

Opracowanie realizowane jest w ramach projektu: „**TENTacle – wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T dla dobrobytu, wzrostu i spójności**” z Programu Region Morza Bałtyckiego 2014-2020. Partnerem projektu jest Gmina Miasta Gdynia.

Mapa drogowa

(schematy wielopoziomowego zarządzania węzłem miejskim/transportowym Gdynia w korytarzu sieci bazowej TEN-T

Autorzy:

Ewelina Ziajka – Actia Forum

Bogdan Ołdakowski – Actia Forum

adw. Jakub Perkowski – Rynkiewicz/Urbański Radcowie Prawni

Julia Ziółkowska – Fundacja Motus

Hanna Ołdakowska – Fundacja Motus

Konsultacje: Ryszard Toczek – Urząd Miasta Gdyni



EUROPEAN
REGIONAL
DEVELOPMENT
FUND



EUROPEAN UNION

Spis treści

1. Sieć TEN-T w Gdyni	13
2. Wielopoziomowe zarządzanie Gdyni	16
2.1. Unijne podstawy budowania MLG w Gdyni	16
2.1.1. Biała Księga Transportu – Mapa drogowa dla jednolitego europejskiego obszaru transportu – w kierunku konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego (COM(2011) Final – 28 marca 2011)	16
2.1.2. Biała Księga „European Governance” (COM(2001)428 final) wskazuje główne kryteria dobrego rządzenia, praktycznie na każdym poziomie władzy publicznej	16
2.1.3. Biała Księga Komitetu Regionów (KoR) w Sprawie Wielopoziomowego Zarządzania (2009 r.)	17
2.1.4. Podręcznik do Planu Działania na rzecz Mobilności Miejskiej (Guidelines Developing and Implementation Sustainable Urban Mobility Plan – Brussels 2013). COM(2009)490)	18
2.2. Krajowe podstawy budowania MLG w Gdyni	18
3. MLG w prowadzeniu polityki rozwoju kraju	20
4. Podmioty prowadzące politykę rozwoju	23
5. Spójność unijnych i krajowych zasad budowania MLG (mająca znaczenia dla Gdyni) 26	
6. Regionalne podstawy budowania MLG w Gdyni	28
7. Subregionalne podstawy budowania MLG w Gdyni	31
8. Lokalne podstawy budowania MLG w Gdyni	38
9. Rekomendacje dla MLG projektów unijnych i in.	45
10. Dobre praktyki wielopoziomowego zarządzania w polityce transportowej TEN-T49	
Helsinki	49
Port Aarhus	51
Rada Kvarken	52
Państwowa Rada Komunikacyjna	53

11. Aspekty prawne i formalne związane z rozwojem węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni.....	54
11.1. Ocena statusu Miasta Gdyni w świetle Rozporządzenia 1315/2013	54
11.2. Identyfikacja działań prowadzących do uzyskania statusu węzła miejskiego sieci bazowej.....	56
11.3. Identyfikacja przeszkód prawnych w realizacji celów wynikających z Rozporządzenia 1315/1315.	57
12. Propozycje zmian formalnych i modeli współpracy dla rozwoju węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni	59
12.1 Propozycje zmian formalnych.....	59
12.2 Propozycje modeli współpracy	59
Propozycje współpracy na szczeblu lokalnym	60
Propozycje współpracy na szczeblu metropolitalnym	62
Propozycje współpracy na szczeblu centralnym	63
Propozycje współpracy na szczeblu europejskim	64
Propozycje współpracy na szczeblu międzynarodowym.....	65
13. Mapa drogowa i rekomendacje	67
Mapa drogowa rozwoju węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni	67
14. Rekomendacje.....	72
15. Spis rysunków	73

Streszczenie/ Executive summary

Multilevel governance models in addition to the development of TEN-T transport policy are different in many countries. This diversity is the result of many aspects that have an impact on MLG, such as socio-economic, political, geographical or international conditions. Recently the importance of regional support entities, including associations and foundations, is growing. In Poland, experience with multilevel governance is insufficient.

The use of multi-level governance in the development of transport infrastructure, including core network corridors, should reduce the risk associated with the implementation of incorrect solutions. By using the knowledge and experience of entities at different decision-making levels, it would be possible to make decisions that could be the optimal solution for many public and private bodies.

The paper presents the entities involved in the development of the TEN-T policy and indicates the existing cooperation structures, and also recommends actions for the city of Gdynia on the issues of managing the urban node in the TEN-T core network corridor.

It is worth mentioning that the infrastructure of the transport node will influence the economic development of the city. An important aspect is also the improvement of transport connections, which is crucial for road and rail carriers, terminal operators and inhabitants.

The paper also presents proposals for cooperation Forums for the promotion of infrastructure projects, and points out solutions for greater involvement of entities concerned in the development of the transport node, such as road and rail operators, port authorities and business organizations.

Wykaz skrótów

Skrót	Objaśnienie
Korytarz B-A	Korytarz Bałtyk-Adriatyk
BGLC	Bothnian Green Logistics Corridor
CEF	Connecting Europe Facility (Łącząc Europę)
DG Move	Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej
EFC	European Freight Corridor (Europejski Korytarz Towarowy (Kolejowy)).
ERTMS	European Rail Traffic Management System (Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym)
INEA	Agencja Wykonawcza ds. Innowacyjności i Sieci
jst	jednostka samorządu terytorialnego
KE	Komisja Europejska
KPK	Krajowy Program Kolejowy
KSSR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
MaaS	Mobility as a Service
MEGA	Metropolitan European Growth Area (Europejski Metropolitalny Obszar Wzrostu)
MLG	Multilevel Governance (zarządzanie wielopoziomowe)
MoS	Motorways of the Sea (Autostrady morskie)
NIK	Najwyższa Izba Kontroli
NUTS	Nomenclature of Territorial Units for Statistics – Klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych
PE	Parlament Europejski
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
RIP	Rada Interesantów Portu
STIM	Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030 r.
TEN-T	TransEuropean Network Transport (Transeuropejska sieć transportowa)
TEU	Twenty-foot equivalent unit
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe.
ZIT	Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
ZMP	Zarząd Morskiego Portu
ZPL	Zarząd Portu Lotniczego

Wprowadzenie

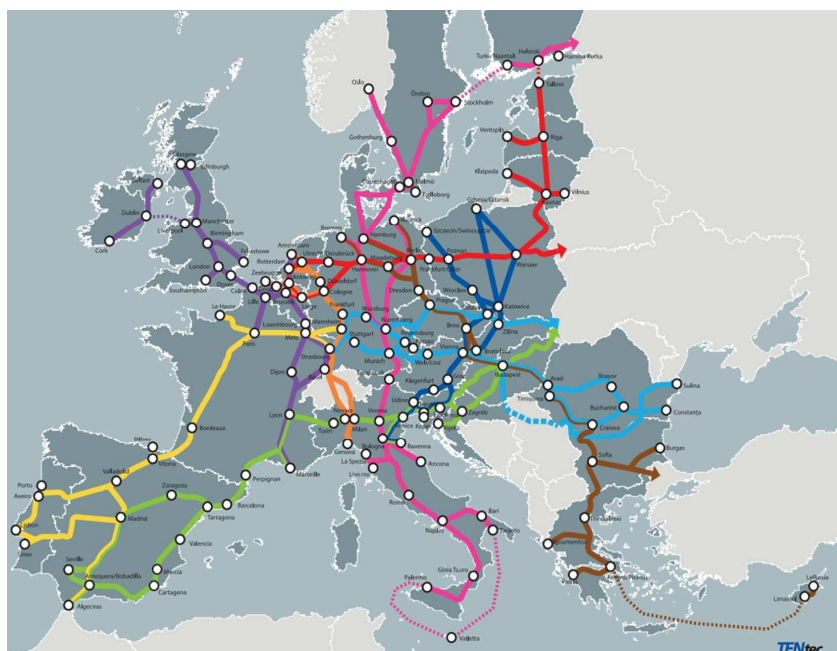
Dokument: Mapa drogowa – schematy wielopoziomowego zarządzania węzłem miejskim/transportowym Gdynia w korytarzu sieci bazowej TEN-T projektu flagowego: „TENTacle – wykorzystanie korytarzy sieci bazowej TEN-T dla dobrobytu, wzrostu i spójności” scala kluczowe narzędzia unijnej polityki transportowej w obszarze Miasta, wskazanej w Białej Księdze Transportu (2011): konkurencyjny i zasobooszczędny system transportowy. Są to:

- **bazowa sieć transportowa TEN-T,**
- **Wielopoziomowe zarządzanie (MLG),**
- **Węzeł miejski TEN-T.**

służące powstaniu konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego w obszarze UE. (Biała Księga Transportu (2011):

A. Sieć TEN-T

1. Sieć TEN-T jest celem Wspólnoty Europejskiej, wskazanym w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11.12.2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (Rozporządzenie 1315/2013). Jej najważniejszą częścią jest tzw. sieć bazowa TEN-T – integrująca różne rodzaje transportu w jednolity multimodalny korytarz transportowy. Szczegółowa delimitacje korytarzy ustala Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1316/2013 z dnia 11.12.2013 r. ustanawiając instrument „Łącząc Europę”.



Rysunek 1. Sieć korytarzy TEN-T

Źródło: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Sieć ta służy powstaniu jednolitego europejskiego obszaru transportu, co oznacza wyrównanie różnic pod względem infrastruktury transportu między zachodnią a wschodnią częścią Unii, a tym samym wyrównania dysproporcji w poziomie rozwoju gospodarczego i poziomie życia obywateli obszaru UE, co przede wszystkim dotyczy Polski a więc i Gdyni.

Ten wymiar mapy drogowej ustala, **Co** jest jej celem?

2. „Podejście „korytarzowe” sieci TEN-T ma służyć multimodalnej strukturze korytarza a więc komplementarności (nie-konkurencyjności) poszczególnych rodzajów transportu, z preferencją transportu zasobooszczędnego – kolejowego i wodnego.

Tym samym, „podejście korytarzowe” służy zintegrowanemu i skoordynowanemu procesowi zarządzania rozwojem systemu transportowego

Podejście to powinno być przejrzyste i jasne, a zarządzanie takimi korytarzami nie powinno powodować dodatkowych obciążeń administracyjnych lub kosztów.

Zintegrowane i skoordynowane podejście w realizacji sieci bazowej TEN-T jest potwierdzone powstaniem instytucji „europejskich koordynatorów”:

- korytarzy,
- autostrad morskich,
- ERTMS

ściśle współpracujących dla zespolenia wszystkich korytarzy i połączeń morskiego wymiaru TEN-T w jednolitą, transeuropejską, bazową sieć transportową.

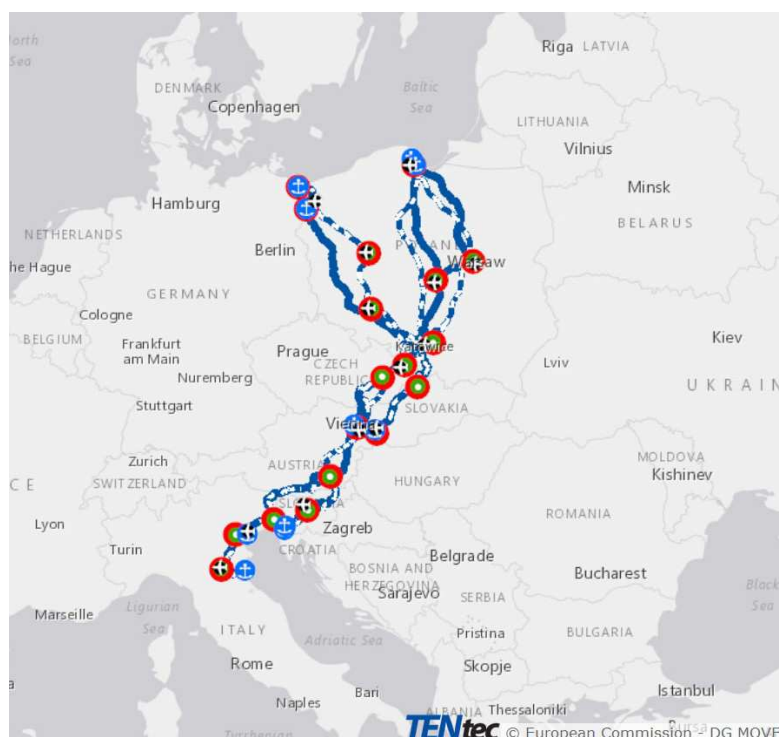
Wyzwaniem pozostaje koordynacja rozwoju jednolitej, transeuropejskiej kompleksowej sieci transportowej.

Ten wymiar mapy drogowej odpowiada na pytanie **Jak** ma być realizowana?

3. Korytarz sieci bazowej tworzą połączenia i węzły właściwe dla wszystkich rodzajów transportu. Jednym z 9 korytarzy sieci bazowej jest korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie (Załącznik I do Rozp. 1316/2013)

PRZEBIEG:

Gdynia – Gdańsk – (...) Udine-Triest/Bolonia-Rawenna/Lublana - Koper/Triest



Rysunek 2. Korytarz Bałtyk - Adriatyk

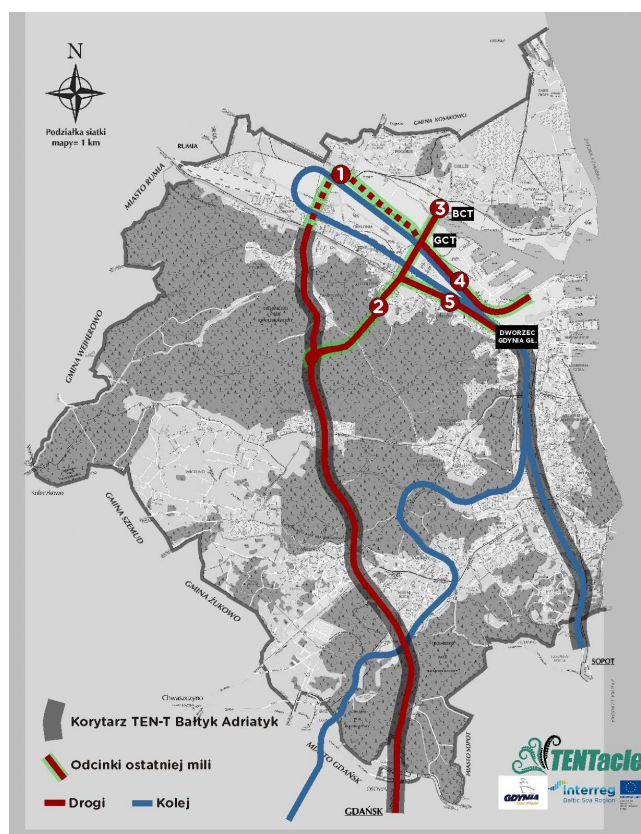
Źródło: https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

Miasto Gdynia, jako węzeł kończący/otwierający korytarz Bałtyk-Adriatyk obejmuje infrastrukturę transportu: kolejowego, drogowego, morskiego i autostrady morskie, lotniczego i multimodalnego.

Lokalizacja tej infrastruktury wyznacza jednocześnie tzw. *obszary funkcjonalne*: Aglomeracja Trójmiejska, „Dolina Logistyczna”) system komunikacyjny Gdyni, w tym w system transportu publicznego.

Lokalizacja Gdyni jako gateway korytarza Bałtyk-Adriatyk nadaje infrastrukturze korytarza Bałtyk-Adriatyk w mieście walor europejskiej wartości dodanej; oprócz potencjalnej wartości dla Polski – prowadzi do znacznej poprawy połączeń transportowych albo przepływów transportowych między państwami członkowskimi, szczególnie autostradami morskimi.-

.Miasto Gdynia jest więc istotnym interesariuszem inicjatywy TEN-T, w tym sieci bazowej.



Rysunek 3. Gdynia w Korytarzu Bałtyk - Adriatyk

1 - OPAT i Droga Czerwona (planowane), 2 - Trasa im. Eugeniusza Kwiatkowskiego, 3 - zjazd ul. Kontenerową do terminala BCT, 4 - zjazd ul. Janka Wiśniewskiego do terminala GCT i do dworca Gdynia Główna, 5 - dojazd do dworca kolejowego ul. Morską z przejazdem pod torami kolejowymi ul. Podjazd

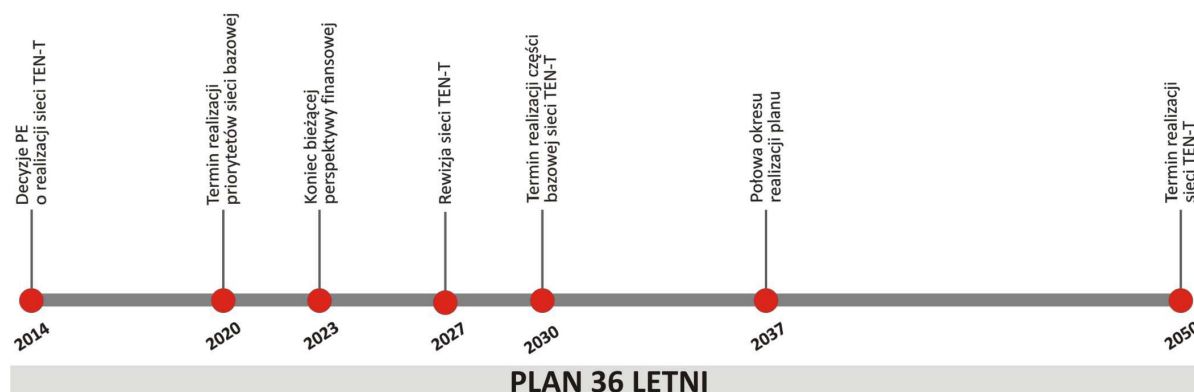
Źródło: opracowanie własne

Ten wymiar mapy drogowej odpowiada na pytanie **Gdzie** ma być realizowany?"

4. Termin realizacji sieci bazowej TEN-T jest wyznaczony: 31.12.2030. Najważniejsze, a więc najpilniejsze elementy węzła powinny być osiągnięte do 2020 r., tj. do końca bieżącej perspektywy finansowej, dzięki tzw. portfelowi narodowemu funduszu CEF.

Drugi **kamień milowy** to rok 2023, czyli rewizja sieci TEN-T, co może prowadzić do rewizji planu realizacji korytarza sieci bazowej TEN-T na terenie Gdyni.

Mapa drogowa jest osadzona na tych kamieniach milowych.



Rysunek 4. Czas realizacji sieci TEN-T

Źródło: opracowanie własne

Ten wymiar mapy drogowej odpowiada na pytanie **Kiedy** ma być zrealizowany.

B. Wielopoziomowe zarządzanie

1. Ustanowienie **koordynatora korytarza sieci bazowej** TEN-T Bałtyk-Adriatyk, rozwija dotychczasowe struktury zarządzania rozwojem sieci TEN-T. tj. instytucję tzw. unijnych koordynatorów „projektów priorytetowych” sieci TEN-T, (np. autostrady A1 w Polsce).

Zadania koordynatora wspiera **sekretariat** i **forum konsultacyjne** (forum ds. korytarza), któremu koordynator przewodniczy. Zainteresowane państwa członkowskie zatwierdzają skład członkowski forum ds. korytarza – w zakresie dotyczącym ich części korytarza.

W porozumieniu z zainteresowanymi państwami członkowskimi koordynator może powoływać **grupy robocze** i przewodniczyć im. Grupy robocze skupiać się będą na:

- a) Integracji modalnej
- b) Interoperacyjności
- c) skoordynowanym rozwoju infrastruktury na odcinkach transgranicznych.
- d) węzłów miejskich, regionów i makroregionów

Wprowadzona (Rozporządzeniem 1315/2013) struktura zarządzania korytarzem wynika z faktu, że

„głównymi podmiotami odpowiedzialnymi za tworzenie i utrzymywanie infrastruktury transportowej (...) są państwa członkowskie.”

