Ranking of World Universities), zwyczajowo Lista Szanghajska – PG uplasowała się na pozycji między 800. a 900.

⁹⁰ Por. Akademickość polskich miast, Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa 2019.

⁹¹ Dane pochodzą ze statystyk GUS – kategoria: Szkolnictwo wyższe – studenci i absolwenci.

⁹² Study in Poland. Studenci zagraniczni w Polsce 2022. Perspektywy 2023.

⁹³ <https://2023.ranking.perspektywy.pl/ranking/ranking-uczelni-akademickich/criteria/umiedzynarodowienie> [dostęp: 20.10.2023 r.]

⁹⁴ GUS, Szkolnictwo wyższe w roku akademickim 2021/2022

⁹⁵ Profesorowie – Pomorskie 1,77 tys., Dolnośląskie 2,18 tys., Wielkopolskie 2,79 tys. Nauczyciele akademicy: Pomorskie 6,1 tys., Dolnośląskie 8,4 tys., Wielkopolskie 8,8 tys.

⁹⁶ Por. Dostępność terenów inwestycyjnych oraz możliwości rozwoju mieszkalnictwa w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot, s. 45 i nast.

⁹⁷ Tamże, s. 41.

instytucje sugeruje, że gminy nie mają jednolitego spojrzenia na politykę identyfikowania i udostępniania terenów inwestycyjnych na swoim terenie⁹⁸.

Większość Obszaru Metropolitalnego znajduje się w zasięgu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (PSSE), gdzie łączne zatrudnienie na terenie strefy wynosi 17 959 miejsc pracy⁹⁹. Jedynie powiat lęborski położony jest w obrębie Słupskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej (SSSP), która oferuje 5 500 miejsc pracy¹⁰⁰, a same tereny inwestycyjne podstrefy „Lębork” stanowią ok. 2% powierzchni wszystkich terenów inwestycyjnych SSE.

Powierzchnia terenów inwestycyjnych PSSE położonych na terenie OMGGS stanowi ok. 13% powierzchni wszystkich terenów inwestycyjnych PSSE. Funkcjonowanie strefy ze względu na lokalizację na północy kraju umożliwia nawiązywanie współpracy z krajami nadbałtyckimi i lokalne wykorzystanie portów morskich, a inwestycje związane z SSE realnie wpływają na spadek bezrobocia, budowanie przedsiębiorczości i podniesienia aktywności obszaru.

Poza obszarami PSSE istotnym zasobem pod rozwój przemysłu jest Obszar Funkcjonalny Dolina Logistyczna. Tereny obszaru w części położonej na obszarze Gdyni, Rumi i Gminy Kosakowo przeznaczone w MPZP jako tereny przemysłowo-usługowe to łącznie ponad 600 ha z czego 260 ha objętych zostało w 2019 roku granicami portu Gdynia.

Institucje otoczenia biznesu

W 2021 roku w województwie pomorskim funkcjonowało 15 IOB, w tym 10 ośrodków innowacji i 5 ośrodków przedsiębiorczości¹⁰¹.

Wśród IOB subregionu warto wymienić:

- Gdański Park Naukowo-Technologiczny (GPNT) – park technologiczny, który zrzesza ponad 100 firm z różnych sektorów, takich jak IT, biotechnologia, energetyka czy motoryzacja. GPNT oferuje przestrzenie biurowe oraz laboratoryjne, a także szkolenia i doradztwo biznesowe;
- Pomorski Park Naukowo-Technologiczny (PPNT) – park technologiczny, który skupia się na sektorze IT i technologii przemysłowej. PPNT oferuje przestrzenie biurowe i laboratoryjne, a także szkolenia, konsultacje i wsparcie biznesowe.
- Agencję Rozwoju Pomorza – instytucja wspierająca pomorskich przedsiębiorców i lokalne samorządy w pozyskiwaniu funduszy europejskich, a także zajmująca się promocją gospodarczą regionu i pozyskiwaniu i obsłudze inwestorów zagranicznych.
- Gdyńskie Centrum Wspierania Przedsiębiorczości – powołane do promocji przedsiębiorczości wśród mieszkańców Gdyni. Niesie pomoc w wsparciu zakładania działalności gospodarczej, pozyskiwania źródeł finansowania i podnoszeniu wiedzy.
- Fundację Gospodarczą i Gdyński Inkubator Przedsiębiorczości - działalność fundacji skierowana jest do mikro, małych i średnich przedsiębiorstw. Skupia się na rozwoju

⁹⁸ Wskazuje na to na przykład fakt, że w Rankingu terenów inwestycyjnych opracowanym przez Agencję Rozwoju Pomorza S.A. wskazuje się wyłącznie tereny należące do kilku gmin OMGGS – zob. <https://www.arp.gda.pl/1360,ranking-terenow-inwestycyjnych>, dostęp. 10.04.2023.

⁹⁹ Specjalna Strefa Ekonomiczna Pomorska, https://www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/sse/gdansk (dostęp 27.12.22).

¹⁰⁰ Specjalna Strefa Ekonomiczna Słupsk, https://www.paih.gov.pl/strefa_inwestora/sse/slupsk (dostęp 27.12.22).

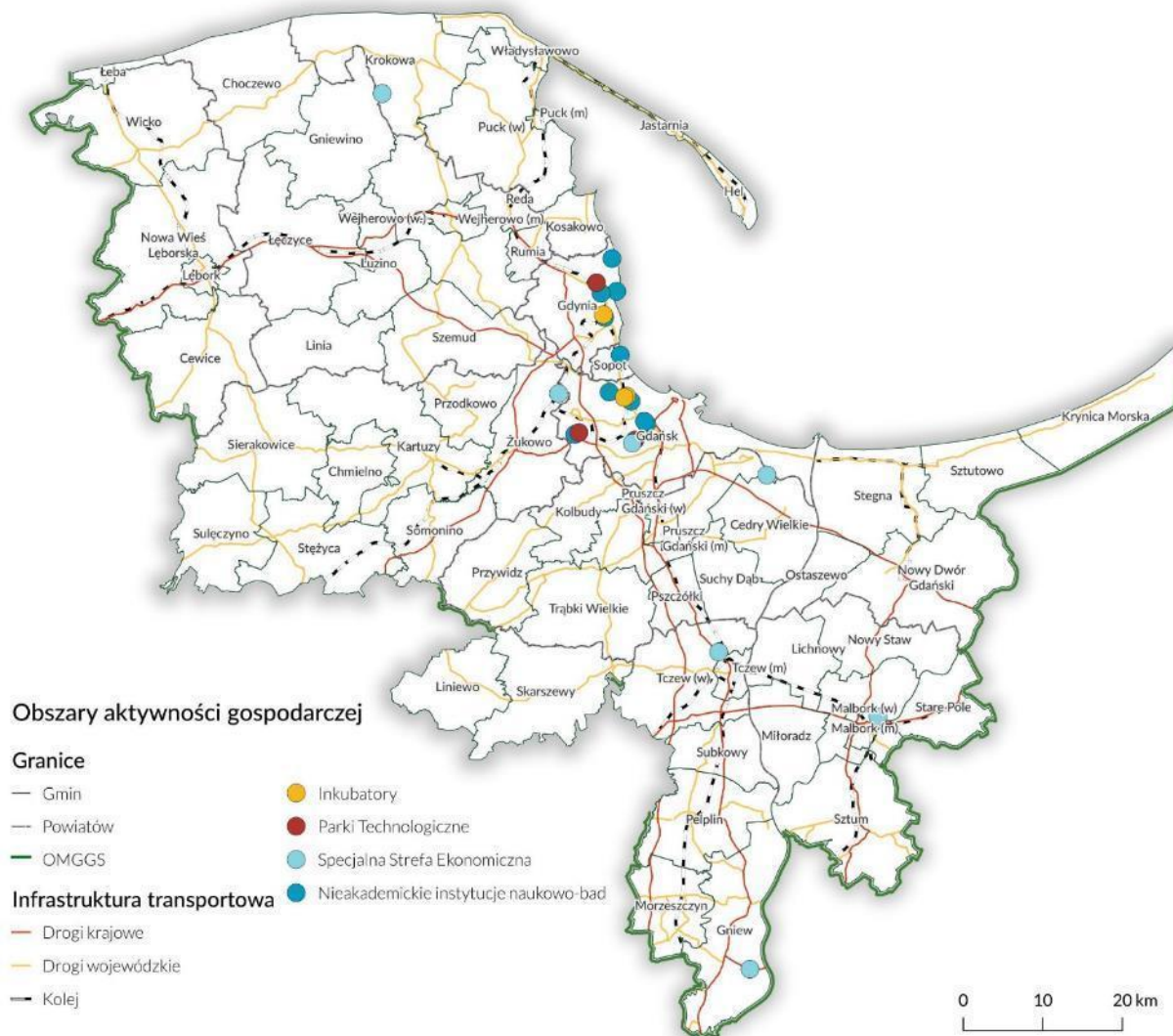
¹⁰¹ SOOIPP, Ośrodki Innowacji i Przedsiębiorczości w Polsce, raport z Badania 2021

kadr przedsiębiorstw, doradztwie i aktywizacji zawodowej, jak również wsparciem lokalowym firm.

- Gdańską Fundację Przedsiębiorczości i Gdański Inkubator Przedsiębiorczości STARTER – w zakresie działalności fundacji znajdują się szkolenia, mentoring, doradztwo obejmujące zakładanie działalności gospodarczej oraz wsparcie przedsiębiorców. Dodatkowo prowadzi startup z możliwością wynajmu powierzchni biurowych.
- Regionalną Izbę Gospodarczą Pomorza – organizacja integrująca firmy regionu w celu wykorzystania możliwości regionu i połączyć je z potrzebami rynku.
- Pracodawcy Pomorza – organizacja pracodawców zrzeszająca około 1000 przedsiębiorstw, której celem jest obrona interesów pracodawców, reprezentowanie ich wobec władzy ustawodawczej i wykonawczej oraz instytucji nadzorujących i kontrolujących przedsiębiorstwa. Organizacja posiada status organizacji reprezentatywnej, dzięki czemu może wpływać na ustawodawstwo w ramach konsultacji społecznych i posiada dostęp do funduszy unijnych przeznaczonych dla tego typu organizacji.
- Bałtycki Port Nowych Technologii (BPNT) – projekt przy Pomorskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej sp. z o.o. utworzony w celu wsparcia przemysłu morskiego i stoczniowego. Oferuje powierzchnie konferencyjno-biurowe oraz Park Konstruktorów wraz z pracowniami umożliwiającymi prototypowanie produktów i planowanie procesów w branży wysokich technologii.
- Rumia Invest Park sp. z o.o. - spółka celowa działająca na rzecz rozwoju i promocji gospodarczej w Rumii odpowiadająca za zarządzanie terenami przemysłowo - usługowymi oraz utworzenie, administrowanie i rozwój parku przemysłowo - logistycznego na ich obszarze. Do jej zadań należy także opieka przed i po inwestycyjna dla przedsiębiorców. Jedną z inicjatyw realizowanych przez spółkę jest także Pomorskie Centrum Kompetencji Morskiej Energetyki Odnawialnej.

Wszystkie te instytucje oferują szeroki zakres usług i wsparcia dla przedsiębiorców i inwestorów.

Mapa 32: Lokalizacja SSE oraz instytucji otoczeniu biznesu w powiatach OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Znaczącym problemem jest brak koordynacji oferty instytucji otoczenia biznesu (IOB) działających w OMGGS. Przedsiębiorca zainteresowany skorzystaniem z oferty tego typu jednostek w Gdańsku lub Gdyni może nie mieć wiedzy na temat tego, która instytucja jest w stanie dostarczyć mu najlepiej dopasowaną ofertę. Dodatkowo, instytucje te są usytuowane w rdzeniu metropolii (oprócz Rumia Invest Park).

Problem ten został dostrzeżony na poziomie regionu – według Regionalnego Programu Strategicznego w zakresie gospodarki, rynku pracy, oferty turystycznej i czasu wolnego planowane jest utworzenie do 2030 roku regionalnej sieci informacyjno-doradczej dla MŚP, włączającej IOB z całego regionu, świadczącej usługi specjalistyczne (w szczególności proinnowacyjne), uwzględniającej rozwój przedsiębiorczości akademickiej, w tym tworzenie i wsparcie istniejących inkubatorów przedsiębiorczości¹⁰². Próba zaradzenia temu problemowi

¹⁰² Załącznik nr 1 do uchwały nr 61/421/23 Zarządu Województwa Pomorskiego z dnia 17 stycznia 2023 r. s. 54 i nast.

jest również projekt SPEKTRUM Pomorski System Usług Doradczych, realizowany przez ARP, pozwalający firmom z Pomorza skorzystać ze wsparcia doradczego akredytowanych podmiotów doradczych.

Marki metropolii

Wsparciem dla możliwości zarządzania strategicznego byłaby silna metropolitalna marka. Rozpoznawalna marka ułatwia przyciąganie inwestorów, wzmacnia poczucie tożsamości lokalnej, wspiera tworzenie silnych powiązań pomiędzy partnerami społecznymi.

Badania jakościowe wykazały jednak, że świadomość marki OMGGS jest stosunkowo niska nawet wśród władz samorządowych członków Obszaru Metropolitalnego. Rozpoznawana jest sama nazwa oraz logo, jednak rozmówcy mieli błędne przekonania co do zawartości tej marki. Więcej znaczyła dla nich marka ZIT Obszaru Metropolitalnego i to z nią wiązali (błędnie) znaczenie marki OMGGS.

Jeszcze niższą świadomość marki reprezentują mieszkańcy Obszaru Metropolitalnego. Brakuje im punktu odniesienia – skojarzeń, które wiązałyby z marką OMGGS. Najsilniejsze znaczenie dla budowania marki miał do tej pory projekt roweru metropolitalnego. Mieszkańcy zainteresowani korzystaniem z publicznego roweru kojarzyli, że Mevo wiąże się z działaniem metropolii.

Barierą do wprowadzenia marki metropolitalnej jest siła marek konkurencyjnych. Miasta rdzeniowe metropolii posiadają szczególnie dobrze rozpoznawalne marki terytorialne w Polsce. Podobną siłę ma marka województwa. Brakuje za to spójnej polityki promocyjnej budowania marki metropolitalnej. Wskazuje na to m.in. plan zagospodarowania przestrzennego województwa pomorskiego, w którym, jako konieczność, wskazywana jest "zasada wzmacniania tożsamości Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (jako rozpoznawalnej marki) nawiązującej do specyfiki regionu, związanej w szczególności z nadmorskim położeniem oraz dziedzictwem i tradycjami wolnościowymi, solidarnościowymi oraz gospodarczymi z czasów II Rzeczypospolitej"¹⁰³.

Siła marek miast-liderów metropolii (Gdańsk, Gdynia, Sopot, Pomorze/Pomerania) jest jednak również okazją – mogą być wykorzystane w działaniach metropolii, szczególnie tych kierowanych do odbiorców zewnętrznych, zarówno w kraju, jak i za granicą.

Marketing i lobbiny międzynarodowy

Z perspektywy rozwoju regionu i Obszaru Metropolitalnego szczególną rolę pełni Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, który koordynuje i organizuje szereg mechanizmów współpracy międzynarodowej. Współpraca w wymiarze bałtyckim, europejskim i globalnym dotyczy przede wszystkim turystyki, rybołówstwa, ochrony środowiska, przedsiębiorczości, rozwoju innowacyjności, przewozów pasażerskich i towarowych oraz kwestii migracyjnych. Celem tych działań jest aktywny udział w kształtowaniu polityk publicznych w tym zakresie.

Wsparciem w promocji międzynarodowej są również stowarzyszenia: Pomorskie w Unii oraz Pomorskie w Azji, zajmujące się koordynacją marketingu regionalnego w wybranych kierunkach współpracy. Stowarzyszenie Pomorskie w Unii reprezentuje region w Brukseli.

¹⁰³ PZPWP, 2030

Członkowie OMGGS samodzielnie prowadzą własne działania w zakresie inicjowania i podtrzymywania współpracy międzynarodowej. W wielu przypadkach są to działania polegające na współpracy dwustronnej z partnerskimi samorządami oraz współpracy projektowej. W kontekście zaplecza rynku pracy programy partnerskie oferują możliwości związane z praktykami i stażami zagranicznymi. Największe JST systematycznie prowadzą również aktywną działalność, promując swoją ofertę na targach, konferencjach, zabiegając o obecność w mediach.

3.3.2. Potrzeby rynku pracy

W corocznym opracowaniu Barometr Zawodów¹⁰⁴ dla województwa pomorskiego, przygotowywanym przez Wojewódzki Urząd Pracy w Gdańsku, wymienia się w prognozie na rok 2023 aż 49 zawodów o statusie deficytowym. Lista ta obejmuje zarówno specjalistów o konkretnych umiejętnościach (zbrojarz, elektryk, ślusarz, operator obrabiarek, spawacz, kucharz, barman, kosmetyczka, fryzjer), zawody medyczne (lekarz, pielęgniarka, położna, fizjoterapeuta, ratownik medyczny, psycholog i psychoterapeuta), jak i inne takie jak pracownik służb mundurowych czy opiekun osób starszych. Ze względu na bardzo niskie bezrobocie w regionie nie wymienione zostały żadne zawody nadwyżkowe. Występują one wyłącznie w pojedynczych przypadkach jak np. ekonomista w Gdańsku, powiecie gdańskim oraz Gdyni i Sopocie, czy pracownik biura podróży w Gdyni i Sopocie.

Obecnie rynek pracy nie ogranicza się jedynie do lokalnego wymiaru. Aspiracją młodych pracowników jest wejście na globalny rynek pracy, gdzie znaczenie mają konkretne kompetencje. Raport Światowego Forum Ekonomicznego „The Future of Jobs 2020” stara się prognozować, jakie grupy zawodów mogą się w najbliższej przyszłości okazać szczególnie poszukiwane i zbędne na rynku polskim¹⁰⁵ (Rysunek 6). Wśród zawodów najbardziej poszukiwanych, według opinii UMWP, można także wymienić wysoko wyspecjalizowanych techników, m.in. dla branży morskiej energetyki wiatrowej, w której zauważalny jest regres w zakresie dostępności monterów, spawaczy, ślusarzy, automatyków.

Na podstawie tych danych można zauważyć, że zawody poszukiwane na rynku lokalnym różnią się od tych, które są deficytowe w skali makro. Różnica ta wynika z charakterystyki i rynku i potrzeb zgłaszanych przez przedsiębiorstwa a także tego, że dane lokalne opierane są głównie o dostępne oferty pracy, natomiast te międzynarodowe są wynikiem badań ankietowych przeprowadzonych wśród przedsiębiorców.

Wspólnym mianownikiem obu sposobów określania potrzeb rynku pracy mogą być umiejętności pracownika jakie w najnowszym badaniu „The Future of Jobs 2023”¹⁰⁶ określili pracodawcy jako najważniejsze na stanowisku pracy. Są nimi umiejętności poznawcze, poczucie własnej skuteczności i umiejętności techniczne. Te ostatnie wymieniane były przez tutejsze przedsiębiorstwa częściej niż w średniej wyników z wszystkich badanych krajów.

¹⁰⁴ Barometr Zawodów, www.barometr.zawodow.pl, (dostęp 12.06.2023)

¹⁰⁵ https://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2020.pdf, (dostęp: 12.06.2023)

¹⁰⁶ https://www3.weforum.org/docs/WEF_Future_of_Jobs_2023.pdf, (dostęp: 12.06.2023)

Rysunek 6: Zawody poszukiwane i zbędne dla Polski według raportu World Economic Forum



Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu *The Future of Jobs Report 2020*

W Obwieszczeniu Ministra Edukacji z 28 stycznia 2022 roku w sprawie prognozy zapotrzebowania na pracowników w zawodach szkolnictwa branżowego na krajowym i wojewódzkim rynku pracy określono aż 94 zawody o istotnym i 74 o umiarkowanym zapotrzebowaniu na rynku pracy w województwie pomorskim.

Warto zwrócić uwagę na wyjątkowo niekorzystną sytuację na rynku pracy osób z niepełnosprawnościami. Należy jednak zauważyć, że województwo pomorskie charakteryzuje się dużo wyższym wskaźnikiem zatrudnienia osób niepełnosprawnych na tle innych województw (w 2019 roku wskaźnik ten wyniósł 19,3%), co stanowi 3 wynik w Polsce¹⁰⁷. Według informacji o wynikach kontroli NIK z 2021 roku pt. *Aktywizacja zawodowa osób niepełnosprawnych przez powiatowe urzędy pracy* tylko 3,1 niesubsydiowanych i 1,2% subsydiowanych ofert pracy w skontrolowanych urzędach pracy skierowanych było do osób z niepełnosprawnościami.

3.3.3. Ludność metropolii

Ogólne dane o liczbie ludności

W 52 gminach należących do OMGGS liczba mieszkańców wynosi 1,58 mln osób. Biorąc pod uwagę całe powiaty należące do Stowarzyszenia jest to 1,67 mln mieszkańców.¹⁰⁸ Rdzeń zamieszkuje ponad 760 tys. osób, a więc niemal połowa wszystkich mieszkańców Obszaru

¹⁰⁷ Wojewódzki Program Wyrównywania Szans Osób z Niepełnosprawnościami i Przeciwdziałania ich Wykluczeniu Społecznemu oraz Pomocy w Realizacji Zadań na rzecz Zatrudniania Osób z Niepełnosprawnościami na lata 2021–2030

¹⁰⁸ Bank Danych Lokalnych GUS za 2022 rok

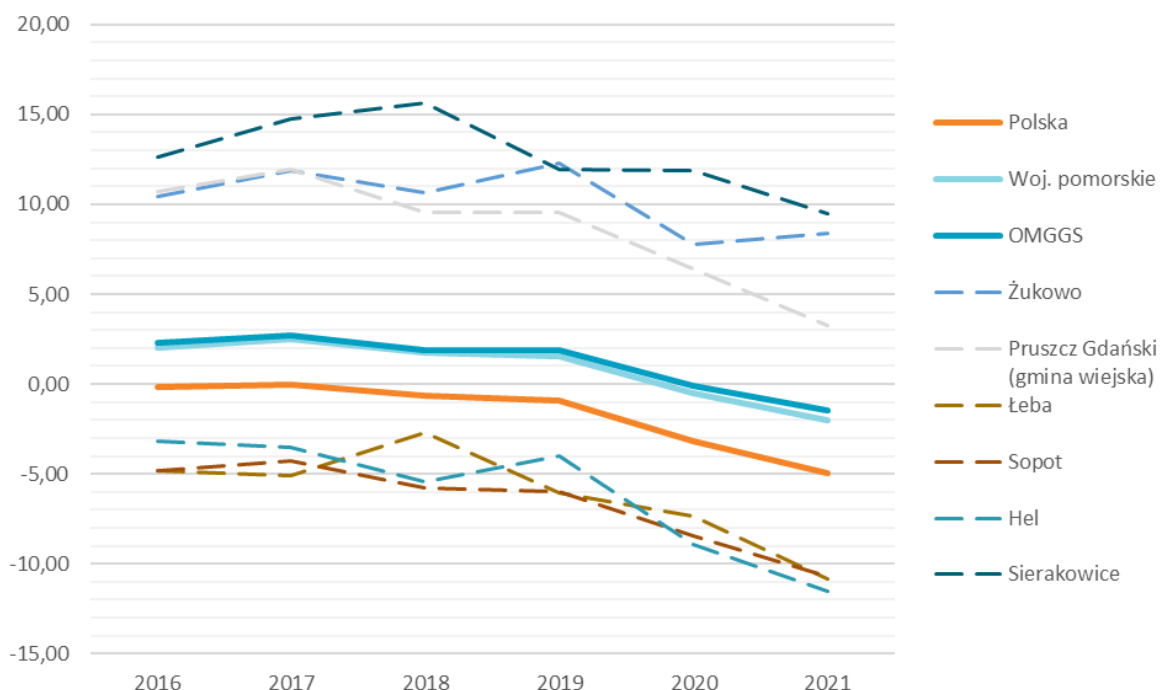
Metropolitalnego. Warto podkreślić, że aż 1,1 mln osób OMGGS mieszka w miastach, co stanowi około 70% ogółu.

Główne skupiska ludności w OMGGS zlokalizowane są wzdłuż wielofunkcyjnego pasma osadniczego od Wejherowa, przez Rumie, Redę i Trójmiasto aż do Pruszcza Gdańskiego. Obszarem największej koncentracji ludności jest rdzeń Obszaru Metropolitalnego. Pozostałe istotne skupiska miejsc zamieszkania to miasta Tczew, Lębork, Malbork oraz mniejsze ośrodki miejskie. Wysoką w skali OMGGS gęstością zaludnienia charakteryzują się też obszary strefy podmiejskiej położone na zachód od Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, które są obecnie najbardziej dynamicznie rozwijającym się obszarem OMGGS pod względem liczby mieszkańców.

Przyrost naturalny

Największym łącznym przyrostem naturalnym w latach 2016-2021 charakteryzowały się dwie grupy gmin. Pierwsza to gminy zlokalizowane najbliżej rdzenia Obszaru Metropolitalnego. Najwyższe wartości osiągnęła gmina Żukowo oraz gmina wiejska Pruszcz Gdański. Istotnym przyrostem naturalnym w tej grupie charakteryzowały się również gmina wiejska Wejherowo, Kartuzy, miasto Pruszcz Gdański, gmina miejska Luzino oraz gminy wiejskie Puck, Kosakowo i Szemud. Druga grupa to gminy Pojezierza Kaszubskiego, charakteryzujące się wysoką dzietnością. To przede wszystkim gmina Sierakowice, Stężyca, Somonino, Przodkowo i Chmielno. Dodatnim bilansem charakteryzuje się również Miasto Gdańsk.

