

Problemy planowania rozwoju systemu transportowego w obszarach metropolitalnych – przykład Obszaru Metropolitalnego G-G-S

Problems of planning development of the transport system in metropolitan areas on the example of the Gdansk-Gdynia-Sopot metropolitan area

Problemy rozwoju systemów transportowych w metropoliach wynikają ze specyfiki tych obszarów, ich skali i struktury przestrzennej. Obszary te charakteryzują się dużą wewnętrzną integracją funkcjonalną oraz dobrze rozwiniętą siecią transportową. Dynamicznie rozwijające się obszary metropolitalne mają odrębne systemy zarządzania finansami, rozwiązania prawne oraz administrację, a także własne organy planowania i zarządzania, które mogą dokonywać zmian jakościowych, w tym w zakresie rozwoju systemów transportowych. Brak tych systemów i organów powoduje problemy w transporcie i zbyt wolne tempo zmian jakościowych. Pomimo skoku cywilizacyjnego dokonanego w ostatnim dziesięcioleciu w zakresie planowanych inwestycji transportowych, cały system transportowy naszej metropolii ma wiele słabych stron. W artykule przedstawiono problemy planowania rozwoju systemu transportowego w obszarach metropolitalnych na przykładzie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

The problems of the development of transport systems in metropolitan areas arise from the specific features of this area, its scale and spatial structure. These areas are characterized by a large scale of internal functional integration (strong functional links) and a well-developed transport network. The rapidly developing metropolitan areas have a distinct system of financial and legal and administrative management and their own planning and management bodies capable of making qualitative changes, including in the development of transport systems. The lack of these systems and bodies is causing problems in transport operations in metropolitan areas and too slow pace of qualitative changes. Despite the civilizational leap that has been made in the last decade in the field of planned transport investments, the whole transport system has many weak points. The paper presents problems of planning development of the transport system in metropolitan areas on the example of the Gdansk-Gdynia-Sopot metropolitan area.

Słowa kluczowe: planowanie transportu, strategia rozwoju, metropolia

Keywords: transport planning, development strategy, metropolity

■ Doc. dr Lech Michalski, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Katedra Inżynierii Drogowej i Transportowej - ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk, michal@pg.edu.pl, specjalista w zakresie planowania rozwoju transportu, integracji transportu, bezpieczeństwa ruchu.

■ Mgr Krystian Birr, Politechnika Gdańska, Wydział Inżynierii Lądowej i Środowiska, Katedra Inżynierii Drogowej i Transportowej - ul. Narutowicza 11/12, 80-233 Gdańsk, krystian.birr@pg.edu.pl, specjalista w zakresie modelowania podróży, planowania rozwoju transportu, organizacji i zarządzania transportem zbiorowym.

WPROWADZENIE

Problemy rozwoju systemów transportowych w obszarach metropolitalnych wynikają ze specyficznych cech tego obszaru, jego skali i struktury przestrzennej. Z morfologicznego punktu widzenia definicja obszaru metropolitalnego nie jest jednoznaczna, nie mniej można przyjąć, że jest to wielkomiejski obszar osadniczy obejmujący strefę o znacznym bezpośrednim zasięgu codziennego oddziaływania (miejsca pracy, nauki i zamieszkania) oraz tereny potencjalnych możliwości rozwojowych, w którym zachodzi proces metropolizacji i występuje duże nagromadzenie działalności uzupełniających metropolitalne funkcje ośrodka centralnego. Wyróżnia się dużą skalą wewnętrzną integracji funkcjonalnej (silnych powiązaniach funkcjonalnych) i dobrze rozwiniętą siecią transportową. Powstawanie obszaru metropolitalnego jest konsekwencją rozwoju funkcji metropolitalnych, czemu towarzyszy migracja ludności i przenoszenie działalności gospodarczej na peryferia dotychczasowych skupisk miejskich¹. Na świecie intensywnie rozwijające się obszary metropolitalne mają wyodrębniony system zarządzania finansowego i prawno-administracyjnego oraz własne organy planowania i zarządzania zdolne do wprowadzania zmian o charakterze jakościowym, także w rozwoju systemów transportowych. Brak tych systemów i organów są przyczyną problemów w funkcjonowaniu transportu w obszarach metropolitalnych i zbyt wolnego tempa jakościowych zmian. Dotyczy to wielu tworzących się w Polsce obszarów metropolitalnych, w tym

Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot.