Państwa członkowskie co roku informują Komisję, w stosownych przypadkach poprzez interaktywne systemy informacji geograficznej i technicznej, o postępach w realizacji projektów będących

przedmiotem wspólnego zainteresowania oraz inwestycjach poczynionych w tym celu, z uwzględnieniem wielkości wsparcia przeznaczonego na realizację celów dotyczących zmiany klimatu. Na tej podstawie Komisja podaje do wiadomości publicznej i corocznie aktualizuje informacje na temat poszczególnych projektów realizowanych w ramach instrumentu „Łącząc Europę” (art. 22 Rozp. 1316/2013).

2. Ustalając nową sieć połączeń i węzłów, o najwyższej europejskiej wartości dodanej, Parlament Europejski i Rada (UE) zdecydowały, iż *„interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy lokalnego społeczeństwa obywatelskiego powinny zostać odpowiednio uwzględnione na etapie planowania i realizacji projektów”*.

Uwzględnianie tych interesów odbywa się zgodnie z zasadami współpracy Rządu RP z Komisją Europejską wskazanymi w Umowie Partnerstwa oraz zasadami prowadzenia polityki rozwoju w Polsce (ustawa z 6.12.2006 o zasadach prowadzenia polityki rozwoju). Zasady te są wprowadzane do istniejących struktur współpracy, z udziałem samorządów regionalnych, lokalnych czy lokalnego społeczeństwa obywatelskiego.

C. Węzeł miejski

1. Rozporządzenie 1315/2013 ustala, że „węzeł miejski” oznacza „obszar miejski, gdzie infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy, jest połączona z innymi częściami tej infrastruktury oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego”.

Infrastruktura TEN-T uzyskała, po raz pierwszy, wymiar miejski.

To kamień milowy w rozwoju europejskiej agendy miejskiej – zrównoważonym rozwojem miast a także sieci transportowej.

“Urban nodes shall make best use of their exemplary roles on multi-level governance and as forerunners on innovative and low-carbon solutions”

(TEN-T Corridors: Forerunners of a forward looking European Transport System Issues papers of European Coordinators – TEN-T Days 2016 Rotterdam)

Zgodnie z identyfikacją cech węzła miejskiego TEN-T, takim węzłem jest **miasto Gdynia**, dodatkowo spełniając kryteria węzła miejskiego sieci bazowej, nazwanego w załączniku II do Rozporządzenia 1315/2013 – węzłem Gdańsk, Gdynia.

W obszarze tego węzła funkcjonują dwa porty morskie (Gdańsk i Gdynia), port lotniczy (Gdańsk) i terminal kolejowo-drogowy (bez wskazania lokalizacji) wraz z połączeniami lądowymi, wodnymi i lotniczymi.

Przyjmując kryterium administracyjne, węzeł miejski Gdańsk, Gdynia leży w obrębie trzech miast: Gdańsk, Gdynia, Sopot, tworzących tzw. Aglomerację Trójmiejską.

2. Zgodnie z ustawą z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawowo na rzecz innych podmiotów.

Gmina może prowadzić zadania zlecone z zakresu administracji rządowej – otrzymując środki finansowe w wysokości koniecznej do wykonania tych zadań.

3. **Porty morskie Gdańsk i Gdynia** są jednoosobowymi spółkami Skarbu Państwa, których Skarb Państwa posiada po 1% udziałów zaś gminy (Gdańsk, Gdynia) – po 34%. Gminy są reprezentowane w Radach Nadzorczych spółek, jednak w liczbie nie większej jak 1 przedstawiciel, jeżeli gmina nie objęła akcji stanowiących co najmniej 10% całkowitego kapitału zakładowego spółki.

Miasto Gdynia jest reprezentowane jednoosobowo w Radzie Nadzorczej

4. **Port Lotniczy Gdańsk** (23 km. od Gdyni) jest spółką tworzoną przez 5 udziałowców: Miasto Gdańsk (33,6%), Urząd Marszałkowski (32,8%), Przedsiębiorstwo Państwowe Polskie Lotniska (29,1%), Miasto Gdynia (2,2%), Miasto Sopot (2,2%).

5. **Terminal kolejowo-drogowy** – Załącznik II do Rozp. 1315/2013 nie wskazuje lokalizacji terminala w obszarze węzła Gdańsk, Gdynia. Tym niemniej, Gdynia jest terminalem tzw. Europejskiego Korytarza Towarowego nr 5, ustanowionego Rozp. 913/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z 22.09.2010 w spr. europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy. Korytarz ten został otwarty w 2015 r. i stanowi integralną część korytarza Bałtyk-Adriatyk.

Port morski Gdynia i jego terminale kolejowo-drogowe oraz połączenia ostatniej mili tego portu jak też połączenia drogowe i kolejowe portu lotniczego Gdańsk - od strony miasta Gdyni przesądzają, że miasto Gdynia jest de facto węzłem sieci bazowej w komunikacji pasażerskiej i towarowej.

W obszarze Gdyni realizowane są lub przewidziane do realizacji projekty infrastruktury TEN-T bazowej i kompleksowej oraz inne projekty rozwoju infrastruktury transportowej – służące mobilności w transporcie pasażerskim i towarowym, należące do różnych zarządców infrastruktury.

1. Sieć TEN-T w Gdyni

1. Sieć TEN-T na terenie Gdyni tworzą:

A. Port morski – z terminalami towarowymi i pasażerskimi

B. Połączenia drogowe portu

1/ drogi krajowe

a) o statusie europejskim:

droga krajowa nr 6 o statusie drogi ekspresowej E28

(Trasa E28 stanowi połączenie Gdyni z trasami: E75 (autostrada A1) i E77 (droga ekspresowa S7), sieci bazowej).

b) odcinki ostatniej mili

Via Maris/OPAT (brakujące połączenie: Obwodnica Północna/Via Maris od węzła Morska do węzła „Północna”

2/ droga o statusie drogi wojewódzkiej

ul. Morska (od dworca kolejowego do drogi krajowej nr 6 (Obwodnica Trójmiasta)

3/ Droga o statusie drogi powiatowej

a) ul. Eugeniusza Kwiatkowskiego, Estakada kwiatkowskiego

b) ul. Janka Wiśniewskiego

c) ul. Polska

C. Połączenia kolejowe portu

1/ linie kolejowe krajowe

a) o statusie europejskim

- linia kolejowa E65 (nr 201) należące do sieci bazowej/EFC 5

- linia kolejowa nr 202, należąca do sieci kompleksowej

D. Połączenia morskie

1/ „żegluga bliskiego zasięgu”

- autostrada morska Gdynia-Karlskrona

- połączenia regularne: Gdynia-Helsinki,
- połączenie Gdynia-Nynäshamn

E. Węzły

1/ Stacja Gdynia-Port – układ torowy służący obsłudze terminali towarowych portu - sieć bazowa – Stacja zarządza PKP PLK S.A.

2/ Stacja kolejowa Gdynia Główna – sieć kompleksowa

Stacją zarządzają 2 firmy działające w ramach Grupy PKP:

- PKP S.A. (poprzez oddział Gospodarki Nieruchomościami w Gdańsku) – odpowiedzialna za budynki, wnętrze dworca i jego otoczenie zewnętrzne;
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – odpowiedzialna za infrastrukturę kolejową tj. tory i perony oraz ustalająca oraz nadzorująca ruch kolejowy.

Z firmą tą swoje rozkłady jazdy ustalają poszczególni przewoźnicy kolejowi, zarówno pasażerscy jak i towarowi, np.: PKP SKM Trójmiasto Sp. z o.o., PKP INTERCITY S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. POLREGIO, PKP CARGO S.A.

Przewoźnicy kolejowi wynajmują od PKP S.A. powierzchnię na swoje kasy biletowe lub biletomaty lub w przypadku PKP SKM Trójmiasto - cały dworzec podmiejski.

3/ Dworzec Autobusowy przy Stacji Gdynia Główna – sieć kompleksowa – w zarządzie Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni

4/ Przystanki PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o. w Gdyni i Pomorskiej Kolei Metropolitalnej SA w Gdańsku – służące pasażerom portu lotniczego Gdańsk – sieć kompleksowa

5/ Przystań żeglugi przybrzeżnej „Żegluga Gdańska”

2. Stopień zgodności infrastruktury transportowej Gdyni z wymaganiami TEN-T został ustalony przez KE na podstawie tzw. Studium Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Zidentyfikowano występowanie w granicach miasta wielu tzw. wąskich gardeł i brakujących połączeń. Osiągnięcie stanu pełnej zgodności infrastruktury transportowej z wymaganiami unijnymi wymagać będzie przygotowania i realizacji zidentyfikowanych i zatwierdzonych do realizacji projektów technicznych i technologicznych, a więc zastosowania w praktyce unijnych standardów w zakresie przygotowania i realizacji inwestycji. Proces realizacji celu: węzeł miejski w Gdyni obejmuje więc zadania należące do trzech oddziaływujących na siebie kategorii: hardware (inwestycje), software (eksploatacja) i orgware (zarządzanie).

Zadania w zakresie *hardware* węzła miejskiego w Gdyni

Lista Projektów przyjęta do realizacji w Planie Pracy Koordynatora Korytarza Bałtyk-Adriatyk na terenie Gdyni obejmuje 18 projektów typu hardware: 3 kolejowe, 4 drogowe, 11 portowych oraz 3 projekty typu software.

Łączna wartość 21 projektów wynosi ok. **3.238.9 mln. Euro.**

Ponadto, Lista Projektów zawiera 4 projekty służące rozwojowi portu lotniczego Gdańsk – o wartości ok. 54 mln. Euro.

(*Lista projektów do realizacji na terenie Gdyni jest opublikowana w dokumencie „Studium ostatniej mili dla węzła sieci bazowej TEN-T Gdynia, odpowiadającego inwestycjom spójnym z Planem Pracy Korytarza Bałtyk-Adriatyk”*).

Nie została dotychczas oszacowana wartość prac służących dojrzałości do realizacji w/w projektów, w tym w zakresie planowania przestrzennego czy przygotowania terenu do inwestycji.

Zadania w zakresie *software* węzła miejskiego w Gdyni

• *Port Community System*

Podstawową korzyścią ekonomiczną jest redukcja kosztów dostępu do informacji. Dzięki PCS firma, mając odpowiednie uprawnienie, może mieć szybki dostęp do aktualnej informacji związanej z przemieszczaniem konkretnego ładunku w przestrzeni portu morskiego oraz jego zapleczu.

Korzyści te dotyczą wszystkich uczestników obrotu portowo-morskiego - zarządy morskich portów, operatorzy terminali morskich i lądowych, przedsiębiorstwa transportowe, przedsiębiorstwa spedycyjne i logistyczne, importerzy, eksporterzy itp.

Korzyści dodatkową jest obniżenie kosztów komunikacji poprzez zlikwidowanie konieczności posługiwania się papierowymi dokumentami.

Port Gdynia nie dysponuje jeszcze taką platformą elektroniczną.

Użytkownikiem PCS jest teoretycznie każdy interesariusz portu morskiego Gdynia.

• *Zintegrowany System Zarządzania Ruchem TRISTAR*

Jest narzędziem służącym do sprawnej i efektywnej realizacji zadań aglomeracyjnych, miejskich, obszarowych i lokalnych, stawianych zarządom dróg i zarządom transportu publicznego na obszarze Trójmiasta.

Niezwykle ważną cechą charakteryzującą TRISTAR jest jego otwartość na szeroko rozumianą rozbudowę i włączenie do niego różnych elementów kryjących się pod definicją Inteligentnych Systemów Transportowych.

Skrócenie czasu przejazdu przez Trójmiasto, mniej spalin, poprawa bezpieczeństwa, szybsze rozładowanie korków - to główne korzyści z systemu inteligentnego sterowania ruchem Tristan.

Zadania w zakresie *orgware* węzła miejskiego w Gdyni

Zadania te dotyczą przede wszystkim stworzeniu systemu decyzyjnego, służącego realizacji Rozporządzenia 1315/2013, obejmującego interesariuszy sieci TEN-T na terenie Gdyni – z zachowaniem wiodącej roli państwa i zasad prowadzenia polityki rozwoju (w tym zasady wielopoziomowości zarządzania).

2. Wielopoziomowe zarządzanie Gdyni

2.1. Unijne podstawy budowania MLG w Gdyni

2.1.1. Biała Księga Transportu – Mapa drogowa dla jednolitego europejskiego obszaru transportu – w kierunku konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportowego (COM(2011) Final – 28 marca 2011).

Dokument ustala, że osiągnięcie jej celów będzie możliwe tylko poprzez zintegrowane i zasobooszczędne rozwiązania w zakresie infrastruktury (*hardware*), systemów zapewniających bezpieczeństwo i wysoką efektywność w transporcie (*software*) i zintegrowane zarządzanie na wszystkich poziomach zarządzania transportu (*orgware*).

W rozdziale Ramy regulacyjne dla innowacyjnego transportu dokument rekomenduje *lepsze wdrażanie istniejących zasad i standardów*.

2.1.2. Biała Księga „European Governance” (COM(2001)428 final) wskazuje główne kryteria dobrego rządzenia, praktycznie na każdym poziomie władzy publicznej.

1/ Otwartość, polegająca na tym, że instytucje administracyjne powinny być maksymalnie transparentne dla obywateli i opinii publicznej,

2/ Partycypacja, jako szeroki udział społeczeństwa w pracach administracyjnych, na wszystkich poziomach władz publicznych (multilevel-partnership), a także na wszystkich głównych etapach realizacji polityk publicznych (tj. w trakcie programowania, wdrażania i monitoringu). Kładzie się nacisk na udział organizacji społecznych i pozarządowych w pracach administracji (tzw. dialog obywatelski) oraz przedstawicieli pracodawców i związków zawodowych (tzw. dialog społeczny),

3/ Rozliczalność, co oznacza precyzyjne określenie zakresu odpowiedzialności poszczególnych instytucji, a zwłaszcza zapewnienie podziału władzy między władzę stanowiącą i wykonawczą,

4/ Efektywność, dotycząca poprawy potencjału administracyjnego (*state capacity*) w zakresie skutecznego, sprawnego (tj. bez niepotrzebnej zwłoki) realizowania celów polityk publicznych. Kryterium efektywności obejmuje dwie dodatkowe zasady:

- **zasadę proporcjonalności**, która zakłada, że instrumenty dostarczania usług i polityk publicznych będą proporcjonalne do zakładanych celów, a więc realizowane w sposób optymalny i oszczędny;

- **zasadę subsydiarności**, według której działania wyższego poziomu administracji są jedynie pomocnicze względem działań realizowanych na niższych poziomach zarządzania, a więc ich nie zastępują,

5/ Spójność, jako integracja zarządzania różnymi politykami publicznymi, zarówno europejskimi jak i krajowymi, a także między różnymi poziomami władz publicznych (w ramach wielopoziomowego systemu rządzenia: *multilevel governance*). Ponadto dotyczy integracji polityk sektorowych i terytorialnych.

(Ministerstwo Rozwoju Regionalnego - Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej - *Koncepcja Good Governance* – refleksje do dyskusji - Warszawa, wrzesień 2008).

2.1.3. Biała Księga Komitetu Regionów (KoR) w Sprawie Wielopoziomowego Zarządzania (2009 r.)

Opierając się o cele Białej Księgi „Europejskie Rządzenie”, KoR wykazuje, że władze regionalne i lokalne nie są w wystarczającym stopniu uwzględniane w procesie europejskim.

Jednocześnie, dokument potwierdza, że *Wielopoziomowe Zarządzanie to proces dynamiczny i odnosi się bardziej do politycznego schematu działania niż do wyraźnego podziału uprawnień.*

Wielopoziomowe zarządzanie nie sprowadza się do przełożenia celów wspólnotowych lub krajowych na działania lokalne czy regionalne, ale musi być pojmowane jako proces włączania celów samorządów regionalnych i lokalnych do Strategii Unii Europejskiej”.

Komitet Regionów przyjął adekwatne do takiego stanowiska 12 pakietów zobowiązań-zaleceń-wezwań, w tym m. in.:

Pakiet 1: - aby każdej dużej wspólnotowej reformie towarzyszył terytorialny plan działania

Pakiet 2: - do wzmocnienia i uzupełnienia istniejących mechanizmów, opracowywania stanowiska krajowego oraz formalnego reprezentowania w Radzie, tak by odzwierciedlały one w pełni podział kompetencji wynikający z porządku konstytucyjnego danego państwa

Pakiet 3: - aby zgromadzenia samorządowe zorganizowały specjalne sesje poświęcone integracji europejskiej i polityce europejskiej oraz do włączenia do debaty przedstawicieli instytucji europejskich zaangażowanych w kwestię wspólnego sprawowania rządów

Pakiet 4: uwzględnienie doświadczeń samorządów terytorialnych w ramach rozszerzeń (obszaru Unii)

Pakiet 5: - do rozwinięcia intensywnej współpracy z sieciami mającymi znaczenia dla szczybla lokalnego i regionalnego

Pakiet 6: - wzmocnienie potencjału administracyjnego samorządów lokalnych w celu zagwarantowania kompetentnego zarządzania projektami

Pakiet 7: - o wspieranie *otwartej metody koordynacji* w regionalnych i lokalnych planach działania

Pakiet 8: włączenie krajowych stowarzyszeń samorządu terytorialnego na etapie przygotowywania prac legislacyjnych KE

Pakiet 9: - uruchomienia mechanizmu konsultacji z władzami regionalnymi i lokalnymi w celu ułatwienia transpozycji europejskiego prawodawstwa

Pakiet 10: - aby analizy oddziaływania terytorialnego stały się standardową praktyką, tak aby rozważyć skutki gospodarcze, społeczne i środowiskowe wspólnotowych wniosków o charakterze legislacyjnym i nielegislacyjnym dla gmin i regionów,

Pakiet 11: - o ocenę znaczenia strategii makroregionalnych pod względem zaangażowania władz regionalnych i lokalnych. W szczególności, Komitet Regionów rekomenduje zasadę wielopoziomowego

podejścia dla Strategii dla regionu Morza Bałtyckiego, opartego na wzmocnionej współpracy między szczeblem wspólnotowym, krajowym, regionalnym i lokalnym, a także współpracy na szczeblu transgranicznym oraz między sektorem publicznym a prywatnym,

- aby europejskie i krajowe dane statystyczne odzwierciedlały różnorodność realiów gmin i regionów.

2.1.4. Podręcznik do Planu Działania na rzecz Mobilności Miejskiej (Guidelines Developing and Implementation Sustainable Urban Mobility Plan – Brussels 2013). COM(2009)490)

Dokument przekonuje, że dobry Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej nie zapewnia automatycznie dobrych rezultatów.

Kluczową kwestią jest efektywna alokacja zadań i przyjęcie odpowiedniego zarządzania, opartego o porozumienia z podmiotami, włączonymi we wdrażanie wskaźników planu.

2.2. Krajowe podstawy budowania MLG w Gdyni

1. Wielopoziomowe zarządzanie rozwojem w Polsce regulują:

a) ustawa z 06.12.2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (UZPPR).

Zgodnie z art. 3 pkt 1 ustawy, politykę rozwoju prowadzą:

1. Rada Ministrów,
2. samorząd województwa,
3. związki metropolitalne
4. samorząd powiatowy i gminny.

2. Politykę rozwoju prowadzi się na podstawie:

2.1. Strategii rozwoju, którymi są:

strategia długookresowa, średniookresowa (np. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 z perspektywą do 2030 r.,) i inne strategie rozwoju, określające podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju odnoszące się do:

- a) sektorów, (Np. Strategia Rozwoju Transportu 2020 z perspektywą do 2030)
- b) dziedzin (np. Krajowa Polityka Miejska 2023),
- c) regionów (np. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020 Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (2010), Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020)
- d) rozwoju przestrzennego, (np. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030), w tym obszarów metropolitalnych i obszarów funkcjonalnych (np.: Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, Gdynia, Sopot,

2.2. Programów i dokumentów programowych, którymi są m. in.:

- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)

- Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.
- Program rozwoju polskich portów morskich do 2020 r (z perspektywą do 2030 r.) - projekt
- Program rozwoju sieci lotnisk i urządzeń naziemnych (2007).