Wykres 3: Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1 tys. mieszkańców



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

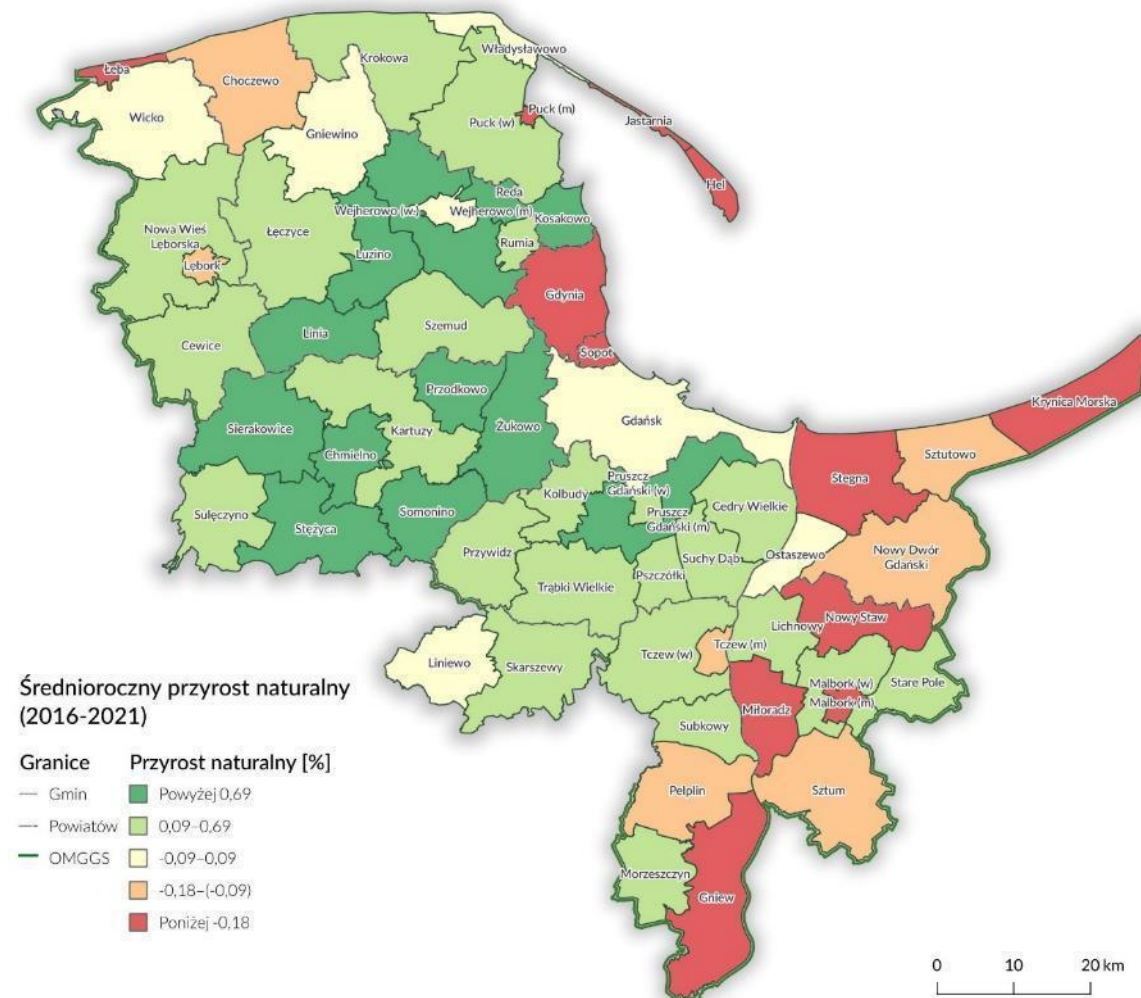
Zestawienie danych dla gmin, które w latach 2016-2021 osiągnęły najniższe wyniki przyrostu naturalnego, wskazuje dwa szczególne obszary. Pierwszy to większość miast metropolii. Poza Pruszczem Gdańskim, Kartuzami oraz Władysławowem w miastach Obszaru Metropolitalnego liczba zgonów zdecydowanie przewyższała liczbę urodzeń lub ich bilans był bliski zeru.

Najniższy wynik osiągnęła Gdynia, a kolejne pozycje zajmowały Sopot, Lębork, Puck oraz

Wejherowo. Sytuacja ta związana jest ze wzrostowym trendem ucieczki młodych ludzi na obrzeża miast lub poza ich granice, spowodowana w dużej mierze rosnącymi cenami mieszkań zarówno na rynku najmu, jak i sprzedaży, a także ogólnym wzrostem kosztów życia, w szczególności w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego. Drugi obszar to gminy i miasta południowo-wschodniej części Obszaru Metropolitalnego. Najniższe wartości w tym obszarze osiągnęły miasta i gminy miejsko-wiejskie: Malbork, Tczew, Gniew, Nowy Staw i Nowy Dwór Gdański. Najniższe wartości wśród gmin wiejskich osiągnęły Stegna, Sztutowo i Miłoradz. Ujemnym przyrostem naturalnym charakteryzował się również obszar Półwyspu Helskiego.

Obszar Metropolitalny w okresie 2016-2021 charakteryzował się dodatnim przyrostem naturalnym. Analiza danych rocznych z tego okresu wskazuje jednak na stopniowy spadek wartości przyrostu naturalnego w latach 2016-2019 oraz jego drastyczne obniżenie do wartości ujemnych w latach 2020-2021. Nagła zmiana prawdopodobnie spowodowana jest skutkami pandemii COVID-19. Podobne zjawisko zauważalne jest zarówno w danych dla całego województwa, jak i dla całego kraju. Należy również podkreślić, że województwo pomorskie charakteryzuje się jednymi z najwyższych w kraju wartościami przyrostu naturalnego.

Mapa 33: Rozkład średniorocznego przyrostu naturalnego w latach 2016-2021, gminy i powiaty OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Saldo migracji

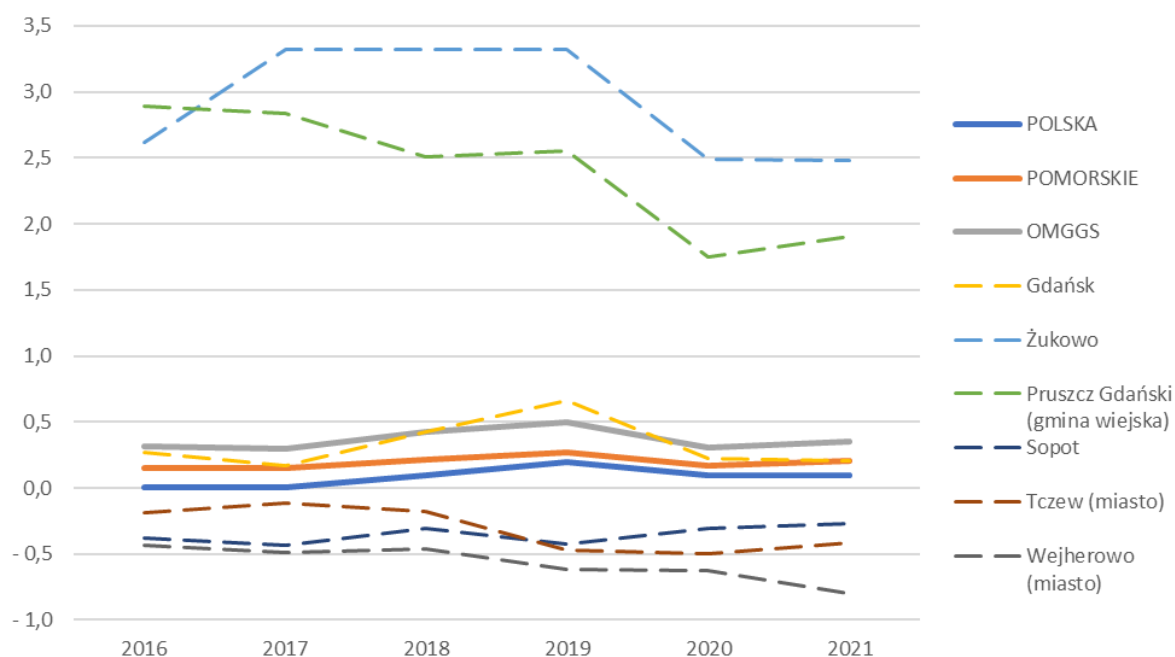
Analiza salda migracji w obszarze OMGGS wskazuje na przeważający kierunek przepływu ludności z miast na tereny podmiejskie. Zjawisko to utrzymuje się już od kilkunastu lat i jest najbardziej zauważalne w gminach bezpośrednio graniczących z Trójmiastem, Wejherowem oraz Tczewem. Ujemne saldo migracji charakteryzuje miasta, w otoczeniu których następuje dynamiczna suburbanizacja oraz obszary peryferyjne, oddalone od prężnie działających ośrodków miejskich. Miasta, w których następuje odpływ mieszkańców, to przede wszystkim Gdynia, Sopot, Wejherowo i Kartusy oraz wszystkie miasta południowo-wschodniej części Obszaru Metropolitalnego. Gminy wiejskie, w których odpływ mieszkańców jest największy, to gminy Łęczyce, Sierakowice oraz podobnie jak w przypadku miast, większość gmin południowo-wschodniej części OMGGS.

Bazując na wynikach raportu poświęconego jakości życia¹⁰⁹ można wskazać, że w przypadku:

- napływów do województwa pomorskiego głównym kierunkiem jest miasto Gdańsk, a miasta, z których pochodzą nowi mieszkańcy OMGGS, to przede wszystkim Elbląg, Olsztyn, Warszawa, Bydgoszcz oraz Toruń;
- odpływów – największymi gminami odpływu w OMGGS są miasta Gdańsk, Gdynia i Sopot, dominującym kierunkiem odpływu mieszkańców poza OM jest Warszawa;
- migracji wewnętrznych – głównymi miastami odpływu są miasta rdzenia oraz Tczew i Wejherowo, a największymi beneficjentami gminy wiejskie przyległe do tych miast i miasta okołordzeniowe. Zauważalny jest również istotny przepływ mieszkańców pomiędzy miastami rdzenia.

OMGGS odznaczało się korzystniejszym saldem migracji zarówno w porównaniu z województwem pomorskim, jak i ogólnymi wartościami dla całego kraju.

Wykres 4: Saldo migracji OMGGS na tle wybranych gmin, Polski i województwa

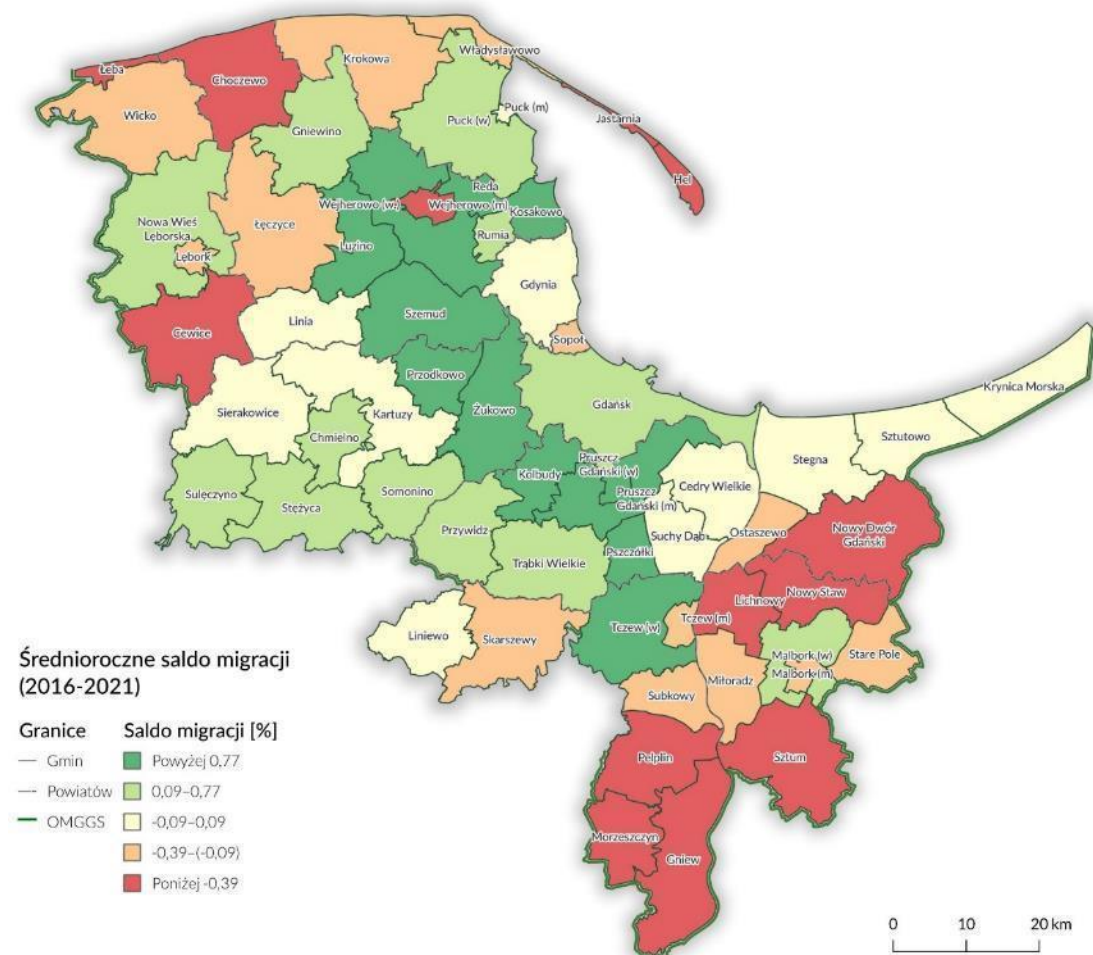


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS

¹⁰⁹ Gmina dobra do życia. Wyniki, <https://samorzad.pap.pl/kategoria/gmina-dobra-do-zycia/wyniki>

Rozkład terytorialny salda migracji pokazano na mapie.

Mapa 34: Średnioroczne saldo migracji (lata 2016-2021), gminy i powiaty należące do OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS

Przyrost rzeczywisty

Na bazie sumy wskaźników przyrostu naturalnego i salda migracji obliczono średnioroczny przyrost rzeczywisty dla poszczególnych gmin OMGGS w latach 2016-2021. Największe wartości dodatnie osiągnęły gminy znajdujące się w strefie podmiejskiej i położone bezpośrednio w otoczeniu rdzenia metropolii oraz centrów subregionalnych – Wejherowa i Tczewa. Przyrost liczby mieszkańców zauważalny jest również w Gdańsku, gminach sąsiadujących z Lęborkiem i Malborkiem, które zyskują na suburbanizacji tych miast, a także w gminie wiejskiej Puck. Rozłożenie przyrostu rzeczywistego w Obszarze Metropolitalnym można powiązać bezpośrednio z suburbanizacją rdzenia metropolii oraz jego aglomeracją, a więc osiedlaniem się nowych mieszkańców w gminach sąsiadujących z Trójmiastem ze względu na większą dostępność mieszkań w tym obszarze, a zarazem korzystających z rynku pracy i usług Gdańska, Gdyni i Sopotu.

Obszary, które tracą mieszkańców, to przede wszystkim miasta Obszaru Metropolitalnego (z wyłączeniem Kartuz, Żukowa i Gdańska), gminy Półwyspu Helskiego oraz gminy południowo-wschodniej części Obszaru Metropolitalnego. W szczególnie niekorzystnej

sytuacji znajdują się miasta, których liczba mieszkańców się zmniejsza, a jednocześnie nie rozwijają się ich tereny podmiejskie, których mieszkańcy wciąż korzystaliby z usług oraz rynku pracy tych miast. Miasta, w których zachodzą takie zjawiska w OMGGS, to Nowy Dwór Gdański, Gniew oraz Pelplin. Postępowanie tych procesów może prowadzić do niekorzystnych i długotrwałych zmian społeczno-gospodarczych w tych miastach.

Intensywny rozwój strefy podmiejskiej oraz zmniejszająca się liczba mieszkańców większości miast OMGGS stanowią wyzwanie w tworzeniu efektywnego transportu zbiorowego. Strefa podmiejska charakteryzuje się znacznie niższą gęstością zaludnienia, a także często chaotyczną i rozproszoną zabudową, co przekłada się na ograniczoną obsługę transportem zbiorowym.

Wyzwaniem dla funkcjonowania OMGGS, w szczególności systemów transportowych, są trudne do przewidzenia i oszacowania ich skutków wydarzenia, które miały miejsce w ostatnich latach. Pierwsze to pandemia COVID-19, która rozpoczęła się w 2019 roku (w Polsce w 2020 roku). Jej skutki są widoczne w przyroście naturalnym i saldzie migracji z 2019 roku (nagły spadek obu wskaźników). Analizowany przyrost rzeczywisty opiera się jedynie na danych wynikających z zameldowań. Należy więc podkreślić, że prawdziwe zmiany wynikające z mniejszej liczby mieszkańców, głównie studentów i pracowników, mogły być jeszcze większe niż wynika to z analiz.

Drugie wydarzenie to wojna w Ukrainie, która rozpoczęła się w 2022 roku. Według szacunków Unii Metropolii Polskich, w szczytowym okresie przypadającym na kwiecień 2022 roku, liczba Ukrainek i Ukraińców tylko w Gdańsku wyniosła 184,4 tys. osób (w tym 44,5 tys. dzieci), co stanowiło aż 28% mieszkańców Gdańska.¹¹⁰

Tak nagły wzrost liczby mieszkańców wiąże się z większym zapotrzebowaniem na usługi transportowe, edukacyjne, opiekuńcze oraz kulturalne. To także konieczność sprostania gwałtownemu wzrostowi popytu na usługi opiekuńcze (żłobki), edukacyjne (miejsce w szkołach, liczba klas, a co za tym idzie – nauczycieli) oraz kulturalne, które stały się jednym z głównych narzędzi integracji. Taka zmiana proporcji mieszkańców wymusza również dostosowanie językowe m.in. oznakowania, komunikatów i nazewnictwa.

Starzenie się społeczeństwa

Jednym z głównych wyzwań demograficznych, niezależnie od prognozowanej docelowej liczby mieszkańców metropolii, jest kwestia starzenia się społeczeństwa. Zwiększająca się liczba osób w wieku poprodukcyjnym niesie ze sobą wzrost zapotrzebowania na usługi opiekuńcze i zdrowotne oraz wzrost zapotrzebowania na usługi transportu zbiorowego. W gminach podmiejskich o słabszym poziomie obsługi transportowej może to prowadzić do wykluczenia społecznego. Starzenie się społeczeństwa będzie najsilniej obserwowane w miastach. Gminy „najmłodsze” demograficznie, czyli takie w których odsetek ludności w wieku poprodukcyjnym jest najniższy, znajdują się w bezpośrednim otoczeniu Trójmiasta.

¹¹⁰ „Miejska gościnność: wielki wzrost, wyzwania i szanse. Raport o uchodźcach z Ukrainy w największych polskich miastach”, Unia Metropolii Polskich, 2022.

Tabela 7. Gminy OMGGS o najwyższym i najniższym udziale mieszkańców w wieku poprodukcyjnym

Gmina	Liczba mieszkańców w wieku poprodukcyjnym w 2021 roku	Procent liczby mieszkańców w wieku poprodukcyjnym w ogóle mieszkańców w 2021 roku	Zmiana liczby mieszkańców ogółem [2011=100%]	Zmiana udziału mieszkańców w wieku poprodukcyjnym w ogóle mieszkańców w latach 2011-2021 (w p.p.)
Gminy OMGGS o najwyższym odsetku ludności w wieku poprodukcyjnym				
Sopot	10 585	32,33%	84,86%	6,26%
Krynica Morska	310	26,20%	87,44%	9,87%
Gdynia	63 590	25,99%	98,29%	5,39%
Hel	748	25,71%	75,36%	11,23%
Miasto Puck	2 759	25,58%	93,30%	7,01%
Miasto Malbork	9 246	24,76%	94,95%	7,85%
Sztutowo	826	23,72%	95,35%	9,35%
Gdańsk	112 717	23,18%	105,59%	3,21%
Gminy OMGGS o najniższym odsetku ludności w wieku poprodukcyjnym				
Luzino	2 127	12,33%	119,30%	2,99%
Gmina wiejska Wejherowo	3 678	12,42%	134,92%	2,74%
Kosakowo	2 511	12,63%	187,02%	2,54%
Przodkowo	1 358	12,63%	132,99%	1,56%
Żukowo	6 221	12,82%	159,05%	2,39%
Gmina wiejska Pruszcz Gdański	4 838	13,14%	164,73%	3,09%
Sierakowice	2 737	13,29%	113,37%	3,08%
Szemud	2 820	13,80%	132,84%	3,73%
Somonino	1 540	13,83%	112,72%	3,17%
Gmina wiejska Tczew	2 176	13,84%	120,90%	2,99%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, BDL

Rosnąca liczba osób w wieku emerytalnym stanowi wyzwanie dla gospodarki. W wyniku procesów demograficznych w skali kraju do roku 2030 liczba osób w wieku produkcyjnych zmniejszy się o 1,2 mln, a do 2050 roku – o 5,5 mln¹¹¹, przekładając się także na spadek liczby osób pracujących. Zastąpienie deficytów jest możliwe przez mobilizację osób w wieku 50+

¹¹¹ Prognozy demograficzne GUS

bądź zastępowanie migrantami. Polska wykorzystuje potencjał osób w wieku poprodukcyjnym w sposób ograniczony, w 2017 roku 46,2% osób w wieku 55-64 i 9,5% osób w wieku 65+ było zatrudnionych. W rankingach PwC *Golden Age Index* wskazujących poziom wykorzystania potencjału zatrudnienia osób starszych Polska była na 29 miejscu z 34 monitorowanych krajów OECD. Zwiększenie zatrudnienia osób 50+ do poziomu Szwecji (34%) pozwoliłoby na wydatne efekty w wydłużeniu aktywności osób starszych poza wiekiem produkcyjnym ¹¹²

3.3.4. Jakość życia w Obszarze Metropolitalnym

Ocena jakości życia

Uczestnicy wywiadów indywidualnych zgodnie przyznają, że OMGGS jest subregionem o wysokiej jakości życia. Pośrednio potwierdzają to również dane o ruchu ludności – to właśnie ten aspekt decyduje o przyciąganiu do tego obszaru nowych mieszkańców.

Według danych z rankingu „Gmina dobra do Życia”¹¹³ Sopot zajął 1. miejsce w województwie pomorskim i 7. miejsce w skali kraju, a 2. i 3. miejsca w województwie należą do Gdańska i Gdyni, co daje im 20. i 22. pozycję w skali kraju.

Również w tygodniku *Polityka* z 2018 roku ukazał się ranking jakości życia w miastach¹¹⁴, w którym brano pod uwagę takie aspekty życia jak edukacja, praca, mieszkania, środowisko, zdrowie, bezpieczeństwo, społeczność, czas wolny, samorząd oraz transport i łączność. Miastem, które zwyciężyło w czterech kategoriach oraz zajęło 1. miejsce w całym rankingu był Sopot. Wysoko sklasyfikowano również Gdańsk (6. miejsce) i Gdynię (9. miejsce). Warto podkreślić, że zwycięzca rankingu zajął ostatnie miejsce wśród wszystkich miast w kategorii bezpieczeństwo, w którym brano pod uwagę m.in. poziom przestępczości i wykrywalność przestępstw.

W 2022 roku serwis Otodom¹¹⁵ opublikował ranking „Szczęśliwy dom, miasto dobre do życia”, zbierając opinie 35 897 respondentów z całej Polski. Ankietowani mieli wyrazić swój subiektywny poziom szczęścia w mieście, w którym mieszkają. Pierwsze dwa miejsca zdobyły Gdynia (wynik 4,03) i Gdańsk (wynik 3,96). W badaniu gdynianie i gdańszczanie ponadto wskazali, że największy wpływ na poczucie szczęścia w mieście mają środowisko naturalne (oba miasta), komunikacja miejska i dojazd (Gdynia) oraz dostęp do rozrywki i atrakcji kulturalnych (Gdańsk). Jako negatywny aspekt, który wpływa na szczęście w mieście, mieszkańcy obu miast wskazali koszty życia.

Także z badania GUS „Jakość życia i kapitału społecznego w Polsce” z 2018 roku¹¹⁶ wynika, że mieszkańcy województwa pomorskiego są jednymi z najwyższej oceniających swoje zadowolenie zarówno z poziomu życia ogólnie, jak i z miejscowości zamieszkania.

W 2019 roku w stosunku do 2017 roku w województwie pomorskim wzrosła liczba przestępstw, natomiast zmniejszyła się liczba wypadków drogowych. Widoczne jest to

¹¹² PwC, *Golden Age Index*, 2017

¹¹³ Ibidem.

¹¹⁴ J. Gądecki, Ranking jakości życia, 11.09.2018,

<https://www.polityka.pl/tygodnikpolityka/mojemiasto/1762774,1,ranking-jakosci-zycia.read> (dostęp: 18.01.2023).