Obszar Metropolitalny Gdańsk – Gdynia – Sopot (OM G-G-S) z jego miastami centralnymi (Gdańsk, Sopot, Gdynia) jest geograficznie i historycznie ukształtowanym węzłem transportowym na skrzyżowaniu europejskich szlaków transportowych. Liczy ponad 1,5 mln mieszkańców, co stanowi ponad połowę (65%) ludności województwa pomorskiego. W obszarze tym znajduje się 8 powiatów i 3 miasta na prawach powiatu. W ocenie struktury przestrzennej OM G-G-S z punktu widzenia funkcjonowania transportu należy stwierdzić, że:

- rozmieszczenie obszarów mieszkaniowych, miejsc pracy i nauki tworzy zapotrzebowanie na podróże, głównie do centrum OM G-G-S o skali wymagającej wysokiej sprawności infrastruktury i form organizacyjnych,
- porty morskie i przemysłowo-usługowe obszary około portowe są głównymi źródłami i celami przewozów towarów, wymagające nowoczesnego zaplecza logistycznego, infrastrukturalnego i organizacyjnego,
- obszary rozmieszczone wzdłuż pobraża Morza Bałtyckiego i na obszarze Pojezierza Kaszubskiego są głównymi kierunkami ruchu turystycznego mieszkańców metropolii, regionu, kraju i turystów zagranicznych, wymagające sprawnej obsługi transportowej i dobrego zaplecza informacyjnego.

Pomimo cywilizacyjnego skoku, który w ostatniej dekadzie dokonano w zakresie realizacji planowanych inwestycji transportowych, cały sys-

¹ Markowski T., Marszał T.: Metropolie, obszary metropolitalne, metropolizacja. Problemy i pojęcia podstawowe. Polska Akademia Nauk. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Warszawa 2006. ISBN 83-89693-16X

tem transportowy ma wiele słabych elementów, do których zaliczają się:

- brak spójności sieci transportowej wynikający nie tylko z braku wysokosprawnych odcinków w sieci drogowej, ale także z niewłaściwej jej struktury funkcjonalno-technicznej, rozbieżności pomiędzy klasami nominalnymi i rzeczywistymi, braku regulacji dostępności,
- brak odpowiedniej do potrzeb integracji między poszczególnymi podsystemami transportu w OM G-G-S, słabe tempo rozwoju węzłów przesiadkowych, niepełna integracja biletowo-taryfowa, zbyt mała rola roweru, jako środka dowozowego do węzłów przesiadkowych,
- słaba dostępność transportu zbiorowego na obszarach położonych poza rdzeniem OM G-G-S oraz zbyt niska jakość usług transportowych na połączeniach pomiędzy Trójmiastem a pozostałymi gminami w jego otoczeniu, małe wykorzystanie akwenów wodnych w przewozach pasażerskich,
- brak wspólnych działań w OM G-G-S, zwłaszcza w miastach sąsiednich w zakresie polityki parkingowej,
- niska innowacyjność organizacji funkcjonowania systemów transportu (małe wykorzystanie ITS w zarządzaniu ruchem i przewozami, braki w informacji pasażerskiej),
- dość niski poziom bezpieczeństwa i duży stopień uciążliwości transportu.