3. MLG w prowadzeniu polityki rozwoju kraju

MLG w prowadzeniu polityki rozwoju kraju wprowadzają m.in.:

3.1. **Krajowa Polityka Miejska** (przyjęta przez Rząd R.P. w dniu 20.10.2015 r.) zawiera zasadę realizacji polityki miejskiej w ramach wielopoziomowego zarządzania, *polegające na ścisłej współpracy i koordynacji działań między administracją rządową, samorządami województw i samorządami lokalnymi w układzie pionowym oraz poziomej współpracy jednostek samorządu terytorialnego dla osiągnięcia wyznaczonych celów. Istotą w tym zakresie jest zapewnienie właściwej realizacji interesu publicznego, który musi być rozumiany wspólnie, a nie w sposób cząstkowy jedynie przez pryzmat zadań i kompetencji poszczególnych organów władzy publicznej. Działanie zgodne z tą zasadą przyczynią się do optymalizacji gospodarowania zasobami i realizacji zadań publicznych.*

Dokument wskazuje cel główny dla działań władz samorządowych miast w obszarze transportu – osiągnięcie zrównoważonej mobilności w obszarze funkcjonalnym miasta.

3.2. **Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020** (z perspektywą do 2030 r.) przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 r. przyjmuje zasadę wielopoziomowego zarządzania i zasadę subsydiarności. *„Zintegrowane podejście do rozwoju, uwzględniające powiązania funkcjonalne ponad podziałami administracyjnymi wymaga, aby polityka regionalna oferowała i udoskonalała instrumenty, które pozwolą terytorializować polityki publiczne nie tylko poprzez współpracę między rządem a samorządem województwa, ale także w skali lokalnej i ponadregionalnej (instytucjonalne, organizacyjne i finansowe).*

Koncentracja polityki regionalnej na obszarach funkcjonalnych sprzyja lepszemu pobudzaniu i mobilizowaniu lokalnych potencjałów, ale wymaga budowania sieci współpracy międzyinstytucjonalnej i międzysektorowej”.

Jednocześnie SOR przyjmuje nowe zadania, w porównaniu do dotychczasowej Strategii Rozwoju Kraju 2020, wynikające z powstania nowych działów administracji (np. gospodarka morska i żegluga śródlądowa) i ich agend terenowych.

Zarówno UZPPR jak i SOR nie określają sposobów realizacji Rozporządzenia 1315/2013 i w tym połączeń *ostatniej mili*, decydujących o wykonalności zadań dotyczących portów morskich w sieci bazowej. Zadania te realizowane są na podstawie dokumentów regulujących realizację polityk unijnych (tu: Polityki Spójności) w Polsce.

3.3. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) przyjęta przez Radę Ministrów 22.01.2013).

W Strategii tej określono szereg kierunków interwencji, wskazując m.in. na rozwój infrastruktury transportowej korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniającej lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu (cel nr 1). Zwrócono uwagę wprost, że „wyzwaniem rozwojowym dla polskich portów morskich pozostaje poprawa ich dostępności, zwłaszcza od strony lądu (drogi, koleje)”. W związku z tym przewidziano w Strategii m.in. rozwój korytarzy lądowych – drogowych i kolejowych oraz niektórych szlaków rzecznych, zapewniających lepszą dostępność transportową do portów morskich od strony lądu. Oznacza to, że w Strategii wprost dostrzeżono i odniesiono się do problemów związanych z dostępnością transportową portu, w tym portu w Gdyni. Strategia dostrzega także w Rozdziale 4.6 obowiązki rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej wynikający z przepisów unijnych.

SRT ustala system wdrażania i monitoringu oparty o zasadę subsydiarności. Odpowiedzialność za realizację celów SRT dzieli się w sposób oparty na ustawowo określonych zakresach i zasadach funkcjonowania resortów i innych instytucji (w tym jst) oraz podmiotów gospodarczych.

W przypadku **jst**, dokument ustala, że jednostki te:

- opracowują i aktualizują swoje strategie rozwojowe z respektowaniem ustaleń zawartych w SRT,
- wyczerpująco informują władze państwowe o wszelkich regionalnych i lokalnych zagrożeniach oraz utrudnieniach w realizacji na ich
- terytorium planowanych przedsięwzięć ujętych w SRT,
- podejmują własne inicjatywy służące sprawnemu i efektywnemu rozwiązywaniu regionalnych i lokalnych problemów transportowych,
- w sposób nie stojący w sprzeczności z wizją i celami SRT.

W przypadku **podmiotów gospodarczych** - zarządców infrastruktury transportowej, podmioty te:

- koncentrują swą uwagę i wysiłek na intensywnej modernizacji sieci infrastruktury w ramach środków finansowych, jakimi dysponują,
- udostępniają infrastrukturę uczestnikom rynku na zasadach uczciwej konkurencji i równego traktowania, odpowiadającym wymogom wdrażania pożądaných zmian w strukturze systemu transportowego, zwłaszcza wymogom zwiększania roli
- form intermodalnych;
- dbają o wprowadzanie rozwiązań interoperacyjnych, intermodalnych i multimodalnych.

Realizację SRT zapewnia **Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 r.)** – plan inwestycyjny dla przedsięwzięć współfinansowanych ze środków UE. Jest dokumentem, wymaganym przez KE.

Plan ten obejmuje inwestycje służące powstaniu sieci TEN-T w Gdyni:

Nadzór nad wdrażaniem zapisów DI sprawuje minister właściwy ds. rozwoju regionalnego w uzgodnieniu z ministrem właściwym ds. transportu oraz ministrem właściwym ds. gospodarki morskiej.

Realizacja DI podlega monitoringowi.

b) Ustawa z 11 lipca 2014 o zasadach realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014-2020 (ustawa wdrożeniowa).

Ustawa określa zasady realizacji programów w zakresie polityki spójności finansowanych w perspektywie finansowej 2014–2020, podmioty uczestniczące w realizacji tych programów i polityki oraz tryb współpracy między nimi.

4. Podmioty prowadzące politykę rozwoju

4.1. Rada Ministrów

W zakresie objętym opracowaniem, istotne są kompetencje w zakresie:

- przyjmowania strategii i programów rozwojowych,
- wydawanie rozporządzeń oraz wykonywanie ustaw,
- zawierania umów międzynarodowych wymagających ratyfikacji oraz zatwierdzanie i wypowiedanie innych umów międzynarodowych (w tym: zatwierdzanie Umowy Partnerstwa z Komisją Europejską).
- *koordynacja działań poszczególnych ministerstw – szczególnie w zakresie wdrażania dyrektyw organów stanowiących i wykonawczych UE.*

Zatwierdzanie kontraktów terytorialnych

4.2. Minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego (Inwestycji i Rozwoju) – wykonujący zadania państwa członkowskiego (UE)

Odpowiada za koordynację realizacji programów operacyjnych, koordynuje wykorzystanie środków z m. in. instrumentów finansowych oraz środków pomocy zwrotnej, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące m. in. Funduszu Spójności (przeznaczonego gł. na realizację dużych inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej).

- wykorzystywanie funduszy europejskich
- polityka rozwoju kraju
- budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne,
- plan inwestycyjny dla Europy (Plan Junckera)
- partnerstwo Publiczno-Prywatne

4.3. Minister właściwy do spraw gospodarki morskiej (Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej)

Generalnie kompetencje tego ministra obejmują sprawy:

- transportu morskiego i żeglugi morskiej;
- obszarów morskich;
- portów i przystani morskich;
- przemysłu stocznioowego;

- ochrony środowiska morskiego;
- dotyczące gospodarowania mieniem Skarbu Państwa w odniesieniu do przedsiębiorstw państwowych i spółek z udziałem Skarbu Państwa funkcjonujących w obszarze gospodarki morskiej, w tym ochrony interesów Skarbu Państwa.

a ponadto:

- prowadzenia spraw zintegrowanej polityki morskiej;
- zatwierdza Plan Pracy koordynatora unijnego dla autostrad morskich.

Przedstawicielem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest dyrektor Urzędu Morskiego (m. in. w Gdyni)

4.4. Minister właściwy do spraw transportu (Minister Infrastruktury - MI)

Generalnie kompetencje tego ministra obejmują:

- budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo;-
- łączność;
- transport.

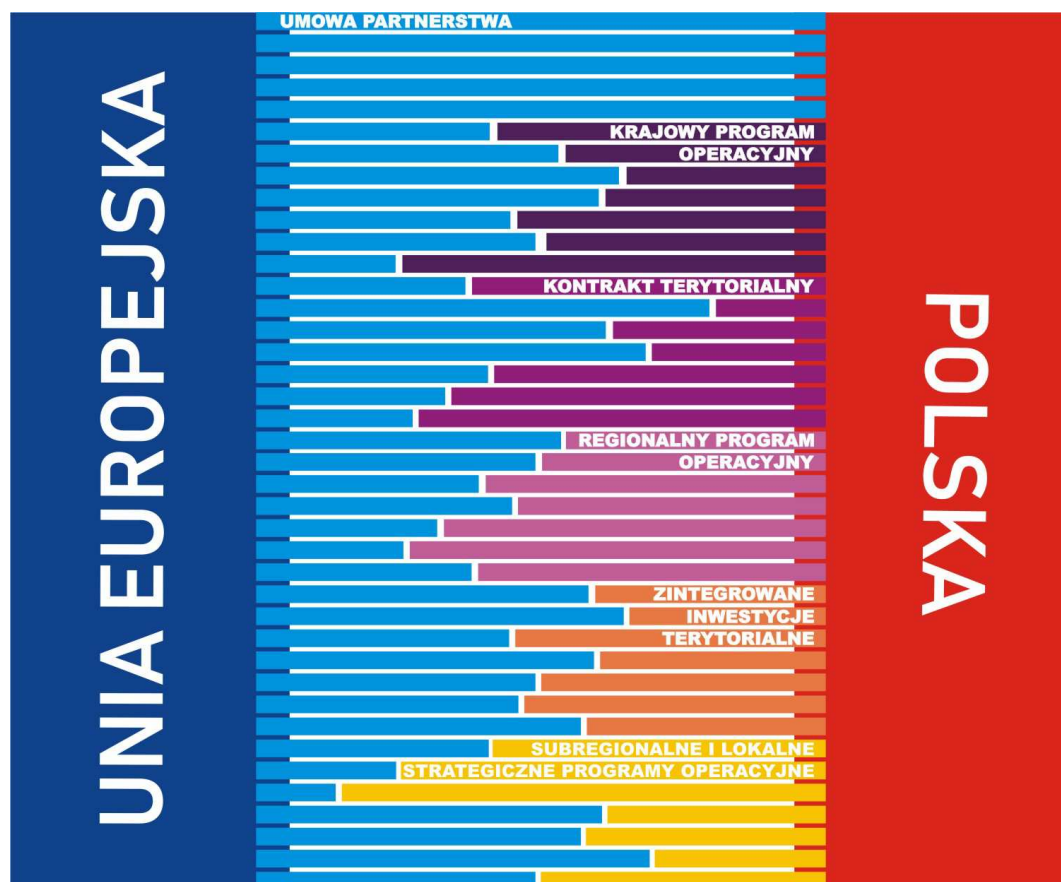
Minister Infrastruktury jest odpowiedzialny za realizację Strategii Transportu -

- Zatwierdza Plany Pracy koordynatora unijnego dla Korytarzy transportowych (w Polsce).

W świetle art. 27 ust. 1 ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej należy uznać, że monitorowanie realizacji zadań Polski wynikających z Rozporządzenia 1315/2013 należy do kompetencji ministra właściwego do spraw transportu i ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej.

W konsekwencji, aktualnie Minister Infrastruktury odpowiada za monitorowanie realizacji Rozporządzenia 1315/2013 w zakresie dostosowania węzłów i połączeń transportowych – lądowych (kolejowych i drogowych) i powietrznych do wymagań TEN-T zaś Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej – w zakresie administracji morskiej, portów morskich i żeglugi (w tym autostrad morskich), a także w zakresie portów i żeglugi wodnej śródlądowej.

Przedstawicielem Rady Ministrów na terenie województwa jest wojewoda.



Rysunek 5. Wielopoziomowe zarządzanie

Źródło: opracowanie własne

5. Spójność unijnych i krajowych zasad budowania MLG (mająca znaczenia dla Gdyni)

5.1. Umowa partnerstwa (UP)

Komisja Europejska i Rząd RP zatwierdziły (23 maja 2014 r.) Umowę Partnerstwa, stanowiącą podstawę kształtowania polityki spójności w Polsce i określającą strategię inwestowania w Polsce.

Realizacja UP jest przedmiotem współpracy KE i Rządu RP, współtworzących Komitet do spraw **Umowy Partnerstwa**.

Wśród celów tematycznych UP jest:

Cel tematyczny 7.: Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej.

UP jest więc dokumentem, określającym strategię interwencji funduszy europejskich w ramach m. in.

polityki spójności, w Polsce w latach 2014-2020.

Komisja Europejska i Rząd RP uzgodniły (16.12.2014 r.) cele wdrażania UP w dokumencie: **Krajowy Program Operacyjny – Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (POLiŚ)**.

5.2. Krajowy Program Operacyjny, służący realizacji UP o nazwie: - **Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (z perspektywą do roku 2030) (POLiŚ)**.

Instytucją Zarządzającą POLiŚ jest MI z **Komitetem Monitorującym** złożonym z przedstawicieli str. rządowej, org. pozarządowych, środowiska naukowego, organizacji pracowników i pracodawców), jako podstawą realizacji zadań partnerstwa na etapie wdrażania PoiŚ. Komitet Monitorujący może stanowić forum współpracy oraz podejmowania określonych działań na rzecz osiągnięcia celów postawionych w Programie.

Z poziomu krajowego będą realizowane inwestycje drogowe i kolejowe w sieci TEN-T. Zgodnie z

Rozporządzeniem PE 1316/2013 środki na infrastrukturę transportową zostaną wykorzystane na

projekty służące wdrażaniu sieci bazowej TEN-T, w szczególności na projekty uprzednio zidentyfikowane w części załącznika I do rozporządzenia CEF oraz projekty horyzontalne dla CEF.

Uzupełniająco wdrażane będą także projekty kolejowe i drogowe poza siecią TEN-T.

Priorytetem jest również rozwój transportu intermodalnego.

Podstawowym działaniem, wspierającym rozwój transportu intermodalnego będzie intensywna modernizacja kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej, wykorzystywanej w systemie przewozów intermodalnych.

Rozwój transportu kombinowanego w Polsce wymaga zwiększenia liczby terminali i stworzenia regionalnych centrów logistycznych, zwłaszcza przy dużych polskich aglomeracjach miejskich.

Ponadto, realizacja działań w zakresie integracji międzygałęziowej transportu będzie się

koncentrowała przede wszystkim na rozwoju platform multimodalnych na sieci TEN-T, dostosowanych

do obsługi logistycznej co najmniej dwóch rodzajów transportu (lub dwóch różnych systemów

kolejowych), w tym: rozwoju funkcji multimodalnych lotnisk i portów morskich w sieci bazowej TEN-T

poprzez ich łączenie z transportem drogowym i kolejowym (m. in. Platforma Multimodalna w Gdyni).

W zakresie transportu morskiego priorytetem jest poprawa konkurencyjności portów morskich w sieci bazowej TENT, a także usprawnienie ich funkcjonowania oraz poprawa współpracy portów położonych w bliskiej odległości od siebie (Gdańsk – Gdynia oraz Szczecin – Świnoujście).

6. Regionalne podstawy budowania MLG w Gdyni

Na szczeblu regionalnym politykę rozwoju prowadzi **sejmik samorządowy i zarząd województwa, w tym marszałek województwa**.

Podstawowym zadaniem samorządu województwa jest określenie strategii rozwoju województwa oraz prowadzenie polityki rozwoju regionu (art. 11 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, Dz.U. Nr 91, poz. 576).

Dokumentem służącym realizacji UP i POLiŚ w obszarze województwa jest **Regionalny Program Operacyjny (RPO)**

6.1. Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego 2014-2020 (RPO WP) służący realizacji UP w zakresie polityki spójności na terenie województwa pomorskiego, został przyjęty uchwałą Nr 311/339/14 przez Zarząd Województwa Pomorskiego w dniu 27 marca 2014 r. i przez Komisję Europejską.

Przygotowanie i zarządzanie RPO WP 2014-2020 opiera się o zasadę partnerstwa ułatwiającego dialog przy podejmowaniu decyzji, a także zaangażowanie partnerów w realizację, monitorowanie i ewaluację Programu. Priorytetem we wdrażaniu tej zasady jest włączenie jak najszerzego grona podmiotów zgodnie z dokumentem Komisji Europejskiej pt. „*zasady partnerstwa w procesie wdrażania funduszy objętych zakresem wspólnych ram strategicznych – elementy europejskiego kodeksu postępowania w zakresie partnerstwa*”. Zasada ta została wyrażona m. in. przez powołanie **Zespołu Konsultacyjnego ds. RPO WP** - z b. szerokim zakresem partnerów. Zespół ten został włączony w skład **Komitetu Monitorującego RPO WP** w składzie 45 przedstawicieli różnych poziomów administracji, w tym: 10 rządowej, gł MliR., samorządu terytorialnego, samorządu gospodarczego, zawodowych i społeczeństwa obywatelskiego. W Komitecie Monitorującym jest 2 przedstawicieli Komisji Europejskiej. Komitet ma 28 obserwatorów (w tym 9 z MliR).

KPO i RPO stanowią podstawę dla **Kontraktu Terytorialnego i Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych**.

Kontrakt terytorialny jest instrumentem uzgadniania przedsięwzięć między Rządem a samorządem wojewódzkim, służących realizacji celów polityki regionalnej zapisanych w KSRR Kontrakt stanowi zarazem zobowiązanie strony rządowej i samorządowej do realizacji przedsięwzięć priorytetowych,

skoncentrowanych na obszarach strategicznej interwencji zgodnie z zapisami KSRR, której jednocześnie odpowiadają kierunkom realizacji Strategii Rozwoju Województwa.

Kontrakt terytorialny służy koordynacji działań prorozwojowych podejmowanych przez rząd i samorząd ukierunkowanych na osiągnięcie wspólnych celów wyznaczonych w stosunku do określonego w nim terytorium. Instrument ten zapewni większe dostosowanie interwencji sektorowej do potrzeb regionalnych poprzez zderzenie priorytetów krajowych z oczekiwaniami i uwarunkowaniami regionalnymi

Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT) są instrumentem, służącym:

- promowaniu **partnerskiego modelu współpracy** różnych jednostek administracyjnych na miejskich obszarach funkcjonalnych;
- **zwiększeniu efektywności podejmowanych interwencji** poprzez realizację zintegrowanych projektów odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie;
- **realizacji zintegrowanych projektów** odpowiadających w sposób kompleksowy na potrzeby i problemy miast i ich obszarów funkcjonalnych;
- **zwiększenia wpływu miast i obszarów powiązanych z nimi funkcjonalnie** na kształt i sposób realizacji działań wspieranych na ich obszarze w ramach polityki spójności.

6.2. Relacje poziomu unijnego-krajowego-regionalnego

1. Kontrakt terytorialny dla województwa pomorskiego podpisany 19 grudnia 2014 r. – obowiązuje do 2023 r.

Przedmiotem kontraktu jest określenie celów i przedsięwzięć priorytetowych o istotnym znaczeniu dla rozwoju kraju oraz Województwa Pomorskiego

a) Cele:

efektywne połączenie regionalnego – drogowego i kolejowego – układu transportowego z systemem krajowym i europejskim:

- a) rozwój infrastruktury transportowej wzmacniającej dostępność zewnętrzną regionu
- b) wzmocnienie konkurencyjności strefy rozwojowej ponadregionalnego korytarza transportowego Południowego (północ-południe).

b) Podział zadań:

- Strona rządowa będzie dążyć do realizacji inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej zgodnie z Dokumentem Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu, przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 24 września 2014, Programem Budowy Dróg Krajowych lub Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych – w ramach dostępnych środków finansowych, pod warunkiem, że zostaną spełnione wszystkie wymagania formalnoprawne niezbędne do realizacji tych inwestycji.
- Strony podejmą starania na rzecz uzyskania dodatkowych środków innych niż źródła dostępne w ramach właściwych programów operacyjnych na lata 2014-2020 służących realizacji Umowy partnerstwa w zakresie polityki spójności na finansowanie inwestycji transportowych.