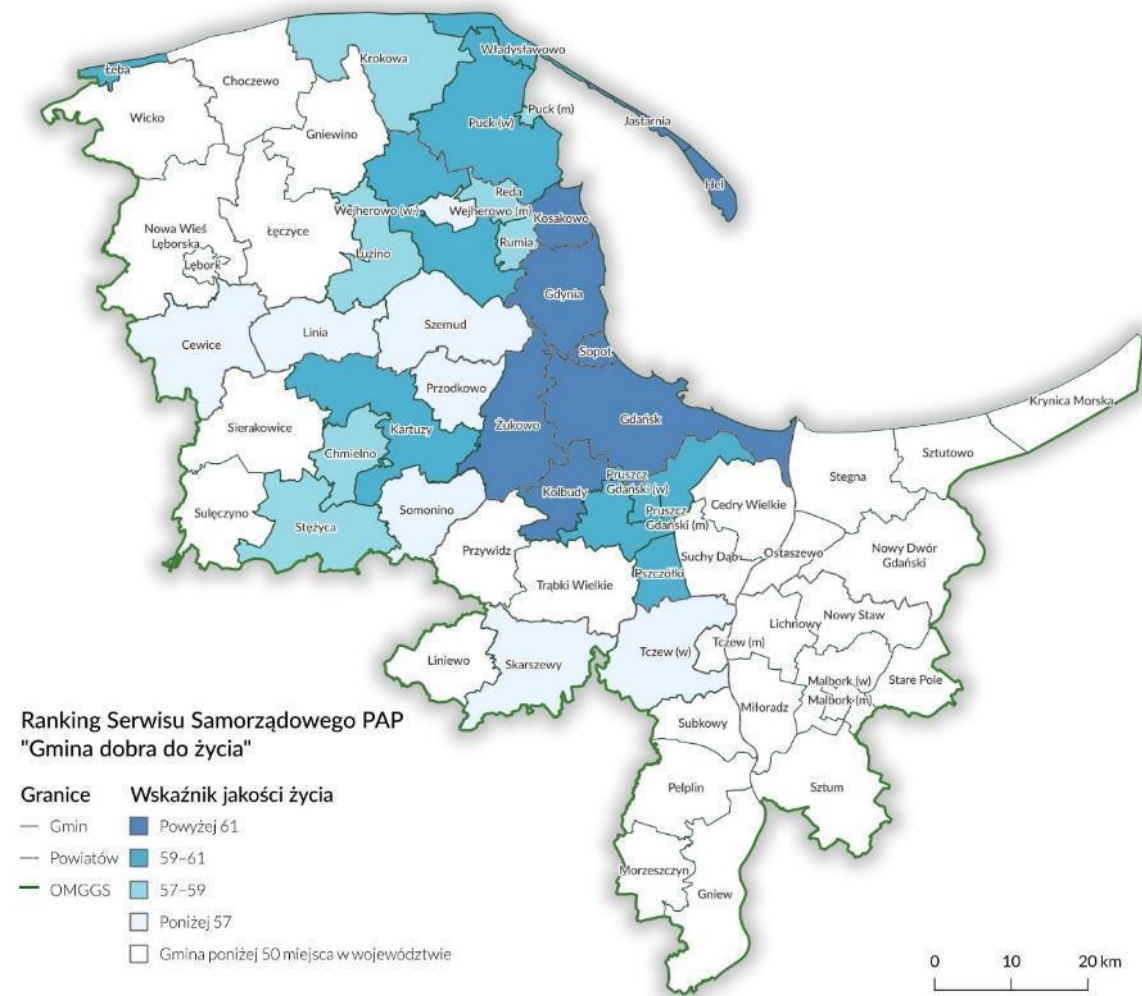
¹¹⁵ T. Bojęć, P. Chimczak-Bratkowski, D. Różewicz, Szczęśliwy dom. Miasto dobre do życia.

https://www.otodom.pl/wiadomosci/wp-content/uploads/2022/11/Szczesliwy-dom.-Miasto-dobre-do-zycia_mobile.pdf, (dostęp: 18.01.2023).

¹¹⁶ Jakość życia i kapitał społeczny w Polsce. Wyniki badania spójności społecznej 2018, GUS, Warszawa 2020.

również w wskaźniku poczucia bezpieczeństwa w miejscu zamieszkania, który jest niższy niż wśród mieszkańców całego kraju.

Mapa 35: Ranking Serwisu Samorządowego PAP "Gmina Dobra do życia", gminy i powiaty OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych raportu "Gmina dobra do Życia" (grudzień 2022 r.)

Sytuacja materialna i zawodowa mieszkańców

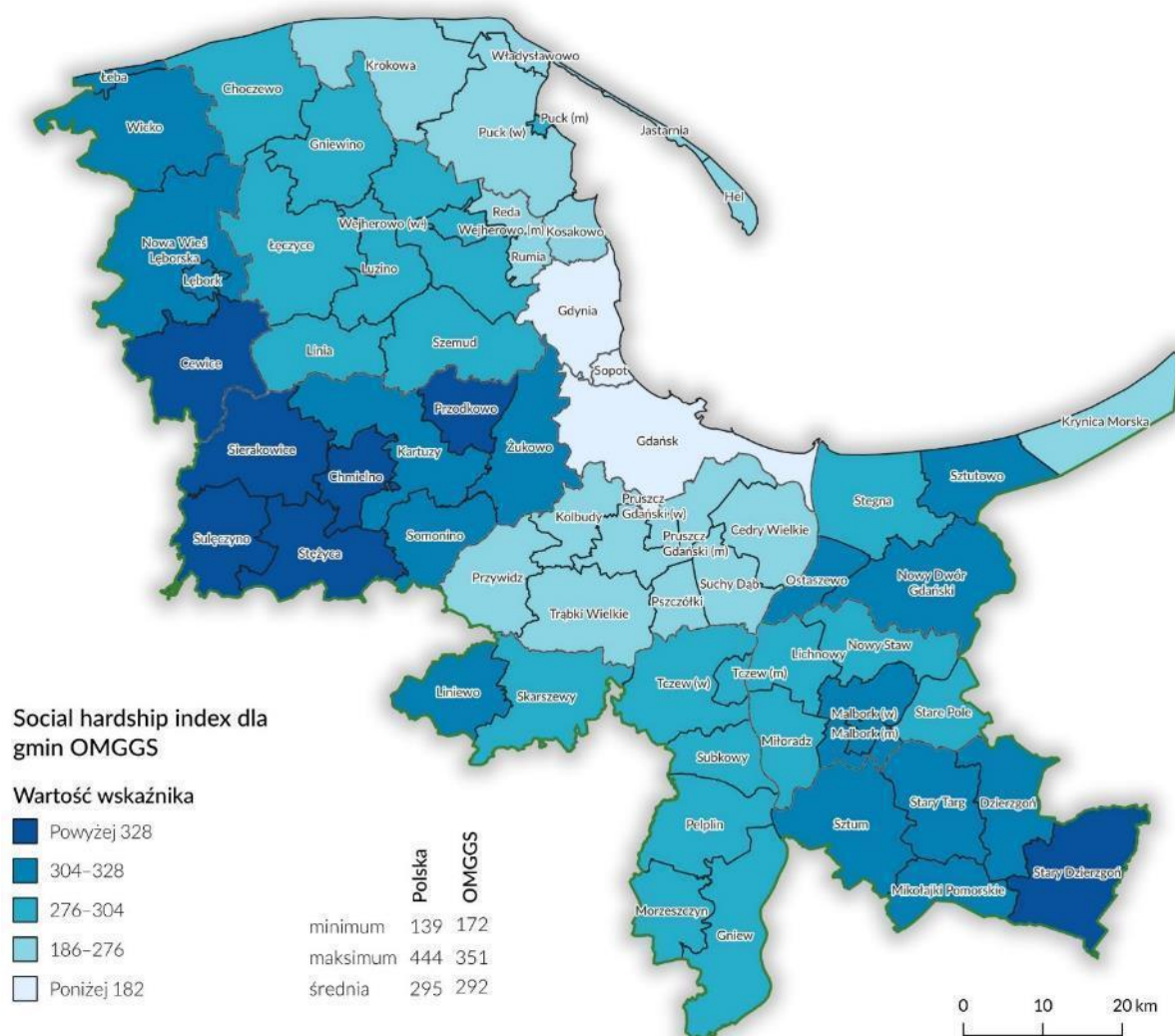
Sytuacja materialna mieszkańców Pomorza jest lepsza w porównaniu do reszty kraju¹¹⁷, przy czym zdecydowanie najlepszą mogą pochwalić się mieszkańcy Trójmiasta. Różnica pomiędzy aglomeracją a resztą województwa sukcesywnie postępuje w czasie. Liczba gospodarstw o największych dochodach rośnie. Spada również, choć w niższym tempie, liczba gospodarstw o najniższych dochodach. Sam średni dochód jest wyższy od wartości ogólnopolskiej.

Zauważalny jest proces spadku liczby bezrobotnych, a stosunek biernych zawodowo i niepracujących do liczby pracujących jest jednym z najniższych w kraju. Najwyższą stopą bezrobocia odznacza się powiat nowodworski (13,9%), a najniższą powiaty wchodzące w skład Trójmiasta (od 1,7 do 2,9%). Średnia dla województwa na październik 2021 roku to

¹¹⁷ Warunki i jakość życia w województwie pomorskim, UM Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2016; Warunki życia ludności w województwie pomorskim w latach 2017-2019, US w Gdańsku, Gdańsk 2020; Dochody i warunki życia ludności Polski – raport z badania EU-SILC 2020, GUS, Warszawa 2022.

5,2%, przy średniej ogólnopolskiej wynoszącej 5,8%. Jednocześnie wzrósł przeciętny dochód i wydatki oraz spadł wskaźnik ubóstwa. Aby ocenić zróżnicowanie przestrzenne dla obszaru, wykonano analizę *social hardship index*, czyli wskaźnik pozwalający na porównanie sytuacji socjalno-gospodarczej gmin. Wskaźnik jest obliczany na podstawie analizy wskaźników bezrobocia, obciążenia demograficznego, poziomu edukacji, poziomu przychodów per capita, udziału jednostek mieszkaniowych, które są zagęszczone oraz poziomu ubóstwa. Analiza wyników pokazuje dobrą sytuację gmin rdzenia (wskaźnik poniżej 185) oraz gmin powiatu puckiego i gdańskiego. W dużo gorszej sytuacji znajdują się gminy powiatów kartuskiego i lęborskiego. Poziom *social hardship index* dla gmin w tej części województwa osiągają wyniki powyżej 320-350, prawie dwukrotnie więcej niż w rdzeniu. Wyniki wskazują na znaczące dysproporcje rozwojowe między rdzeniem a otoczeniem metropolii.

Mapa 36: Wyniki obliczeń *social hardship index* dla gmin i powiatów OMGGS



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, NSP

Jakość życia migrantów, potencjał dla rynku pracy płynący z migracji

Internacjonalizacja metropolii jest jednym z czynników determinujących jej globalny i krajowy wymiar. Jedną z cech umiędzynarodowienia jest otwartość na obcokrajowców i poziom

zaawansowania praktyk związanych z umożliwieniem tym osobom sprawnego dostępu do usług publicznych.

Dane dotyczące obcokrajowców są trudne do jednoznacznego określenia. Liczba pozwoleń na pracę dla obcokrajowców udzielonych w 2019 roku wyniosła 161,4 tys. Wojewoda Pomorski wydał 30,4 tysiące pozwoleń na pracę, powiatowe urzędy pracy – 2,2 tysiące zgód na pracę, a pracodawcy zadeklarowali 128,8 tys. oświadczeń pracodawców o powierzeniu wykonywania pracy bez konieczności uzyskania zezwolenia na pracę. 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%). Największa liczba osób rozpoczynała pracę w branżach przetwórstwa przemysłowego i usługach, a najmniej w budownictwie i transporcie. Według danych przedstawionych na stronie migracje.gov.pl w 2023 roku liczba imigrantów w województwie pomorskim wyniosła ponad 46 tysięcy, a najliczniejszą grupę stanowią osoby w wieku pomiędzy 20 a 39 lat¹¹⁸. Z kolei według danych ZUS w marcu 2021 roku w Gdańsku zarejestrowano do ubezpieczeń ponad 41 tysięcy obcokrajowców, a liczba osób posiadających umowę o pracę wyniosła 19 tysięcy.

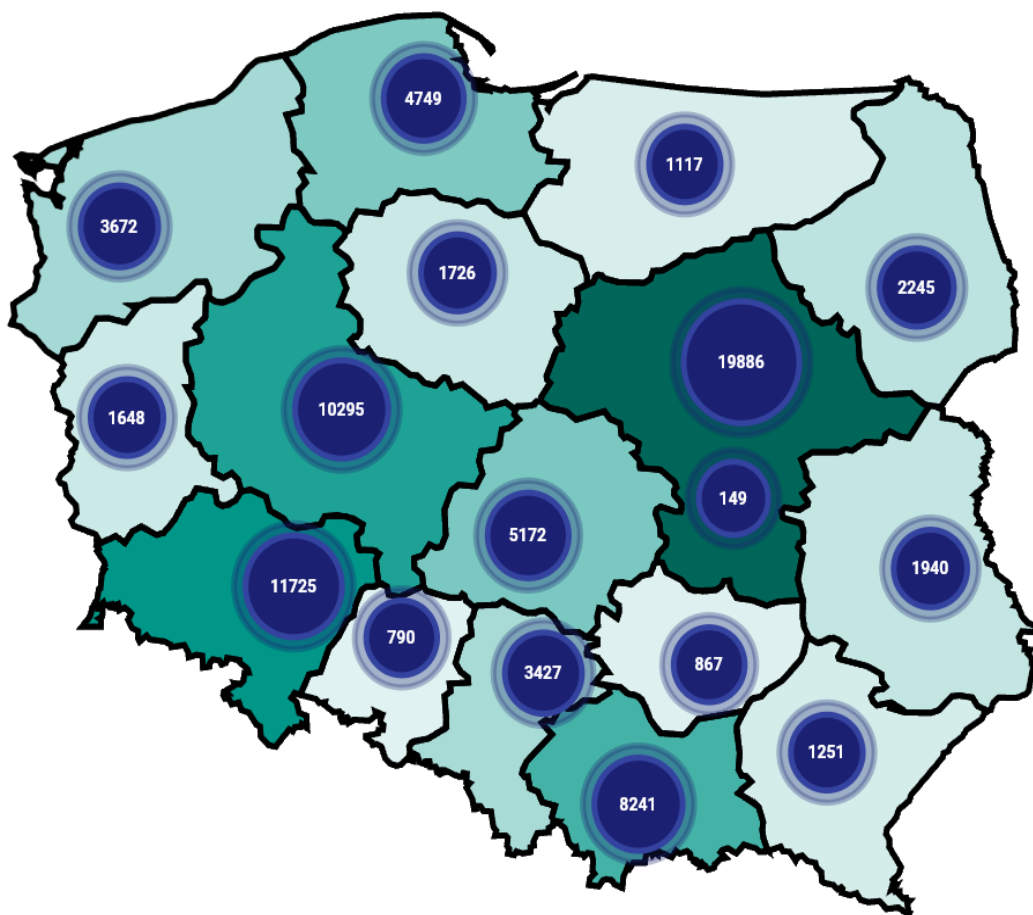
Na wybory migracyjne dodatkowo wpływają wojny i klęski żywiołowe. Wybuch wojny w Ukrainie sprawił, że Pomorze stało się jednym z celów migracji obywateli Ukrainy. Wojewoda Pomorski udzielił pomocy ponad 120 tysięcy Ukrainek i Ukraińców. Uchodźcom z Ukrainy wydano 108 tysięcy numerów PESEL.

Według szacunków PIE Gdańsk był na 5. miejscu jako cel migracji wojennej po Warszawie, Wrocławiu, Krakowie i Poznaniu¹¹⁹.

¹¹⁸ Migracje.gov.pl (dostęp: 12.06.2023)

¹¹⁹ Analiza PIE na podstawie danych KPRM, 2023

Mapa 37: Decyzje pozytywne na pobyt w Polsce 2023 w podziale na województwa, migranci z wszystkich krajów



Źródło: migracje.gov.pl

Migracje stanowią ważny rezerwuar siły roboczej. Według danych cytowanych w raporcie “Gościenna Polska 2022” zgodnie ze statystykami ZUS w grudniu 2021 roku ubezpieczeni cudzoziemcy stanowili ok. 5,4% ogółu ubezpieczonych w Polsce (w grudniu 2022 roku już 6,5%¹²⁰), co przekładało się na prawie 900 tys. osób zatrudnionych, w tym 630 tys. obywateli Ukrainy. Autorzy raportu oszacowali liczbę cudzoziemców pracujących w Polsce na początku roku 2022, w tym w szarej strefie na 1,5 mln osób, czyli 8,5% ogółu pracujących. W skali kraju pozwala to na zastępowanie luki generowanej przez starzenie się społeczeństwa, o ile migranci zostaną zintegrowani, a ich kompetencje wykorzystane. Obecnie 50% migrantów wojennych (głównie kobiet) wykonuje prace proste, nisko płatne, często w formie “zatrudnienia socjalnego”. Głównymi wyzwaniem jest kwestia znajomości języka, uznania kwalifikacji i sprawności migrantów w uczeniu się nowych umiejętności i przekwalifikowywaniu do nowych form pracy. Tylko w przypadku pełnego dostosowania do nowych wymagań będzie można wykorzystać potencjał płynący z migracji. W pesymistycznych scenariuszach, braku wsparcia integracji, potencjał ten będzie mała lub

120

https://www.zus.pl/documents/10182/2322024/Cudzoziemcy+w+polskim+systemie+ubezpiecze%C5%84+spo%C5%82ecznych_2022.pdf/b457fe14-91e8-c030-40bc-67c3eb92af17?t=1696931209042

zamknie się w branżach już zdominowanych przez migrantów (transport, branża budowlana, usługi), ograniczając szanse na wypełnienie luk na rynku pracy¹²¹.

Odrębną grupą są studenci zagraniczni. W 2022 roku w województwie studiowało 3 748 studentek i studentów zagranicznych, w tym 3 119 na uczelniach publicznych. Najbardziej popularną uczelnią był GUMed, gdzie dominowali studenci ze Szwecji, Norwegii i Indii. Ogólnie najliczniejsze grupy zagranicznych studentów pochodzą z Ukrainy i Białorusi.

Główne działania związane z przyjęciem obcokrajowców wiążą się przede wszystkim z poprawą dostępności usług publicznych: mieszkalnictwa, edukacji, zdrowia, transportu i szeroko rozumianych usług świadczonych przez administrację publiczną. OMGGS wprowadził Standard Minimum w Integracji Imigrantów wyznaczający kierunki działań dla samorządów zrzeszonych w ramach metropolii. Obejmują one w pierwszej kolejności dostosowanie szkół, poprawę dostępu do kursów językowych, budowanie oferty informacyjnej i współpracę administracji. Pojawienie się tak znacznej liczby osób z doświadczeniem uchodźczym wpłynęło na przetestowanie tych założeń i znaczące zmiany w funkcjonowaniu samorządów, m.in. zwiększył się udział szkół wielokulturowych, wdrożono dwujęzyczną informację dla mieszkanki i mieszkańców, programy szkoleń dla inkluzywnych bibliotek i domów kultury. Samorządy OMGGS zdobyły zatem pierwsze doświadczenia we wdrażaniu metropolitalnych standardów. W dalszej działaniu mają budować kompetencje urzędniczek i urzędników i prowadzić od znoszenia barier w usługach publicznych, poprawę dostępu do usług edukacyjnych, społecznych, wsparcie w sytuacjach kryzysowych i integrację przez kulturę.

Ogromna fala ukraińskiej emigracji w 2021 i 2022 roku spowodowała uruchomienie zarówno spontanicznej, jak i zorganizowanej pomocy. Wiele organizacji z kraju i z zagranicy rozpoczęło realizację własnych inicjatyw mających na celu wsparcie osób z doświadczeniem migracji. Brakowało jednak koordynacji podejmowanych działań, co sprawiało, że niektóre formy wsparcia były dostępne w wielu organizacjach, ale wiedzę o nich miała z kolei ograniczona liczba migrantów. Choć intensywność potrzebnej pomocy jest już mniejsza, to koordynacja działań organizacji pozarządowych nadal jest niezbędna.

Przybywający do OMGGS migranci i migrantki nadal jednak potrzebują skutecznego procesu włączenia, wzmocnienia ich podmiotowości i dbania o spójność społeczną. Większość gmin i powiatów OMGGS nie posiada zaplecza organizacyjnego czy polityki służącej włączaniu tych osób w lokalne społeczności, co potwierdza konieczność kontynuowania działań. Wybrane samorządy OMGGS tworzą unikatowe w skali kraju rozwiązania w zakresie inkluzji społecznej i aktywności obywatelskiej. Konieczne będzie zadbanie o upowszechnianie ich dorobku i adaptację rozwiązań, w tym w 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.

Warunki mieszkaniowe

Średnia powierzchnia użytkowa mieszkania w 2015 roku w województwie pomorskim wyniosła według danych GUS 73,6 m² i wzrosła do 75,1 m² w roku 2021. W miastach wartość ta nie ulegała większym zmianom, natomiast na wsi widoczny jest jej wzrost. Najmniejszą powierzchnią charakteryzują się mieszkania w Gdańsku. W przeliczeniu na 1000

¹²¹ Fundacja Batorego, Raport "Gościńska Polska 2022+"

ludności w 2019 r. w województwie pomorskim oddano do użytkowania średnio 7,9 mieszkania i jest to drugi najwyższy wynik w kraju.

Dostępność mieszkań na rynku pierwotnym jest na satysfakcjonującym poziomie¹²². Palącym problemem dla mieszkańców staje się jednak dostępność cenowa mieszkań – cena metra kwadratowego mieszkania rośnie na przestrzeni lat, dla części mieszkańców oznacza to brak możliwości posiadania własnego mieszkania lub konieczność osiedlania się na terenach podmiejskich, gdzie ceny są niższe.

Według danych GUS z 2022 roku liczba gospodarstw domowych oczekujących na najem lokali mieszkalnych i tymczasowych pomieszczeń dla całego OMGGS (wszystkie powiaty) wynosiła ok. 7 tys. z czego ponad 2,8 tys. w Gdańsku i ok. 1,2 tys. w Gdyni. Jednocześnie zasoby mieszkaniowe gmin ulegają zmniejszeniu – od 2009 do 2020 roku o niemal 30%, z czego najwięcej, bo aż o 35%, w Gdańsku.

Zdrowie i profilaktyka zdrowia

W województwie pomorskim w 2021 roku funkcjonowało 39 szpitali ogólnych oraz 5 szpitali psychiatrycznych¹²³. Liczba szpitali zmalała w porównaniu do 2014 roku o 16. Do 2021 roku liczba szpitali psychiatrycznych nie zmieniła się, natomiast liczba szpitali ogólnych zmniejszyła się o 5. W 2019 roku 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. Nieco lepiej jest w przypadku opieki w szpitalach psychiatrycznych – w województwie dostęp do łóżek w szpitalach psychiatrycznych jest nieco lepszy niż przeciętnie w Polsce.

Zauważalne braki dotyczą niewystarczającej liczby lekarzy, miejsc świadczenia usług 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 AOS bez hospitalizacji, np. hosteli przyszpitalnych dla pacjentów onkologicznych

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.

Spółeczność 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,

¹²² Lepsze wyniki od Gdańska osiąga jedynie Bydgoszcz – zob. <https://rynekpierwotny.pl/wiadomosci-mieszkaniowe/ranking-dostepnosc-mieszkan/12118/>

¹²³ Źródło: bdl.stat.gov.pl

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.

Notuje się wzrost liczby podmiotów świadczących ambulatoryjną opiekę zdrowotną (POZ oraz AOS) oraz udzielonych w ten sposób świadczeń. Opieka ambulatoryjna jest korzystna z punktu widzenia interesów pacjenta, bowiem leczenie w tym trybie zakłada brak konieczności obciążania szpitali lub innych miejsc prowadzenia terapii. Dla obszaru OMGGS (powiaty tworzące metropolię) liczba porad lekarskich ogółem wzrosła od 2012 do 2022 roku o 26%, a liczba podmiotów przychodni w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców w ciągu ostatnich dziesięciu lat nieznacznie wzrosła lub utrzymywała się na stałym poziomie. Nie zmienia to jednak faktu, że województwo pomorskie posiada najwyższy w Polsce wskaźnik liczby ludności przypadającej na jeden podmiot ambulatoryjnej opieki zdrowotnej (podstawowej opieki zdrowotnej – POZ i opieki specjalistycznej - AOS).¹²⁴

Pod względem długoterminowej opieki medycznej (hospicja, zakłady opiekuńczo-lecznicze i pielęgnacyjno-opiekuńcze) według danych GUS za 2021 roku województwo pomorskie zajmuje 13. miejsce pod względem liczby łóżek na 100 tys. mieszkańców oraz osiąga wynik zdecydowanie poniżej średniej krajowej. Pomorskie charakteryzuje się również liczbą szpitali uzdrowiskowych poniżej średniej krajowej. Niedostatecznie wykorzystywany jest potencjał Sopotu jako uzdrowiska (tworzy on szansę zwiększenia dostępności do usług zdrowotnych, w szczególności do rehabilitacji). Z kolei liczba stacjonarnych zakładów rehabilitacyjnych plasuje się nieco powyżej średniej krajowej.

Brakuje zasobów dla prowadzenia opieki w zakresie: psychiatrii, geriatricy, opieki długoterminowej czy rehabilitacji. Dodatkowe wyzwania to brak wykwalifikowanego personelu, problemy ze współpracą między opieką społeczną a zdrowotną jak i kwestia braku wsparcia dla opiekunów (opieki wytchnieniowej). Potencjałem dla rozwoju opieki jest wdrażanie Dziennych Domów Opieki Medycznej (DDOM).

Wyzwaniem także jest dostęp do opieki psychicznej świadczonej przez CZP (Centra Zdrowia Psychicznego), usługi te są ograniczone ze względu na niski dostęp do kadry, jest to problem dotyczący zwłaszcza osób młodych. Jest to szczególnie istotne wyzwanie, ze względu na rosnącą liczbę samobójstw w tej grupie wiekowej.

W województwie pomorskim pracuje coraz więcej pielęgniarek i położnych, a mniej lekarzy i lekarzy dentyistów. Z prywatnej opieki medycznej korzystają częściej kobiety i mieszkańcy miast. W 2015 roku z tej formy opieki medycznej według deklaracji skorzystało blisko 40% mieszkańców.

Poważnym problemem mieszkańców są choroby cywilizacyjne m.in.: choroby nowotworowe, otyłość, cukrzyca, choroby układu krążenia, choroby i zaburzenia psychiczne, choroby układu oddechowego. Istotnymi problemami stają się także leczenie powikłań po Covid-19 oraz coraz liczniejsze choroby psychiczne, w tym wśród dzieci i młodzieży¹²⁵. Wyzwaniem jest także starzejące się społeczeństwo i wzrost zapotrzebowania na usługi medyczne z tym związany.

¹²⁴ <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/zdrowie/zdrowie/ambulatoryjna-opieka-zdrowotna-w-2022-roku,13,7.html>

¹²⁵ Por. Regionalny Program Strategiczny zakresie bezpieczeństwa zdrowotnego i wrażliwości społecznej.

Jedną ze specjalistycznych placówek, która odpowiada na to zapotrzebowanie jest Centrum Opieki Geriatrycznej w Sopocie otwarte w 2019 roku.¹²⁶

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 OMGGS wskazują na potrzebę przebudowy i dosprzętowania tych oddziałów.

Osobnym palącym problemem jest zagadnienie braku dostępności placówek opieki zdrowotnej dla osób z niepełnosprawnościami. Dotyczy to w szczególności miejsc świadczenia usług specjalistycznych.