STRUKTURA PRZEWOZÓW O CHARAKTERZE METROPOLITANYM

Pod względem wykorzystania środka transportu na obszarze metropolitalnym w Trójmieście występuje największy udział w podróżach ma transport indywidualny samochodowy (41%), nato-

miast udział pozostałych gałęzi transportu w realizacji podróży wynosi: 32% transport zbiorowy, 21% przemieszczenia piesze, 6% transport rowerowy. W przypadku mieszkańców obszaru poza Trójmiastem udziału podróży transportem zbiorowym jest znacznie mniejszy (18%) (Rys. 1).

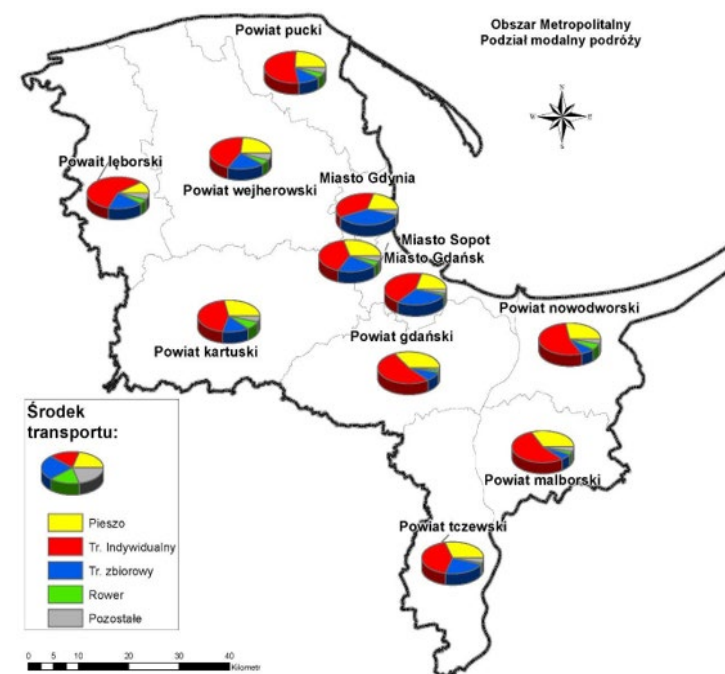
Połowa podróży wykonywanych przez mieszkańców obszaru metropolitalnego, to podróże między domem, a celami innymi niż praca i nauka. Spośród podróży pasażerskich największą ich liczbę odnotowano w podróżach związanych z miastami, a szczególnie z Trójmiastem. Analiza więzby podróży wykonanej na podstawie przeprowadzonych badań w ramach opracowania Planu transportowego dla województwa pomorskiego² oraz Strategii Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Trójmiasta wskazuje, że spośród wszystkich relacji podróży w OM G-G-S największy potok podróżnych występuje pomiędzy miastami wchodzącymi w skład Trójmiasta. Duży udział w podróżach do Trójmiasta mają gminy: Tczew, Pruszcz Gdański, Rumia, Reda, Wejherowo, Kartuzy, Kościerzyna (Rys. 2).

Przeprowadzone analizy i studia diagnostyczne wskazują na niekorzystne tendencje

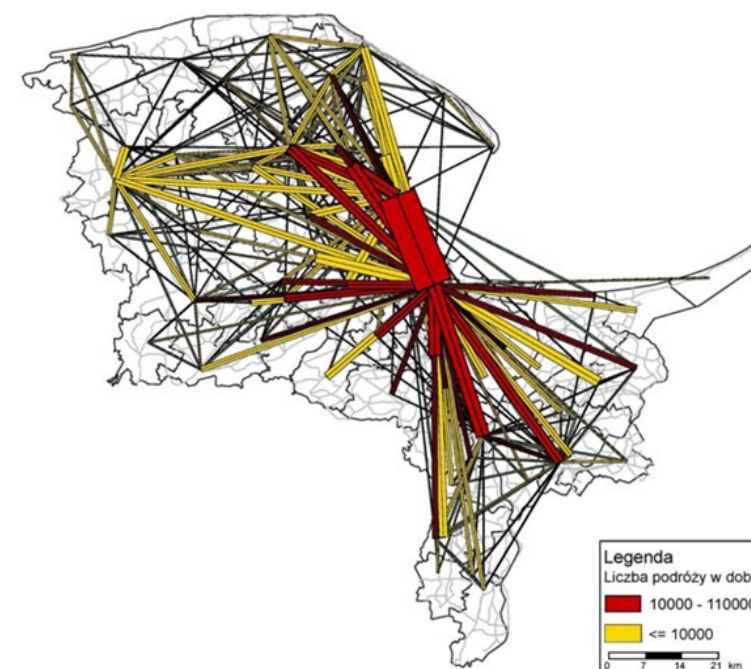
w funkcjonowaniu i rozwoju transportu w OM do 2030 r., charakteryzujące się:

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

Rys. 1 Struktura udziału środków transportu w przewozach pasażerskich w powiatach



Rys. 2 Struktura przestrzenna podróży (więzba podróży) w OMG-G-S



² Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Pomorskiego

Łagodzenie negatywnego oddziaływania tego zjawiska możliwe jest poprzez:

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

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

Racjonalizacja wykorzystania środków transportu wymaga:

- stworzenia warunków do podejmowania racjonalnych wyborów transportowych poprzez rozwój infrastruktury transportowej umożliwiającej efektywną realizację podróży wybranym środkiem transportu oraz pozwalającej na sprawne łączenie środków transportu w realizacji łańcucha podróży intermodalnych,
- zarządzania mobilnością ukierunkowaną na kształtowanie zachowań transportowych sprzyjających racjonalnym wyborom transportowym.

SYSTEM PLANOWANIA

Rozwój systemu transportu w OM G-G-S do roku 2030 jest przedmiotem ustaleń w kilku do-

kumentach programowo-planistycznych o różnym statusie formalnym

i formułowanych z punktu widzenia różnych celów. Spójność tych ustaleń jest niezbędna dla kreowania uporządkowanego i jednolitego przekazu na temat tego, w jakim kierunku powinien się rozwijać metropolitalny system transportowy, jakie są potrzeby transportowe oraz rzeczywiste możliwości ich realizacji. Szczegółnej koordynacji wymagały zapisy dokumentów sporządzane przez różne instytucje, głównie:

- Plan Zagospodarowania Przestrzennego województwa pomorskiego, który formułuje kierunki rozwoju infrastruktury transportowej OM G-G-S z punktu widzenia ładu przestrzennego i polityki przestrzennej województwa pomorskiego, Gdańsk 2016,
- Strategia Rozwoju Obszaru Metropolitalnego 2030, w której kierunki rozwoju systemu transportu są jednym z uwarunkowań dalszego rozwoju OM G-G-S, Gdańsk 2016,
- Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu „Mobilne Pomorze”, Zarząd Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2013,
- Strategia realizacji systemu tras rowerowych dla Gdańska (SR STER), Gdańsk lipiec 2013,
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla województwa pomorskiego do roku 2025, Gdańsk 2014,
- studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin obszaru metropolitalnego,
- Strategie rozwoju Portu Morskiego Gdańsk, Portu Morskiego Gdynia, Portu Lotniczego w Gdańsku,
- Program Operacyjny Mobilny Gdańsk, będący częścią Strategii Miasta Gdańska do 2015 roku.

Korzystną okolicznością dla koordynacji był fakt sporządzania w/w dokumentów w zbliżonym okresie oraz wykorzystanie trójmiejskich zapple-