- Strony podejmą dialog w zakresie kategoryzacji dróg publicznych na terenie województwa.

c) Projekty i ich beneficjenci:

droga ekspresowa S7	str. rządowa
przebudowa Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni	str. samorządowa
poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	str. rządowa
prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz-Trójmiasto	str. rządowa
budowa terminalu promowego w porcie Gdynia –	str. rządowa
pogłębienie toru podejściowego i akwenów w porcie Gdynia	str. rządowa
przebudowa nabrzeży w porcie Gdynia –	str. rządowa
rozbudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	str. rządowa
rozbudowa terminalu paliwowego na falochronie Portu Gdynia –	str. rządowa
rozwój kolei aglomeracyjnej	str. samorządowa i rządowa

Przedsięwzięcia warunkowe, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych:

- Realizacja Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej
- Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków sanitarnych oraz zasilania statków w energię elektryczną – Zarząd Portu Gdynia
- Przebudowa wejścia południowego do portu w Gdyni Urząd Morski w Gdyni.

2. Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020 (przyjęta 15.02.2016 r.).

ZIT finansowane są przede wszystkim ze środków KPO (POIiŚ) i RPO (RPO WP).

7. Subregionalne podstawy budowania MLG w Gdyni

Miasta tworzące aglomerację trójmiejską (Gdańsk, Gdynia, Sopot) i jst tworzące obszar funkcjonalny aglomeracji współpracują dla rozwoju tego obszaru – poprzez stowarzyszenie: **Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot**. (Stowarzyszenie GOM).

Stowarzyszenie GOM ma na celu zacieśnienie współpracy i doprowadzenie do harmonijnego rozwoju całego obszaru metropolitalnego, poprzez jak najlepsze wykorzystanie potencjału miast i gmin członkowskich, z poszanowaniem ich odrębności i specyfiki.

7.1.Strategia Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia (Strategia OM)

Dokument przyjął w diagnozie istnienie dwóch portów morskich i portu lotniczego należących do sieci bazowej:

„Dwa duże porty o rosnących przeładunkach oraz rozbudowywany port lotniczy w Gdańsku o jednej z najwyższych w kraju dynamice wzrostu liczby obsługiwanych pasażerów stanowią węzeł bazowy podstawowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T dla korytarza Bałtyk – Adriatyk”.

Diagnoza stałą się podstawa dla określenia wizji:

Obszar metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot jest w 2030 roku innowacyjną, zrównoważoną i konkurencyjną europejską metropolią – z największym nadbałtyckim zespołem portowym i węzłem logistycznym – globalną metropolią portową.

Realność wizji oparto m. in. o :

Cel strategiczny (3) Zrównoważona przestrzeń –

priorytetowy obszar współpracy – transport (5)

cele tematyczne:

Wzmocnienie funkcji międzynarodowego węzła transportowego, w tym poprzez rozwój portów morskich (5.1)

Poprawa wewnętrznej dostępności transportowej oraz usprawnienie sieci transportu publicznego (5.2)

Poprawa zewnętrznej dostępności transportowej (5.3)

Usprawnienie zarządzania oraz priorytetyzacja metropolitalnego transportu zbiorowego, multimodalnego oraz mobilności aktywnej

Realność wizji opiera się o założenie wysokiego poziomu integracji interesariuszy i ich skuteczności w działaniu, c zyli o **scenariusz progresywny – „wielki skok”** Zakłada on:

- a) koordynacja podmiotów sektora trans portu i logistyki powoduje dynamiczny wzrost znaczenia multimodalnego węzła transportowego, podnosząc jago rangę do największego węzła nad Bałtykiem.
- b) integracja oraz racjonalizacja sytemu komunikacji zbiorowej wewnątrz metropolii intensyfikuje harmonijny i funkcjonalny rozwój całego obszaru metropolitalnego i wykorzystanie jego zróżnicowanych walorów).

Możliwe są jednak inne scenariusze:

Scenariusz stagnacyjny (drepcząc w miejscu)

Nieskoordynowane działania interesariuszy ograniczają dalszy rozwój węzła transportowego, zaś mało efektywny system transportu zbiorowego powoduje peryferyzację części strefy suburbanizacyjnej i zewnętrznej.

Scenariusz regresywny (krok w tył)

Nasilająca się, bezwzględna konkurencja podmiotów transportowych i logistyki powoduje dumpingową wojnę cenową, a następnie upadek przedsiębiorstw, obniżając przez to wyraźnie potencjał transportowy OM i przejęcie rynku przez inne porty.

Działania służące realizacji komponentu transportowego Strategii OM SA wskazane w dokumencie wykonawczym dla Strategii OM:

7.2.Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego do 2030

Jest najważniejszym dokumentem strategicznym dotyczącym rozwoju sieci TEN-T

Przyjmuje on, że *„ze względu na złożony, wielopoziomowy i hierarchiczny charakter systemu transportowego, dla jego właściwej organizacji i rozwoju zachodzi konieczność zaangażowania różnych podmiotów z wielu szczebli zarządzania”*.

Wizja STIM

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

Wizja identyfikuje się z celami transeuropejskiej sieci transportowej, wskazanymi w Rozp. 1315/2013 r.

Wymaga uzgodnienia sposobu jej urzeczywistnienia - współpracy w zakresach (obszarach) interwencji:

A. Obszar *interwencji zewnętrznych* służących głównie rozwojowi połączeń sieci TEN-T. Celami współpracy w tym obszarze są:

- poprawa dostępności transportowej OM
- poprawa jakości infrastruktury transportowej warunkującej dostępność morskich i lotniczych portów w sieci TEN-T.

B. Obszar *interwencji wewnętrznych*, służących głównie rozwojowi węzłów TEN-T – w tym węzłów miejskich. Celami współpracy w tym obszarze są:

- poprawa sprawności sieci transportowej w OM
- poprawa obsługi transportem zbiorowym i niezmotoryzowanym
- zmniejszenie negatywnych skutków funkcjonowania transportu

Dla przyjętych celów współpracy przyjęto 6 programów działań wspólnych i skoordynowanych

Program 1: Międzynarodowa i międzymetropolitalna ranga sieci transportowej

Program 2: Konkurencyjna infrastruktura portów w sieci TEN-T

Program 3 Zrównoważony system transportu metropolitalnego

Program 4: Efektywny system zarządzania transportem OM

Program 5. Aktywna mobilność w Obszarze metropolitalnym

Program 6 bezpieczny transport i mobilność w OM

Lider Programu 1: Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja

Partnerzy Programu: GDDKiA, ZPL Gdańsk, samorząd wojewódzki, PKP Polskie Linie

Kolejowe, Miasto Gdynia

Program 2: 6 zadań (w tym dwa zadania bezpośrednio dotyczące miasta Gdyni) –

2.1. Rozbudowa/modernizacja Portu Gdynia. Strona odpowiedzialna – strona rządowa + ZMPGdynia

2.3.Modernizacja infrastruktury dostępowej do Portu Morskiego Gdynia. Strona odpowiedzialna: strona rządowa, strona samorządowa, gmina Gdynia

Lider programu: Zarząd OM lub wyznaczona przez OM instytucja

Partnerzy Programu: ZMPGdynia, PKP Polskie Linie Kolejowe, Miasto Gdynia

Program 4: Efektywny system zarządzania transportem OM – powołanie wspólnych instytucji zarządzających i monitoringu.

Dokument przyjmuje rekomendacje dla Zarządu OM

1. Utworzyć jednostkę (lub jednostki) zarządzającą transportem i mobilnością w OM. Opracować i wdrożyć projekty zarządzania ruchem drogowym, transportem pasażerskim i transportem towarowym w OM.

2. Utworzyć Metropolitalne Obserwatorium Transportu, które umożliwi systematyczne prowadzenie badań zachowań transportowych mieszkańców, badań ruchu, badań przewozów pasażerskich i towarowych, rozwój Transportowego modelu Podróży OM (jako skutecznego narzędzia analitycznego)
3. Opracować wskazane w programach zasady (standardy) dotyczące planowania, projektowania i organizowania transportu w OM.

Odpowiedzialność za monitoring wdrażania Strategii spoczywa na Zarządzie Obszaru Metropolitalnego.

Ocenę realizacji dokumentu przeprowadza Biuro OM.

Biuro OM sporządza roczne raporty z realizacji wskaźników kluczowych a raz na dwa lata sporządza syntetyczny raport.

7.3. Strategia Rozwoju Zrównoważonego Obszaru Funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”

Dokument przyjęto uchwałą nr **XX/449/16** Rady Miasta Gdyni z dnia **20.04.2016** w sprawie podjęcia współdziałania z gminami tworzącymi obszar funkcjonalny **Dolina Logistyczna w dziedzinie rozwoju gospodarczego, rozwoju przestrzennego i gospodarowania gruntami oraz rozwoju transportu**

Prekursorski i innowacyjny charakter inicjatywy obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna” uzasadnia

etapowanie budowania struktur formalno-prawnych.

Rekomenduje się przyjęcie etapowania: „*Etap 0*”, „*Etap I - 2020*”, „*Etap II – 2020+*”.

W **Etapie 0** nastąpi implementacja celów, działań i projektów kluczowych – do właściwych dokumentów stanowiących podstawę prowadzenia polityki rozwoju na danym poziomie administracji

Działania te powinny być inspirowane i koordynowane przez istniejące struktury współpracy:

Komitet Sterujący i Komitet Wykonawczy inicjatywy „Dolina Logistyczna”, przemianowane na: Komitet Sterujący i Komitet Wykonawczy Strategii rozwoju obszaru funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”,

„Forum „Doliny Logistycznej”

Takie rozwiązanie nie podnosi znacząco kosztów realizacji strategii, odpowiada natomiast dobrym praktykom stosowanym w polityce rozwoju.

W **Etapie 0** uzasadnione jest powołanie specjalistycznych, międzygminnych **zespołów zadaniowych**, przygotowujących jednoczesne i identyczne zmiany w dokumentach strategicznych i planistycznych jednostek samorządu terytorialnego tworzących „Dolinę Logistyczną”.

Pierwszą sferą działań wymagającą utworzenia zespołu zadaniowego jest **planowanie przestrzenne i strategiczne**. Wielość dokumentów planistycznych oraz brak prawnych form regulujących ich powiązania w obrębie kilku niezależnych jednostek, mogą sparaliżować realizację Strategii. Spójność dokumentów planistycznych całego obszaru funkcjonalnego jest niezbędna dla zachowania zrównoważenia funkcji i determinuje rozwój przestrzeni powiązanych z portem.

Rekomenduje się zatem powstanie **międzygminnego zespołu planistycznego** mającego za zadanie koordynację procesu planowania ze szczególnym uwzględnieniem zapisów strategicznych, w tym odnośnie do terenów bezpośrednio wpływających na funkcjonowanie obszaru funkcjonalnego „Doliny Logistycznej”.

Kluczowymi zadaniami zespołu powinno być zatem przyjęcie wspólnych założeń realizacji planistycznych na podstawie zapisów Strategii i bieżąca współpraca na rzecz ich aktualizacji.

Przeprowadzenie zmian w SUIKZP oraz wzmożona aktywność w stanowieniu nowych planów miejscowych wpisujących się w założenia „Doliny Logistycznej” są priorytetami dla podstaw prawnych realizacji inwestycji.

Drugą sferą działań jest rozwijanie multimodalności i zasobooszczędności systemu transportowego, synchronizacja i koordynacja przedsięwzięć rozwojowych służących powstaniu konkurencyjnego, zintegrowanego systemu transportowego w obszarze funkcjonalnym.

Rekomenduje się powołanie zespołu **Rada Komunikacyjna „Doliny Logistycznej”**, z udziałem przedstawicieli zarządców infrastruktury transportowej, organizatorów transportu publicznego, Portu, Rady Interesantów Portu w Gdyni, samorządów zawodowych przewoźników i operatorów logistycznych.

Trzecią sferą, w której wskazuje się potrzebę współpracy, już na Etapie O, jest wiedza. Spowodowane to jest deficytami w zakresie systemu, programu i bazy kształcenia zawodowego (na różnych poziomach) w szerokim zakresie TSL. Rekomendowane jest **powołanie zespołu ds. profesjonalizacji rynku pracy** w obszarze „Doliny Logistycznej”, grupującego istniejące struktury pośrednictwa zawodowego, kształcenia zawodowego, giełd pracy, „otwartych drzwi” i inne, między innymi dla włączenia do problematyki „Forum Doliny Logistycznej” kwestii szkolenia zawodowego w zawodach decydujących o rozwoju „Doliny Logistycznej”.

Rozwijanie inicjatywy o charakterze **think-tank**, jako forum współpracy *Komitetu Monitorującego*

Strategii Rozwoju „Doliny Logistycznej” - z sektorem R&D, głównie regionu Pomorza. Celem inicjatywy

byłoby popularyzowanie narzędzi, służących prognozowaniu (forsighting) zrównoważonego rozwoju „Doliny Logistycznej”, w oparciu o bieżące raporty sytuacji gospodarczej, oraz przygotowywanie innowacyjnych projektów, ważnych dla realizacji Strategii.

Dobra praktyką w tym zakresie jest „Think-Tank „Dolina Logistyczna” (projekt BGLC)

Czwartą sferą działań – to bieżący monitoring sytuacji gospodarczej obszaru „Doliny Logistycznej”, jako komponent systemu monitoringu realizacji Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020.

Dobłą praktyką w tym zakresie są:

- „**Obserwatorium Gospodarcze**” (projekt BGLC),

„Statystyka węzła transportowego Gdynia w korytarzu sieci bazowej TEN-T - 2018. (projekt TENTacle).

W **Etapie I** zadania struktur samorządowych, działających w Etapie O powinny być przejęte np. przez powołaną Agencję Rozwoju „Doliny Logistycznej”, z uwzględnieniem istniejących już agencji rozwoju lokalnego i regionalnego, właściwych dla zadań, wynikających z Strategii.

W **Etapie II** zadania Agencji Rozwoju „Doliny Logistycznej” powinna przejąć spółka, grupująca wszystkich jej kluczowych interesariuszy. W kompetencjach spółki powinno mieścić się pozyskiwanie inwestorów, obsługa potencjalnych przedsiębiorców realizowana w zakresie przygotowywania ofert i wsparcia merytorycznego, realizacja projektów unijnych, służących wsparciu podmiotów gospodarczych w obszarze „Doliny Logistycznej”. Celem nadrzędnym spółki byłoby zarządzanie rozwojem terytorialnym i ekonomicznym obszaru funkcjonalnego. Spółka miałaby być wyspecjalizowaną jednostką pozostającą w relacjach ze wszystkimi aktorami zaangażowanymi bądź potencjalnie zainteresowanymi lokalizacją swojej działalności w granicach „Doliny Logistycznej”, powinna też być odpowiedzialna za jej spójną i efektywną promocję.

Plan wdrażania Strategii

Prace nad wdrażaniem Strategii powinny rozpocząć się niezwłocznie po przystąpieniu do jej realizacji, od przyjęcia harmonogramu. Wymaga to ustanowienia struktur współrealizacji strategii opisanych w

rozdziale dotyczącym struktur formalno-prawnych.

Rekomendowane jest rozwijanie praktyki współdziałania/integracji struktur współrealizacji Strategii, ustanowionych w obu obszarach funkcjonalnych, a także struktur ustanowionych dla Obszaru

Metropolitalnego. W przypadku przedsięwzięć, przyjętych do współrealizacji w obszarze funkcjonalnym, rekomendowane są zindywidualizowane przewodniki, zawierające „mapę drogową” każdego projektu.

Ustanowione struktury współpracy i koordynacji, powinny dążyć do maksymalnego uspołecznienia strategii, zarówno przez wspólnie prowadzone i jednolite co do form działania promocyjne i informacyjne, jak i przez konsultacje ze strategicznymi partnerami i innymi zainteresowanymi.

Programy Operacyjne:

Program Operacyjny Transport

Wobec (...) wdrożyć procedury kontroli i monitorowania kluczowych przedsięwzięć przez Komitet Monitorujący Rozwoju OF Dolina Logistyczna.

Do zadań **Komitetu Monitorującego** należeć powinno:

- czuwanie nad realistycznym harmonogramem inwestycji w zakresie rozwoju transportu na wszystkich szczeblach jego realizacji;
- raportowanie przebiegu realizacji przedsięwzięć, oraz prowadzenie analiz dotyczących sytuacji i trendów rozwojowych interesariuszy Projektu, w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym Doliny Logistycznej;
- zgłaszanie Komitetowi Sterującemu wszelkich nieprawidłowości wpływających na możliwość wystąpienia zagrożeń w realizacji przedsięwzięć;
- ścisła współpraca z Komitetem Wykonawczym oraz wszystkimi Partnerami i interesariuszami projektu, w celu maksymalizacji efektywności osiągania założonych celów rozwojowych w zakresie rozwoju transportu i jego wpływu na pozostałe obszary: gospodarkę i przestrzeń.

Komitet Monitorujący zobowiązany jest do przygotowywania raportów (z częstotliwością roczną lub półroczną) dotyczących stanu realizacji przedsięwzięć z zakresu rozwoju transportu. Przewidywane raporty powinny łączyć funkcję analityczną, prezentującą okresowe sprawozdanie w ujęciu rzeczowym oraz finansowym oraz funkcję informacyjno-promocyjną, ukazującą oddziaływanie określonych inwestycji na rozwój społeczno-gospodarczy Doliny Logistycznej, jej kluczowych Partnerów, Trójmiejski Obszar Metropolitalny oraz województwo pomorskie.

8. Lokalne podstawy budowania MLG w Gdyni

Podmiotem upoważnionym do prowadzenia polityki rozwoju jest **Rada Miasta Gdyni**, działająca na podstawie ustawy z 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.

8.1. Polityka Transportowa Miasta Gdyni – przyjęta Uchwałą nr XLII/782/98 Rady Miasta Gdyni z 25 lutego 1998 roku.

Dokument przyjmuje strategię zrównoważonego rozwoju systemu transportu – jest spójny z polityką transportową regionu i subregionu.

Celem ogólnym jest realizacja strategii zrównoważonego rozwoju miasta przez stworzenie warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania ludzi i ładunków.

Celem strategicznym jest przekształcenie systemu transportowego Gdyni w sprawny element węzła transportowego regionu gdańskiego, zapewniający mieszkańcom miasta warunki życia na poziomie europejskim oraz stwarzający odpowiednie warunki dla rozwoju międzynarodowej wymiany handlowej, produkcji towarowej oraz sfery usług, w tym turystyki.

Dokument rekomenduje wykonanie:

- a) studium komunikacyjnego Śródmieścia Gdyni,
- b) programu rozwoju ruchu rowerowego,
- c) Strategicznego programu przedsięwzięć modernizacyjnych i inwestycyjnych – jako podstawy do formułowania *rocznych planów operacyjnych dotyczących rozwoju i utrzymania infrastruktury transportowej Gdyni*.