W obszarze ochrony zdrowia podmioty lecznicze zgłaszają także liczne potrzeby związane z rozwojem istniejących bloków operacyjnych oraz zwiększenia możliwości diagnostycznych – tu szczególne potrzeby dotyczą możliwości wczesnego diagnozowania chorób i szybszego kierowania pacjenta do dalszego leczenia specjalistycznego.

W związku z dużą koncentracją świadczeń medycznych, szczególnie w zakresie dostępu do opieki specjalistycznej, w Gdańsku i Gdyni, potrzebne jest wspieranie szpitali i innych podmiotów zdrowotnych w obszarze pozardzeniowym.

Pomoc instytucjonalna

Starzenie się społeczeństwa jest istotnym wyzwaniem cywilizacyjnym. W 2019 roku 20,5% województwa mieszkańców było w wieku poprodukcyjnym. Proces ten będzie się pogłębiał, zwłaszcza w miastach i wpływał na malejącą liczbą osób w wieku produkcyjnym i przedprodukcyjnym oraz wzrost obciążeń dla systemu pomocy społecznej. Znaczącym wyzwaniem w tym kontekście jest niski poziom publicznych nakładów na świadczenia zdrowotne (4,6% PKB) i rosnące obciążenia prywatne (obecnie w wysokości 1,8% PKB)¹²⁷. Oznacza to, że usługi medyczne i opiekuńcze oraz asystencji osobistej osób z niepełnosprawnościami są niedofinansowane w stosunku do rosnących potrzeb w tym zakresie. Dlatego też zapewnienie usług społecznych, godnego życia oraz jak najdłużej sprawności osób starszych oraz osób z niepełnosprawnościami (w tym dzieci) nie tylko poprawia jakość życia tych osób i ich rodzin, ale też wpływa na sytuację gospodarczą regionu.

Ważnym kierunkiem działań jest deinstytucjonalizacja usług społecznych, szczególnie w odniesieniu do usług opiekuńczych oraz usług asystencji osobistej osób z niepełnosprawnością oraz rozwojem różnych form niezależnego mieszkalnictwa wspomaganego ze wsparciem w środowisku lokalnym. Działanie to ma na celu utrzymanie związku osoby korzystającej z pomocy z rodziną i lokalną społecznością, zamiast zamykania jej w instytucji opiekuńczej, co jest jednym z ważniejszych argumentów za taką formą wsparcia. Wsparcie prowadzone poza całodobowymi placówkami do życia sprawia, że osoby żyją w swojej społeczności, zachowują także swoją podmiotowość. Działania te wpływają również na zwiększenie aktywności zawodowej i społecznej zarówno osób wymagających wsparcia jak i członków ich rodzin, co prowadzi do zwiększenia dobrostanu każdego z nich. Wdrażanie deinstytucjonalizacji wiąże się także z rosnącą liczbą osób wymagających wsparcia.

¹²⁶ <https://pcrsopot.pl/category/o-nas/dofinansowania/fundusze-europejskie-programy-regionalne/centrum-opieki-geriatrycznej/>

¹²⁷ Diagnoza FEP 2021-2027

Dane NSP 2011 wskazywały na to, że 8,8% mieszkańców Pomorza (199 589 osób) były osobami z niepełnosprawnościami, 84 909 osób posiadało niepełnosprawność biologiczną. Osoby niepełnosprawne w wieku przedprodukcyjnym stanowiły odpowiednio 6,0% populacji, w wieku produkcyjnym blisko 54,1%, w wieku poprodukcyjnym to 40,0% ogółu osób z niepełnosprawnościami¹⁰⁴. Prognozy statystyczne wskazują na systematyczny wzrost liczby osób z niepełnosprawnościami w stosunku do ogółu społeczeństwa. Wynika to z postępującego procesu starzenia się społeczeństwa, wzrostu porodów dzieci z niepełnosprawnościami (zaostrenie prawa antyaborcyjnego oraz utrudniony dostęp do diagnostyki prenatalnej), jak i ze znacznego rozwoju medycyny powodującego przeżywalność oraz wydłużenie długości życia. W Europie obecnie prawie 1/4 osób doświadcza jakiejś formy niepełnosprawności.

Ponieważ deinstytucjonalizacja jest działaniem wymagającym koordynacji międzysektorowej i międzygminnej, istnieje konieczność rozpoznania i budowania dobrych praktyk i modeli współpracy. Obecnie organizacja tej pomocy jest zapewniona w bardzo ograniczonym stopniu dla dzieci, w tym dzieci z niepełnosprawnościami i ich rodzin, dorosłych osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz osób z problemami ze zdrowiem psychicznym.

Rozwój różnych form usług wspierających: usług opiekuńczych, usług asystenta osobistego osoby z niepełnosprawnością, usług wsparcia opiekuna w szczególności opieki wytchnieniowej, jest ważna ze względu na sytuację ekonomiczną gospodarstw domowych obciążonych obowiązkami opiekuńczymi. Liczba rodzin wykonujących prace opiekuńcze jest trudna do określenia, statystyki dotyczą wyłącznie OzN. O skali pomocy udzielanej opiekunom OzN świadczą statystyki UMWP – w okresie 2014-2020 liczba rodzin, którym przyznano wsparcie w ramach pomocy społecznej z powodu niepełnosprawności wynosiła odpowiednio: 28 098 (2019) i 33 003 (2014). Liczba mieszkań chronionych wyniosła 59 mieszkania dla 236 osób (2019) w porównaniu do 54 mieszkań dla 155 osób w (2014). Spadła liczba DPS (do 42 w 2019 r. z 43 w 2014 roku) przy utrzymaniu tej samej liczby miejsc. O roli trzeciego sektora w niesieniu wsparcia świadczą statystyki - 20 594 OzN uzyskały pomoc niesioną przez trzeci sektor.¹²⁸

Wyzwaniem w kontekście potrzeb OzN są perspektywy pracy dla osób, które są do tego zdolne i mogłyby ją podejmować. Wskaźnik zatrudnienia OzN wynoszący w 2019 roku 19,3% oraz liczba ofert pracy kierowana przez WUP dla OzN na poziomie zaledwie 2% wskazują na niedojrzałość naszego rynku pracy¹²⁹.

Istotnym wyzwaniem jest dostosowanie placówek niosących wsparcie do praw i potrzeb mieszkańców oraz wyzwań postawionych przez rozpoczęty właśnie proces deinstytucjonalizacji. W województwie funkcjonuje 189 ośrodków wsparcia o zasięgu lokalnym, 10 o zasięgu ponadlokalnym. Liczba placówek wieloosobowych skierowanych do osób z niepełnosprawnościami, niesamodzielnych, w podeszłym wieku (np. DPS) jest stała. W województwie pomorskim w 2019 roku funkcjonowały 42 domy pomocy społecznej. Tylko niektóre z osób uprawnionych do korzystania z usług społecznych w swoim miejscu zamieszkania faktycznie z nich korzystają. W 2019 roku w województwie usługami opiekuńczymi objętych było 7 978 osób. W skali województwa około 9% szacowanej

¹²⁸ Tamże.

¹²⁹ Tamże.

populacji osób niesamodzielnych objętych jest usługami społecznymi, a opieką środowiskową jeszcze mniej – 6,6%¹⁰⁷. W strukturze wsparcia środowiskowego dominują usługi opiekuńcze świadczone w wymiarze kilku godzin tygodniowo oraz brak realizacji usługi asystenta osobistego osoby z niepełnosprawnością w każdej gminie.

Znacznym problemem jest brak mieszkań wspomaganych. Jak wskazują dane w 2019 roku na terenie Trójmiasta zlokalizowanych było zaledwie 28 mieszkań chronionych lub wspomaganych, w powiatach gdańskim i kartuskim istniały po 3 takie obiekty, a w tczewskim 1¹³⁰. Równie istotnym problemem jest kwestia dostępności architektonicznej obiektów publicznych, jak i mieszkań. Wśród problemów tej grupy społecznej znalazły się również kwestie komunikacyjne – podróżowanie po terenie regionu jest dla osób z niepełnosprawnością ogromnym wyzwaniem.

Podmioty Ekonomii Społecznej

W obliczu zmian demograficznych i wyzwań związanych z zapewnieniem usług społecznych (w tym usług opiekuńczych, usług dla seniorów czy osób z niepełnosprawnościami) istotną rolę odgrywają podmioty ekonomii społecznej (PES). Łączą cele społeczne i działalność gospodarczą, tworzą miejsca pracy dla osób z grup wykluczenia i mogą realizować zadania publiczne także dzięki klauzulom społecznym w zamówieniach publicznych. Również samorządy mogą tworzyć PES (np. usługi komunalne przez spółdzielnie powołaną przez Kartuzy i Chmielno). Dają one możliwość wykorzystania potencjału lokalnych społeczności do tworzenia efektywnych rozwiązań na problemy społeczne, współdzielenia się odpowiedzialnością za jakość tych usług.

Znacznym atutem jest dobrze rozwinięta sieć podmiotów ekonomii społecznej, które prowadzą działalność w zakresie reintegracji społeczno-zawodowej osób najbardziej oddalonych od rynku pracy. W 2019 roku 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 zaangażować 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 roku 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).

Podmioty te mogą realizować wspomniane wcześniej zadania związane z realizacją usług opiekuńczych i zdrowotnych np. realizacji opieki (w modelu zdeinstytucjonalizowanym), opieki wytchnieniowej, wsparcia dla seniorów.

¹³⁰ Raport końcowy badania „Ocena potrzeb w zakresie rozwoju usług społecznych i infrastruktury społecznej w województwie pomorskim”, <https://www.rpo.pomorskie.eu/documents/10184/253200/Raport%20ko%C5%84cowy%20badania%20E2%80%9EOcena%20potrzeb%20w%20zakresie%20rozwoju%20us%C5%82ug%20spo%C5%82ecznych%20i%20infrastruktury%20spo%C5%82ecznej%20w%20wojew%C3%B3dztwie%20pomorskim%E2%80%9D/1732ee41-8761-4269-b4b8-fb12f4e6290a>

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 JST¹³¹, która jest oceniana jako niska.

Obecna kondycja działalności OWES w metropolii jest trudna do oceny – brakuje danych porównawczych, które umożliwiłyby ocenę OWES w OMGGS na tle innych obszarów, a wyniki oceny jakościowej (na podstawie wywiadów z członkami OMGGS) są sprzeczne. OWES Dobra robota podjęło współpracę z GUS na rzecz zbierania informacji o stanie ekonomii społecznej w Polsce, jednak projekt nie jest dalej kontynuowany.¹³² Monitorowanie działalności OWES oraz ocena jego skuteczności są istotne do właściwego rozwijania sektora ekonomii społecznej i jego wsparcia.

Oświata i wychowanie

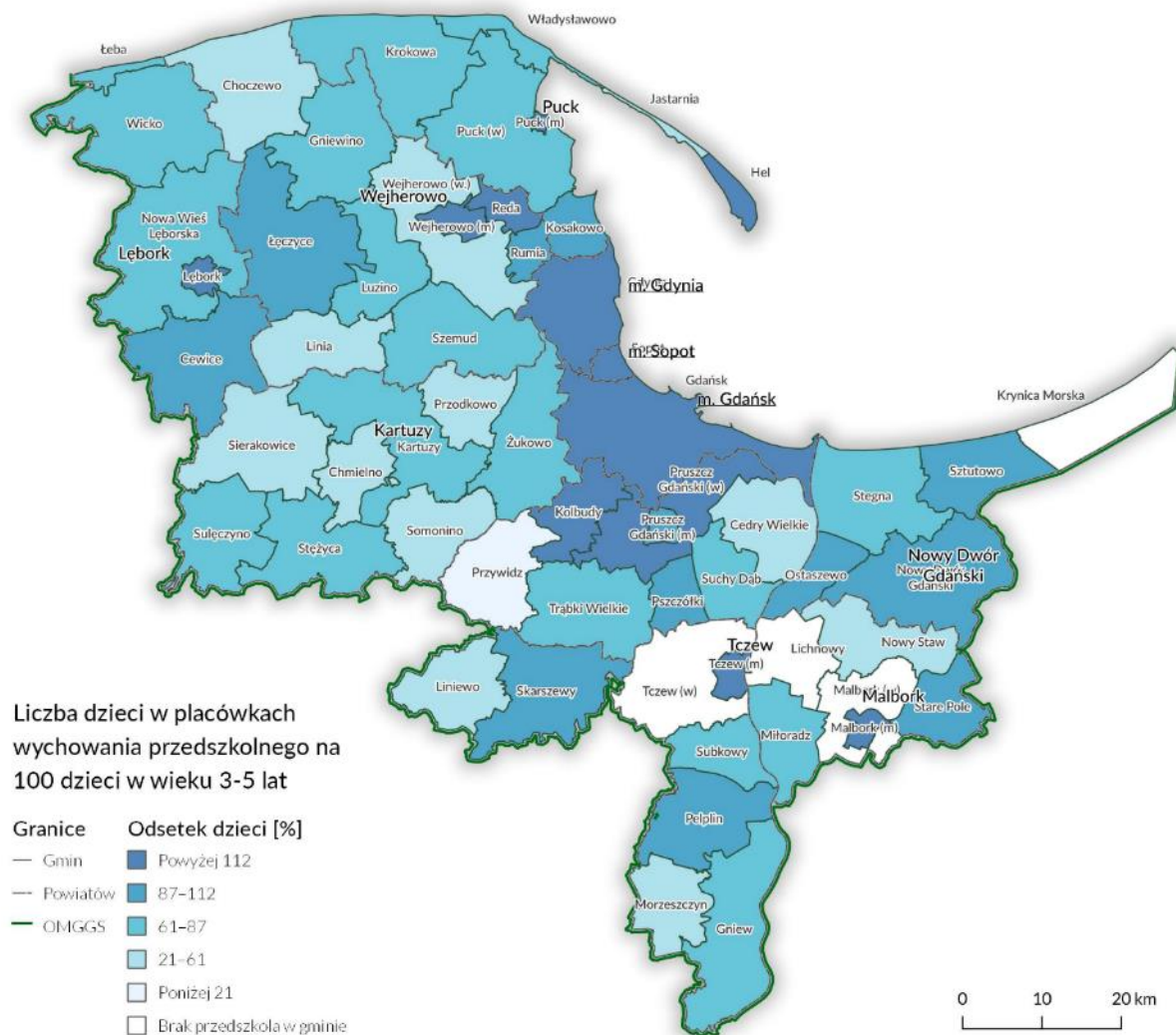
Na obszarze województwa rośnie liczba żłobków, przedszkoli, a także szkół podstawowych i uczęszczających do nich uczniów. Zmniejszyła się liczba liceów i techników oraz spada stale liczba studentów i absolwentów uczelni wyższych, przy jednoczesnym wzroście liczby studentów zagranicznych. Zwiększa się liczba osób z wyższym wykształceniem, a lepiej wykształcone od mężczyzn są kobiety. Najwyższym wykształceniem w regionie charakteryzują się mieszkańcy Trójmiasta. Na tle kraju Pomorzanie charakteryzują się lepszą znajomością języków obcych.

Największym odsetkiem dzieci w wieku 3-5 lat korzystających z placówek wychowania przedszkolnego na terenie OMGGS charakteryzuje się rdzeń Obszaru Metropolitalnego, w gminach (miasto Gdańsk, miasto Gdynia i miasto Sopot), w głównych ośrodkach miejskich w regionie (Tczew, Malbork, Łębork, Wejherowo oraz Puck), a także w gminach w niedalekiej odległości od Trójmiasta (Kolbudy, gmina wiejska Pruszcz Gdański oraz Reda).

¹³¹ Wg danych UMWP, zaledwie 10,6% pomorskich JST prowadzi współpracę z PES.

¹³² <https://dane.ekonomiaspoleczna.gov.pl/porownanie-ist/> [dostęp: 20.10.2023 r.]

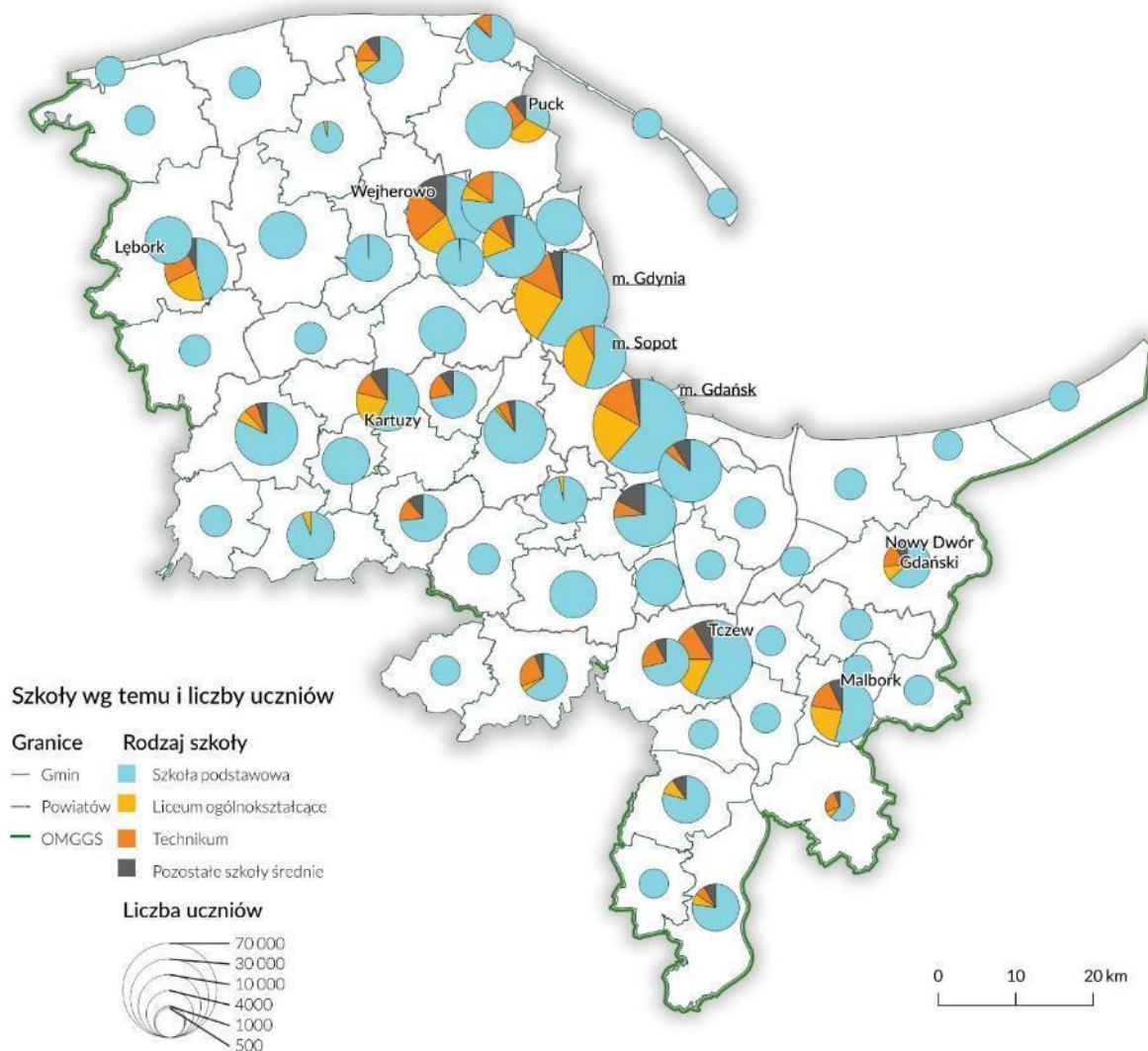
Mapa 38: Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 100 dzieci w wieku 3-5 lat w gminach i powiatach OM



Źródło: opracowanie własne

Największa koncentracja szkół podstawowych i ponadpodstawowych występuje w gminach miejskich: Gdańsk, Gdynia, Tczew i Wejherowo.

Mapa 39: Rozkład przestrzenny szkół podstawowych i ponadpodstawowych według typu na terenie OM



Źródło: opracowanie własne

Z danych CKE wynika, że najwyższe średnie wyniki egzaminów ósmoklasisty oraz matur rejestrowane są w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego, a także w gminach zlokalizowanym w bezpośrednim otoczeniu rdzenia: Rumia, Reda, Kosakowo, Żukowo, Kolbudy, miasto i gmina Pruszcz Gdański. Najniższe średnie wyniki osiągnęli uczniowie z gmin o mniejszym zagęszczeniu ludności, takie jak Lichnowy w powiecie malborskim czy Gniew w powiecie tczewskim.

Najlepszy średni wynik na egzaminie ósmoklasisty z języka polskiego zanotował powiat kartuski (ponad 61%), z kolei najniższy osiągnęli uczniowie z powiatu malborskiego (47%). Ze wszystkich gmin na terenie OMGGS najlepszy wynik egzaminu z języka polskiego osiągnęła gmina Żukowo. Bardzo wysokie średnie wyniki, powyżej 60%, uzyskały również gminy: Kolbudy, Pruszcz Gdański, Sierakowice, Stężycza, Sulęcyno, Krynica Morska, Hel, Jastarnia, Kosakowo, Rumia, Wejherowo, miasto Gdańsk, miasto Gdynia oraz miasto Sopot. Na szczególną uwagę zasługują wyniki miast rdzenia Obszaru Metropolitalnego ze względu na znacząco wyższą liczbę uczniów przystępujący do egzaminu względem innych gmin. Najniższy

średni wynik z języka polskiego osiągnęła gmina Lichnowy w powiecie malborskim – niecałe 43%.

Najlepszy średni wynik z egzaminu z matematyki osiągnął powiat gdański (ponad 59%), natomiast najniższy zanotowano w powiecie lęborskim (46,5%). Z matematyką najlepiej poradzili sobie uczniowie z miasta Sopotu, zdobywając ponad 74% (jedeny wynik powyżej 70%). Bardzo dobre wyniki z egzaminu z matematyki, powyżej 60%, zanotowano w gminach: miasto Pruszcz Gdański, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Jastarnia, Kosakowo, miasto Gdańsk oraz miasto Gdynia. Z kolei najgorzej poszło uczniom z gmin Lichnowy oraz Gniew, które jako jedyne osiągnęły średni wynik poniżej 40%.

Średnie wyniki z egzaminu z języka angielskiego były znacznie wyższe od średnich wyników z pozostałych przedmiotów we wszystkich powiatach. Najwyższy wynik osiągnęli uczniowie z powiatu gdańskiego – ok. 71%, natomiast najniższy wynik zanotował powiat lęborski (poniżej 60%). Z egzaminem z Języka angielskiego najlepiej poradzili sobie uczniowie w mieście Sopot, zdobywając ponad 85%. Bardzo dobre wyniki, powyżej 70%, zanotowały również gminy: miasto Pruszcz Gdański, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Krynica Morska, Hel, Władysławowo, Kosakowo, Reda, Rumia, miasto Gdańsk oraz miasto Gdynia. Najniższe wyniki, poniżej 50%, osiągnęli uczniowie z gmin: Sulęcyno, Lichnowy, Gniew, Linia i Liniewo.

Najwyższe średnie wyniki z egzaminów maturalnych w szkołach średnich dla młodzieży zanotowano w miastach rdzenia Obszaru Metropolitalnego – Sopocie, Gdyni i Gdańsku. Bardzo dobre wyniki, powyżej 65%, osiągnęli również uczniowie z gminy Kartuszy oraz gminy miasto Puck. Z kolei najniższe średnie wyniki maturalne zanotowano w gminach: Tczew, Gniew i Pruszcz Gdański.

Z powyższych danych wynika, że w większości lepsze średnie wyniki osiągnęli uczniowie z obszarów miejskich lub gęściej zaludnionych. Jednakże różnica pomiędzy tymi regionami a mniej gęsto zaludnionymi nie jest aż tak duża, jak w przypadku egzaminu ósmoklasisty, co może być związane z mniejszą liczbą szkół średnich lub ich brakiem na najmniej zaludnionych terenach OMGGS.

W województwie pomorskim w roku szkolnym 2021/2022 do szkół ponadpodstawowych uczęszczało 101,4 tys. uczniów. 59,5 tysiąca z nich uczyło się w technikach oraz szkołach branżowych I i II stopnia, z czego ponad 37 tysięcy w szkołach zlokalizowanych na terenie OMGGS. W 2023 roku województwie do egzaminu zawodowego przystąpiło 10422 uczniów w 117 różnych kwalifikacjach. 74,7% zdało go w pierwszym podejściu. Najpopularniejszym zawodem wśród zdających był technik informatyk.

Głównymi problemami w systemie oświaty, z którymi województwo pomorskie musi się zmierzyć w najbliższych latach, są:

- niższy od wartości krajowej odsetek dzieci w wieku 3-6 lat objętych wychowaniem przedszkolnym,
- niższe od wartości krajowych średnie wyniki egzaminów ósmoklasisty z języka polskiego i matematyki,
- oraz niższa od oczekiwanej wartość odsetka uczniów kształcenia zawodowego w ogólnej liczbie uczniów kształcenia ponadpodstawowego.

Powyższe kwestie stanowią nie lada wyzwanie dla OMGGS, ale także prezentują dobrą okazję do przekształcenia istniejącego systemu szkolnictwa na taki, który, poza zapewnieniem dzieciom i młodzieży obszernej wiedzy teoretycznej, będzie się też skupiał na rozwijaniu praktycznych kompetencji, uwzględniających dynamicznie zmieniające się potrzeby gospodarki i rynku pracy. Cele, które region wyznaczy na najbliższe lata, są zbieżne z przyjętym w 2021 roku przez Zarząd Województwa Pomorskiego Regionalnym Programem Strategicznym (RPS) w zakresie edukacji i kapitału społecznego,¹ a zatem powinny priorytetowo skupić się na poprawieniu jakości świadczonych usług edukacyjnych i zapewnieniu uczniom lepszego startu na rynku pracy na początku ich życia zawodowego.