cza eksperckiego w bieżących pracach koncepcyjnych, konsultacjach i seminariach. Prowadzenie prac planistycznych i podejmowanie racjonalnych decyzji strategicznych w zakresie rozwoju systemu transportowego wymaga zastosowania nowocześniejszych narzędzi i stworzenia transportowego modelu symulacyjnego dla OM G-G-S. Pierwszy taki model zbudowano na bazie programu VISUM firmy PTV z zastosowaniem klasycznego podejścia czterostopniowego modelu ruchu. Do budowy modelu wykorzystano dostępny zbiór danych będących w posiadaniu Samodzielnego Referatu analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni, Wydziału Edukacji Urzędu Miasta Gdyni, Wydziału Infrastruktury Urzędu Miasta Gdyni, Biura Planowania Przestrzennego miasta Gdynia, Fundacji Rozwoju Inżynierii Lądowej, Politechniki Gdańskiej, Zarządu Komunikacji Miejskiego w Gdyni, Biura Rozwoju Gdańska, Zarządu Dróg i Zieleni miasta Gdańska, Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku danych GUS oraz innych instytucji.

Transportowy model podróży OM G-G-S pozwala na prowadzenie studiów i analiz dotyczących:

- Prac prognostycznych oraz analiz operacyjnych w sieci transportu indywidualnego i zbiorowego.
- Optymalizacji rozbudowy sieci transportowej umożliwiającej wyznaczenie hierarchii ważności poszczególnych inwestycji drogowych oraz uzyskanie maksymalnych korzyści z ich budowy.
- Budowy scenariuszy zarządzania ruchem w przypadku wystąpienia incydentów, robót drogowych, imprez masowych oraz planowanie tras (linii) lub zmian tras (linii) pojazdów transportu zbiorowego wraz z możliwością analizy zmian w rozkładzie jazdy.
- Dostarczenie danych do prognozowania wpływu transportu na środowisko: analizy hałasowe, emisja spalin.

- Dostarczenia danych do analiz mikrosymulacyjnych dla wybranych fragmentów obszaru miasta, pozwalających na szczegółową analizę warunków ruchu.
- Przygotowania strategii zarządzania transportem indywidualnym i zbiorowym.

INTEGRACJA TRANSPORTU ZBIOROWEGO

Zarządzanie transportem zbiorowym w OM opiera się na modelu rozdzielenia funkcji organizatora i realizatora przewozów. Funkcje organizatorskie są realizowane w różnym zakresie przez poszczególnych organizatorów transportu. W Obszarze Metropolitalnym funkcjonują czterech organizatorów komunalnych (w Gdańsku, Gdyni, Tczewie i Wejherowie), co nie sprzyja integracji transportu zbiorowego. Słabe strony ich działalności związane są przede wszystkim z ograniczeniami będącymi rezultatem nieefektywnych form organizacyjno-prawnych obu podmiotów. Forma organizacyjna jednostki budżetowej uznawana jest powszechnie za nieefektywną i nieadekwatną do funkcji realizowanych przez zarządy transportu, zwłaszcza tych, które mają profil rynkowy. Koncepcja powołania w metropolii jednego organizatora transportu publicznego poprzez połączenie zarządów w Gdańsku i Gdyni oraz przejęcie przez nowy podmiot funkcji organizatorskich realizowanych przez Urząd Miasta w Wejherowie, MZK w Wejherowie i docelowo także Urząd Miasta w Tczewie, nie została dotychczas zrealizowana. Dodatkowym wyzwaniem w zakresie integracji transportu zbiorowego w OM jest funkcjonowanie SKM w Trójmieście jako operatora, który rynkowo powiązany jest z transportem miejskim, natomiast organizacyjnie z Urzędem Marszałkowskim, który pełni w stosunku do SKM oraz Przewozów Regionalnych rolę organizatora przewozów. Ze względu na specyfikę ruchu kole-

owego także funkcja nadzoru i regulacji ruchu jest realizowana przez organizatora (Urząd Marszałkowski) ale odrębny podmiot.

Urząd Marszałkowski jest także organizatorem przewozów regionalnego pasażerskiego transportu drogowego. Dotychczasowe doświadczenia w zakresie organizacji transportu regionalnego kolejowego i drogowego, zasady integracji tego transportu i założenia planu zintegrowanego rozwoju transportu publicznego wskazują na celowość powołania regionalnego zarządu transportu publicznego. Plany powołania takiej jednostki zawiera Regionalny Program Strategiczny w zakresie transportu – Mobilne Pomorze. Utworzenie metropolitalnego zarządu transportu i regionalnego zarządu transportu należy uznać za działania pożądane, sprzyjające integracji transportu zbiorowego w obszarze MT.