8.2. Strategia Rozwoju Miasta Gdyni do 2030 r. przyjęta Uchwałą nr XXXI/768/17

Dokument zawiera kluczowe – dla celu projektu TENTacle i niniejszego opracowania

Zdiagnozowane zostały uwarunkowania rozwoju Miasta – w sferach:

- a) Położenie i dostępność: „Centralne położenie w regionie Morza Bałtyckiego, węzeł europejskiej sieci transportowej TEN-T (korytarz Bałtyk-Adriatyk, autostrada morska Gdynia-Karlskrona), poprawiająca się dostępność transportowa (transport drogowy, kolejowy, morski, lotniczy),
- b) Gospodarka i rynek pracy: Zdywersyfikowana gospodarka Miasta z silną branżą morską i TSL,

Mobilność i transport publiczny: Ważny ogólnopolski węzeł transportowy

w ruchu pasażerskim i towarowym coraz lepiej połączony z najważniejszymi ośrodkami miejskim

Diagnoza ta pozwoliła na przyjęcie:

– w ramach **Priorytetu 2 Dom** - celu strategicznego:

Sprawny, przyjazny i zintegrowany system komunikacyjny Gdyni

- Metropolitalny węzeł komunikacyjny o znaczeniu międzynarodowym – rozwój gdyńskiego komponentu węzła miejskiego Gdańsk-Gdynia-Sopot w ramach sieci bazowej TEN-T,

a w ramach **Priorytetu 4: Praca i nauka** - celu strategicznego:

Kluczowy ośrodek gospodarki morskiej – harmonijny rozwój miasta i portu

- Koordynowanie polityki przestrzennej miasta i portu, działań zarządców infrastruktury oraz gospodarki terenami na terenach portowych i stoczniowych
- Realizacja przedsięwzięcia Dolina Logistyczna we współpracy z interesariuszami, w szczególności z gminami sąsiednimi oraz Portem Gdynia i Pomorską Specjalną Strefą Ekonomiczną
- Usprawnienie dostępu transportowego do terenów portowo-stoczniowych, pełna integracja Portu Gdynia jako portu bazowego TEN-T oraz punktu wejścia Korytarza Bałtyk-Adriatyk z innymi elementami sieci bazowej
- Współdziałanie w przyciąganiu inwestorów na tereny portowe z wszystkimi zainteresowanymi podmiotami
- Ustanowienie platformy współpracy z interesariuszami i podmiotami publicznymi w oparciu o rozwiązania proekologiczne („zielony port” i „zielone miasto”), minimalizacja negatywnych oddziaływań portu na otoczenie środowiskowe oraz implementacja standardów bezpieczeństwa i ochrony środowiska

Dla realizacji m. in. wymienionych zadań przewidziany jest stały Monitoring Strategii, wykonywany przez Wydział Strategii Urzędu Miasta Gdyni. – **Rada ds. Strategii**, powołana na mocy zarządzenia Prezydenta Miasta. W jej skład wejdą przedstawiciele administracji samorządowej, środowisk naukowych i gospodarczych oraz organizacji pozarządowych.

Zadania Rady ds. Strategii

- Formułowanie wytycznych do tworzenia programów i projektów realizacyjnych
- Opiniowanie raportów z wykonania strategii
- Zgłaszanie rekomendacji do treści dokumentu strategii (np. zmiany kształtu i zakresu wyznaczonych celów, aktualizacja obrazu sytuacji społeczno-gospodarczej Gdyni, nowe narzędzia wdrażania strategii itp.).

8.3. Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gdyni - PZMM (w ramach projektu Civitas Dynamo) – przyjęty Uchwałą Nr XXV/629/XVI RMG z 26.10.2016 r.

Cele strategiczne, odpowiadające celom niniejszego opracowania:

- Niskoemisyjny i zintegrowany transport publiczny
- Racjonalne wybory transportowe

- Efektywny transport ładunków w mieście

Przyjęto zestaw wskaźników realizacji Planu oraz Plan działań na okres 2016-2018.

Podmiotami odpowiedzialnymi i zaangażowanymi w realizację Planu są:

Na poziomie miejskim:

Urząd Miasta Gdyni, gminne jednostki organizacyjne: Zarząd Dróg i Zieleni, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, przewoźnicy miejskiego transportu publicznego (Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej, Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej),

Na poziomie metropolitalnym i regionalnym

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej,

ZTM Gdańsk,

MZK Wejherowo,

ZUK Tczew

Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego

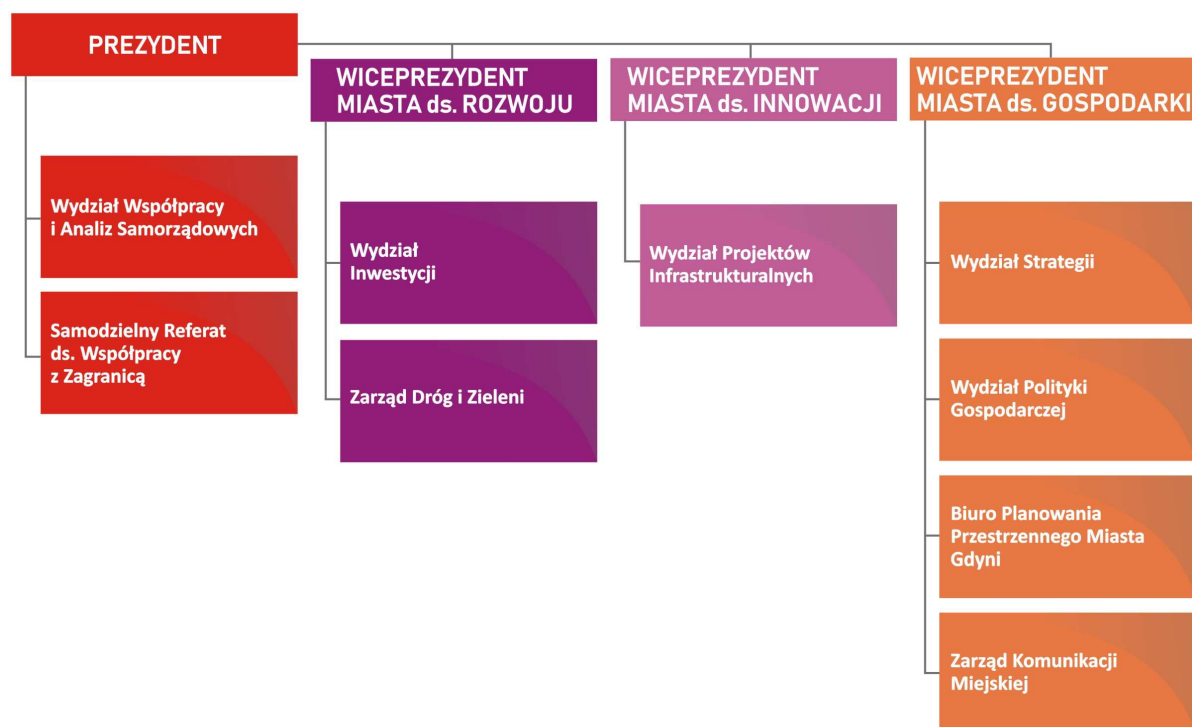
W zakresie rozwoju infrastruktury transportu szynowego – samorząd województwa, Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.

Pod koniec 2018 r. zaleca się ocenę stopnia realizacji planu działań i jego ponowne uchwalenie

- Opracować wskazane w programach zasady (standardy) dotyczące planowania, projektowania i organizacji transportu w OM (np. plany transportowe, trasy rowerowe, rower metropolitalny, wyposażenie transportowych węzłów integracyjnych TWI, strefy ograniczonej dostępności dla samochodu, zasady dostępu obszarów miejskich dla pojazdów ciężarowych).
- Stymulować współpracę biznesu i nauki w zakresie wdrażania innowacji w transporcie

8.4. Piony i poziomy kompetencyjne, właściwe dla rozwoju węzła miejskiego TEN-T w Gdyni

8.4.1. Miasto



Rysunek 6. Schemat nadzoru merytorycznego i zwierzchnictwa służbowego komórek organizacyjnych oraz miejskich jednostek organizacyjnych właściwych dla rozwoju węzła miejskiego TEN-T w Gdyni.

Źródło: opracowanie własne

Pion Prezydenta Miasta

Wydz. Współpracy i Analiz Samorządowych

- Udział w przygotowywaniu unijnych i krajowych dokumentów służących rozwojowi sieci TEN-T w obszarze miasta, współpraca z Zarządem Morskiego Portu Gdynia i in. kluczowymi partnerami
- Koordynacja i promocja projektów tworzących korytarz Bałtyk-Adriatyk na forach współpracy miast (Stowarzyszenie Miast Autostrady Bursztynowej) i regionów (doroczne fora korytarza Bałtyk-Adriatyk)
- Przygotowywanie i realizacja unijnych projektów transportowych służących realizacji sieci TEN-T w mieście.

Samodzielny referat ds. Współpracy z zagranicą

- Rozwijanie struktur współpracy z miastami partnerskimi, gł. w Regionie Morza bałtyckiego,
- Uczestnictwo w międzynarodowych (gł. bałtyckich) forach współpracy sieciowej (UBC i in.).

Pion Wiceprezydenta ds. rozwoju

Wydz. Inwestycji

- Prowadzenie spraw inwestycji własnych miasta i zleconych miastu oraz inwestycji wspólnych z różnymi środowiskami lokalnymi w zakresie dróg publicznych, a zwłaszcza koordynacja programów inwestycyjnych pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu i jednostek organizacyjnych Miasta w zakresie kluczowych inwestycji i przedsięwzięć Miasta, współpraca w przygotowywaniu projektów dofinansowywanych ze źródeł zewnętrznych, w tym środków Unii Europejskiej oraz współpraca z firmami inwestorskimi, a w szczególności:
- Współpraca w przygotowywaniu projektów planów i programów rozwojowych i inwestycyjnych,
- Współpraca z wydziałami Urzędu Miasta i innymi jednostkami organizacyjnymi oraz instytucjami w zakresie prawidłowego przygotowania dokumentacji; koordynacja wymaganych działań;
- Współpraca w realizacji strategii rozwoju Miasta, w tym prowadzenie promocji projektów; koordynacja działań zmierzających do - przygotowania dokumentów związanych z pozyskiwaniem terenów pod inwestycje miejskie;
- Nadzór nad realizacją zawartych umów wraz z ich rozliczeniem i odbiorem.

Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni

Zarządzaniem siecią dróg publicznych i wewnętrznych, pozostających w zarządzie Miasta Gdyni:

- 1) drogi publiczne na terenie gminy Gdynia, dla których zarządcą jest Prezydent Miasta;
- 2) drogi wewnętrzne na terenie stanowiącym własność i pozostające w zarządzie gminy Gdynia;

Pion wiceprezydenta Miasta ds. Innowacji

Wydz. Projektów Infrastrukturalnych

Pozyskiwanie i wykorzystywanie środków zewnętrznych, w tym funduszy europejskich, na realizację zadań infrastrukturalnych Miasta w zakresie dróg, dróg rowerowych, węzłów integracyjnych, transportu publicznego, inteligentnych systemów transportowych, przystani rybackich, obiektów kultury oraz rewitalizacji przestrzeni i infrastruktury miejskiej i innych projektów

Pion wiceprezydenta Miasta ds. Gospodarki

Wydz. Strategii

- Koordynacja systemu monitorowania realizacji Strategii Rozwoju Gdyni oraz branżowych programów operacyjnych i polityk;
- Przygotowywanie raportów dotyczących monitoringu dokumentów strategicznych;
- Opracowanie wycinkowych, branżowych dokumentów strategicznych i programowych;
- Udział w strategicznych programach: metropolitalnych, rozwoju ponadlokalnego, integracyjnych, służących realizacji zadań miasta w partnerstwach terytorialnych i stowarzyszeniach i związkach jednostek samorządu terytorialnego;

Wydz. Polityki Gospodarczej

- Realizacja Strategii Zrównoważonego Rozwoju Obszaru Funkcjonalnego „Dolina Logistyczna”
- Współpraca z sąsiednimi gminami w celu koordynacji rozwoju gospodarczego Miasta

Biuro Planowania Przestrzennego dla Miasta Gdyni

- Przygotowanie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni oraz projektów zmian Studium;
- Sporządzanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego na obszarze miasta;
- Przygotowywanie wniosków i opinii do projektów planu województwa oraz planów miejscowych i innych opracowań z zakresu planowania przestrzennego o zasięgu przekraczającym obszar miasta;

Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni

- Badanie rynku usług komunikacji miejskiej
- Programowanie rozwoju komunikacji miejskiej

8.4.2. Port morski

Zarząd Morskiego Portu Gdynia S.A. z siedzibą w Gdyni stanowi podmiot działający w oparciu o ustawę z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 2017.0.1933).

Do głównych zadań ww. spółki należy zgodnie z art. 7 ust. 1 ww. ustawy, m.in. zarządzanie nieruchomościami i infrastrukturą portową, prognozowanie, programowanie i planowanie rozwoju portu, budowa, rozbudowa, utrzymywanie i modernizacja infrastruktury portowej.

Zgodnie rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r.) w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (Dz.U. z 2015 r. poz. 732) w skład infrastruktury portowej portu Gdynia wchodzi akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje.

Port Gdynia ma status portu o podstawowym znaczenia dla gospodarki narodowej.

Ma 16 regularnych połączeń z portami bałtyckimi i pozabałtyckimi. Posiada zdolność przeładunkową pozwalającą na obsługę (2017r.) 21.225 tys. t. towarów, w tym 710 698 TEU.

Zgodnie z w/w ustawą, przedstawiciele gminy m. Gdyni w Radzie Nadzorczej ZMPG S.A. nie mogą stanowić więcej niż 1/5 składu rady (jeżeli gmina nie objęła akcji stanowiących co najmniej 10% całkowitego kapitału zakładowego spółki). Sytuacja ta dotyczy portu morskiego w Gdyni, a więc miasto nie ma wpływu na decyzje o kierunkach rozwoju portu.

Jednocześnie, port morski jest punktem odniesienia dla wszystkich tzw. projektów morskich na terenie miasta.

8.4.2.1. Strategia rozwoju Portu Gdynia do 2027 roku (Gdynia 2014).

W celu koordynowania procesu monitorowania Strategii, powołano Zespół **ds. Realizacji Strategii**. Jego zadaniem jest przypisanie działań dla każdego z programów wykonawczych i weryfikacja ich wykonania oraz wskazywanie działań korygująco-naprawczych. Zadaniem zespołu jest okresowy monitoring wewnętrznych i zewnętrznych warunków funkcjonowania Portu Gdynia.

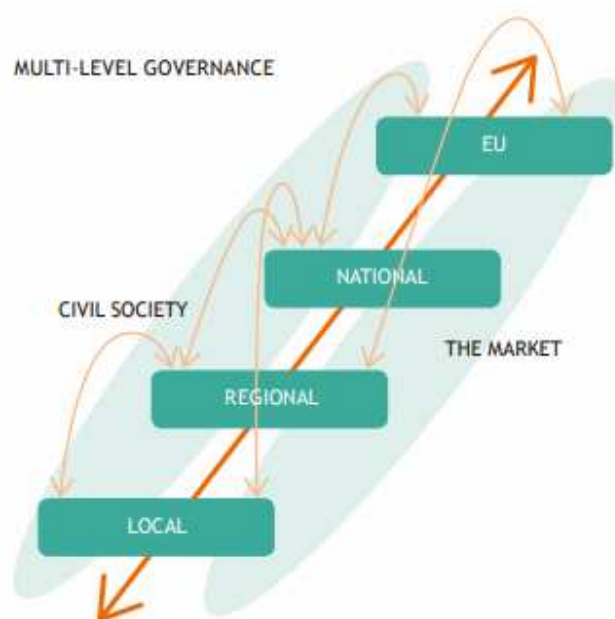
Znaczącym podmiotem wpływającym na zarządzanie i rozwój gdyńskiego portu, a także na relacje port - miasto, jest Rada Interesantów Portu Gdynia (utworzona na podstawie ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9, poz. 44). Zgodnie z § 4 swego Statutu obowiązany jest zajmować stanowisko we wszystkich istotnych sprawach dotyczących portu Gdynia. Rada Interesantów Portu Gdynia brała aktywny udział w działaniach na rzecz modernizacji linii kolejowej 202. Dzięki staraniom RIP Gdynia projekt ten został wpisany na listę Krajowego Programu Kolejowego do roku 2023.

Poza organizacjami biznesowymi, wpływ na funkcjonowanie węzłów miejskich mają również takie organizacje jak Polska Izba Spedycji i Logistyki oraz Krajowa Izba Gospodarki Morskiej, które w swoich statutach mają zapis dotyczący integracji środowiska.

Poziom lokalny tworzą również **organizacje biznesowe**. Wśród przedsiębiorstw znajdują się między innymi operatorzy portowi, firmy spedycyjne, przewozowe czy też inne przedsiębiorstwa, dla których istotne są decyzje podejmowane na szczeblu europejskim oraz krajowym.

9. Rekomendacje dla MLG projektów unijnych i in.

9.1. Projekt: TransGovernance Applying multi-level governance in transport planning and management in the Baltic Sea Region



Rysunek 7. Koncepcja zarządzania wielopoziomowego

Źródło: Final Report: BSR TransGovernance Project

Raport końcowy projektu TransGovernance: „którego celem było przedstawienie, w jaki sposób wielopoziomowe zarządzanie może przyczynić się do skutecznego wdrażania polityk i planów transportowych (w skali mikro - regionalnej, w skali korytarza, mezo i makro)”, przekonuje, że:

- konwencjonalne modele zarządzania (np. rozwojem infrastruktury transportowej) wskazują granice między podmiotami publicznymi (pomiędzy sobą) i podmiotami prywatnymi (rysunek 10).
- pomimo że władza regulacyjna przypisywana jest rządowi, na kształt decyzji w społeczeństwach otwartych wpływ ma także wiele organizacji - zarówno publicznych, jak i prywatnych.
- koncepcja zarządzania wielopoziomowego pozwala na lepsze zrozumienie procesu decyzyjnego i może być rozpatrywana w dwóch wymiarach: pionowym oraz poziomym.

Wymiar pionowy charakteryzuje interakcja z różnymi poziomami, między innymi poziomem Unii Europejskiej, krajowym, regionalnym oraz gminnym, czyli podmiotami, które charakteryzują się siłą decyzyjną. Ze względu na fakt, że podmioty występujące

na różnych poziomach mogą być bezpośrednio zaangażowane we wdrażanie podjętych decyzji w życie, powinny one mieć możliwość uczestnictwa w procesie decyzyjnym.

Wymiar poziomy zarządzania odnosi się do podejmowania ustaleń poprzez podmioty, które znajdują się na tym samym szczeblu zarządzania oraz do organizacji pozarządowych czy gospodarczych.

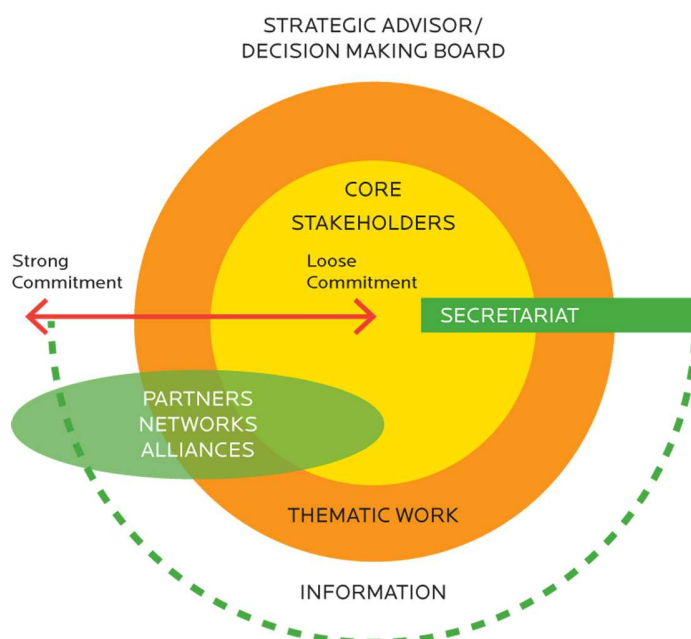
Oba wymiary (pionowy i poziomy) – wzajemnie się przenikają. Struktury te łączą się i ewoluują w różne formy sieciowe, które mogą aspirować do podejmowania niezależnych decyzji. Mogą również służyć wiodącemu podmiotowi w zebraniu odpowiedniej wiedzy w procesie podejmowania decyzji.