Poprawa fundamentów systemu oświaty zostanie osiągnięta poprzez zwiększenie dostępności i jakości wychowania przedszkolnego oraz dużo silniejszy nacisk na kształtowanie i rozwijanie kluczowych kompetencji i tzw. umiejętności uniwersalnych dzieci i młodzieży na wszystkich etapach kształcenia. Planowane jest poszerzenie oferty zajęć szkolnych, jak i pozaszkolnych, przy wykorzystaniu potencjału różnorodnych instytucji i podmiotów, takich jak instytucje kultury, organizacje pozarządowe, organizacje pracodawców lub szkoły wyższe. Istotne będzie także zwiększenie wsparcia dla uczniów z niepełnosprawnościami, dysfunkcjami rozwojowymi oraz różnymi typami trudności w nauce oraz wprowadzenie edukacji włączającej. Dodatkowo zostaną podjęte działania dążące do zwiększenia kompetencji kadr nauczycielskich systemu szkolnictwa oraz udzielenia większego wsparcia dyrektorom placówek edukacyjnych w zakresie zarządzania organizacją, jak również udzielenia wsparcia finansowego na poprawę i modernizację oraz dostępność dla uczniów ze szczególnymi potrzebami infrastruktury szkolnej.

Drugim istotnym punktem transformacji systemu oświaty będzie upowszechnienie i zwiększenie skuteczności doradztwa zawodowego w placówkach edukacyjnych na każdym etapie kształcenia oraz poprzez podjęcie działań ukierunkowanych na profesjonalizację szkół w branżach kluczowych dla gospodarki regionu. Planowana jest poprawa atrakcyjności szkolnictwa zawodowego na Pomorzu i dalsze rozbudowywanie sieci szkół zawodowych¹³³ przy jednoczesnym wsparciu realizacji zadań doradców zawodowych i promowaniu wiedzy o zawodach mających strategiczne znaczenie w województwie pomorskim.

Znaczącym wyzwaniem dla systemu edukacji podstawowej i ponadpodstawowej jest kwestia integracji migrantów, w ostatnim czasie dzieci uchodźców z Ukrainy. Wyniki badań prowadzonych przez Centrum Edukacji Obywatelskiej wskazywało na wyzwania związane z barierami językowymi, przegęszczeniem klas, brak wsparcia psychologiczno-pedagogicznego jak i integracji pozaedukacyjnej¹³⁴. Niepokojącym zjawiskiem w skali kraju jest wycofywanie się ukraińskich dzieci z polskich placówek edukacyjnych (ok. 56% dzieci) na rzecz ukraińskiej edukacji zdalnej, co będzie osłabiało integrację.

Kultura czasu wolnego

O jakości życia decyduje między innymi sposób spędzania czasu wolnego. O ile mieszkańcy i mieszkańcy Trójmiasta korzystają z bardzo bogatej oferty kulturalnej, o tyle dostęp do tej oferty nie jest jednakowy dla wszystkich odbiorców z Obszaru Metropolitalnego. Nierówności wynikają zarówno z miejsca zamieszkania, jak i z innych czynników (niepełnosprawność,

¹³³ Działania rozwoju szkół zawodowych będą podejmowane w ramach przedsięwzięcia strategicznego SWP pn.: „Kształtowanie sieci szkół zawodowych na Pomorzu – etap II”.

¹³⁴ CEO, Wyzwania i potrzeby związane z napływem uczniów z Ukrainy, sierpień 2022.

poziom wykształcenia, brak znajomości języka polskiego, wykluczenie transportowe). Jednocześnie oferta czasu wolnego jest ważnym aspektem ocenianym przez inwestorów, pracodawców i pracowników.

Obszar Metropolitalny charakteryzuje się szeroką ofertą dostępnych form spędzania wolnego czasu, co wynika z niezwykle bogatej historii, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz z dużej atrakcyjności turystycznej regionu. Składają się na nią m.in. liczne kulturalne i sportowe imprezy masowe oraz wydarzenia, różnorodne miejsca uprawiania kultury oraz sportu, wyjątkowe i rozpoznawalne na skalę światową atrakcje turystyczne oraz zabytki czy rozbudowane sieci szlaków turystycznych i rowerowych.

Liczba podmiotów działających w obszarze kultury w województwie pomorskim nieznacznie wzrosła w latach 2016-2019 (z 862 w 2016 roku do 870 w 2019 roku). Natomiast rok 2020 przyniósł znaczny spadek liczby ww. podmiotów do 832, co związane było z ograniczeniem możliwości ich działalności w trakcie pandemii koronawirusa¹³⁵. W 2019 roku w województwie pomorskim najczęściej organizowanymi wydarzeniami kulturalnymi były festiwale, które stanowiły 28% wszystkich wydarzeń w regionie. Drugą najbardziej popularną formą były różnego rodzaju imprezy lub wydarzenia plenerowe (19%), a trzecią – warsztaty (15%). W porównaniu z 2017 rokiem nastąpił wyraźny spadek odsetka festiwali (o 8 p.p.), natomiast zanotowano prawie dwukrotny wzrost procentowy warsztatów (z 8% do 15%)¹³⁶.

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 ważniejszych atrakcji historycznych a także 1 obiekt wpisany na Listę światowego Dziedzictwa Kulturowego UNESCO – Zamek Krzyżacki w Malborku. Warto wspomnieć o zgłoszeniu przez Polskę modernistycznego centrum Gdyni do wpisu na światową listę dziedzictwa UNESCO. Największą koncentrację obiektów kultury można zaobserwować w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego i w gminach ościennych.

Gdańsk, największe miasto w Obszarze Metropolitalnym jest jednocześnie jednym z głównych ośrodków kulturalnych w Polsce i charakteryzuje się największą różnorodnością pod względem rodzajów podmiotów działających w obszarze kultury w kraju (ex aequo z Warszawą – po 14 rodzajów, 2019 rok). Na jego terenie działa kilka teatrów, opera, filharmonia, osiem kin oraz wiele innych instytucji kulturalnych, z których 12 jest prowadzonych lub współprowadzonych przez Gdańsk. Wśród tych 12 instytucji znajdują się tzw. „kulturalne wizytówki miasta”, tj. obiekty o ponadregionalnej sławie i rozpoznawalności – Europejskie Centrum Solidarności, Gdański Teatr Szekspirowski oraz Muzeum Gdańska. To ostatnie odwiedziło aż ponad 512 tys. zwiedzających w 2019 roku, wobec 379 tys. w 2017 roku. Gdańsk znany jest również z organizacji różnego rodzaju festiwali i imprez cyklicznych o charakterze teatralnym (np. Festiwal Szekspirowski – jedna z największych międzynarodowych imprez teatralnych poświęconych spektaklom szekspirowskim) i muzycznym (np. międzynarodowy Gdański Festiwal Muzyczny) lub imprez plenerowych.

¹³⁵ GUS, Kultura w 2016 r.

¹³⁶ K. Stachura, Oferta i potencjał podmiotów sektora kultury w województwie pomorskim. Analiza kondycji organizacji za rok 2019 oraz zmiany spowodowane pandemią COVID-19 (dostęp: 18.01.2023)

W ciągu ostatnich 10 lat Gdańsk mocno inwestował w rozwój swojej oferty kulturalnej. Wybudowano kilka nowoczesnych muzeów odwiedzanych przez setki tysięcy gości każdego roku, np. Europejskie Centrum Solidarności czy Muzeum II Wojny Światowej, halę widowiskowo-sportową Ergo Arena (2010 r.) czy stadion piłkarski Polsat Plus Arena Gdańsk (2011 r.), na którym w 2012 roku odbyła się część meczów Mistrzostw Europy w piłce nożnej. Nic więc dziwnego, że w latach przed pandemią liczba turystów odwiedzających Gdańsk stale rosła i w 2019 roku osiągnęła ponad 1,2 mln osób, co stanowi więcej niż 1/3 wszystkich turystów odwiedzających województwo pomorskie. W 2022 roku liczba odwiedzających Gdańsk osiągnęła już ponad 2 mln.¹³⁷ Działania związane z rozbudową infrastruktury kulturalnej nie są ograniczone wyłącznie do Trójmiasta.

Również w Gdyni istnieje wiele obiektów, a także wydarzeń o randze metropolitalnej. Wśród wyróżniających się obiektów można wyróżnić Teatr Muzyczny im. D. Baduszkowej, Teatr Miejski im. W. Gombrowicza w Gdyni, Akwarium Gdyńskie MIR, Dar Pomorza (Statek-Muzeum), ORP Błyskawica (Okręt-Muzeum), Muzeum Emigracji, Muzeum Marynarki Wojennej, Muzeum Miasta Gdyni, Gdyńskie Muzeum Motoryzacji, Gdyńskie Centrum Filmowe, Centrum Nauki Experiment, Adventure Park Gdynia Kolibki, Marina Gdynia, Narodowy Stadion Rugby, Stadion Miejski, Hala Widowiskowo-Sportowa Polsat Plus Arena Gdynia. Wydarzenia o randze metropolitalnej, które mają miejsce w Gdyni to m.in. Open'er Festival, Festiwal Polskich Filmów Fabularnych, Ladies' Jazz Festival, czy Gdynia Sailing Days.

Ośrodki powiatowe inwestują w realizację własnego zaplecza, przykładem jest realizacja z 2013 roku Wejherowskiego Centrum Kultury: Filharmonii Kaszubskiej – wielofunkcyjnego centrum kulturalnego obsługującego powiat wejherowski. Nowe obiekty kultury powstały także w Tczewie i Redzie (biblioteka), Sierakowicach (Wielofunkcyjne Centrum Kultury).

Ważnym obszarem funkcjonowania lokalnych wspólnot staje się wykorzystanie różnorodnych miejsc spotkań. Takie miejsca integrują społeczności sąsiedzkie i pozwalają na zwiększenie integracji środowisk skupionych wokół wybranych tematów. Samorządy dostrzegają takie potrzeby i aktywnie wspierają powstawanie i organizację miejsc spotkań, takich jak kina wieczorowe (np. na Molo w Sopocie, na dachu Teatru Szekspirowskiego czy nad Motłwą w Gdańsku) i strefy gastronomiczno-impresowe (np. Ulica Elektryków w Gdańsku).

Na szczególne wyróżnienie zasługuje Ulica Elektryków w Gdańsku, będąca częścią większego kompleksu Stocznia Centrum Gdańsk zlokalizowanego w poddawanej głębokim przekształceniu dawnej Stoczni Gdańskiej. W jego skład wchodzi kilka miejsc promujących kulturę, sztukę i rozrywkę, skupionych przede wszystkim w działalności 100czeni i Ulicy Elektryków.

¹³⁷ <https://visitgdansk.com/aktualnosci/ruch-turystyczny-w-gdansk-podsumowanie-roku-2022,a,6064>

Mapa 40: Lokalizacja obiektów kultury w gminach i powiatach OM



Źródło: opracowanie własne

Istotnym ogniwem w sieci instytucji kultury w metropolii są centra, domy i ośrodki kultury oraz biblioteki. Na Pomorzu w 2021 roku było ich odpowiednio: 292 i 316¹³⁸. Są to z reguły instytucje finansowane i organizowane odrębnie, jednak z perspektywy rozwoju lokalnego stanowią one istotne ogniwo łączące mieszkańców metropolii z ich najbliższą społecznością. Choć pandemia w 2019 roku ograniczyła aktywność lokalnej kultury, w 2021 roku aktywność ta wracała do poprzedniego poziomu¹³⁹. Wyjątkową rolę integrującą pełnią biblioteki. W regionie średnio jedna biblioteka obsługuje ok. 6574 mieszkańców i ma 127 użytkowników/1000 mieszkańców. Choć poziom czytelnictwa jest niski (średnioroczny poziom wypożyczeń to 1.9 wolumenów)¹⁴⁰, w małych i średnich gminach biblioteki są ważnymi miejscami spotkań mieszkańców, szczególnie młodych i seniorów, dzięki modernizacji, cyfryzacji zasobów oraz programom dodatkowych aktywności. OMGGS

¹³⁸ Źródło: dane GUS

¹³⁹ W skali kraju w 2021 odnotowano 29.5% wzrost aktywności w stosunku do 2020, pomimo trudnej sytuacji finansowej samorządów i cięć w wydatkach. źródło: GUS, 2022,

¹⁴⁰ Stachura K., Zbieranek P., 2022, Biblioteki, bibliotekarze i czytelnictwo w województwie pomorskim. Diagnoza problemów. WBP, Instytut Kaszubski, Gdańsk

prowadzi projekt "Kultura łączy", który ma wesprzeć poprawę dostępności tych obiektów. Jednocześnie domy i kluby sąsiedzkie funkcjonują jedynie w 11% samorządów.

Zwiększa się aktywność fizyczna Pomorzan, a za tym procesem idzie również wzrost kadry trenerskiej i instruktorskiej. Jednym z największych w kraju jest zasób miejsc noclegowych oraz stopień jego wykorzystania. Ruch turystyczny odznacza się dużą sezonowością. Wyraźnie poprawia się sytuacja, jeśli chodzi o spędzanie czasu poza domem i zagraniczne podróże turystyczne.

Turystyka

W samym 2019 roku województwo pomorskie odwiedziło blisko 7 mln (7,2 mln w 2022 roku) turystów krajowych oraz ponad 600 tys. turystów zagranicznych. Wartości te związane są nie tylko z korzystnym, nadmorskim położeniem województwa, ale również ze stale rozwijającą się ofertą kulturalną regionu, w tym z organizacją dużej liczby imprez masowych oraz cyklicznych wydarzeń i festiwali o randze międzynarodowej. Szczególny potencjał w tej materii, będący zarazem jednym z największych atutów obszaru, wykazują miasta należące do rdzenia Obszaru Metropolitalnego. Posiadają one wieloletnie doświadczenie w zakresie tworzenia atrakcyjnej oferty, a także od lat inwestują znaczne środki w jej rozwój i poprawę towarzyszącej infrastruktury. W okresie przed ogłoszeniem pandemii koronawirusa liczba uczestników sportowych oraz artystyczno-rozrywkowych imprez masowych w województwie pomorskim wzrosła do ponad 2,6 mln (wobec 2,4 mln w 2016 roku), z których ponad 70% bawiło się na terenie Gdańska, Gdyni i Sopotu. W związku z wybuchem pandemii oraz z licznymi obostrzeniami epidemicznymi w 2020 roku wartość ta spadła do niespełna 387 tys., a w 2021 roku nieznacznie wzrosła do niecałych 992 tys.¹⁴¹.

Zróżnicowanie środowiska i krajobrazu, nadmorskie położenie, bogata oferta kulturalna i sportowo-rozrywkowa, wiele zabytków oraz walory przyrodnicze i uzdrowiskowe Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot sprawiają, że region ten cechuje się jednym z największych i najbardziej zróżnicowanych w Polsce potencjałów turystycznych, sportowych oraz rekreacyjnych.

Przed wybuchem pandemii koronawirusa w 2020 roku popularność województwa pomorskiego stale wzrastała, zarówno wśród turystów krajowych, jak i zagranicznych, a dynamika wzrostu sprzedaży usług hotelarskich i gastronomicznych w regionie przekraczała dynamikę tego parametru dla całego kraju. Turyści szczególnie docenili potencjał turystyczny Trójmiasta, a zwłaszcza Gdańska, który od lat był jednym z trzech najchętniej odwiedzanych miast w Polsce, każdego roku goszczącym coraz więcej turystów. W roku 2021 zarówno w Polsce, jak i w Europie, obostrzenia związane z pandemią dalej negatywnie wpływały na ruch turystyczny, ograniczając swobodę przemieszczania się (w szczególności pomiędzy państwowymi granicami) i możliwości korzystania z bazy noclegowej.

Pomimo licznych ograniczeń i mniejszej ilości funkcjonujących turystycznych obiektów noclegowych (o 10,6% mniej niż rok wcześniej), sytuacja w branży zaczęła się stopniowo poprawiać. W 2021 roku w województwie pomorskim zanotowano wzrost liczby turystów korzystających z obiektów noclegowych o 20,2% względem 2020 roku (poniżej średniej krajowej - 22%), natomiast liczba turystów zagranicznych w skali roku zwiększyła się o 13,9% (powyżej średniej krajowej - 11,5%). Dodatkowo województwo pomorskie było drugim (po

¹⁴¹ GUS, Bank Danych Lokalnych.

zachodniopomorskim) regionem w kraju, w którym w przeliczeniu na 100 mieszkańców najwięcej turystów skorzystało z noclegów (101 turystów). Pomorskie było także jednym z tylko 3 województw, które zanotowało wyższy od średniej krajowej stopień wykorzystania miejsc noclegowych w obiektach posiadających 10 lub więcej miejsc¹⁴².

Według raportu GUS za 2022 rok województwo pomorskie jest jednym z wiodących obszarów obsługi ruchu turystycznego w Polsce. Biorąc pod uwagę pięć wskaźników, m.in. stopień wykorzystania miejsc noclegowych oraz liczbę turystów korzystających z obiektów noclegowych na 1000 ludności określono klastry, w które łączono województwa o podobnej charakterystyce. Pomorskie wraz z mazowieckim znajduje się w drugim klastrze, a wyprzedza je tylko województwo zachodniopomorskie. Oznacza to, że w analizowanych wskaźnikach pomorskie uzyskiwało jedne z najwyższych wartości, co świadczy o wysokiej pozycji i potencjale w obsłudze ruchu turystycznego pomorskiego, a tym samym także OMGGS.¹⁴³

Dzięki bogatej ofercie turystycznej, rozwiniętej bazie konferencyjnej i hotelowej, a także stale poprawiającej się dostępności komunikacyjnej, w szczególności w rdzeniu Obszaru Metropolitalnego, sam Gdańsk odwiedziło ponad 1,7 mln turystów w 2021 roku (wzrost o blisko 400 tys. w porównaniu z 2020 rokiem), co przewyższa liczbę turystów z 2017 roku, sugerując, że sytuacja w krótkim czasie wróci do stanu sprzed pandemii. Warto tutaj również zwrócić uwagę, że pomimo spadku liczby funkcjonujących turystycznych obiektów noclegowych w województwie pomorskim, Gdańsk zanotował ich wzrost o łącznie ponad 400 obiektów (ponad 37%) w porównaniu z 2020 rokiem¹⁴⁴.

Silnie rozwinięta oferta kulturalna Obszaru Metropolitalnego, a w szczególności rdzenia OMGGS, zawsze spotykała się z dużym zainteresowaniem mieszkańców i turystów. Pomimo drastycznego spadku odwiedzających muzea i wystawy w roku 2020, rok później liczba ta wzrosła o blisko 30% w samym Gdańsku, zbliżając się do wartości osiągniętej w 2016 roku. Potencjał kulturalny Obszaru Metropolitalnego jest również zauważalny w organizowanych na jego terenie różnego rodzaju imprez masowych. W 2021 roku do samego Gdańska zjechało się około 3% wszystkich uczestników imprez masowych organizowanych w całym kraju. Biorąc pod uwagę, że na terenie OMGGS odbywają się również większe cykliczne imprezy masowe, jak np. Open'er Festival czy Festiwal Polskich Filmów Fabularnych w Gdyni, potencjał kulturowy Obszaru Metropolitalnego jest jednym z najwyższych w całym kraju.

¹⁴² Turystyka w 2021 r., GUS.

¹⁴³ <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/kultura-turystyka-sport/turystyka/turystyka-w-2022-roku.1.20.html>

¹⁴⁴ Gdańsk w liczbach, <https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/turystyka,a,108063>

Mapa 41: Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w powiatach województwa pomorskiego



Źródło: Turystyka w województwie pomorskim w 2021 r.

Biorąc pod uwagę stopień wykorzystania miejsc noclegowych oraz stale rosnącą liczbę obiektów, potencjał regionu OMGGS do przyjmowania turystów jest ogromny. Najwyższy stopień wykorzystania miejsc noclegowych osiągają gminy nadmorskie – pomiędzy 40-49% w 2021 roku. Najwięcej noclegów w 2021 roku udzielono w Gdańsku (1 984 227), a także w powiecie puckim (1 436 507).

Łącznie Obszar Metropolitalny (z wyłączeniem w całości powiatu lęborskiego) odpowiada za ponad 70% wszystkich udzielonych noclegów w województwie pomorskim, w tym około 85% ruchu turystycznego z zagranicy. Na terenie OMGGS znajduje się ponad 74 tys. miejsc noclegowych, co stanowi 67% całego województwa, a najwięcej można ich znaleźć w powiecie puckim (23 417), Gdańsku (19 506) oraz powiecie nowodworskim (12 167).

3.3.5. Aktywność obywatelska

Obszar Metropolitalny posiada bogate tradycje wolnościowe i solidarnościowe, a także wysoki poziom aktywności obywatelskiej jego mieszkańców. O zaangażowaniu publicznym świadczyć może frekwencja wyborcza. Jest ona tutaj zwykle jedną z najwyższych w kraju – m.in. w wyborach samorządowych w 2018 roku, województwo pomorskie osiągnęło najwyższy wskaźnik w kraju.

Gminy metropolii angażują się w zwiększanie zaangażowania mieszkańców w sprawy publiczne. Liderem prospołecznych rozwiązań w dziedzinie partycypacji i tworzenia społeczeństwa obywatelskiego jest Gdynia. Powstało tu nowatorskie Laboratorium Innowacji Społecznych (LIS), od 2016 roku działające jako samodzielna jednostka budżetowa. W LIS realizowanych jest 5 programów:

- Gdynia OdNowa skupiający się na procesie rewitalizacji;

- *Budżet Obywatelski Gdynia*, gdzie mieszkańcy decydują o wydatkowaniu środków na konkretne cele;
- *Wymiennikownia Młodzieżowe Centrum Innowacji Społecznych i Designu* – miejsce, gdzie głos należy do młodzieży;
- *Przystań Gdynia* sieć lokalnych miejsc rozwoju zainteresowań obywateli;
- *UrbanLab Gdynia*, stanowiący forum rozwoju jakości życia poprzez dialog i dyskusję o mieście.

Działanie gdyńskiego samorządu poprzez Laboratorium Innowacji Społecznych jest wzorcowym przykładem dobrze przeprowadzanego procesu partycypacji społecznej. Gdynia została nagrodzona za swoją działalność wieloma nagrodami, w tym międzynarodowymi.

Podobnie jak Gdynia, także Gdańsk realizuje politykę angażującą społeczność lokalną. W samym Urzędzie Miasta funkcjonują m.in. Referat Współpracy z mieszkańcami oraz Referat Współpracy Lokalnej i Innowacji Społecznych. Wśród realizowanych zadań są te dotyczące organizowania i koordynowania procesów partycypacyjnych.

Ciekawym przykładem może być przeprowadzony w 2022 roku proces konsultacji przy sporządzeniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Oprócz tradycyjnych sposobów składania wniosków do planu, wprowadzone zostało nowe narzędzie geoankiety online. Za pomocą Internetu można było wprowadzić swoje uwagi dla dowolnego obszaru lub punktu na mapie Gdańska. Miała ona również funkcję informacyjną i zawierała szczegółowe informacje dotyczące m.in. konkretnych działek, autorów planu czy planowanych zmian.

Każdemu mieszkańcowi Gdańska, który chciałby decydować i uczestniczyć w życiu miasta, zadedykowany został narzędziownik *Aktywator Obywatelski. Szybka pomoc techniczna*. Jest to pozycja wydana przez Urząd Miejski w Gdańsku, która przedstawia szereg możliwości zaangażowania się w aktywność obywatelską. W prosty sposób odpowiada na pytania, kto, w jakim terminie i w jaki sposób może skorzystać z danego sposobu partycypacji społecznej. Podaje również przykłady realizacji inwestycji rozwiązań i zmian osiągniętych w ramach konkretnej inicjatywy.

Samorządy mniejszych miejscowości również angażują swoich obywateli w lokalne działania. Ilustracją tego postępowania mogą być przeprowadzone na przestrzeni lat konsultacje społeczne w Tczewie. Konsultacje te dotyczyły rewitalizacji miasta, koncepcji i adaptacji parku miejskiego czy też budżetu miasta. Innym przykładem zaangażowania społeczeństwa było uruchomienie w 2013 roku w Kosakowie narzędzia, jakim jest referendum. Obywatele w sposób bezpośredni mieli wypowiedzieć się na ważny dla gminy temat, jakim była budowa zbiornika z gazem. Innym referendum było przeprowadzone w 2017 roku w Krynicy Morskiej głosowanie nad statusem miasta jako uzdrowiska. Oba głosowania spełniły 30-procentowe kryterium ważności.

Pomorze to miejsce wielu innych inicjatyw związanych z aktywnością obywatelską. Warto odnotować istnienie i działalność na tym terenie już od 1982 roku Kaszubskiego Uniwersytetu Ludowego. Jednym z jego wielu celów jest budowanie społeczeństwa obywatelskiego.

Aktualnie na terenie województwa pomorskiego istnieje 9 087 działających organizacji pozarządowych. W Gdańsku znajduje się ich 2 270, w Gdyni 1 052, a w Sopocie 370. Na realizację zadań publicznych zleczanych organizacjom w 2022 roku Gdańsk przeznaczył ponad

91 milionów złotych, Gdynia ponad 17 milionów złotych, a Sopot ok. 12 milionów złotych. W skali całego kraju województwo pomorskie charakteryzuje się jednym z najniższych wskaźników liczby zarejestrowanych organizacji non-profit w przeliczeniu na 10 tys. ludności. Porównując wartości bezwzględne dotyczące liczby organizacji, województwo plasuje się w połowie stawki z wynikiem dwukrotnie lepszym niż najgorsze województwo i trzykrotnie gorszym niż najlepsze.¹⁴⁵

Ostatnie kompleksowe badanie dotyczące NGO pochodzi z 2015 roku. W tamtym okresie w regionie działało około 6% całego polskiego sektora organizacji non-profit (32 organizacje na 10 tys. ludności, obecnie mamy ich do 24). Charakterystyczny dla pomorskiego był ponadprzeciętny odsetek organizacji działających w skali regionalnej, za to mniej organizacji działało na szczeblu lokalnym i ogólnopolskim. W pomorskim również znacznie częściej niż średnio w pozostałych województwach środki na funkcjonowanie organizacji pochodziły z funduszy zagranicznych, głównie UE (31% w pomorski, 18% w kraju). W raporcie ocena współpracy NGO z samorządami została oceniona w 10-stopniowej skali na 6,92 z wynikiem nieco lepszym niż średnia krajowa. Jako jeden z problemów wskazywano brak współpracy i konflikty w środowisku pozarządowym - 33% wskazań w pomorskim i średnio 23% wskazań w kraju. Na podstawie wyników średniego wieku organizacji non-profit oceniono, że III sektor na pomorzu był już wtedy dosyć dojrzały, co mogło świadczyć o większych kompetencjach posiadanych przez pomorskie NGO. Jako zaletę wskazano także częstsze niż w innych województwach pozyskiwanie środków od innych NGO, co mogło świadczyć o dobrym przyjęciu mechanizmów regrantingu.¹⁴⁶

Pomimo wielu inicjatyw opisanych powyżej, trudne do oceny jest to, czy aktywność urzędów wprost przekłada się na aktywność społeczną. Brak jest szeroko zakrojonych aktualnych badań, mogących odpowiedzieć na tak postawione pytanie.