Efektywności systemu zarządzania nie sprzyja także obecna struktura własnościowa SKM w Trójmieście. Ponad 64% udziałów tego operatora posiadają PKP S.A. i Skarb Państwa. Stwarza to pole do potencjalnych konfliktów interesów w grupie właścicielskiej, zwłaszcza w zakresie realizacji usług użyteczności publicznej.

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej doprowadził do integracji biletowej poprzez wprowadzenie biletu metropolitalnego, obowiązującego obecnie na obszarze 14 miast i gmin. Integracja biletowa objęła usługi organizatorów: ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i operatorów MZK Wejherowo, PKP SKM w Trójmieście i Przewozów Regionalnych. Jednocześnie bilet metropolitalny jest honorowany przez przewoźników kolejowych jako wynik działania Samorządu Województwa Pomorskiego i na podstawie umów ramowych i rocznych zawieranych przez tego organizatora transportu.

Barierą dla pełnej integracji taryfowo-biletowej na obszarze metropolitalnym jest obecny stan

prawny, dotyczący refundacji ulg i zróżnicowany zakres ulg w transporcie miejskim, kolejowym i regionalnym transporcie drogowym. Obowiązujące zasady refundacji ulg, wskazują jako beneficjanta wyłącznie operatorów (przewoźników). W transporcie regionalnym występuje pięć poziomów ulg, tj. 100%, 95%, 78%, 49% i 37%, natomiast w transporcie lokalnym, pomimo formalnych możliwości stosowania wielu poziomów ulg, powszechnie stosowane są ulgi 100% i 50%, co nie sprzyja integracji oferty.

Przedstawione powyżej bariery są istotnym problemem w zakresie planowania rozwoju zintegrowanego i przez to atrakcyjnego systemu transportu zbiorowego w metropolii i całym województwie.

KIERUNKI DZIAŁAŃ

Biorąc pod uwagę obecne uwarunkowania procesu metropolizacji w obszarze OM G-G-S, można określić główne kierunki rozwoju systemu transportowego, polegające na:

- poprawie zewnętrznej dostępności transportowej obszaru metropolitalnego,
- wzmacnianiu wewnątrzregionalnych powiązań transportowych obszaru metropolitalnego poprawiających jego spójność przestrzenną,
- kształtowaniu warunków rozwoju sprawnego i efektywnego transportu zbiorowego,
- usprawnieniu powiązań węzłów multimodalnych z infrastrukturą dostępności zewnętrznej warunkującej rozwój węzła transportowo-logistycznego w obszarze metropolitalnym.

Na ich podstawie można wskazać kilka fundamentalnych i specyficznych dla OM G-G-S zasad, wspierających podnoszenie jakości metropolitalnego systemu transportowego, a mianowicie:

1. Zasada koncentrowania rozwoju sieci transportowej w metropolitalnych korytarzach

transportowych (pucki, lęborski, kartusko-koscierski, tczewski, żuławski) obejmującego priorytetowe działania, służące poprawie powiązań rdzenia obszaru metropolitalnego z jej otoczeniem funkcjonalnym oraz tworzeniu warunków dla rozwoju wielomodalnych przewozów osób i towarów;

2. Zasada zróżnicowania zintegrowanej polityki transportowej w stosunku do rdzenia i pozostałych stref obszaru metropolitalnego w zakresie:

- roli transportu zbiorowego,
- narzędzi regulowania dostępności dla samochodów osobowych (zakazy i ograniczenia wjazdu, liczby miejsc postojowych i miejsc parkowania, organizacji parkingów i miejsc postojowych, odpłatności za dostęp do obszaru i miejsc parkingowych) i ciężarowych,
- lokalizacji określonych elementów infrastruktury transportowej (węzłów i przystanków przesiadkowych transportu zbiorowego, parkingów P&R, B&R, K&R, centrów logistycznych).