9.2. Projekt: Bothnian Green Logistic Corridor (BGLC).

Projekt koncentruje się wizji strategicznego połączenia dla regionu Morza Bałtyckiego i Europy jako całości, opartego m. in. o autostradę morską Gdynia-Karlskrona.

Dokument końcowy projektu: Strategia BGLC, stwierdza wyraźne oczekiwanie ustanowienia „areny” współpracy na rzecz BGLC. Zidentyfikowano dwie, komplementarne struktury: *Corridor Management* i *High Level Logistics Network*.

Corridor Management może być ustanowiony w różnych formach: przez organizacje publiczne, sektor prywatny lub struktury publiczno-prywatne, służące: „inwestowaniu dla poprawy funkcji korytarza, standaryzacji procedur, jednolitej dokumentacji dla kontroli i odpraw celnych i działań służących odzyskiwaniu poniesionych kosztów”.



Rysunek 8. Koncepcja zarządzania korytarzem transportowym

Źródło: *The Strategy of BGLC*

Projekt BGLC rekomenduje strukturę zarządzania obejmującą wszystkie kategorie interesariuszy. Struktury współpracy mogą być zarówno formalne (potwierdzone porozumieniami) lub nieformalne.

Struktura powinna być sterowana przez kluczowych interesariuszy (core stakeholders) takich jak: zarządcy infrastruktury, regiony, więksi operatorzy i zarządcy terminali. Struktura ta powinna być wspierana przez strategicznych doradców (np. przedstawicieli UE czy rządów)

Wszyscy interesariusze powinni mieć możliwość uczestnictwa w pracy grup tematycznych, o zróżnicowanych formach organizacyjnych („partnerstwo”, „grupa robocza”, „sieć”, itp.). Dla administracyjnego wsparcia działalności w/w struktur przewidziano sekretariat – jako oddzielną organizację (opcja preferowana) lub afiliowaną do innej struktury zarządzania korytarzem.

9.3. Projekt TENTacle

Projekt TENTacle, w dokumencie „*TENTacle in a nutshell*” przyjął jako „wyjściową” konstrukcję wielopoziomowego zarządzania rekomendowaną w projekcie „TransGovernance” (Rysunek 10).

Schemat wielopoziomowego zarządzania, jako hierarchii poziomów zarządzania, od unijnego po lokalny, może być efektywny przy wysokim poziomie komplementarności i stabilizacji struktur i kompetencji strategicznych interesariuszy, szczególnie partnerów, reprezentujących sektor publiczny.

Z drugiej strony, kompetencje głównych interesariuszy sieci TEN-T, w tym samorządów lokalnych w miastach wskazanych jako węzły miejskie sieci TEN-T, wynikają z przepisów ustanowionych przed wejściem w życie Rozporządzenia 1315/2013.

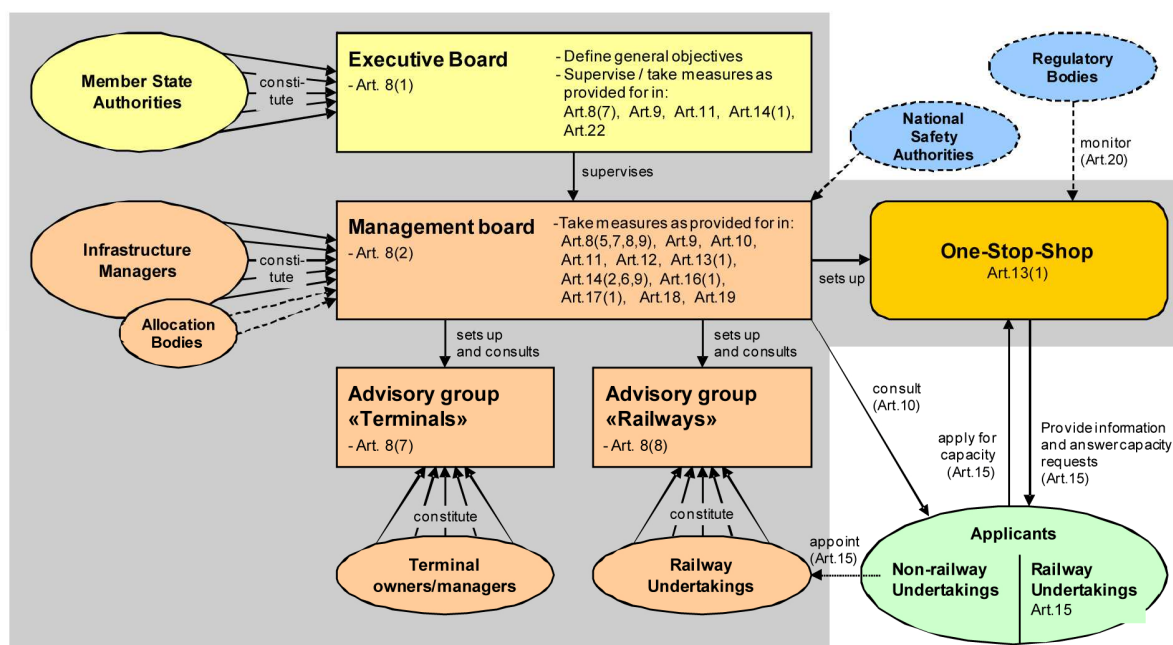
Status węzła sieci TEN-T w Gdyni, opartego przede wszystkim o status portu morskiego sieci bazowej, nie pozwala na zastosowanie jednego z modeli wskazanych w rozdz. 2.2. w czystej postaci.

Proponuje się zatem wykazanie poziomów zarządzania węzłem sieci TEN-T opartych o kryterium terytorialne: poziom krajowy, regionalny, subregionalny (metropolitalny) i lokalny i kryterium polityczne, przyjęte w pakietach Białej Księgi KoR. Schemat ten ilustruje rys 9.

Wymiar terytorialny jest nadrzędnym wobec dotychczasowego wymiaru sektorowego, istotnie ograniczającego efektywność polityki spójności.

Wymiar terytorialny zawiera więc wszystkie, zintegrowane, polityki rozwojowe przypisane podmiotom wskazanym w ustawie o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

9.4..Europejski Korytarz Towarowy (Handbook on the Regulation concerning a European rail network for competitive freight (Regulation EC 913/2010).



Rysunek 9. Struktura zarządzania EFC

Źródło: <https://eur-lex.europa.eu>

Zarządzanie towarowym korytarzem kolejowym (m. in. EFC nr 5 Gdynia – porty Adriatyku, otwartym 10 listopada 2015 r.) obejmuje wszystkich interesariuszy korytarza i opiera się o zasadę nielączenia funkcji: zarządzanie infrastrukturą, regulacyjnej, komercyjnej.

Strukturę zarządzającą korytarzem (Rada Zarządzająca) tworzą przedstawiciele krajów połączonych korytarzem. Organem wykonawczym jest Rada Wykonawcza tworzoną przez zarządców infrastruktury, wspieranych przez grupy doradcze ds. terminali i linii kolejowych.

10. Dobre praktyki wielopoziomowego zarządzania w polityce transportowej TEN-T

Doświadczenie w zarządzaniu wielopoziomowym w państwach bałtyckich mają między innymi Rada Kvarken, a także Helsinki oraz Aarhus. W obu przypadkach zarządzanie wielopoziomowe wykorzystywane jest w realizacji różnych celów i podejmowaniu różnych decyzji, natomiast klamrą spinającą wykorzystanie teorii MLG (z ang. Multi-level Governance) jest rozwój transportu i połączeń komunikacyjnych.

Opis dobrych praktyk powstał dzięki informacjom uzyskanym podczas bezpośrednich rozmów z przedstawicielami miasta i portu Helsinki (Eeva Hietanen, Ellika Willgrén, Ulla Tapaninen), miasta Aarhus (Susanne Krawack), a także Rady Kvarken (Mathias Lindström).

Helsinki

Przeprowadzanie inwestycji infrastrukturalnych w Helsinkach odbywa się na zasadach dialogu pomiędzy Ministerstwem Transportu i Komunikacji (Ministerstwo to jest odpowiedzialne za wdrażanie projektów infrastrukturalnych zgodnie z polityką TEN-T). Formalną rolę w kształtowaniu listy projektów infrastrukturalnych stanowi Finnish Traffic Agency. Kooperacja pomiędzy różnymi podmiotami zaangażowanymi w rozwój polityki TEN-T, takimi jak zarządcy dróg, kolei, operatorzy terminali czy

zarządy portów odbywa się na poziomie projektów (w zależności od tego, który z podmiotów jest beneficjentem). Podczas realizacji konkretnych projektów transportowych komunikacja na linii Ministerstwo - Beneficjenci projektów odbywa się na zasadach stałego dialogu pomiędzy podmiotami.

Istotną inwestycję w rozwoju Portu Helsinki stanowiła budowa tzw. portu Vuosaari, który zlokalizowany jest we wschodniej części Helsinek.



Rysunek 10. Port Vuosaari

Źródło: <https://www.bizbilla.com/seaports-harbours/finland/vuosaari-harbour.html>

Beneficjentami projektu pogłębiania toru podejściowego Vuosaari są zarówno Port w Helsinkach, jak również Ministerstwo Transportu i Komunikacji (organem wdrażającym projekt jest Finnish Transport Agency, powołane przez Ministerstwo). W ramach powstania tego projektu powołaną formalną strukturę, która została założona w celu implementacji projektu, z zachowaniem podziału odpowiedzialności wśród partnerów.

Kwestie związane z rozwojem korytarza sieci TEN-T w Finlandii odbywają się na poziomie krajowym, jednakże projekty związane z TEN-T często były inicjowane przez port w Helsinkach.

Innym przykładem wykorzystania zarządzania wielopoziomowego jest wdrożenie koncepcji Mobility-as-a-Service (MaaS) w obszarze metropolitalnym Helsinek. Mobility-as-a-Service uważane było za instrument wspierający wykorzystanie prywatnych środków transportu i rozwiązań w zakresie mobilności jako usług. Integralny element wdrażania nowych koncepcji stanowi koordynacja różnych

zainteresowanych stron, o różnym poziomie decyzyjności. Pełna realizacja kwestii związanych z MaaS wiązała się z wykorzystaniem procesów zarządzania na szczeblu „poziomym” – przede wszystkim z realizacją nieformalnego lobbingu ze strony samorządów lokalnych, co niewątpliwie wpłynęło na wdrożenie rozwiązania. Jednakże realizacja koncepcji wiązała się w głównej mierze z wykorzystaniem roli władz publicznych w szczególności poprzez opracowanie dedykowanych kwestii legislacyjnych oraz nakreśleniu silnych wizji ze strony władz publicznych (M. Audouin, M. Finger „The development of Mobility-as-a-Service in the Helsinki metropolitan area: A multi-level governance analysis”).

Port Aarhus

Z kolei Port Aarhus jest portem o statusie core, aczkolwiek port nie jest częścią korytarza transportowego. Jedną z kluczowych inwestycji dla poprawnego funkcjonowania zarówno portu, jak również miasta jest budowa tunelu. Tunel jest częścią ulepszonych połączenia między ogólnym systemem autostrad a portem w Aarhus. Połączenie za pośrednictwem tunelu miałyby zapewnić swobodny dostęp do portu, a jednocześnie do centrum miasta i głównych obiektów.



Rysunek 11. Port w Aarhus

Źródło: <http://marselisboulevard.dk/topmenu-presse-oversigtsfoto>

Budowa tunelu ma zostać zakończona do 2020. Szacuje się, że koszt budowy wyniesie około 1,5 mld DKK (ok. 860 mln PLN), co wskazuje, że wartość inwestycji jest zbliżona do budowy Drogi Czerwonej. Wśród środków finansowych przeznaczonych na budowę tunelu znajduje się wkład zarządu portu, który wynosi około 1/5 całkowitego kosztu budowy, natomiast rząd zaproponował wkład na poziomie około 100 mln DKK.

Realizacja projektów infrastrukturalnych opiera się na zasadach dialogu pomiędzy instytucjami aczkolwiek jak do tej pory nie znaleziono rozwiązania problemu finansowania, co wynika głównie z braku porozumienia pomiędzy rządem i miastem Aarhus. Jednocześnie, pomimo możliwości finansowania projektu wyłącznie przez miasto i port, budowa tunelu przez te dwa podmioty nie jest możliwa ze względów prawnych. W tym wypadku koszty inwestycji ze strony miasta

przekraczałyby dopuszczalny poziom zadłużenia dla pomiotów samorządowych w Danii. Z powyższych względów rozpoczęcie budowy tunelu nie jest znane.

Rada Kvarken

Przykładem współpracy i wykorzystania koncepcji MLG jest Rada Kvarken. Radę Kvarken stanowi stowarzyszenie współpracy transgranicznej dla trzech regionów: Ostrobothnia z miastami Vaasa, Kokkola, Seinäjoki i Jakobstad w Finlandii, jak również Västerbotten z miastem Örnköldsvik w Szwecji. Rada Kvarken jest jednym z 12 oficjalnych operatorów transgranicznych współfinansowanych przez Nordycką Radę Ministrów.

Nawiązując do położenia geograficznego, Cieśnina Kvarken stanowi najwęższą część Zatoki Botnickiej. Poczta oraz pasażerowie byli transportowani pomiędzy fińskimi wyspami Björkö oraz Holmön po stronie szwedzkiej statkiem przez cieśninę Kvarken. Przez wiele lat cieśnina funkcjonowała jako połączenie komunikacyjne.



Rysunek 12. Lokalizacja Regionu Kvarken

Źródło: <http://www.kvarken.org/kvarken-council/the-kvarken-region/>

Rada Kvarken została założona w 1972 roku z inicjatywy stowarzyszeń przyjaźni i współpracy nordyckiej Pohjola-Norden w Finlandii and Föreningen Norden w Szwecji. W ciągu kilku lat od powstania stowarzyszenia rozpoczęła się współpraca graniczo-regionalna. W następnych latach Rada stała się elementem oficjalnej współpracy transgranicznej i regionalnej, przy wsparciu finansowym Nordyckiej Rady Ministrów.

Urzednicy reprezentujący Radę przygotowują projekty decyzji związanych z inwestycjami infrastrukturalnymi, które później są rozpatrywane przez Komisję. W Komisji zasiadają politycy, którzy bardzo często są reprezentantami Rady Kvarken, miast współtworzących Radę czy regionów. Dzięki takim powiązaniom Rada pozostaje w stałym kontakcie z Komisją. Bardzo często reprezentanci Rady są ważnymi politykami na szczeblu krajowym. Rada Kvarken stanowi przykład formalnej współpracy pomiędzy regionami, za którą odpowiadają politycy z obu krajów.

Warto również podkreślić, że w 2015 r. powołano Port Kvarken, którego udziałowcami są miasta Umea i Vaasa ze Szwecji i Finlandii. Port Kvarken zarządza obszarami portowymi w obu miastach.

Państwowa Rada Komunikacyjna

W formułę wielopoziomowego zarządzania w Polsce wpisuje się, działająca do 1951 roku, Państwowa Rada Komunikacyjna, która w ostatnim czasie funkcjonowała jako organ doradczy i opiniotwórczy Ministra Komunikacji w zakresie jego działania, powołanym do rozważania zagadnień z dziedziny transportu. Państwowa Rada Komunikacyjna powstała w wyniku przekształcenia Państwowej Rady Kolejowej na podstawie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. w sprawie przekształcenia Państwowej Rady Kolejowej na Państwową Radę Komunikacyjną (Dz. U. R. P. Nr 85, poz. 637). Państwowa Rada Komunikacyjna w okresie przedwojennym składała się z przedstawicieli szeregu ministerstw, przedstawicieli większych miast, organizacji gospodarczo-społecznych, przedsiębiorstw samochodowych, żeglugowych i lotniczych, wyznaczonych przez Ministra Komunikacji, a także przedstawicieli dyrekcyjnych Rad Kolejowych i z fachowców wybitnie znanych na polu kolejnictwa.

Państwowa Rada Komunikacyjna w zakresie swoich kompetencji mogła stawiać wnioski i zapytania do Ministra Kolei Żelaznych (art. 6 ustawy z dnia 15 kwietnia 1921 r. w sprawie powołania Państwowej Rady Kolejowej). Państwowa Rada Komunikacyjna realizowała zadania dotyczące między innymi opiniowania zasad organizacji i koncesjonowania przedsiębiorstw komunikacyjnych, budowy nowych dróg oraz tworzenia linii komunikacyjnych, zasad organizacji przewozów osobowych i towarowych, planów okresowych przewozów na drogach komunikacyjnych czy też taryf przewozowych.

Podsumowując, należy stwierdzić, że skład Państwowej Rady Komunikacyjnej został ukształtowany w sposób mający na celu szerokie ukształtowanie składu Rady poprzez podmioty reprezentujące różne grupy interesów oraz kompetencji w celu realizacji inwestycji. Państwowa Rada Komunikacyjna nie podejmowała jednak wiążących decyzji, przedstawiając swe zalecenia Ministrowi Kolei Żelaznych. Można zauważyć, że Państwowa Rada Komunikacyjna nie stanowi przykładu "czystego" zarządzania wielopoziomowego, a w głównej mierze stanowiła otoczenie struktury wpływającej na rozwój transportu przez Państwo.

11. Aspekty prawne i formalne związane z rozwojem węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni

Biorąc pod uwagę przedmiot opracowania, opis niniejszej części został zawężony do następujących kwestii:

- oceny statusu Miasta Gdyni w świetle Rozporządzenia 1315 i rekomendacje co do działań prowadzących do uzyskania statusu węzła miejskiego sieci bazowej,
- oceny regulacji ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U. Nr 227, poz. 1658) w kontekście obowiązków wynikających z Rozporządzenia 1315,
- identyfikacji przeszkód prawnych w realizacji celów wynikających z Rozporządzenia 1315.

Ponadto, z uwagi na powiązanie części rozważań prawnych z zawartą w opracowaniu propozycją modelu współpracy dla rozwoju węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni, zostały one przedstawione w punkcie 9 niniejszego opracowania.

11.1. Ocena statusu Miasta Gdyni w świetle Rozporządzenia 1315/2013

Jak wskazano już wyżej, Miasto Gdynia w przeciwieństwie do Miasta Gdańska, nie została umieszczona w wykazie węzłów miejskich sieci bazowej, zawartym w załączniku I do Rozporządzenia 1315.

Oznacza to, że Miasto Gdynia nie zostało objęte dyspozycją z art. 30 Rozporządzenia 1315. Przepis ten stanowi, że rozwijając sieć kompleksową w węzłach miejskich, państwa członkowskie dążą w miarę możliwości do zapewnienia:

- w odniesieniu do przewozu osób: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową, lotniczą oraz, w stosownych przypadkach, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej,
- w odniesieniu do transportu towarowego: wzajemnych połączeń między infrastrukturą kolejową, drogową oraz, w stosownych przypadkach, lotniczą, wodną śródlądową i morską w sieci kompleksowej;
- odpowiednich połączeń między poszczególnymi dworcami kolejowymi, portami lub portami lotniczymi sieci kompleksowej w ramach danego węzła miejskiego;

- o płynnych połączeń między infrastrukturą sieci kompleksowej a infrastrukturą ruchu regionalnego i lokalnego oraz dostaw towarów w obszarach miejskich, łącznie z konsolidacją logistyki i ośrodkami dystrybucji;
- o zmniejszenia narażenia obszarów miejskich na negatywny wpływ transportu kolejowego i drogowego przez nie przebiegającego, co może obejmować prowadzenie tras poza obszarami miejskimi;
- o wspierania efektywnych miejskich systemów dostarczania towarów o niskiej emisji hałasu i dwutlenku węgla.