3.4. Zarządzanie usługami publicznymi na terenie metropolii

3.4.1. Wyzwania organizacyjne

Właściwie skonstruowana struktura zarządcza jest niezbędna, by optymalnie kierować zachodzącymi zmianami, niwelować ich negatywne skutki oraz maksymalizować szanse, które wynikają z tych zmian. Raporty OECD¹⁴⁷ wskazują, że w metropoliach, w których stworzono struktury zarządcze 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.

Zjawiska te zauważalne są również w OMGGS. Podejmowane dotychczas próby integracji zarządzania metropolią doprowadziły do powołania stowarzyszenia samorządowego, jednakże ograniczone pole jego działania sprawia, że nie można w tym przypadku mówić o zintegrowanym zarządzaniu metropolią. Stowarzyszenie koordynuje wiele inicjatyw

¹⁴⁵ <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/gospodarka-spoeczna-wolontariat/gospodarka-spoeczna-trzeci-sektor/dzialalnosc-stowarzyszen-i-podobnych-organizacji-spoecznych-fundacji-spoecznych-podmiotow-wyznaniowych-oraz-samorzadu-gospodarczego-i-zawodowego-w-2020-r-wyniki-wstepne.3.9.html> [dostęp: 20.10.2023 r.]

¹⁴⁶ <https://publicystyka.ngo.pl/9-faktow-o-ngo-w-województwie-pomorskim> [dostęp: 20.10.2023 r.]

¹⁴⁷ Tamże, s. 59.

i projektów metropolitalnych, odpowiada także za omówienie i ocenę realizowanych projektów, sprawdza się również jako forum wymiany doświadczeń i dobrych praktyk. Takie rozumienie jego roli nie może być jeszcze traktowane jako realne przywództwo.

Z tego powodu zarządzanie procesami ponadlokalnymi zależy w pierwszej mierze od dobrej woli władz poszczególnych jednostek samorządowych. Cierpią na tym takie obszary życia jak transport, planowanie przestrzenne czy adaptacja do zmian klimatu. Rozwiązaniem tego ograniczenia mogłoby być powołanie Związku metropolitalnego w województwie pomorskim w kształcie zbliżonym do związku metropolitalnego w województwie śląskim (GZM). Inicjatywę w tym zakresie podjęty w 2016 roku samorzady OMGGS. Na skutek ich działań oraz szerokiego poparcia społecznego 10 września 2020 roku. Senat RP uchwalił projekt ustawy metropolitalnej w województwie pomorskim. Projekt ten jako senacka inicjatywa ustawodawcza skierowano do Sejmu, lecz został odrzucony. Dalszy los tej inicjatywy zależy od rozstrzygnięć politycznych.

Wobec braku rozwiązania ustawowego samorządowcy deklarują chęć dalszego integrowania się, jednak deklaracje te nie zamieniają się w konkretne rozwiązania organizacyjne, np. związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a. ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2024 poz. 107). W tym samym czasie głosy części członków stowarzyszenia kwestionują uprawnienie i potrzebę przyjmowania przez OMGGS rozszerzonych funkcji w zakresie kreowania polityki Obszaru Metropolitalnego.

Przeprowadzone we wrześniu 2021 roku warsztaty na temat kierunków rozwoju OMGGS jasno wskazały, że Obszar Metropolitalny potrzebuje silnego wspólnego zarządu, którego funkcje powinny obejmować:

- Przywództwo w inicjowaniu i wdrażaniu zmian;
- Inicjowanie i pielęgnowanie współpracy między JST;
- Wdrażanie i upowszechnianie przetestowanych rozwiązań.

Obszar Metropolitalny swoją dobrą sytuację zawdzięcza przede wszystkim sukcesowi tworzących go samorządów. Diagnoza pokazuje, że potencjał porozumienia nie jest obecnie w pełni wykorzystywany. Brak rozwiązań prawnych w postaci związku metropolitalnego oraz ochrona przede wszystkim lokalnych interesów ograniczają możliwości konkurowania metropolii na arenie polskiej oraz międzynarodowej. Dla podtrzymania pozytywnego kierunku zmian społeczno-gospodarczych niezbędną jest dalsza integracja działań.

3.4.2. Współpraca w realizacji zadań komunalnych

Gminy Obszaru Metropolitalnego podejmują współpracę w obszarze usług komunalnych. Współpraca ta podejmowana jest jednak w oparciu o lokalne powiązania funkcjonalne i nie ma wymiaru metropolitalnego.

W zarządzaniu transportem głównym wyzwaniem jest rozproszona struktura zarządzania oraz realizacji połączeń. Samorzady samodzielnie organizują transport, jedynie największe samorzady OMGGS (Gdańsk, Gdynia, Wejherowo, Tczew, Malbork) posiadają własne zakłady transportowe. Konsekwencją tego stanu jest brak jednolitej polityki biletowej, brakuje wspólnych mechanizmów finansowania transportu w skali metropolii oraz systemowego planowania i koordynacji połączeń w skali metropolii. Samorzady finansują działalność transportową oddzielnie i ewentualne działania związane z integrowaniem taryf bądź

finansowania są regulowane indywidualnymi 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. Konsekwencją jest nierównomierny dostęp do usług transportowych dla metropolii.

Podobnym wyzwaniem jest planowanie przestrzenne, które jest traktowane jako element władztwa planistycznego gminy i jest ono realizowane na szczeblu samorządowym bądź wojewódzkim. Przy braku zachęt i podstaw prawnych dla wspólnego planowania na szczeblu metropolii brakuje poparcia dla takich działań ze strony JST. Obecnie planowanie dla potrzeb dużych samorządów jest realizowane przez własne jednostki planistyczne (BRG, BPPMG). UMWP dysponuje własnymi służbami planistycznymi (PBPR), możliwości prowadzenia koordynacji na tym szczeblu są jednak ograniczone do dialogu na etapie przygotowania studium bądź formalnych uzgodnień międzygminnych. Brak koordynacji wpływa na znaczny rozwój rezerw terenów mieszkaniowych oraz turystycznych w gminach ościennych, w tym na terenach cennych krajobrazowo lub nie objętych ochroną prawną. Wyzwaniem jest brak wspólnych baz danych, które pozwalałyby na prowadzenie bardziej świadomej polityki przestrzennej. Obecnie samorządy prowadzą indywidualne portale mapowe prezentujące podstawowe, wymagane dane przestrzenne. Brakuje także systemowego podejścia do zarządzania terenami inwestycyjnymi w OM, np. poprzez aktualizację danych przestrzennych o tym zasobie.

Efektywność zarządzania podmiotami odpowiedzialnymi za zmiany klimatu jest także ograniczona ze względu na rozproszenie ich zakresów działania i różne formy organizacji i kompetencji. Obecnie za proces ten odpowiadają zarówno podmioty krajowe (GDOŚ, Polskie Wody), regionalne (podmioty Samorządu Województwa Pomorskiego), jak i samorządowe (ARMAG, Związek Redy i Chylonki).

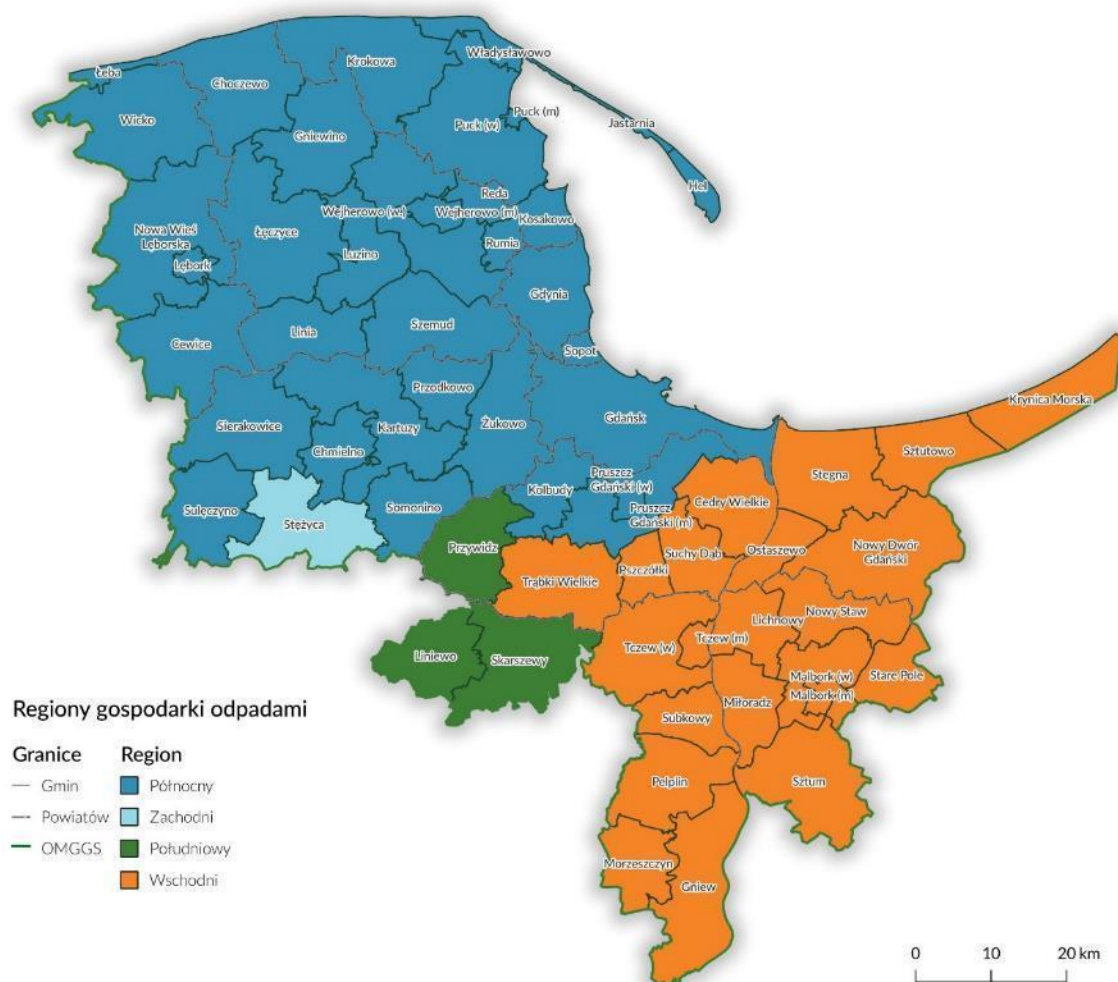
Na terenie województwa pomorskiego znajduje się 10 regionalnych instalacji komunalnych, z których 3 leżą na terenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot: Eko Dolina, Zakład Utylizacji Odpadów Stałych (RIPOK Tczew) oraz Zakład Utylizacyjny w Gdańsku (RIPOK Szadółki). Zbierają one znaczną większość wytwarzanych przez mieszkańców OMGGS odpadów komunalnych, natomiast pozostała część tych odpadów trafia do 6 instalacji położonych w przylegających powiatach, zgodnie z podziałem gmin w województwie pomorskim na poszczególne regiony gospodarki odpadami (PGOWP 2022).

Obecny system gospodarowania odpadami komunalnymi posiada rozproszony charakter. Gminy realizują to zadanie niezależnie od siebie, nierzadko decydując się na współpracę w tym zakresie na podstawie porozumień międzygminnych. Przykładowo, 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.

Sieć PSZOK działa w sposób mało efektywny, co skutkuje niskim udziałem masy odpadów zbieranych w sposób selektywny (ok 13%). W efekcie wpływa to na niski udział recyklingu i przygotowania frakcji do ponownego użytkowania. Zwiększenie efektywności PSZOKów wymaga zintegrowanych działań związanych z edukacją, zwiększeniem świadomości mieszkańców. W 2018 roku 40% poziom recyklingu osiągnęło 47 gmin w województwie, 30% ok. 100 gmin. Wynikające z zobowiązań unijnych obowiązki osiągnięcia poziomu recyklingu

i przygotowania do ponownego użycia całego strumienia odpadów komunalnych, w 2030 roku muszą osiągnąć 60%, natomiast w 2035 roku - 65%. Niezrealizowanie tych celów wiąże się z karami finansowymi. Dlatego też osiągnięcie celów GOZ są krytycznym wyzwaniem dla gmin, które może być realizowane poprzez wspólne działania promocyjne, informacyjne na szczeblu metropolitalnym.

Mapa 42: Podział województwa pomorskiego na regiony gospodarki odpadami



Źródło: Plan Gospodarki Odpadami dla Województwa Pomorskiego 2022

W województwie pomorskim znajduje się ponad 180 oczyszczalni ścieków, z których zaledwie 5 charakteryzuje się przepustowością większą niż 100 000 RLM. Aż 4 z nich zlokalizowane są w regionie OMGGS – OS Gdańsk-Wschód, OS Dębogórze, OS Swarzewo oraz OS Tczew.

Systemy wodno-kanalizacyjne na terenie OMGGS są bardzo słabo zintegrowane, a poszczególne gminy współpracują ze sobą co najwyżej na poziomie lokalnym. W efekcie pozostałe 45 oczyszczalni w obszarze ma znacznie niższą przepustowość od największych instalacji, w większości poniżej 15 000 RLM.

Dla ochrony zasobów wodnych, przeciwdziałaniu suszy oraz ograniczaniem ryzyk związanych z powodzią miejską ważnym działaniem jest prowadzenie retencji wodnej. W skali kraju efektywna retencja jest znaczącym wyzwaniem. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody

Polskie podają, obecnie w Polsce retencja utrzymuje się na poziomie około 6,5 proc, co oznacza, że gromadzone jest ok. 4 mld m³ wody. Dla porównania w Hiszpanii poziom retencji sięga ok. 40%¹⁴⁸.

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. Realizacja BZI wymaga podejścia interdyscyplinarnego łączącego działania związane z projektowaniem infrastruktury gospodarki wodnej oraz błękitno-zielonej infrastruktury, co wymaga odpowiednich kompetencji i wiedzy. OMGGG już realizuje programy edukacji szkolnej w tym zakresie, znaczące kompetencje miast-liderów (Gdańskie Wody) pozwalają na prowadzenie działań w zakresie pracy JST Obszaru Metropolitalnego.

3.4.3. Współpraca w zakresie informacyjnym

Samorządy OMGGG realizują szeroki zakres zadań gminnych i powiatowych, działając dla dobra swoich mieszkańców. Za pozytywne należy uznać inicjatywy służące nawiązywaniu współpracy przy realizacji projektów partnerskich, szczególnie tam, gdzie beneficjentami są mieszkańcy więcej niż jednej JST. Warto jednak zauważyć, że procesy współpracy przy realizacji bardziej bieżących zadań samorządów nie są dostatecznie realizowane. Pojedyncze gminy i powiaty wytwarzają na własne potrzeby niezależne rozwiązania, powielając często działania prowadzone przez ich sąsiadów. Dotyczy to w szczególności działań o charakterze informacyjnym i edukacyjnym. Samorządy OMGGG skorzystałyby i oszczędziłyby, współpracując ze sobą. Respondenci wywiadów indywidualnych wskazywali, że np. działania z zakresu edukacji ekologicznej lub edukacji bezpieczeństwa, polityka informacyjna w zakresie kultury czy turystyki, systemy informowania o zagrożeniach, systemy wspierające prowadzenie dialogu społecznego mogłyby być skalowane na obszar całego OMGGG. Dzięki takiej współpracy wzmacniana byłaby także rozpoznawalność metropolii wśród mieszkańców.

¹⁴⁸ Projekt programu "Gospodarowanie zasobami wodnymi w Polsce".

4

Podsumowanie

4. Podsumowanie

4.1. Wprowadzenie

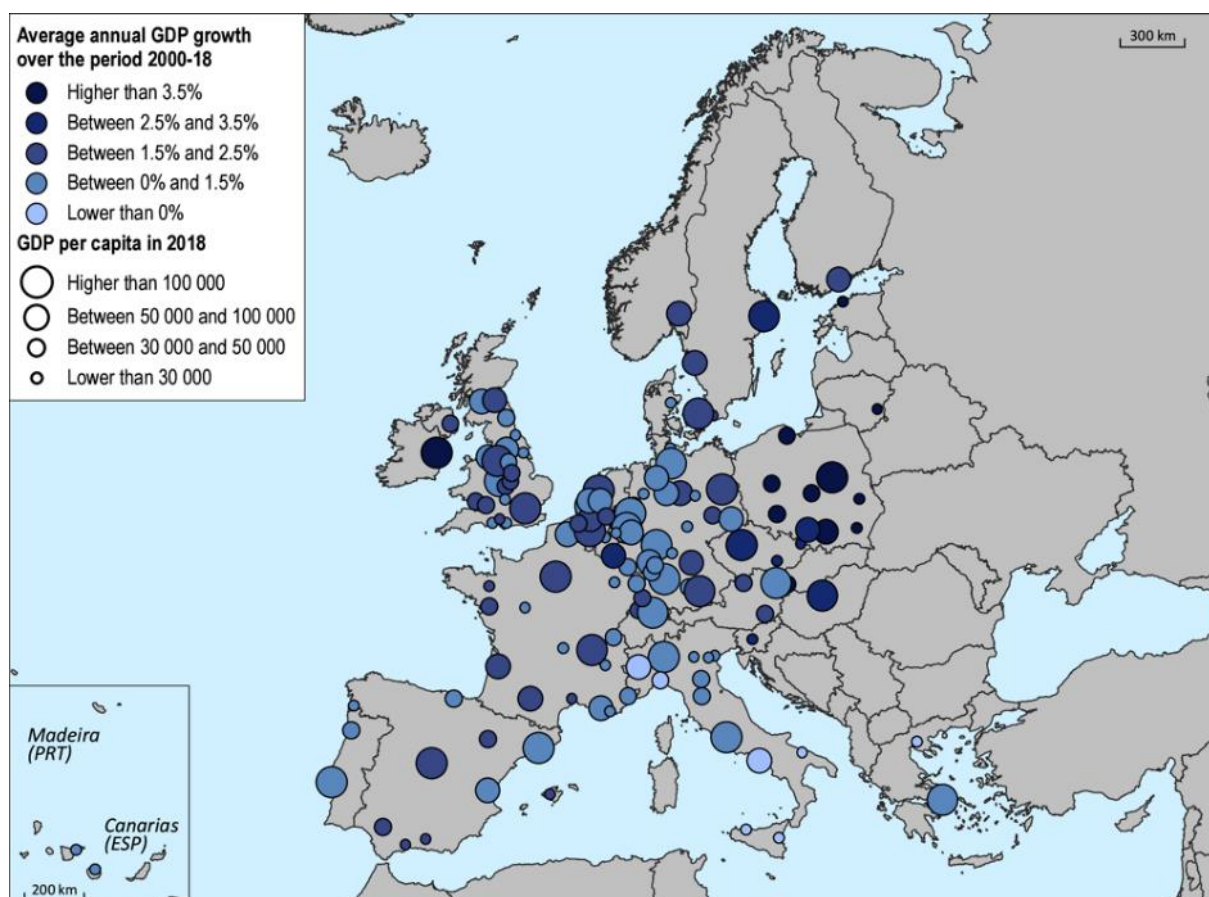
Główne wnioski z diagnozy zostały podsumowane w poniższym rozdziale, zawierającym syntezę informacji, przywołanie kluczowych danych oraz wskazanie dla wyboru celów strategicznych. Podsumowanie obejmuje najważniejsze wątki, które wiążą się z funkcjonowaniem metropolii:

- wymiar globalny - pozycja metropolii w Europie i na świecie;
- środowisko i przestrzeń;
- mobilność mieszkańców i transport;
- potencjał gospodarczy i społeczny;
- organizacja i współpraca w ramach metropolii.

4.2. Kontekst globalny i europejski

Metropolie są głównym miejscem generowania rozwoju społeczno-gospodarczego we współczesnym świecie. W skali Europy największe tempo wzrostu miały m.in. metropolie zlokalizowane w krajach Polski i Europy Środkowo Wschodniej.

Mapa 43: Wzrost gospodarczy w obszarach metropolitalnych w okresie 2000-2018



Źródło: OECD (2020), *Regions and Cities at Glance*

Na skok rozwojowy OMGGS wpływało wiele czynników, m.in. efekt transformacji i włączenia w globalne sieci przepływów kapitału dzięki internacjonalizacji po 1989, akcesja do Unii Europejskiej oraz efekty pomocy rozwojowej UE kierowanej do regionu. Jednocześnie metropolia OMGGS jest korzystnie położona w strukturze kraju. Gdańsk i Gdynia to główne porty kraju, największe miasta na północy Polski i ośrodki ściśle powiązane z rozwojem regionu bałtyckiego. Metropolia może budować swoją pozycję i siłę na niszach rozwojowych, które **wynikają z lokalizacji i roli w regionie oraz portowego charakteru miast**. Oznacza to potencjały wynikające z kontaktów ze Skandynawią, Niemcami czy Wschodem. Szanse stwarzają branża morska, logistyka czy usługi biznesowe.

Wykorzystanie potencjałów wymaga jednak mobilizacji i wzmocnienia współpracy w skali metropolitalnej różnych instytucji. Wspólne działania obejmują łączenie zasobów publicznych w celu poprawy efektywności i kosztów utrzymania wspólnej infrastruktury oraz uruchomienia mechanizmów wspólnego finansowania działań metropolitalnych. Wybrane regiony Polski przestaną być beneficjentem pełnej pomocy unijnej. Ponadto samorządy stają przed rosnącymi wyzwaniami finansowymi.

Drugim aspektem jest **wykorzystanie i wzmocnienie zasobów pozaurzędowych, które działają w metropolii ze względu na jej zglobalizowany charakter, oparty na potencjale dużych ośrodków miejskich**. Działania obejmują budowanie sieci współpracy z uczelniami i biznesem w celu wspólnej promocji, łączenia działań, wzmacniania globalnej marki regionu i przyciągania inwestycji.

Etap łatwego rozwoju kończy się, więc region będzie musiał na równych prawach konkurować o wiedzę (innowacje), kapitał oraz talenty. Tymczasem województwo pomorskie, podobnie jak i cała Polska to obszar o stosunkowo niskim poziomie nakładów na badania i rozwój. W europejskim rankingu innowacji województwo pomorskie osiąga niższe notowania niż pozostałe regiony Morza Bałtyckiego¹⁴⁹. Trójmiasto posiada też stosunkowo wąską bazę talentową, do czego przyczynia się ograniczony potencjał akademicki – liczba studentów w Trójmieście jest znacznie niższa niż w innych polskich metropoliach o podobnym potencjale ludnościowym. Mimo to zasób kadr branż innowacyjnych (m.in. IT) i aplikacje wdrożeniowe są głównymi atutami w rankingach innowacyjności.

Relatywnie nisko oceniany jest potencjał akademicki OMGGS – w rankingu 1000 najlepszych uczelni świata jedyną uczelnią z Pomorza jest Politechnika Gdańska, zajmuje jednak na tej liście miejsce w przedziale 801-900). Dwie z uczelni – GUMed i PG – mają jednak status uczelni badawczych, których w Polsce jest tylko 10, a utworzony w 2020 roku Związek Uczelni Fahrenheita, w którego skład wchodzi także Uniwersytet Gdański, ma na celu budowanie pozycji Gdańska jako silnego ośrodka akademickiego w kraju i za granicą. Tworzy to duży **atut dla współpracy metropolitalnej**.

O pozycję międzynarodową regionu dbają Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, poszczególne samorządy oraz organizacje przez nie powoływane. Obszar Metropolitalny nie pełni do tej pory samodzielnej roli przy organizacji współpracy międzynarodowej metropolii.

Niski poziom innowacyjności gospodarki będzie sprawiał, że metropolię znacznie silniej dotkną takie megatrendy jak automatyzacja gospodarki. Miejsca pracy, które do niedawna

¹⁴⁹ W rankingu European Innovation Scoreboard (EIS) województwo pomorskie jest wskazane jako 'Emerging Innovator' z wynikiem rankingowym 73.03 (Polska kwalifikuje się z wynikiem 66.4).

uznawane były za bezpieczne i atrakcyjne, zostaną zlikwidowane lub zredukowane w związku z wykorzystaniem sztucznej inteligencji. Bez zmiany modelu gospodarki i zwiększenia jej elastyczności region może podlegać stopniowej marginalizacji na światowej i europejskiej mapie rozwoju gospodarczego.

4.3. Środowisko i przestrzeń¹⁵⁰

Polityka przestrzenna

OMGGS należy do jednych z 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 dążeniem do spójnego i zrównoważonego rozwoju przestrzennego uwzględniającego interesy szersze niż lokalne. Obecnie metropolia mierzy się z brakiem **koordynacji polityki planistycznej**, co **prowadzi do niespójnego rozwoju przestrzeni metropolii**.

Niski poziom współpracy międzygminnej w planowaniu wpływa na występowanie negatywnych zjawisk przestrzennych. Główną konsekwencją jest suburbanizacja – **rozlewanie się zabudowy na tereny rolne i cenne krajobrazowo**, a także **konflikty między potrzebami zapewnienia przestrzeni dla zabudowy mieszkaniowej a ochroną terenów przyrodniczych**. Nadmierne rozproszenie zabudowy utrudnia sprawną obsługę tych terenów transportem zbiorowym oraz zwiększa potrzeby budowy infrastruktury transportowej. Wyzwaniem staje się zapewnienie wszelkiej infrastruktury i usług publicznych dla terenów podmiejskich. Koszty chaosu przestrzennego niosą zatem konsekwencje finansowe dla samorządów. **Każda poprawa sytuacji na tym polu niesie możliwość polepszenia sytuacji budżetowej gmin**. Kluczowym dokumentem regulującym ramy rozwoju przestrzennego metropolii jest **Plan Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS** przyjęty 29 grudnia 2016 roku. Skuteczność tego dokumentu w kształtowaniu zagospodarowania na szczeblu lokalnym (tj. wskazywania terenów inwestycyjnych) jest w znacznym stopniu ograniczona, bowiem władztwo planistyczne posiadają gminy. Może on jednak pełnić funkcję koordynacyjną.