3. Zasada kształtowania podstawowego układu drogowego w rdzeniu obszaru metropolitalnego w oparciu o rusztowy układ tras przebiegających:

- południkowo (na kierunku północ-południe), który tworzą: Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta (droga nr S7), Obwodnica Zachodnia Trójmiasta (droga nr S6), Trasa Średnicowa (droga nr 468) wspomagana przez pozostałe, równoległe elementy głównego korytarza transportowego lokalizowane przy terenach PKP (Droga Czerwona),
- równoleżnikowo (na kierunku wschód – zachód), który tworzą: Obwodnica Południowa Gdańska (droga nr S7), ciąg ulic: ul. Armii Krajowej (droga nr 501) i ul. Kartuska w Gdańsku, Trasa Słowackiego (droga nr 472) w Gdańsku, ciąg ulic: Nowa Spacero-

wa i Nowa Kielnieńska (droga nr 218) w Gdańsku, ciąg ulic: ul. Wielkopolska i ul. Chwaszczyńska (droga nr 474) w Gdyni, Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni,

4. Zasada kształtowania zintegrowanej sieci metropolitalnego transportu zbiorowego w oparciu o transport szynowy i system dowozu pasażerów środkami transportu autobusowego, trolejbusowego, tramwajowego, wodnego i rowerowego do węzłów integracyjnych spełniających standardy właściwe dla rangi węzła.
5. Zasada priorytetu rozwoju sieci transportowej obszaru metropolitalnego w zakresie:

- budowy brakujących lub szczególnie ważnych elementów sieci transportowej, podnoszących istotnie (skokowo) ich sprawność i bezpieczeństwo ruchu, a także możliwości obsługi transportowej portów, obszarów przemysłowych i usługowych oraz dojazdów do rdzenia obszaru metropolitalnego,
- budowy i modernizacji transportowych węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych umożliwiających integrację transportu regionalnego i metropolitalnego, z zapewnieniem odpowiednich standardów,
- budowy parkingów buforowych dla samochodów ciężarowych dla obsługi portów w Gdańsku i w Gdyni,
- budowy lub modernizacji brakujących elementów sieci tras rowerowych i ciągów pieszych zapewniających dobrą obsługę węzłów integracyjnych lub przystanków zintegrowanych,
- wdrażania Inteligentnych Systemów Transportu, umożliwiających stosowanie nowoczesnych, innowacyjnych i zaawansowanych metod zarządzania ruchem i przewozami,
- zapewnienia odpowiednich standardów bezpieczeństwa i ograniczenie negatywnego wpływu na środowisko budowanych lub

modernizowanych elementów infrastruktury transportowej.

Od strony organizacyjnej rekomenduje się instytucjom zarządzającym tym obszarem:

- utworzyć jednostkę (lub jednostki) zarządzającą transportem i mobilnością w OM G-G-S; Opracować i wdrożyć projekty zarządzania ruchem drogowym, transportem pasażerskim i transportem towarowym w OM G-G-S.;
- utworzyć Metropolitalne Obserwatorium Transportu, które umożliwi systematyczne prowadzenie badań zachowań transportowych mieszkańców, badań ruchu, badań przewozów pasażerskich i towarowych, rozwój Transportowego Modelu Podróży OM G-G-S ;
- opracować zasady (standardy) dotyczące planowania, projektowania i organizacji transportu w OM G-G-S (np. plany transportowe, trasy rowerowe, rower metropolitalny, wyposażenie transportowych węzłów integracyjnych, strefy ograniczonej dostępności dla samochodu, zasady dostępu obszarów miejskich dla pojazdów ciężarowych.
- Stymulować współpracę biznesu i nauki w zakresie wdrażania innowacji w transporcie.