Brak kwalifikacji Miasta Gdynia jako węzła miejskiego sieci bazowej skutkuje więc gorszą pozycją Miasta Gdyni, jeśli chodzi o realizację bądź ubieganie się o finansowanie inwestycji określonych powyżej.

Port w Gdyni został natomiast umieszczony w wykazie portów lotniczych, portów morskich, portów śródlądowych i terminali kolejowo-drogowych sieci bazowej i kompleksowej, stanowiącym drugą część załącznika II do Rozporządzenia 1315. Załącznik II podaje jako nazwę węzła „Gdańsk, Gdynia” i wskazuje, że w węźle znajduje się port lotniczy - „Bazowa (Gdańsk)”, port morski – „Bazowa (Gdańsk), Bazowa (Gdynia)”, jak również terminal kolejowo-drogowy – „Bazowa”. Załącznik II nie określa więc położenia terminala kolejowo-drogowego.

Odnosząc powyższe do klasyfikacji węzłów sieci bazowej zawartej w art. 41 Rozporządzenia 1315, należy wskazać, że w Gdyni zidentyfikowano jedynie port morski jako odrębny węzeł sieci bazowej. Załącznik II do Rozporządzenia 1315 nie precyzuje również lokalizacji terminala kolejowo-drogowego. Co istotne, jako nazwę węzła podano „Gdańsk, Gdynia”, łącząc w ten sposób węzły sieci bazowej zlokalizowane w Trójmieście pod jedną nazwą. W podobny sposób opisano węzły sieci bazowej zlokalizowane w Bremen i Bremerhaven, gdzie w Bremen znajduje się port lotniczy, a port morski już w obu miejscowościach, przy czym wyłącznie Bremen zostało uznane za węzeł miejski sieci bazowej. W tym przypadku Załącznik nr II wskazuje jednak lokalizację terminala kolejowo-drogowego na Bremen.

Należy przy tym wskazać, że Rozporządzenie 1315 nie określa szczegółowych warunków dla uznania określonego miasta za węzeł miejski. Z przytaczanej na wstępie definicji węzła miejskiego zawartej w art. 3 lit. „p” Rozporządzenia 1315 wynika, że jako węzeł miejski kwalifikowany jest obszar miejski, który spełnia następujące przesłanki:

- o znajduje się na nim infrastruktura transportowa transeuropejskiej sieci transportowej, jak na przykład porty, w tym terminale pasażerskie, porty lotnicze, stacje kolejowe, platformy logistyczne oraz terminale towarowe znajdujące się na obszarach miejskich lub w ich okolicy,
- o infrastruktura opisana wyżej jest połączona z innymi częściami infrastruktury transportowej transeuropejskiej sieci transportowej oraz z infrastrukturą do ruchu regionalnego i lokalnego.

Z powyższej definicji nie wynika więc wymóg, by na obszarze miasta znajdował się więcej niż jeden węzeł sieci bazowej. Analiza załącznika II do Rozporządzenia 1315 prowadzi jednak do wniosku, że jako węzeł miejski były kwalifikowane miasta, które posiadały przynajmniej dwa węzły sieci bazowej (np. port morski i port lotniczy).

Podsumowując, należy uznać, że Rozporządzenie 1315 nie przewiduje szczegółowych zasad uznawania obszarów miejskich za „węzły miejskie”. W konsekwencji odniesienie się do przyczyn takiego stanu może mieć za podstawę wyłącznie brzmienie załącznika II do Rozporządzenia 1315. Brak statusu węzła miejskiego sieci bazowej wpływa natomiast na sytuację Gdyni, ponieważ nie jest ona objęta art. 30 Rozporządzenia 1315.

11.2. Identyfikacja działań prowadzących do uzyskania statusu węzła miejskiego sieci bazowej

W pierwszej kolejności należy wskazać, że w przypadku Gdyni i Gdańska sztuczne jest przypisanie lotniska w Gdańsku wyłącznie węzłowi miejskiemu Gdańsk. Lotnisko to stanowi element infrastruktury transportowej transeuropejskiej sieci transportowej, który jest bezpośrednio i blisko połączony z portem w Gdyni. Należy jednak podkreślić, że Rozporządzenie 1315 w definicji „węzła miejskiego” wyraźnie wskazuje, że infrastruktura powinna być położona na obszarze miejskim. Może być to interpretowane w różny sposób. Po pierwsze, można uznać, że odnosi się to do obszaru danego miasta. Port lotniczy Gdańsk położony jest natomiast w obszarze administracyjnym Miasta Gdańska. To podejście prezentowane jest w załączniku II Rozporządzenia 1315. Z drugiej strony można jednak wskazać, że Rozporządzenie 1315 nie wymaga, by węzeł miejski ograniczał się do jednego miasta, skoro posługuje się pojęciem „obszaru miejskiego”. Specyfika Trójmiasta polega natomiast na tym, że Gdańsk, Sopot i Gdynia są połączone w jeden organizm i nawzajem korzystają ze swoich zasobów. W tym sensie można więc stwierdzić, że lotnisko w Gdańsku położone jest na obszarze miejskim, którego częścią jest Miasto Gdynia.

Należy ponadto zwrócić na brak określenia w załączniku II do Rozporządzenia 1315 miasta, w którym położony jest wskazany w tym załączniku terminal kolejowo-drogowy w ramach węzła „Gdańsk, Gdynia”. Należałoby więc ustalić w pierwszej kolejności, czy terminal kolejowo-drogowy znajdujący się w Gdyni spełnia odpowiedni próg. Należy bowiem wskazać, że zgodnie z art. 49 ust. 4 Rozporządzenia 1315 z zastrzeżeniem art. 172 akapit drugi TFUE Komisja jest uprawniona do przyjmowania, zgodnie z art. 53 niniejszego rozporządzenia, aktów delegowanych dotyczących dostosowywania załączników I i II w celu uwzględnienia ewentualnych zmian wynikających z progów ilościowych określonych w art. 14, 20, 24 i 27 niniejszego rozporządzenia. Przy dostosowywaniu tych załączników Komisja:

- dodaje **platformy logistyczne**, terminale towarowe, terminale kolejowo-drogowe, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze do sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich dwóch lat przekracza odpowiedni próg;
- usuwa platformy logistyczne, terminale towarowe, terminale kolejowo-drogowe, porty śródlądowe, porty morskie i porty lotnicze z sieci kompleksowej, jeżeli wykazano, że ich średnia wielkość ruchu z ostatnich sześciu lat nie przekracza odpowiedniego progu;
- dostosowuje mapy pod względem infrastruktury drogowej, kolejowej i wodnej śródlądowej wyłącznie po to, aby odzwierciedlić postępy w realizacji sieci. Dostosowując te mapy, Komisja nie wprowadza żadnych zmian w przebiegu tras, które wykraczałyby poza zmiany dozwolone na podstawie odpowiedniej procedury zatwierdzania projektu.

Próg dotyczący terminala kolejowo-drogowego, który stanowi jeden z typów terminala towarowego zgodnie z definicją zawartą w art. 3 lit. „s” Rozporządzenia 1315, został sprecyzowany w art. 24 Rozporządzenia 1315. Stanowi on, że terminale towarowe lub platformy logistyczne spełniają co najmniej jedno z następujących kryteriów:

- ich roczny przeładunek towarów przekracza, w przypadku ładunków niemasowych, 800 000 ton lub, w przypadku ładunków masowych, 0,1 % odpowiedniej całkowitej rocznej wielkości ładunków we wszystkich portach morskich w Unii;
- jeżeli w regionie NUTS 2 nie ma terminali towarowych ani platform logistycznych, które spełniają kryterium lit. a), odpowiednim terminalem towarowym lub platformą logistyczną jest główna platforma logistyczna lub główny terminal towarowy wskazane przez dane państwo członkowskie, połączone co najmniej z drogami i liniami kolejowymi dla tego regionu NUTS 2 lub, w przypadku państw członkowskich nieposiadających kolei, połączone jedynie z drogami.

Jeżeli terminal kolejowo-drogowy położony w Gdyni spełnia te progi, możliwe jest wystąpienie do Komisji Europejskiej o aktualizację załącznika II do Rozporządzenia 1315 poprzez wyrażne uwzględnienie w nim terminala kolejowo-drogowego położonego w Gdyni. Taka zmiana powinna pociągać za sobą zmianę wykazu węzłów miejskich.

Należy jednak zauważyć, że zgodnie z artykułem 53 Rozporządzenia 1315 uprawnienie do przyjęcia aktu delegowanego, o którym mowa w art. 49 ust. 4 powierzono Komisji na okres pięciu lat od dnia 21 grudnia 2013. Oznacza to, że obecnie kończy się czas, w którym Komisja może ingerować w treść załącznika II do Rozporządzenia 1315.

11.3. Identyfikacja przeszkód prawnych w realizacji celów wynikających z Rozporządzenia 1315/1315.

Realizację celów wynikających z Rozporządzenia 1315 jak dotychczas utrudniały przepisy określające w nieprecyzyjny sposób podział kompetencji związanych z realizacją projektów infrastrukturalnych w postaci dróg publicznych zapewniających dostęp do portu morskiego. Ma to negatywny wpływ przede wszystkim na inwestycje związane z przebudową Trasy Kwiatkowskiego oraz realizacją Drogi Czerwonej. Istotą sporu o kompetencje organów administracji publicznej jest oczywiście finansowanie inwestycji.

W tym zakresie należy w pierwszej kolejności przedstawić regulację ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U. 1997 Nr 9, poz. 44, zwanej dalej „ustawą o portach”), która w art. 10 ust. 1 stanowi, że budowa, modernizacja i utrzymanie infrastruktury zapewniającej dostęp do portów są finansowane ze środków budżetu państwa, w wysokości określonej w ustawie budżetowej.

Co istotne, ustawa o portach określa precyzyjnie sposób ustalania zakresu infrastruktury zapewniającej dostęp do portów. Została ona zdefiniowana w art. 2 pkt 5 ustawy jako „prowadzące do portu lub przystani morskiej oraz położone w granicach portu lub przystani morskiej tory wodne, wraz ze związanymi z ich funkcjonowaniem obiektami, urządzeniami i instalacjami”. Zgodnie z art. 5 ust. 2a

ustawy o portach do kompetencji ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej należy kompetencja dotycząca określania w drodze rozporządzenia dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej, uwzględniając usytuowanie obiektów, urządzeń i instalacji oraz ich rodzaj, liczbę lub wymiary.

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. Nr 14, poz. 60 ze zm., zwanej dalej „ustawą o drogach publicznych”) ustala w art. 19 ust. 5, że w granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta.

Zakres zlokalizowanej w Gdyni części drogi krajowej nr 6 wynika natomiast z Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (tj. z dnia 5 kwietnia 2018 r., Dz.U. z 2018 r. poz. 741). Droga ta biegnie od węzła Rusocin (autostrady A1) jako tzw. Obwodnica Trójmiasta (zachodnia) a następnie, jako ul. Morska w Gdyni – do granicy m. Gdyni z m. Rumia.

Status zarządcy wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, wiąże się z nałożeniem na Prezydenta Miasta Gdyni szeregu kompetencji i obowiązków. Zgodnie z art. 19 ust. 1 ustawy o drogach publicznych organ administracji rządowej lub jednostki samorządu terytorialnego, do którego właściwości należą sprawy z zakresu planowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony dróg, jest zarządcą drogi. Zadania zarządcy zostały wymienione w szczególności w art. 20 ustawy o drogach publicznych i znajduje się wśród nich m.in.:

Kluczowe znaczenie ma ponadto ustawa z dnia 16 grudnia 2005 r. o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego (Dz.U. Nr 267, poz. 2251 ze zm., zwana dalej „ustawą o finansowaniu infrastruktury transportu lądowego”). Reguluje ona ogólne zasady finansowania budowy, przebudowy, remontu, utrzymania i ochrony infrastruktury transportu lądowego oraz zarządzania tą infrastrukturą. Zgodnie z art. 3 ust. 3 ustawy w granicach miast na prawach powiatu zadania w zakresie finansowania, budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami publicznymi, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, finansowane są z budżetów tych miast.

Z powyższego wynika, że w przypadku miast na prawach powiatu, ich prezydentom przysługuje status zarządcy wszystkich dróg publicznych z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, ale również mają one obowiązek finansować budowę tych dróg.

Podsumowując przedstawione rozważania, należy wskazać, że szczegółowa analiza przewidzianego w art. 10 ust. 1 ustawy o portach finansowania infrastruktury zapewniającej dostęp do portów ze środków budżetu państwa, prowadzi do wniosku, że z uwagi na brzmienie aktów wykonawczych aktualnie przebudowa Trasy Kwiatkowskiego oraz budowa Drogi Czerwonej wyłączone są z zakresu wskazanego przepisu ustawy o portach. W konsekwencji, w świetle przywołanych regulacji ogólnych, finansowanie tych przedsięwzięć leży po stronie Miasta Gdyni. Z uwagi na podnoszone przez władze Miasta Gdyni argumenty dotyczące braku możliwości finansowania wskazanych inwestycji z budżetu miasta, przywołane w raporcie NIK, należy wskazać, że przedstawiony stan prawny stanowi niewątpliwą przeszkodę w realizacji celów Rozporządzenia 1315.

12. Propozycje zmian formalnych i modeli współpracy dla rozwoju węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni

12.1 Propozycje zmian formalnych

Po pierwsze, postulowane jest podjęcie działań, mających na celu zmianę statusu Miasta Gdyni, poprzez zakwalifikowanie go w Rozporządzeniu 1315/2013 jako węzła miejskiego sieci bazowej.

Ponadto, nawiązując do zidentyfikowanych przeszkód prawnych w realizacji celów określonych w Rozporządzeniu 1315/2013, rekomendowane są działania, mające na celu zmianę obowiązków w zakresie finansowania przedsięwzięć budowy lub przebudowy dróg zakwalifikowanych jako połączenia „ostatniej mili” do portu morskiego w Gdyni, tj. przejęcie tych zadań przez Rząd, analogicznie jak w przypadku połączeń kolejowych ostatniej mili do portu morskiego (realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.).

12.2 Propozycje modeli współpracy

Kluczową rolę w realizacji rozwoju węzła bazowego w Gdyni ma państwo administracja centralna i spółki Skarbu Państwa – zarządcy infrastruktury transportowej, w tym portowej – z udziałem podmiotów zlokalizowanych na poziomie lokalnym, jak również współpraca z odpowiednimi podmiotami na szczeblu europejskim, centralnym (krajowym) oraz regionalnym.

Analiza dotychczasowych struktur współpracy pozwala stwierdzić, że zaangażowanie organizacji reprezentujących środowiska gospodarcze jest na bardzo niskim poziomie. Z drugiej strony, zważając na działalność Rady Interesantów Portu Gdynia (w tym przede wszystkim wkład w modernizację linii kolejowej 201) zaangażowanie i moc oddziaływania organizacji gospodarczych na rzecz realizacji poszczególnych projektów infrastrukturalnych może okazać się kluczowa.

Jednocześnie, obserwacja rynku transportowego potwierdza, że przedsiębiorstwa korzystające z infrastruktury transportowej (przewoźnicy, spedytorzy etc.) wyrażają wolę większego udziału w rozwoju projektów infrastrukturalnych.

Jednocześnie z dokonanych analiz studiów przypadków w Aarhus oraz Helsinkach wynika, że w krajach skandynawskich i nordyckich raczej nie funkcjonują formalne lub nieformalne struktury powołane do realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach polityki TEN-T. Współpraca ta odbywa się na zasadach standardowej działalności instytucji publicznych powołanych do rozwoju infrastruktury transportowej.

Polska, przy rozbudowanej strukturze podmiotów uprawnionych do prowadzenia polityki rozwoju może wymagać stymulowania współpracy pomiędzy instytucjami na poszczególnych szczeblach. Jest to szczególnie istotne w realizacji dużych projektów infrastrukturalnych, w rozwój których zaangażowane są podmioty z kilku poziomów decyzyjnych. Stąd też potrzeba uwzględnienia zarządzania wielopoziomowego (multilevel governance) w rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni.

Poniższe propozycje nie mają charakteru formalnego, lecz stanowią nieformalną strukturę. Aczkolwiek, warto zaznaczyć, że w każdej z poniższych propozycji za koordynację powinna być odpowiedzialna dedykowana instytucja wiodąca.

Propozycje współpracy na szczeblu lokalnym

Dla realizacji sprawnego rozwoju infrastruktury transportowej w węźle bazowym w Gdyni niezbędna jest współpraca głównych podmiotów odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację poszczególnych projektów, stąd też należy rozważyć zorganizowanie nieformalnego **Forum Współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni** (nazwa robocza).

Aby Forum działało w sposób odpowiedni, instytucją wiodącą powinno zostać Miasto Gdynia, a do współpracy w ramach Forum zaproszeni przedstawiciele: Zarządu Morskiego Portu Gdynia, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, PKP PLK, Rady Interesantów Portu Gdynia, a także organizacji gospodarczych reprezentujących firmy zainteresowane rozwojem transportu.

Schematycznie przedstawia to rysunek 22.

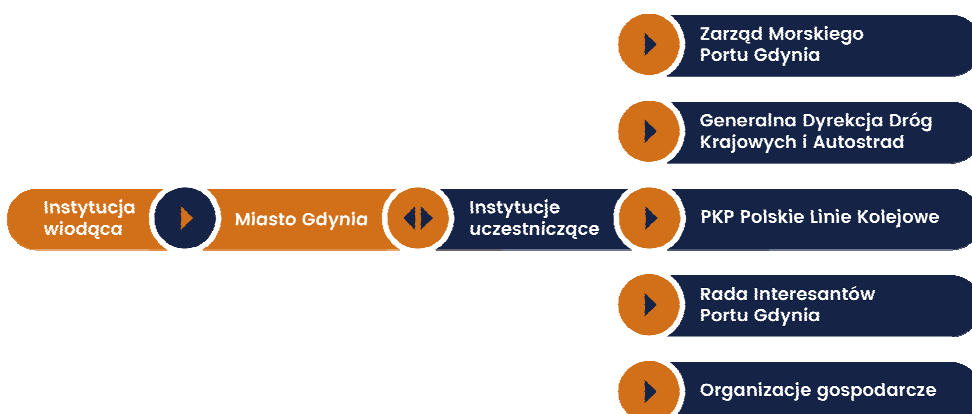
Cel działalności Forum powinna stanowić możliwość przedstawienia planów rozwoju węzła sieci bazowej w Gdyni, prezentacji poszczególnych projektów infrastrukturalnych oraz korzyści wynikających z ich realizacji. Podczas Forum wskazana byłaby dyskusja nad wdrażaniem konkretnych rozwiązań, które powinny usprawnić proces planistyczny. Istotna jest również promocja wyników prac Forum oraz przedstawienie korzyści płynących z realizacji projektów, w szczególności na szczeblu krajowym i europejskim.

Spotkania organizowane w ramach Forum powinny mieć charakter otwartej dyskusji. Aby zachować neutralność, moderowanie spotkań powinno zostać powierzone przez instytucję wiodącą (w tym przypadku Miasto Gdynia) osobie spoza środowisk politycznych i administracyjnych.