Gminy Obszaru Metropolitalnego prowadzą swoją **politykę przestrzenną** niezależnie od siebie, więc od ich dobrej woli zależy możliwość uwzględniania w decyzjach planistycznych interesów szerszych niż lokalne. Podejmowane w przeszłości rozmowy na temat powołania metropolitalnego organu odpowiedzialnego za takie działania spotykało się z obawami i krytyką ze strony przedstawicieli poszczególnych JST. Nie oznacza to jednak, że nie ma potrzeby wsparcia prac planistycznych prowadzonych przez poszczególne gminy OMGGS. Prowadzi to do wniosku, że **wprowadzenie koordynacji działań planistycznych powinno być podejmowane w sposób stopniowy i doceniający podmiotowość oraz władztwo planistyczne wspólnot lokalnych**.

Obecnie **brakuje zachęt prawnych, politycznych i finansowych dla prowadzenia wspólnej polityki planistycznej**. Jednak już teraz, bez powoływania nowych struktur metropolitalnych możliwe jest podejmowanie działań w celu wspólnej inwentaryzacji terenów cennych z punktu widzenia interesów metropolii oraz ich ochronę poprzez standaryzację i uzgadnianie działań planistycznych. Wsparciem dla gmin okazałoby się również wspólne bazy danych oraz

¹⁵⁰ Zagadnienia te wiążą się z celem strategicznym 1. Klimat i przestrzeń.

wspólne narzędzia informatyczne (GIS) dla zarządzania rozwojem przestrzennym, czego przykładem są inne metropolie krajowe.

Istotne dla organizacji planowania przestrzennego może być **nadchodząca reforma systemu planowania**. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego ma zostać zastąpione obligatoryjnym planem ogólnym, wiążącym gminy przy sporządzaniu planów miejscowych i wydawaniu decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu. Przy okazji tej zmiany można realizować rozwiązania służące skoordynowaniu prac z poziomu metropolii. Jedną z pojawiających się możliwości koordynacji jest ustalanie wspólnych standardów urbanistycznych wskazywanych w nowelizowanej ustawie.

Wyzwania środowiskowe

Na przyszłość Obszaru Metropolitalnego coraz większy wpływ będą miały **zmiany klimatu**. Obecnie **redukcja emisji gazów cieplarnianych** jest jednym z głównych wyzwań cywilizacyjnych. **Znaczna część działań metropolitalnych** w zakresie planowania, gospodarki komunalnej, efektywności energetycznej, transportu **może przyczynić się do osiągnięcia tego celu**.

Prowadzenie działań adaptacyjnych i mitygacyjnych ma wpływ na jakość życia w OMGGS. Główne obszary ryzyk środowiskowych, wskazanych w opracowywanym dla OMGGS „Diagnozie adaptacji i mitygacji do zmian klimatu OMGGS”, do których trzeba się przygotować, to zmiana częstotliwości i natężenia opadów (intensywne opady w sezonie jesiennym i zimowym, rzadsze i intensywniejsze opady w sezonie letnim), fale susz i upałów, występowanie powodzi oraz podmuchów wiatru.

Mitygacja ryzyk dotyczy zarówno długofalowej zmiany, p.. budowy infrastruktury gospodarki wodnej oraz błękitno-zielonej infrastruktury, retencjonowania wód opadowych, dywersyfikacji źródeł energii jak i wspólnego zarządzania kryzysowego w zakresie ryzyk środowiskowych (powodzi, bezpieczeństwa zaopatrzenia w energię, bezpieczeństwa ruchu transportu zbiorowego). Raporty środowiskowe wskazują na istotny problem z jakością powietrza. Choć rdzeń Trójmiasta jest mniej zagrożony zanieczyszczeniami niż pozostała część obszarów zurbanizowanych metropolii, wyzwaniem są problemy z tzw. niską emisją. Jej źródłem jest ogrzewanie budynków, szczególnie na terenach podmiejskich i wiejskich, a także transport i produkcja energii. Oddziaływanie ma charakter ponadlokalny. Główne, możliwe działania związane są z poprawą efektywności energetycznej, poprawą mobilności zrównoważonej i zwiększeniem skali wykorzystania OZE.

Innym wyzwaniem jest **niska jakość wód powierzchniowych**, na co wskazują raporty o stanie środowiska. Na stan wód wpływa szereg czynników, w tym gospodarka wodno-kanalizacyjna gmin, liniowe źródła zanieczyszczeń i produkcja rolna. Zadania metropolitalne powinny obejmować współpracę w zakresie **wspólnego monitoringu stanu środowiska i budowania kompetencji w zakresie ochrony zasobów wodnych, poprawy efektywności systemów gospodarki wodno-ściekowej oraz działania edukacyjne**. Powiązany temat stanowią działania w obszarze poprawy polityki wodnej: przeciwdziałanie suszy i minimalizowanie efektów nagłych wydarzeń pogodowych dzięki rozwojowi kompetencji w tworzeniu **błękitno-zielonej infrastruktury, ochrony terenów zieleni i poprawy zarządzania nimi dzięki rozwojowi kompetencji gmin w tym zakresie**.

Wielkim zasobem OMGGS są jego tereny zielone. Blisko połowa powierzchni OM pokryta jest różnymi **formami ochrony przyrody**. Niestety tylko ok. 67% korytarzy i 93% płatów ekologicznych jest chronionych prawnie, 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 **ochrona ciągłości i trwałości płatów i korytarzy ekologicznych, dolin rzecznych** dzięki **koordynacji planowania tych terenów**.

Konieczna jest większa koordynacja działań, gdyż obecnie **podmioty zajmujące się problematyką klimatyczną są rozproszone**. Gminy rdzenia posiadają większe zasoby kompetencyjne niż tereny wiejskie. Na ich terenie funkcjonuje szereg organizacji i podmiotów zajmujących się różnymi zagadnieniami, ale nie działają one w sposób **pozwalający na uzyskanie synergii działań**. Zasięg działania i możliwości części z podmiotów odpowiedzialnych za monitorowanie stanu środowiska są ograniczone zasobowo i przestrzennie (ARMAG). Rozwiązaniem może być doposażanie i łączenie zasobów i kompetencji tych organizacji w ramach metropolii.

Tabela 8: Analiza SWOT – spójność przestrzenna i zrównoważony rozwój

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Bogate i zróżnicowane zasoby przyrodnicze i krajobrazowe (48% obszaru OMGGS jest pokryte formami ochrony przyrody)	Słabe mechanizmy współpracy w planowaniu na szczeblu metropolitalnym. Polityka planistyczna gmin oparta o konkurowanie.	Wzmocnienie roli służb Marszałka województwa w koordynacji planowania poprzez kontynuację dialogu terytorialnego. Zmiany w prawie wzmacniające rolę planowania.	Brak zachęt prawnych i finansowych dla integracji planowania przestrzennego
Wyjątkowe w skali kraju atuty środowiskowe (strefa nadmorska) stanowiące znaczący atut gospodarczy i turystyczny.	Znaczne tempo chaotycznej zabudowy terenów podmiejskich i niekontrolowana suburbanizacja.	Rozbudowa baz danych, rozwój narzędzi informacji przestrzennej (GIS).	Pogarszająca się kondycja finansowa samorządów ograniczająca możliwości budowania metropolitalnych zasobów informatycznych i planistycznych
Wysoki poziom urbanizacji w miejscowościach rdzenia metropolii	Mniejsze zasoby planistyczne gmin ościennych, w szczególności podlegające procesom urbanizacyjnym	Wzrastająca świadomość ekologiczna mieszkańców metropolii	Negatywne konsekwencje działalności człowieka na środowisko OMGGS - zagrożenie ciągłości korytarzy, utrata walorów krajobrazowych

Zasoby kadrowe i kompetencyjne w zakresie planowania i ochrony środowiska w rdzeniu metropolii	Postępujący rozwój budownictwa mieszkaniowego powodujący zmniejszanie powierzchni terenów cennych przyrodniczo	Rosnące zasoby zewnętrzne (granty, pomoc unijna) ukierunkowane na działania adaptacyjne i mitygacyjne, w tym tworzenie planów adaptacyjnych na szczeblu metropolitalnym	Wysokie ryzyko wystąpienia ekstremalnych zjawisk naturalnych, w szczególności deszczy nawalnych, okresów suszy, wichur
Dobre warunki dla rozwoju OZE w obszarze OMGGS, w tym energii słonecznej, wiatrowej	Brak wspólnych struktur monitorowania stanu środowiska oraz rozproszone kompetencje dotyczące zarządzania środowiskiem na szczeblu metropolii	Realizacja projektów rozwojowych w zakresie infrastruktury energetycznej OZE w tym w strefie przybrzeżnej. Zaplecze portowe pozwalające na realizację tych projektów.	Ryzyko wystąpienia sytuacji kryzysowych o zasięgu masowym np. pandemie, migracje.
Kompetencje samorządowe oraz techniczne związane z rozwojem błękitno-zielonej infrastruktury (klaster w Trójmieście) oraz prowadzenie wspólnych działań w zakresie gospodarki komunalnej.	Słabość infrastrukturalne, związane z ryzykami środowiskowymi - podatność infrastruktury zasilania w energię na ryzyka związane np. z suszą, wichurami, oblodzeniem.	Realizacja projektów związanych z rozbudową infrastruktury energetycznej (EJ w Gminie Choczewo) oraz rozbudowa infrastruktury przesyłowej	Możliwość wystąpienia niekorzystnych zmian przestrzennych (ograniczenia w wykorzystaniu terenów) w związku z planowaną budową elektrowni jądrowej w Gminie Choczewo
	Zbyt wysoka energochłonność budynków, w tym budynków publicznych oraz obiektów o walorach kulturowych	Impuls dla rozwoju OZE oraz dywersyfikacji źródeł energii i wzrostu bezpieczeństwa energetycznego w związku ze zmianami sytuacji geopolitycznej	
	Zły stan wód rzecznych, jeziornych oraz przybrzeżnych na większości OM		

4.4. Mobilność i transport¹⁵¹

Układ transportowy Obszaru Metropolitalnego opiera się na sieci połączeń kolejowych - łączących główne ośrodki metropolii oraz powiązań drogowych, bazujących na układach autostrad (A1) oraz dróg krajowych. System powiązań drogowych jest rozbudowywany, m.in. dzięki budowie „Trasy Kaszubskiej” czyli drogi S6, planowanej przebudowie obwodnicy Trójmiasta (drodze S7) czy trasie Via Maris. Za wyróżnik można uznać obecność na tym obszarze portów morskich, a także dużego lotniska, obsługującego znaczną liczbę pasażerów. Nagromadzenie usług i miejsc pracy na terenie rdzenia powoduje dużą liczbę przemieszczeń koncentrycznych względem Gdańska, Gdyni i Sopotu. **Liczba tych podróży osiąga 450 tysięcy w skali doby.** Analizy podziału zadań przewozowych wskazują jednak na to, że na terenie Gdańska w 2018 r. **najczęściej wybieranym środkiem transportu jest samochód – 41%**, na drugim miejscu transport publiczny – 32%, dalej ruch pieszy – 20%, transport rowerowy – 6%, w Gdyni w 2016 odpowiednio: **samochód – 49%**, transport publiczny – 37%, dalej ruch pieszy – 12%, transport rowerowy – 2%. Lepiej prezentują się wyniki dla OMGGS w 2020 r.: **samochód – 36%**, transport publiczny – 36%, ruch pieszy – 20% rower – 8%. **Wykorzystanie roweru zarówno w dużych miastach, jak i w skali metropolii, znacząco odstaje od europejskich standardów¹⁵²**, które rekomendują udział ruchu na poziomie minimum 15%.

Transport zbiorowy opiera się o kolejowe połączenia aglomeracyjne (Polregio), wykonywane również po infrastrukturze Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), i połączenia miejskie (SKM). System ten jest stale rozbudowywany. Jego uzupełnieniem jest transport autobusowy regionalny i ponadlokalny, organizowany przez Samorząd Województwa Pomorskiego i powiaty OMGGS oraz lokalny i miejski organizowany przez poszczególne gminy, w tym wiodące zarządy transportu w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie, które obsługują linie miejskie, oraz połączenie z gminami przyległymi na podstawie porozumień międzygminnych. Liczba połączeń na podstawie porozumień międzygminnych i ich częstotliwość wciąż są zbyt niskie. Barrierami są równocześnie wysokie koszty organizacji transportu zbiorowego (cena wozokilometra przewoźników w rdzeniu jest wysoka, m.in. ze względu na wysoki standard oferowanych usług) oraz niechęć części samorządów do finansowania transportu zbiorowego. **Dostęp do transportu autobusowego jest nierównomierny:** jakość usługi jest lepsza na terenie rdzenia i części z gmin ościennych, dużo gorsza na terenie gmin poza rdzeniem.

Głównym wyzwaniem dla metropolii od lat jest integracja transportu. Pomimo istnienia struktur takich jak MZKZG organizatorzy transportu nie współpracują ze sobą skutecznie w obszarze integracji biletowej w skali całości metropolii. Jeśli obecny stan się utrzyma, pogłębiać się będą problemy funkcjonowania transportu zbiorowego, nastąpi dalszy spadek jego udziału w podróżach i tym samym nie zostanie osiągnięty najważniejszy cel polityki zrównoważonej mobilności oraz strategii rozwoju Obszaru Metropolitalnego, a także województwa. Obecnie funkcjonujący Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej nie spełnia tej roli, ponieważ zakres jego działalności nie obejmuje organizacji ani zarządzania ofertą przewozową, a jedynie ogranicza się do emisji biletów metropolitalnych. Dużym wyzwaniem, ze względu na rosnące koszty ponoszone przez poszczególne samorządy jest brak wspólnych mechanizmów finansowania transportu autobusowego i kolejowego.

¹⁵¹ Zapisy łączą się z ustaleniami celu strategicznego 2. Sprawny Transport

¹⁵² M.in. cele Karty Brukselskiej, które zakładały cel udziału podróży na poziomie 15% w 2020 r.

Istotna jest także niechęć części samorządów do finansowania transportu zbiorowego.¹⁵³ Wyzwaniami jest także brak integracji organizacyjnej na poziomie koordynacji rozkładów jazdy dla wszystkich przewoźników (synchronizacja rozkładów jazdy i ich spójna cyfryzacja). Dostęp do systemów zarządzania flotami jest także nierównomierny. Brak integracji wpływa także na większe ryzyko kanibalizacji przewozów i konkurowania między przewoźnikami. Wpływa to na ograniczoną skuteczność systemów. Nie ma również unifikacji systemu informacji pasażerskiej i przystankowej w Obszarze Metropolitalnym.

Analizy systemu transportowego wskazuje na **kierunek zmiany w stronę łatwiejszego łączenie podróży różnymi środkami transportu**. Narzędziem jest integracja zarządzania transportem w ramach OMGGS w ramach wspólnej instytucji i zbudowanie mechanizmów współfinansowania dla transportu. Możliwym rozwiązaniem jest **wspólny, metropolitalny zarząd transportu** oraz organizowane przez niego przewozy metropolitalne – linie kolejowe i autobusowe, które są finansowane wspólnie przez samorządy i poprawiają dostęp do transportu zbiorowego.

Główne komponenty infrastruktury, które wymagają rozbudowy obejmują **budowę buspasów**. Obecnie funkcjonują one jedynie w dużych miastach – Gdańsku (7,3 km) i Gdyni (8,5 km), podczas gdy konieczna jest rozbudowa ich w szerszej skali.

W celu lepszej integracji systemów transportowych, która będzie sprzyjała rozwojowi zrównoważonej mobilności jednym z podejmowanych działań powinna być modernizacja istniejących oraz budowa nowych **węzłów przesiadkowych** łączących różne systemy transportowe. Przyczyni się to do usprawnienia organizacji całej sieci metropolitalnej. OMGGS już posiada doświadczenie w koordynacji rozbudowy infrastruktury węzłowej – w perspektywie 2014 – 2020 zrealizowano 26 węzłów z infrastrukturą P&R i B&R. **Konieczna jest dalsza rozbudowa węzłów na obrzeżach rdzenia OMGGS**, aby przechwytywać część z ruchu dojazdowego. Wraz z infrastrukturą musi być jednak rozwijana sieć połączeń - istotna jest ich dostępność przestrzenna, częstotliwość oraz integracja. Tylko w połączeniu z rozwiązaniami systemowymi zasadna jest rozbudowa infrastruktury.

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 są w zasięgu 5 minut dojazdu do węzłów a 27% powierzchni w zasięgu 10 minut dojazdu. Celem działań infrastrukturalnych powinna być znacząca poprawa dostępu do węzłów jak i ważnych punktów docelowych - szkół, urzędów. Równorzędnym celem jest wzmacnianie spójności układu istniejącego dla uzyskania możliwie długich, ciągłych odcinków infrastruktury rowerowej.

Poniżej przedstawiono najważniejsze zdiagnozowane mocne i słabe strony dla obszaru mobilność i transport oraz zestawiono je z zewnętrznymi szansami i zagrożeniami.

¹⁵³ <https://wspolnota.org.pl/news-rankingi/ranking-doplaty-do-transportu-zbiorowego-1>

Tabela 9: SWOT dla zagadnienia – mobilność i transport

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Mobilność i transport			
<p>Duże znaczenie transportu publicznego, w tym kolejowego dla struktury podróży w OM oraz rozwinięta sieć kolejowa</p>	<p>Malejący udział transportu zbiorowego (autobusy, tramwaje, trolejbusy) w przewozach pasażerskich. Nadal wysoki poziom podróży samochodem w ogóle podróży w metropolii</p>	<p>Inicjatywy związane z integracją transportu (wspólne zakupy taboru, wspólne oferty biletowe z UMWP) i rosnąca świadomość potrzeby tego procesu u decydentów</p>	<p>Suburbanizacja zwiększająca potrzeby transportowe i utrudniająca obsługę transportem zbiorowym, utrzymanie się tendencji spadkowej w udziale przejazdów pasażerskich transportem zbiorowym w ogóle podróży</p>
<p>Planowane i realizowane metropolitalne projekty rozbudowy infrastruktury kolejowej</p>	<p>Nierównomiernie rozwinięta sieć połączeń w komunikacji zbiorowej, marginalizacja terenów wiejskich i podmiejskich</p>	<p>Realizacja rządowych i regionalnych projektów rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz wsparcie finansowe dla ruchu międzygminnego</p>	<p>Podzielona struktura właścicielska i zarządcza w zakresie transportu kolejowego, szczególnie w odniesieniu do kolei miejskiej</p>
<p>Funkcjonowanie związku powiatowo-gminnego MZKZG, doświadczenie we wdrażaniu działań związanych z integracją taryfową</p>	<p>Brak jednolitego zarządzania transportem zbiorowym na terenie metropolii, brak pełnej integracji taryfowej oraz wspólnej oferty biletowej, brak integracji powodujący konkurowanie między sobą przewoźników publicznych lub nierównomierne pokrycie dostępnością transportową</p>	<p>Rosnąca świadomość polityczna potrzeby zmian i integracji, działania legislacyjne na rzecz powołania związku metropolitalnego</p>	<p>Zmniejszenie wpływów budżetowych JST i ograniczenia wynikające z braku możliwości finansowania transportu i integracji oraz skomplikowana sytuacja prawna w zakresie polityki taryfowej utrudniająca integrację polityki biletowej i transportowej</p>
<p>Skuteczne wdrożenia rozwiązań infrastrukturalnych w zakresie integracji różnych środków transportu (rozwiązania węzłowe,</p>	<p>Niewystarczający poziom integracji transportu publicznego z transportem indywidualnym, w tym</p>	<p>Wysoka dostępność rowerem do wielu miejsc podróży i stopniowa rozbudowa infrastruktury</p>	<p>Rozwój indywidualnego ruchu samochodowego w połączeniach dojazdowych do rdzenia</p>

infrastruktura P&R, B&R)	transportem rowerowym		
Rosnące zainteresowanie wykorzystaniem roweru jako środka transportu wśród mieszkańców OMGGS	Brak spójności sieci rowerowej w ramach OMGGS, niski udział ruchu rowerowego w ogóle podróży	Wzrost świadomości ekologicznej mieszkańców	Brak nakładów na rozwój infrastruktury
Wdrożenie systemu FALA, funkcjonowanie nowoczesnych systemów zarządzania flotą transportu zbiorowego (TRISTAR) i rosnący poziom cyfryzacji transportu.	Tworzenie się zatorów komunikacyjnych na kluczowych dla obszaru trasach wynikające z nadmiernego wykorzystania przejazdów indywidualnych, niski udział buspasów	Cyfryzacja transportu i wdrażanie systemów planowania podróży	Brak zainteresowania i wysokie koszty cyfryzacji
Wysoki poziom kompetencyjny służb planowania i zarządzania transportem na szczeblu gminnym i regionalnym	Niski poziom współpracy służb, brak wsparcia kompetencyjnego dla mniejszych samorządów	Dobre przygotowanie planistyczne i merytoryczne gmin i regionów do planowania i finansowania dużych inwestycji transportowych	Niepewność legislacyjna i braki w finansowaniu działań służb
Działania na rzecz wdrażania taboru niskoemisyjnego w tym inicjatywy wspólnych zakupów (tabor kolejowy)	Nadal zbyt wysoka emisyjność taboru w komunikacji publicznej, niski dostęp do infrastruktury ładowania, zasilania	Polityka klimatyczna UE i środki kierowane na zmniejszenie emisyjności transportu	Wzrost kosztów paliw i kosztów pracy wpływających na rentowność transportu zbiorowego
Rozbudowana infrastruktura transportu międzynarodowego – porty morskie, Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Wysoka emisyjność transportu lotniczego	Rozbudowa infrastruktury portów morskich wraz z elementami sieci TEN-T obsługi portów	Ograniczenia legislacyjne i techniczne dla emisji w transporcie lotniczym

Źródło: opracowanie własne

4.5. Potencjał gospodarczy i społeczny¹⁵⁴

Gospodarka OMGGS wytwarza 2/3 regionalnego PKB. Rdzeń skupia również większość inwestycji z udziałem kapitału zagranicznego w regionie. Wiodącą gospodarczą rolą Trójmiasta w regionie przekłada się na znaczną siłę ciążenia w podróżach do pracy oraz

¹⁵⁴ Zagadnienia te powiązane są z celem strategicznym 3. Wykorzystanie potencjału gospodarczego i społecznego

generowanie ruchu ponadregionalnego i międzynarodowego. Dynamika rozwoju gospodarki jest znacząca – według danych GUS w 2021 roku region zanotował najwyższy wskaźnik wzrostu PKB w Polsce.

Rdzeń OM wykazuje dużą specjalizację w sektorach opartych na wiedzy i technologii (największy w Polsce stosunek miejsc pracy w sektorze BPO/SSC do ogółu miejsc pracy w gospodarce), postrzeganie Trójmiasta jako najlepszej lokalizacji dla nowych inwestycji sektora BPO/SSC, dominację podsektora usług wiedzochłonnych (KPO) w sektorze BPO, znaczący udział Trójmiasta na rynku przedsiębiorstw wykorzystujących wysokie i średniowysokie technologie), w sektorze stoczniowym oraz w logistyce. Z kolei poza rdzeniem widać przesunięcie w stronę sektorów pracochłonnych, o niższej intensywności technologicznej (np. sektor spożywczy, meblowy oraz budowlany). Duże znaczenie dla większości gmin obszaru ma również turystyka.

Obszar Metropolitalny razem z całym województwem korzysta z aktywności Agencji Rozwoju Pomorza, koordynatora Invest in Pomerania - regionalnej inicjatywy non-profit, której celem jest pozyskiwanie inwestycji zagranicznych. Równolegle poszczególne samorządy prowadzą w tym zakresie odrębne polityki. Przykładowo InvestGDA stawia sobie za cel tworzenie optymalnych warunków rozwoju przedsiębiorczości i innowacyjności na terenie miasta Gdańska, a Centrum Obsługi Inwestora 'Invest in Gdynia' zabiega o inwestorów dla drugiego największego miasta obszaru.

Jak wskazują opinie samorządowców oraz ekspertów, współpraca przy **tworzeniu spójnej oferty inwestycyjnej** całego obszaru ma szansę stać się kołem zamachowym dalszego rozwoju. Miasta rdzeniowe mają ważne dla inwestorów atuty związane z potencjałem ludzkim i biznesowym, wyczerpują się im jednak zasoby terenów inwestycyjnych. Te ostatnie z kolei są dostępne w miejscowościach obszaru funkcjonalnego. Dzięki wykorzystaniu tych potencjałów istnieje szansa na przyciągnięcie do subregionu kapitału o wartości i trwałości przewyższającej środki, jakimi OMGGS będzie dysponował w ramach ZIT.

Istotne zmiany w gospodarce obszaru mogą przynieść planowane na jego terenie inwestycje krajowe, przede wszystkim budowa elektrowni jądrowej w gminie Choczewo oraz budowa infrastruktury morskiej energetyki wiatrowej. Dla obu tych inwestycji teren metropolii będzie stanowił zaplecze budowy, a także potencjalne zasoby kadrowe. Inwestycje będą się wiązały ze wzmożeniem aktywności gospodarczej w portach, rozbudową systemu transportowego (drogi i kolej), powstaniem nowych obszarów aktywności gospodarczej, w tym przedsiębiorstw wysokoenergetycznych w otoczeniu elektrowni jądrowej, a potencjalnie także napływem nowych stałych lub tymczasowych mieszkańców. Zmiany w energetyce w OMGGS będą wiązały się także z wdrażaniem elektromobilności (rozwój stacji ładowania pojazdów), a także dalszym rozwojem instalacji odnawialnych źródeł energii. Kontynuowane będą także prace związane z zmniejszaniem energochłonności budynków. Wszystkie te działania powinny przyczynić się do zdywersyfikowania źródeł energii, a także zwiększyć samowystarczalność energetyczną obszaru (obecnie województwo pomorskie w dużym stopniu jest zależne energetycznie, a lokalne zasoby opierają się o niestabilne źródła energii – OZE). Środowiska biznesowe oraz akademickie doceniły już potencjał metropolii, na co wskazują fora współpracy utworzone pomiędzy nimi a OMGGS. Dla tych sektorów współpraca przekraczająca ramy poszczególnych JST jest pożądana i naturalna, a potencjał terytorialny i ludzki całego OMGGS stanowi dla nich atrakcyjne forum rozwoju.

Warto, aby metropolia w dalszym ciągu budowała **sieci współpracy** z biznesem i nauką oraz organizacjami pozarządowymi. Polskie doświadczenia pokazują, że w długiej perspektywie to najbardziej skuteczny sposób eksponowania endogenicznych potencjałów gospodarki. Współpraca na tym polu powinna umocnić przedsiębiorców subregionu oraz wesprzeć trójmiejskie uczelnie, które w chwili obecnej nie generują jeszcze dostatecznie silnego wsparcia dla metropolitalnych aspiracji aglomeracji. Marka Gdańska i Gdyni nie jest dostatecznie silna w kontekście potencjału uczelni, by przyciągać do subregionu w stopniu zgodnym z oczekiwaniami.

Region sam w sobie przyciąga jednak **potencjał ludzki**. Dzięki migracjom z zewnątrz OMGGS jest jednym z niewielu rejonów na mapie Polski, które powiększają liczbę mieszkańców. Osiedlający się tu wskazują na takie magnesy jak bliskość morza i atrakcyjnych środowiskowo obszarów, atrakcyjne miejsca pracy, dostępność licznych atrakcji kulturalnych, sportowych i turystycznych oraz szeroko pojęta wysoka jakość życia, a także innowacje społeczne pozwalające na wypełnianie ról społecznych oraz aktywność zawodową i społeczną pomimo zaistnienia niepełnosprawności czy choroby w rodzinie.

Główne skupiska ludności w OMGGS zlokalizowane są wzdłuż wielofunkcyjnego pasma osadniczego od Wejherowa, przez Rumie, Redę i Trójmiasto aż do Pruszcza Gdańskiego. Obszarem największej koncentracji ludności jest rdzeń Obszaru Metropolitalnego: miasta Gdańsk, Gdynia i Sopot.

Nowych mieszkańców zyskują najszybciej gminy przylegające do granic Trójmiasta (z uwagi na migracje młodych rodzin z miejscowości rdzenia) oraz gminy pojezierza kaszubskiego (tradycyjny model wielodzietnej rodziny). Liczbę mieszkańców zwiększa również sam Gdańsk.

Jednocześnie jednak widać, że najbardziej **oddalone od rdzenia miejscowości stopniowo się wyludniają**, a co więcej – wyjeżdżają stamtąd głównie ludzie młodzi. Takie migracje prowadziły będą do nawarstwiania się problemów społecznych w jednych miejscowościach oraz do gwałtownego rozwoju innych (budowa nowych osiedli oraz konieczność dostarczania usług publicznych dla ich mieszkańców). Równie znaczącym wyzwaniem jest **starzenie się społeczeństwa**, które obecnie najsilniej dotyka rdzenia metropolii. W przyszłości wyzwanie to będzie dotykało całości Obszaru Metropolitalnego.

Obszar Metropolitalny charakteryzuje się bardzo szerokim wachlarzem dostępnych **form spędzania wolnego czasu**, co wynika z niezwykle bogatej historii, ogromnego dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego oraz z dużej atrakcyjności turystycznej regionu. Liczne imprezy masowe oraz wydarzenia, różnorodne miejsca uprawiania kultury oraz sportu, wyjątkowe i rozpoznawalne atrakcje turystyczne czy rozbudowane sieci szlaków turystycznych i rowerowych to jedne z przewag konkurencyjnych OMGGS.

Kultura czasu wolnego to domena gmin oraz podmiotów prywatnych. Warto jednak podkreślić, że również metropolitalne inicjatywy mogą mieć tu swoją wartość. Istniejącą przestrzenią współpracy gmin jest działalność instytucji kultury, które na poziomie metropolitalnym dzielą się między sobą doświadczeniami. W długiej perspektywie warto rozważyć korzyści z tworzenia i promocji metropolitalnych produktów kulturalnych, np. łączących ze sobą ofertę wielu jednostek.

Edukacja szczebla podstawowego i ponadpodstawowego jest sprawnie zarządzana przez lokalne samorządy, lecz boryka się z podobnymi wyzwaniami jak w innych regionach.

Problemem jest m.in. niedostateczna podaż nauczycieli niektórych przedmiotów. Zachodzi również zjawisko charakterystyczne dla obszarów o silnych ruchach migracyjnych – w gminach z rosnącą populacją pojawia się potrzeba rozbudowy potencjału edukacyjnego, natomiast w tych, które tracą mieszkańców, konieczne staje się monitorowanie stanu sieci szkół. Ciekawą inicjatywą jest powołanie metropolitalnej szkoły w Kowalach – wspólnego projektu Gdańska, Kolbud i Pruszcza Gdańskiego.

Znacznym wyzwaniem pozostaje integracja migrantów. Dotyczy to zarówno zatroszczenia się o nich na poziomie edukacji, stworzenia warunków do znalezienia wartościowej pracy i włączenia się w lokalną kulturę. Przywiązanie migrantów do regionu będzie miało kluczowe znaczenie dla utrzymania potencjału ludnościowego OMGGS i przełoży się na możliwość utrzymania rozwoju gospodarczego.

OMGGS ambitnie podchodzi do trudnych **wyzwań społecznych**. Wyrazem tego są inicjatywy wdrożenia na terenie porozumienia standardów działania samorządów w zakresie wybranych zagadnień z tej dziedziny. Jako pierwsza metropolia w kraju przyjął Standard Minimum na Rzecz Osób z Niepełnosprawnościami i Otoczenia oraz Standard Minimum w Integracji Imigrantów. Duży nacisk kładziony jest na potrzebę deinstytucjonalizacji usług społecznych. Standardy wdrażane są z entuzjazmem, warto jednak zauważyć, że tylko w części JST. Mniejsze gminy narzekają na to, że w związku z niską specjalizacją własnych pracowników (w niewielkich urzędach pracownicy muszą dzielić swój czas między wiele funkcji) mają trudność w implementacji tych rozwiązań. Z tego powodu wydaje się potrzebne wsparcie tych mniejszych samorządów w tym zakresie.

Poniżej przedstawiono najważniejsze zdiagnozowane mocne i słabe strony dla obszaru konkurencyjności gospodarczej i osiedleńczej obszaru oraz zestawiono je z zewnętrznymi szansami i zagrożeniami.

Tabela 10: SWOT dla zagadnienia – potencjał społeczno-gospodarczy obszaru

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Potencjał gospodarczy i społeczny			
Silne marki miast Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz regionu	Brak wspólnej oferty inwestycyjnej Obszaru Metropolitalnego, brak wspólnej reprezentacji całego obszaru w promocji inwestycyjnej OM.	Wzrost aktywności inwestorów zewnętrznych, w szczególności w branżach o największym potencjale rozwoju (np. IT, sektor BSS)	Silna konkurencja dla marki metropolitalnej w postaci Wrocławia, Krakowa i Poznania
Dynamiczny rozwój gospodarczy metropolii w ciągu ostatnich dekad	Poziom nakładów na innowacje niewystarczający do szybkiego dogonienia liderów	Rozwój powiązań klastrowych w rozwojowych branżach (np. IT, sektor BSS, branża kosmiczna, energetyka)	Ryzyko stagnacji gospodarczej regionu, utrzymanie peryferyjnej roli OM w skali europejskiej

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Dobra sytuacja demograficzna regionu.	Niedostateczna podaż pracowników. Zauważalne bezrobocie w gminach obwodowych.	Potencjał ludzki związany z napływem migrantów. Wykorzystanie potencjału mieszkańców z niepełnosprawnościami, seniorów oraz opiekunów rodzinnych	Wyzwanie związane ze starzeniem się społeczeństwa i wzrostem liczby osób z niepełnosprawnościami. Brak sprawnej integracji migrantów oraz włączenia społecznego osób z niepełnosprawnościami (edukacja włączająca, otwarty rynek pracy i inne)
Rozwinięta infrastruktura portowa i logistyczna w OM	Ograniczona podaż terenów inwestycyjnych dla zaplecza portów w ramach rdzenia metropolii.	Wzrost znaczenia portów morskich, Wzrost znaczenia transportu nośników energii przez Bałtyk, Rozwój bazy logistycznej w OM	Ograniczenia w rozwoju kluczowej infrastruktury dostępowej do terenów portowych (TEN-T)
Instytucje szkolnictwa wyższego oraz procesy współpracy między nimi (Związek Uczelni Uniwersytet Fahrenheita)	Niewielka konkurencyjność trójmiejskich uczelni, Niski poziom internacjonalizacji uczelni, niskie pozycje trójmiejskich uczelni wyższych w uznanych rankingach szkół wyższych	Wzmacnianie współpracy biznes-uczelnia-gminy	Niż demograficzny i spadek liczby studentów, niska atrakcyjność części kierunków studiów dla studentów międzynarodowych
Rozwinięte centra biznesowe i sektor usługowy, około 1 mln m ² nowoczesnej powierzchni biurowej	Słabe skomunikowanie obszarów poza rdzeniem OM przekładające się na dostępność do rynku pracy	Plany rozwoju na terenie OM przedsięwzięć w zakresie przyszłościowych branż, np. branży kosmicznej	Automatyzacja pracy biurowej, zmniejszenie zapotrzebowania na nowoczesną powierzchnię biurową
Synergie sektora B&R i specjalizacji regionu (energetyka, gospodarka morska, medycyna)	Nadal niewystarczający udział OZE w miksie energetycznym, konieczność poprawy efektywności energetycznej budynków	Rozwój sektora energetycznego dzięki inwestycjom rządowym (elektrownia jądrowa, morska energetyka wiatrowa)	Ograniczenia prawne i finansowe dla rozwoju OZE

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Obecność zagranicznych inwestorów oraz wysoki poziom internacjonalizacji gospodarki (duża liczba przedsiębiorstw zajmujących się działalnością eksportową)	Nadal niewystarczający potencjał innowacyjny i globalizacyjny lokalnych przedsiębiorstw bazujących w OMGS	Programy wsparcia kredytowego dla przedsiębiorców, wykorzystanie potencjału sieciowania przedsiębiorców	Fiskalne, prawne i systemowe bariery rozwoju gospodarki, w tym zahamowanie ważnych inwestycji finansowanych ze źródeł UE, zmiany w globalnej sytuacji politycznej
Duży udział miejsc pracy opartych o wysokie kompetencje. Niski poziom bezrobocia.	Wysokie wskaźniki obciążenia demograficznego na terenie niektórych gmin. Migracje z miejscowości obwodowych do miejscowości rdzenia	Integracja migrantów, aktywizacja seniorów dla potrzeb wzmocnienia rynku pracy	Ograniczenia podaży pracowników ze względu na negatywne czynniki demograficzne (starzenie się)
Duże rezerwy terenów inwestycyjnych na terenie gmin pozardzeniowych	Ograniczona dostępność terenów inwestycyjnych w rdzeniu OM, szczególnie dla produkcji	Integracja oferty inwestycyjnej, wykorzystanie mechanizmów współpracy (Invest in Pomerania) oraz PARP	Konkurencja innych ośrodków metropolitalnych w kraju
Dobrze rozwinięta branża turystyczna, Silne zaplecze hotelowe. Atrakcyjność turystyczna, zapewniona zarówno przez walory naturalne (tereny nadmorskie, Kaszuby, Żuławy), jak i atrakcje miejskie	Rosnące koszty pobytu turystów zmniejszający atrakcyjność regionu w skali europejskiej	Zróżnicowanie bazy pobytowej i rozwój atrakcji turystycznych w regionie, integracja oferty turystycznej	Ograniczenia w podróży wywoływane zagrożeniami zewnętrznymi
Wzrastająca świadomość mieszkańców w zakresie zdrowego stylu życia, potencjał B&R w zakresie zdrowia (GUMed), rozbudowana baza lecznicza	Niedostateczna dostępność miejsc w placówkach medycznych, szczególnie w zakresie opieki długoterminowej i rehabilitacji, niski poziom finansowania służby zdrowia	rozbudowa zaplecza szpitalnego (nowe łóżka, modernizacja obiektów)	Dalszy rozwój chorób cywilizacyjnych – m.in. nowotworowych, wymagający zaawansowanej opieki medycznej. Negatywne trendy demograficzne

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Metropolitalny standard minimum na rzecz OzN i otoczenia	Znaczny udział OzN (8,8% mieszkańców Pomorza), niska aktywizacja gospodarcza tych osób	Rozwój opieki świadczonej w sposób zdeinstytucjonalizowany	Braki personelu opiekuńczego
Innowacyjne rozwiązania w zakresie polityki społecznej, w szczególności w obszarze polityki integracyjnej	Wyzwania związane z integracją migrantów w miejscu pracy i edukacji	Wdrażanie standardów OMGGS w zakresie integracji migrantów	Konkurencja innych, lepiej przygotowanych ośrodków metropolitalnych w zatrzymywaniu migrantów
Instytucje kultury o międzynarodowej renomie	Wyzwania finansowe związane z funkcjonowaniem instytucji kultury	Wzmocnienie potencjału i kompetencji kadr kultury	Wykorzystanie potencjału kultury dla wzmacniania tożsamości regionu
Rozwinięta sieć NGO, rozbudowująca się sieć PES	Niesatysfakcjonujący poziom współpracy JST w obszarze usług komunalnych	Zwiększenie się szans dla realizacji zadań przez PESy (np. w sektorze usług medycznych, opiekuńczych)	Zmniejszająca się pula środków JST na wsparcie dla PES

Źródło: opracowanie własne

4.6. Organizacja i współpraca w ramach metropolii¹⁵⁵

Jak wskazują szacunki OECD przyszłość świata leży w obszarach miejskich. Przez kolejne dziesięciolecia udział mieszkańców miast w ogóle światowej populacji będzie rósł. Właściwie skonstruowana struktura zarządcza jest niezbędna do tego, by optymalnie kierować zachodzącymi zmianami, niwelować ich negatywne skutki oraz maksymalizować szanse, które wynikają z tych zmian.

Podejmowane dotychczas próby integracji zarządzania metropolią doprowadziły do powołania stowarzyszenia samorządowego, jednakże ograniczone pole jego działania sprawia, że nie można w tym przypadku mówić o zintegrowanym zarządzaniu metropolią. Stowarzyszenie koordynuje wiele inicjatyw i projektów metropolitalnych, odpowiada także za omówienie i ocenę realizowanych projektów, sprawdza się również jako forum wymiany doświadczeń i dobrych praktyk. Takie rozumienie jego roli nie może być jeszcze traktowane jako realne przywództwo.

Z tego powodu zarządzanie procesami ponadlokalnymi zależy w pierwszej mierze od dobrej woli władz poszczególnych jednostek samorządowych. Cierpią na tym takie obszary życia jak transport (rozproszona struktura zarządzania nim, brak jednolitej polityki biletowej oraz koordynacji połączeń) oraz planowanie przestrzenne (niekontrolowany rozwój inwestycji

¹⁵⁵ Zagadnieniom organizacji OMGGS poświęcony jest cel strategiczny 4. Efektywna współpraca metropolitalna

mieszkańczych oraz turystycznych w terenach cennych przyrodniczo i krajobrazowo, brak systemowego podejścia do zarządzania terenami inwestycyjnymi w OM).

Rozwiązaniem tego ograniczenia ma być powołanie Związku metropolitalnego w województwie pomorskim w kształcie zbliżonym do związku metropolitalnego w województwie śląskim (GZM).

Dalszy los tej inicjatywy zależy od rozstrzygnięć politycznych. Trudno prognozować, jaka będzie wola władz centralnych po kolejnych wyborach parlamentarnych.

Wobec braku rozwiązania ustawowego samorządowcy deklarują chęć dalszego integrowania się, jednak deklaracje te nie zamieniają się w konkretne rozwiązania organizacyjne, np. związek powiatowo-gminny, o którym mowa w art. 72a. ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie powiatowym (Dz.U. 2024 poz. 107). W tym samym czasie głosy części członków stowarzyszenia kwestionują uprawnienie i potrzebę przyjmowania przez OMGGS rozszerzonych funkcji w zakresie kreowania polityki OM.

Najważniejsze wnioski z przeprowadzonej diagnozy przedstawione zostały w postaci analizy SWOT.

Tabela 11: Analiza SWOT – zarządzanie metropolią

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
Umiejętność budowania konsensusu przy wprowadzaniu standaryzacji działań JST w oparciu o najlepsze wzory (np. W postaci standardów integracji imigrantów i OzN)	Niedostateczna integracja zarządzania metropolią i jej funkcjami	Trwający proces ustawodawczy w zakresie powołania związku metropolitalnego w województwie pomorskim	Niska rozpoznawalność Obszaru Metropolitalnego oraz Gdańska na świecie
Deklarowana przez samorządowców gotowość dalszej integracji	Niska rozpoznawalność marki metropolii wśród mieszkańców	Nowa perspektywa finansowa UE	Podwójna rola Stowarzyszenia OMGGS jako integratora metropolii oraz instytucji pośredniczącej dla środków ZIT
Pozytywny odbiór działań metropolitalnych przez samorządowców OM	Brak przekonania co do znaczenia działań metropolitalnych dla rozwoju gmin-członków OMGGS	Wsparcie dla rozwoju Obszaru Metropolitalnego ze strony Samorządu Województwa Pomorskiego oraz Rządu	Pogarszanie sytuacji finansowej samorządów wynikające ze zmian fiskalnych oraz kosztów usuwania skutków kryzysów
	Brak dostatecznego zaangażowania	Wspieranie idei sprawnie zarządzanej	Ryzyko zablokowania środków z nowej

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY	SZANSE	ZAGROŻENIA
	członków OMGGS we wdrażanie wypracowanych przez metropolię standardów działania oraz niedostateczny monitoring tych działań	metropolii przez opiniotwórcze środowiska (m.in. akademickie i biznesowe)	perspektywy środków UE (programów regionalnych i krajowych) na skutek kryzysu politycznego

5. Słownik, wykaz skrótów

- BIZ – Bezpośrednie inwestycje zagraniczne
BPO – Business Process Outsourcing – sektor usług outsourcingowych skierowanych do biznesu
CKE – Centralna Komisja Egzaminacyjna
FEP – Fundusze Europejskie dla Pomorza
GOZ – Gospodarka o obiegu zamkniętym
GUS – Główny Urząd Statystyczny
GZM – Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia
ICT – Sektor teleinformatyczny
IDI – Indywidualne wywiady pogłębione
JST – Jednostka Samorządu Terytorialnego
KPO – Knowledge process outsourcing – część sektora BPO obejmująca outsourcing usług opartych na wiedzy, zwykle bardzo specjalistycznych i nietypowych
KSRR – Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030MOF - Metropolia, Obszar Metropolitalny, OMGGS, OM – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
MZKZG – Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej
OZE – Odnawialne Źródła Energii
OSI – Obszary Strategicznej Interwencji
PBPR – Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego
PES – Podmiot(y) ekonomii społecznej
PKB – Produkt Krajowy Brutto
PSZOK – Punkt selektywnej zbiórki odpadów komunalnych
PZP OMGGS – Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
SSC – Shared Services Centers
Strategia (pisana wielką literą) – Strategia ponadlokalna dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030
SWP – Samorząd Województwa Pomorskiego
TEN-T – Transeuropejska sieć transportowa
UE – Unia Europejska
UTO – Urządzenie transportu osobistego
WHO – Światowa Organizacja Zdrowia
WZC – Walne Zebranie Członków
ZIT – Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

6. Wykaz tabel, rysunków, map i wykresów

Spis Tabel

Tabela 1: Środki przeznaczone na transport zbiorowy i przewozy szkolne w wybranych gminach i miastach OMGGS	63
Tabela 2: Długości buspasów w Gdańsku i Gdyni w latach 2016-21	66
Tabela 3: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R.....	85
Tabela 4: Relacja nakładów wewnętrznych na działalność B+R do PKB.....	85
Tabela 5: Nakłady wewnętrzne na działalność B+R w przeliczeniu na 1 mieszkańca	86
Tabela 6: Liczba podmiotów prowadzących działalność w zakresie B+R.....	86
Tabela 7. Gminy OMGGS o najwyższym i najniższym udziale mieszkańców w wieku poprodukcyjnym	100
Tabela 8: Analiza SWOT – spójność przestrzenna i zrównoważony rozwój	134
Tabela 9: SWOT dla zagadnienia – mobilność i transport	138
Tabela 10: SWOT dla zagadnienia – potencjał społeczno-gospodarczy obszaru.....	142
Tabela 11: Analiza SWOT – zarządzanie metropolią.....	146

Spis Map

Mapa 1: Zasięg terytorialny OMGGS.....	10
Mapa 2: Metropolie w Europie – ranga ze względu na udział w PKB kraju	11
Mapa 3: Metropolie w Europie – parytet siły nabywczej mieszkańców.....	12
Mapa 4: Zasięg terytorialny porozumienia ZIT	18
Mapa 5: Aktualne formy zagospodarowania OMGGS.....	21
Mapa 6: Podział na MOFy na terenie powiatów wchodzących w skład OMGGS	23
Mapa 7: Pokrycie przyjętymi MPZP	26
Mapa 8: Natężenie ruchu budowlanego dla zabudowy mieszkaniowej w latach 2016-2022..	27
Mapa 9: Formy ochrony przyrody na obszarze OMGGS	30
Mapa 10: Lesistość w OMGGS w 2020 r.....	31
Mapa 11: Ocena stanu JCWP powierzchniowych w roku 2018.....	32
Mapa 12: Klasyfikacja gmin na podstawie średniej liczby dni w roku z opadem dziennym ≥ 10 mm, horyzont 2041-2050, gdzie klasa zagrożenia oznacza średnią liczbę dni w roku z opadem dziennym ≥ 10 mm	35
Mapa 13: Klasyfikacja gmin na podstawie średniej liczby dni z opadem dziennym ≥ 20 mm, horyzont 2041-2050, gdzie klasa zagrożenia oznacza średnią liczbę dni w roku z opadem dziennym ≥ 20 mm	36
Mapa 14: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2011-2020	37
Mapa 15: Klasyfikacja gmin, średnia liczba dni upalnych, lata 2041-2050.....	38
Mapa 16: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan obecny.....	39
Mapa 17: Klasyfikacja gmin, zagrożenie powodzią – stan prognozowany.....	40
Mapa 18: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan obecny.....	41
Mapa 19: Klasyfikacja gmin, zagrożenie suszą – stan prognozowany.....	42
Mapa 20: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2011-2020.....	43
Mapa 21: Klasyfikacja gmin, udział silnych i bardzo silnych wiatrów, 2041-2050.....	44
Mapa 22: Lokalizacja źródeł energii i OZE.....	46
Mapa 23: Mapa pogładowa lokalizacji infrastruktury morskiej energetyki wiatrowej	48
Mapa 24: Infrastruktura transportowa w OMGGS.....	52

Mapa 25: Stan nawierzchni dróg wojewódzkich w OMGGS.....	58
Mapa 26: Węzły przesiadkowe na obszarze powiatów wchodzących w skład OMGGS	65
Mapa 27: Aktualna sieć rowerowa (transportowa) na obszarze powiatów tworzących OMGGS	67
Mapa 28: Dostępność rowerowa poszczególnych gmin i powiatów na terenie OMGGS w podróżach wewnątrzgminnych	68
Mapa 29: Liczba miejsc pracy w OMGGS w 2022 roku wg danych REGON z podziałem na wielkość przedsiębiorstw.....	78
Mapa 30: Lokalizacja portów morskich	82
Mapa 31: PKB w cenach rynkowych według regionów metropolitalnych w Unii Europejskiej w 2018 roku.....	84
Mapa 32: Lokalizacja SSE oraz instytucji otoczeniu biznesu w powiatach OMGGS.....	91
Mapa 33: Rozkład średniorocznego przyrostu naturalnego w latach 2016-2021, gminy i powiaty OMGGS	96
Mapa 34: Średnioroczne saldo migracji (lata 2016-2021), gminy i powiaty należące do OMGGS.....	98
Mapa 35: Ranking Serwisu Samorządowego PAP "Gmina Dobra do życia", gminy i powiaty OMGGS.....	102
Mapa 36: Wyniki obliczeń social hardship index dla gmin i powiatów OMGGS	103
Mapa 37: Decyzje pozytywne na pobyt w Polsce 2023 w podziale na województwa, migranci z wszystkich krajów.....	105
Mapa 38: Dzieci w placówkach wychowania przedszkolnego na 100 dzieci w wieku 3-5 lat w gminach i powiatach OM.....	113
Mapa 39: Rozkład przestrzenny szkół podstawowych i ponadpodstawowych według typu na terenie OM.....	114
Mapa 40: Lokalizacja obiektów kultury w gminach i powiatach OM	119
Mapa 41: Stopień wykorzystania miejsc noclegowych w powiatach województwa pomorskiego	122
Mapa 42: Podział województwa pomorskiego na regiony gospodarki odpadami.....	127
Mapa 43: Wzrost gospodarczy w obszarach metropolitalnych w okresie 2000-2018.....	130

Spis Rysunków

Rysunek 1: Struktura organizacyjna Stowarzyszenia OMGGS	15
Wykres 1: Podział modalny podróży w OMGGS na podstawie dostępnych opracowań.....	56
Wykres 2: Liczba pasażerów kolei odprawionych na terenie województwa pomorskiego w latach 2010-2021.....	57
Rysunek 2: Liczba średnich i dużych przedsiębiorstw na Pomorzu w latach 2010-2021	77
Rysunek 3: Typy centrów sektora nowoczesnych usług dla biznesu w 2020 r.....	80
Rysunek 4: Struktura zatrudnienia w centrach BSS w Trójmieście w 2020 r.....	80
Rysunek 5: Zatrudnienie w sektorze BSS w Trójmieście w latach 2011-2021.....	81
Rysunek 6: Zawody poszukiwane i zbędne dla Polski według raportu World Economic Forum	94
Wykres 3: Wskaźnik przyrostu naturalnego na 1 tys. mieszkańców	95
Wykres 4: Saldo migracji OMGGS na tle wybranych gmin, Polski i województwa.....	97