▶ Forum Współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni

Cel ▶ Prezentacja poszczególnych projektów infrastrukturalnych oraz korzyści wynikających z ich realizacji

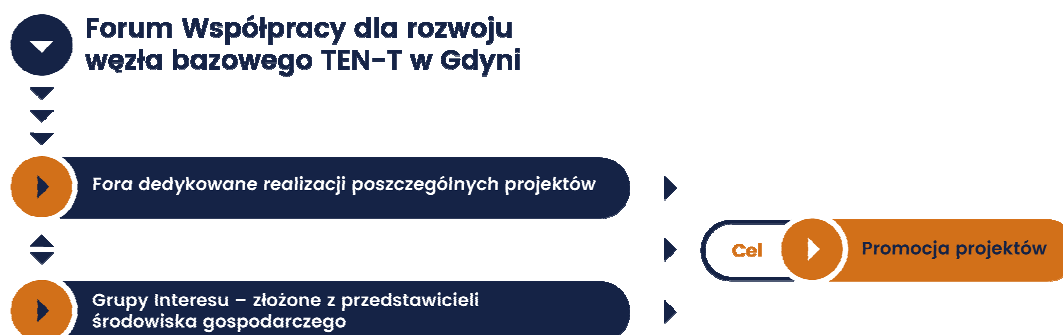
Moderacja ▶ Moderator nie związany ze środowiskiem politycznym i administracyjnym



Rysunek 13. Forum współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni na szczeblu lokalnym

Źródło: opracowanie własne

Forum nie będzie stanowić sformalizowanej formy współpracy, jednak otwartą kwestią pozostaje możliwość utworzenia formalnej formy współpracy w przyszłości w przypadku wystąpienia chęci instytucji do bliższej kooperacji bądź zakończenia prac Forum w związku ze znikomym zainteresowaniem współpracą.



Rysunek 14. Forum współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni - fora dedykowane projektom

Źródło: opracowanie własne

Propozycje współpracy na szczeblu metropolitalnym

W rozdziale 3.2. podkreślono również brak dialogu i struktur współpracy na szczeblu regionalnym. Z samego charakteru węzła bazowego TEN-T w Gdańsku wynika, że w jego rozwój zaangażowanych jest wiele podmiotów przekraczających granice jednego miasta. Poniżej przedstawiamy propozycję współpracy na poziomie metropolitalnym. Warto zwrócić uwagę, że celem Forum na szczeblu metropolitalnym będzie rozwój całego węzła bazowego obejmującego nie tylko miasto Gdańsk, lecz również Gdynię, w której znajduje się port sieci bazowej. Forum pozwoli na zapewnienie lepszej komunikacji pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w rozwój całego węzła, a także na koncentracji na oddziaływaniu rozwoju węzła na poziomie metropolitalnym i regionalnym.



Rysunek 14. Forum współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni na poziomie metropolitalnym

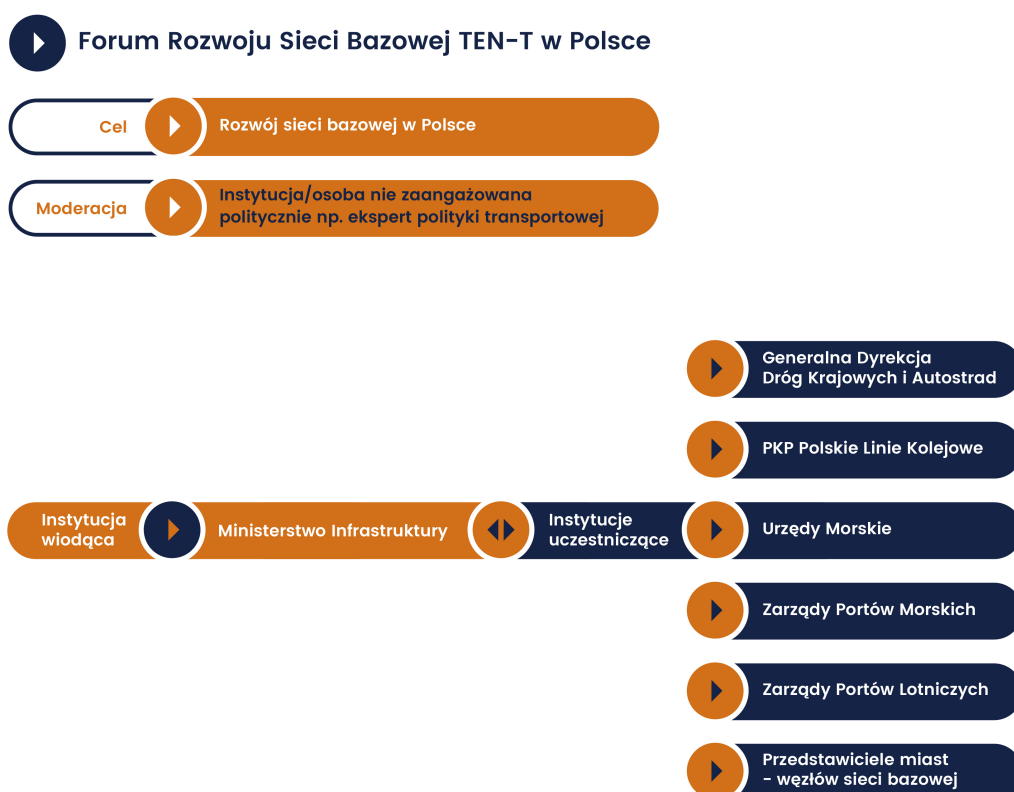
Źródło: opracowanie własne

Propozycje współpracy na szczeblu centralnym

Z analizy podmiotów i struktur współpracy zaangażowanych w rozwój węzła bazowego w Gdyni na szczeblu krajowym wynika, że to właśnie na poziomie centralnym podejmowane będą decyzje dotyczące rozwoju węzła. Bardzo silna też jest moc decyzyjna instytucji publicznych, włączając w to rząd i poszczególne ministerstwa. Z tego punktu widzenia działania promocyjne i lobbingsowe na rzecz realizacji poszczególnych projektów inwestycyjnych są konieczne dla rozwoju węzła bazowego w Gdyni.

Podczas dyskusji dotyczących rozwoju korytarza Bałtyk-Adriatyk pojawiały się sugestie powołania tzw. polskiego koordynatora korytarza Bałtyk - Adriatyk powołanego przez odpowiednie ministerstwo. Warto jednak podkreślić, że analizując wdrożenia polityki TEN-T w innych krajach UE, nie spotkaliśmy się z istnieniem podobnej instytucji.

Na szczeblu krajowym należy również kontynuować współpracę ze Stowarzyszeniem Polskich Regionów dla Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk, a także z innymi współorganizatorami dorocznego Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Celem Forum byłaby wymiana informacji pomiędzy zarządcami infrastruktury transportowej na temat kluczowych projektów inwestycyjnych w polityce rozwoju sieci TEN-T w Polsce. Jednym z celów Forum byłaby też koordynacja działań inwestycyjnych. Forum mogłoby być również gremium do przygotowywania i poszukiwania partnerów w przyszłych projektach, współfinansowanych z funduszy europejskich.



Rysunek 15. Forum Rozwoju Sieci Bazowej TEN-T w Polsce

Źródło: opracowanie własne

Propozycje współpracy na szczeblu europejskim

Moc oddziaływania decyzyjnego instytucji i struktur współpracy w stosunku do rozwoju węzła bazowego jest duża. Jak wskazano wcześniej problemem jest brak wskazania Gdyni w dokumentach rozwoju korytarza B-A jako jednego z podmiotów uczestniczących w rozwoju tego węzła. W efekcie projekty miejskie w Gdyni służące rozwojowi węzła bazowego nie mogły się znaleźć w tzw. Planie Pracy dla

korytarza (Work Plan), a przedstawiciele Miasta Gdyni nie uczestniczyli w Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk i w pracy Grup Roboczych, co ogranicza możliwości oddziaływania na decyzje tych struktur.

Z tego punktu widzenia kluczową kwestią jest podjęcie działań w celu uzyskania przez Miasto Gdynię statusu węzła miejskiego sieci bazowej TEN-T poprzez uwzględnienie Miasta Gdyni w wykazie węzłów miejskich zawartym w załączniku nr 2 do Rozporządzenia 1315. Z informacji uzyskanych od przedstawicieli Komisji Europejskiej wynika, że takie zmiany mogą być przeprowadzone przez odpowiednie ministerstwo odpowiedzialne za politykę TEN-T w polskim rządzie. Wprowadzenie takich zmian jest możliwe w procesie uzgodnień i przygotowania budżetu UE na lata 2021-2027, w tym budżetu CEF II, czyli na rozwój m.in. infrastruktury transportowej. Uzyskanie statusu węzła miejskiego sieci bazowej TEN-T pozwoliłoby również na uczestnictwo przedstawicieli Miasta Gdyni w Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk. Warto jednocześnie podkreślić, że moc decyzyjna koordynatorów korytarza TEN-T może być znacząco większa, gdyż według projektu CEF II, będą oni mieć głos rekomendujący w finansowaniu projektów inwestycyjnych w danym korytarzu.

Biorąc pod uwagę obecne uregulowania w zakresie polityki transportowej TEN-T możliwość przedłużenia korytarza Bałtyk-Adriatyk do węzła sieci bazowej na terenie Szwecji jest możliwa. Analiza przyszłych propozycji budżetowych UE, tj. tzw. CEF II oraz przyszła rewizja polityki TEN-T (lata 2022-2023) wraz z okresem przygotowawczym do tej rewizji stwarza możliwość wpłynięcia na Komisję Europejską (DG Move) oraz jej instytucje zależne (koordynatorzy korytarzy i Motorways of the Sea), czego celem miałyby być zmiana warunków/metody, która umożliwiłaby, np. możliwość przedłużania korytarza w wypadku gdy połączenia żeglugowe łączą portów bazowych (w tym wypadku Gdynia) z portem o statusie „comprehensive” (Karlskrona). Dyskusyjne jest również w jaki sposób przedłużenie korytarza B-A wpłynie na rozwój węzła sieci bazowej w Gdyni i możliwość pozyskiwania środków finansowych z budżetu CEF II.

Propozycje współpracy na szczeblu międzynarodowym

W ostatnich latach Gdynia brała czynny udział w wielu projektach międzynarodowych w obszarze polityki transportowej, w szczególności polityki TEN-T, zarządzania rozwojem infrastruktury. Gdynia powinna kontynuować i wzmacniać uczestnictwo w tego rodzaju projektach międzynarodowych w wyżej wymienionych obszarach w następnym okresie finansowych UE, tj. w latach 2021-2027. Szersza współpraca międzynarodowa powinna się przyczynić do wzmocnienia międzynarodowej pozycji Gdyni jako ważnego węzła transportowego, szczególnie w regionie Morza Bałtyckiego. Udział w projektach, obok ważnych korzyści promocyjnych, przyczynia się do budowania

powiązań sieciowych z innymi samorządami i środowiskami gospodarczymi z innych państw UE. Wymiana doświadczeń na szczeblu międzynarodowym podnosi również kompetencje pracowników Urzędu Miasta Gdyni.

Uczestnictwo Gdyni w tego rodzaju projektach to również możliwość budowania koalicji z podmiotami z innych krajów bałtyckich, które są żywotnie zainteresowane rozwojem węzła bazowego w Gdyni oraz infrastruktury transportowej B-A (np. regiony w Szwecji, Finlandii). Tego rodzaju koalicje i grupy interesu mogą oddziaływać na możliwość pozyskiwania funduszy w ramach CEF II na projekty zarówno dedykowane rozwojowi korytarza B-A, jak i projekty w ramach programu Motorways of the Sea.

Jak pokazano na przykładzie Rady Kvarken (Rozdział 6) możliwa jest też bardziej sformalizowana współpraca transgraniczna, której celem jest budowanie aliansów z udziałem podmiotów z dwóch krajów UE. Trudno jest obecnie wskazać konkretny kierunek działań, ale udział Gdyni w inicjatywach z zakresu wielopoziomowego zarządzania infrastrukturą transportową wraz z podmiotami z innych miast i regionów może stwarzać podobne korzyści, jak ma to miejsce w przypadku Kvarken.

13. Mapa drogowa i rekomendacje

Mapa drogowa rozwoju węzła sieci bazowej TEN-T w Gdyni

Na podstawie analiz potrzeb inwestycyjnych związanych z rozwojem węzła sieci bazowej TEN-T, planowanych projektów w obszarze portu Gdynia i infrastruktury dostępowej oraz biorąc pod uwagę kalendarz wydarzeń w obszarze prac nad przyszłym budżetem UE, jak również polityki TEN-T, poniżej zaprezentowano tzw. mapę drogową rozwoju tego węzła. Mapa drogowa, obok wydarzeń z wyżej wymienionych obszarów zawiera również kluczowe działania, których podjęcie powinno wzmocnić rozwój węzła bazowego w Gdyni. Zaproponowaną mapę drogową przedstawiono schematycznie na Rysunku 23, a kluczowe wydarzenia i działania przedstawiono w Tabeli 2.



Rysunek 16. Oś czasu zawierająca istotne wydarzenia związane z polityką TEN-T

Źródło: opracowanie własne

Wśród kluczowych wydarzeń i działań znajdują się projekty infrastrukturalne, które zostały umieszczone w Planie Prac. Wszystkie inwestycje, wraz z datami planowanego zakończenia zostały umieszczone w tabeli. Wśród promotorów projektów znajdują się zarówno Zarząd Morskiego Portu Gdynia, jak również Urząd Morski w Gdyni czy PKP PLK.

Tabela 1. Mapa drogowa - wydarzenia i działania

Lista projektów i wydarzeń	Data zakończenia projektu	Rekomendacje	Dotychczasowe struktury współpracy	Proponowane struktury współpracy
Modernizacja linii kolejowej E65/C-E65 na odcinku Warszawa - Gdynia w zakresie LCC, ETRMS/ETCS/GSM-R, DSAT i zasilania trakcji	2018	podjęcie działań na rzecz rozwoju węzła bazowego w Gdyni na szczeblu lokalnym i metropolitalnym,	Gdyńskie Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk	Forum Współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni na szczeblu lokalnym
Budowa infrastruktury portowej do odbioru ścieków	2019		Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk	
Pogłębianie toru podejściowego i basenów wewnętrznych Portu Gdynia – etap II	2019	przeprowadzenie konsultacji z administracją rządową w celu powołania forum dot. rozwoju sieci bazowej TEN-T na szczeblu krajowym,	Stowarzyszenie Samorządowe S6	Fora dedykowane realizacji poszczególnych projektów
Zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego, w tym e-Nawigacja	2019			
Przebudowa dostępu kolejowego do zachodniej części Portu Gdynia	2020	większe zaangażowanie środowisk gospodarczych i organizacji biznesowych.		Forum Współpracy z instytucją wiodącą: Stowarzyszenie Metropolitalne Gdańsk-Gdynia-Sopot
Poprawa połączenia kolejowego do portu morskiego w Gdyni	2020			
Budowa publicznego terminalu promowego w Gdyni	2020			
Pogłębianie toru podejściowego i basenów wewnętrznych Portu Gdynia Etap I i III. Przebudowa nabrzeży w Porcie Gdynia Etap II i III	2020			

Nowa perspektywa finansowa Connecting Europe Facility	2021	Działania promocyjne na rzecz wpisania miasta Gdyni jako węzła miejskiego do propozycji rozporządzenia (CEF II)	Polskie Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk	Forum Rozwoju sieci bazowej TEN-T w Polsce (instytucja wiodąca – Ministerstwo Infrastruktury)
Rewizja polityki TEN-T	2024	Działania promocyjne na szczeblu rządowym oraz Komisji Europejskiej dotyczące wpisania miasta Gdynia jako miejski węzeł sieci bazowej	Stowarzyszenie Polskich Regionów Korytarza Transportowego Bałtyk-Adriatyk Stowarzyszenie Samorządowe S6	
Via Maris – Budowa Północnej Obwodnicy Aglomeracji Trójmiejskiej (prace częściowo wpływające na połączenie "ostatnia mila" z portem w Gdyni)	2024	kontynuacja udziału w projektach międzynarodowych.	Forum Korytarza Bałtyk-Adriatyk Porozumienie Pomorza i Blekinge	Projekty międzynarodowe, w których miasto
Via Maris - Droga Czerwona w Gdyni (od Janka Wiśniewskiego do Węzła Gdynia-Północ)	2024			
Przebudowa południowego dostępu do Portu Gdynia	2024			
Wdrożenie PCS i integracja systemów informatycznych w porcie, zwiększenie efektywności obsługi ciężkich ładunków i ciężarówek w Porcie Gdynia	2027			
Rozwój multimodalnej platformy „Dolina Logistyczna	2027			
Przebudowa Wiaduktu Kwiatkowskiego i przystosowanie do wymagań TEN-T	2027			
Via Maris – dalsze połączenie i modernizacja dróg krajowych i autostrad łączących się z infrastrukturą drogową portu	2027			

Budowa nowej infrastruktury na nowych obszarach portowych (w tym budowa Portu Zewnętrznego)	2027	budowanie współpracy z innymi państwami z regionu Morza Bałtyckiego	Umowa o współpracy w oparciu o zasady miast siostrzanych	Gdynia uczestniczy, między innymi projekt TENTacle
Przebudowa obszarów nabrzeży w Porcie Gdynia	2027			
Dalsze dostosowanie infrastruktury dostępu do portu morskiego do nowej infrastruktury tworzonej na rozbudowanych obszarach portowych	2027			
Zwiększenie przepustowości torów kolejowych w granicach administracyjnych Portu Gdynia	2027			
Połączenie portu z jego zapleczem, szczególnie poprzez terminale intermodalne	2027			
Rozmieszczenie infrastruktury alternatywnego paliwa – bunkrowanie LNG i zasilanie elektryczne statku	2027			

Źródło: opracowanie własne

14. Rekomendacje

1. Analiza *ex ante* efektywności struktur zarządzających i wykonawczych wskazanych w strategiach, programach, planach i in. dokumentach, właściwych dla powstania sieci TEN-T na terenie obszaru metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Ocena potencjału orgware w obszarze metropolitalnym.

2. Dostosowanie struktur zarządzających i wykonawczych wskazanych w dokumentach strategicznych przyjętych dla obszaru metropolitalnego – do warunków i wyzwań zidentyfikowanych w wyniku przeprowadzonej analizy. Zapewnienie możliwie najwyższego stopnia efektywności tych struktur w zakresie kadrowym, kompetencyjnym, finansowym i technicznym.

3. Przeprowadzenie analizy kompetencji, właściwych dla realizacji zadania: dostosowanie sieci transportowej do wymagań sieci bazowej TEN-T, w jednostkach administracji publicznej działającej na terenie Gdyni, w tym administracji samorządowej. Ocena struktur/standardów współdziałania tych jednostek.

Podjęcie działań służących:

4.1. zmianie nazwy węzła sieci bazowej „Gdańsk” na „Gdańsk, Gdynia”.

4.2. rozwijaniu sieci połączeń węzła „Gdańsk, Gdynia” z innymi metropolitalnymi węzłami sieci bazowej TEN-T (gł. poprzez autostrady morskie).

5. Kontynuacja uczestnictwa Miasta Gdyni w unijnych projektach transportowych, służących efektywnej wymianie dobrych praktyk i poparcia dla przedsięwzięć ważnych dla rozwoju sieci TEN-T w Gdyni.

15. Spis rysunków

Rysunek 1. Sieć korytarzy TEN-T	7
Rysunek 2. Korytarz Bałtyk - Adriatyk	8
Rysunek 3. Gdynia w Korytarzu Bałtyk - Adriatyk	9
Rysunek 4. Czas realizacji sieci TEN-T.....	10
Rysunek 5. Wielopoziomowe zarządzanie.....	25
Rysunek 6. Schemat nadzoru merytorycznego i zwierzchnictwa służbowego komórek organizacyjnych oraz miejskich jednostek organizacyjnych właściwych dla rozwoju węzła miejskiego TEN-T w Gdyni.	41
Rysunek 7. Koncepcja zarządzania wielopoziomowego.....	45
Rysunek 8. Koncepcja zarządzania korytarzem transportowym.....	47
Rysunek 9. Struktura zarządzania EFC.....	48
Rysunek 10. Port Vuosaari.....	50
Rysunek 11. Port w Aarhus.....	51
Rysunek 12. Lokalizacja Regionu Kvarken	52
Rysunek 13. Forum współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni na szczeblu lokalnym	61
Rysunek 14. Forum współpracy dla rozwoju węzła bazowego TEN-T w Gdyni na poziomie metropolitalnym	63
Rysunek 15. Forum Rozwoju Sieci Bazowej TEN-T w Polsce	64
Rysunek 16. Oś czasu zawierająca istotne wydarzenia związane z polityką TEN-T	67