

UCHWAŁA NR CIX/800/2024
RADY GMINY KOSAKOWO
z dnia 21 marca 2024 roku

**w sprawie: przyjęcia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego
Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP)**

Na podstawie art. 18 ust. 2 pkt 12 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40 ze zm.) uchwała się, co następuje:

§ 1. Przyjmuje się Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (zwany dalej jako: „SUMP”), stanowiący załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Wykonanie uchwały powierza się Wójtowi Gminy Kosakowo.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

UZASADNIENIE

Uchwalenie SUMP jest niezbędny dla Gminy Kosakowo, która będzie starała się o przyznawania środków unijnych na projekty z zakresu mobilności i transportu w ramach ZIT OMGGG w nowej perspektywie unijnej 2021-2027. Dlatego oprócz głównego planu transportowego dla całego obszaru metropolitalnego, opracowano dokładny plan SUMP dla Gminy Kosakowo w metropolii. Zawierają one wykaz najważniejszych działań i inwestycji, które powinny być zrealizowane w gminie.

Załącznik
do Uchwały Nr CIX/800/2024
Rady Gminy Kosakowo
z dnia 31 marca 2024 roku

SUMP OMGGGS

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Obszaru
Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Zamawiający:



Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk
www.metropoliagdansk.pl/

Zespół opracowujący:



A2P2 architecture&planning
ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl



FUNDACJA
ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ
Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej
ul. Narutowicza 11
80-233 Gdańsk
www.fril.org.pl

Gdańsk, 02.11.2023 r.

Autorzy opracowania:

Łukasz Pancewicz – kierownik projektu
Michał Jabłonowski – koordynator projektu
Monika Arczyńska
Krystian Birr
Agnieszka Gajda
Michał Grobelny
Kamil Hyla
Bartosz Jarecki
Bartłomiej Kasiuk
Konrad Korzistka
Michał Litwin
Michał Męczyński
Maciej Mysona
Ksenia Orlova
Natalia Pawelec
Jakub Piecuch
Robert Wojciechowski
Maria Zych-Lewandowska

Zespół ekspertów wspomagających prace nad opracowaniem:

Michał Babicki
Tomasz Budziszewski
Dorota Gajda-Kutowińska
Michał Jamroź
Jacek Oskarbski
Jakub Pietruszewski
Agnieszka Różga-Micewicz
Paulina Szewczyk
Michał Tusk
Marcin Wołek

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGs:

Krzysztof Perycz – Szczepański – nadzór prac i kierowanie zespołem
Maciej Jendryczka – koordynator ds. transportu i mobilności, kierownik projektu
Marta Gorczyca – specjalistka ds. administracji
Beata Bona – kierowniczka zespołu finansów

Spis treści

| | |
|--|------------|
| Spis treści..... | 4 |
| Wykaz pojęć..... | 5 |
| Plan Zrównoważonej Mobilności (SUMP) – SYNTEZA..... | 7 |
| 1 Czym jest SUMP..... | 13 |
| 2 Jak jest dzisiaj..... | 25 |
| 3 Jak chcemy, żeby było..... | 28 |
| 3.1. Scenariusze i wizja..... | 30 |
| Scenariusz zrównoważonej mobilności..... | 32 |
| 3.2. Cele i działania..... | 35 |
| Główny i długoterminowy cel SUMP to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza..... | 35 |
| Cele strategiczne..... | 36 |
| CEL I Poprawa dostępności transportu zbiorowego..... | 36 |
| Obszary, w których będziemy działali:..... | 37 |
| 3.3. Pakiety działań..... | 44 |
| PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami..... | 44 |
| 54 | |
| PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym..... | 55 |
| PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem..... | 63 |
| PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo..... | 70 |
| PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii..... | 77 |
| PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska..... | 86 |
| 4 Jak zapewnimy faktyczną realizację Planu..... | 91 |
| 4.1. Odpowiedzialność za realizację Planu..... | 92 |
| 4.2. Monitorowanie i ewaluacja Planu..... | 96 |
| 4.3. Wskaźniki..... | 97 |
| 4.4. Harmonogram i etapowanie..... | 109 |
| 4.5. Finansowanie Planu..... | 120 |
| 5 Skrót diagnozy..... | 121 |
| 5.1. Skrót diagnozy..... | 122 |
| 6 Załączniki..... | 150 |
| 7 Spis tabel, rysunków i wykresów..... | 152 |
| Spis tabel..... | 153 |
| Spis rysunków..... | 153 |
| Spis wykresów..... | 154 |

Wykaz pojęć

- BAU** – scenariusz bazowy (ang. business as usual)
- Bike&Ride (B+R, B&R)** – parking dla rowerów zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie roweru w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego
- BRD** – bezpieczeństwo ruchu drogowego
- CPK** – Centralny Port Komunikacyjny
- CPU** – Centralne Pasma Usługowe
- DDR** – droga dla rowerów
- DRT** – dynamiczny transport na życzenie
- DWZiZT** – Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu
- EFRR** – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
- ETS** – Europejski System Handlu Emisjami Dwutlenku Węgla
- FRPA** – Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ustanowiony ustawą z 16 marca 2019 r. w celu dofinansowania przywracanych połączeń autobusowych
- GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
- GPR** – Generalny Pomiar Ruchu
- GUS** – Główny Urząd Statystyczny
- ITS** – inteligentne systemy transportowe (ang. Intelligent Transport Systems)
- JST** – jednostki samorządu terytorialnego
- Kiss&Ride (K&R, K+R)** – wyznaczone miejsce przeznaczone do krótkiego postoju (nie dłużej niż 2 minuty), ułatwiające przesiadkę pasażera na inny środek transportu
- KE** – Komisja Europejska
- KPM** – Krajowa Polityka Miejska
- LCC** – tanie linie lotnicze (ang. low-cost carrier)
- MOF** – Miejski Obszar Funkcjonalny
- MPU** – Metropolitalne Pasma Usługowe
- MPZP** – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
- NSP** – Narodowy Spis Powszechny
- OMGGS/OM/Obszar Metropolitalny** – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
- OzN** – osoba z niepełnosprawnością
- Park&Ride (P+R, P&R)** – parking dla samochodów osobowych zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego
- PTZ** – publiczny transport zbiorowy
- Podział modalny podróży** – gałęziowy podział podróży wyrażony w procentach, w którym poszczególne zadania przewozowe zostają podzielone pomiędzy różne gałęzie transportu (samochody, rowery, transport zbiorowy itp.)
- PZP OMGGS** – plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

PZP WP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego
RPS – Regionalny Program Strategiczny
RPT – Regionalny Plan Transportowy
SCT – Strefa Czystego Transportu
SIP – System Informacji Przestrzennej
SKM – Szybka Kolej Miejska
SOR – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
SRWP – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030
SSE – specjalna strefa ekonomiczna
SPP – strefa płatnego parkowania
ŚSPP – śródmiejska strefa płatnego parkowania
SOMGGS – Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
SUiKZP – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
SUMP – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. Sustainable Urban Mobility Plan, także: plan mobilności)
SWP – samorząd województwa pomorskiego
ULCC – ang. ultra low-cost carrier
UMWP – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
UTO – urzędnicy transportu osobistego

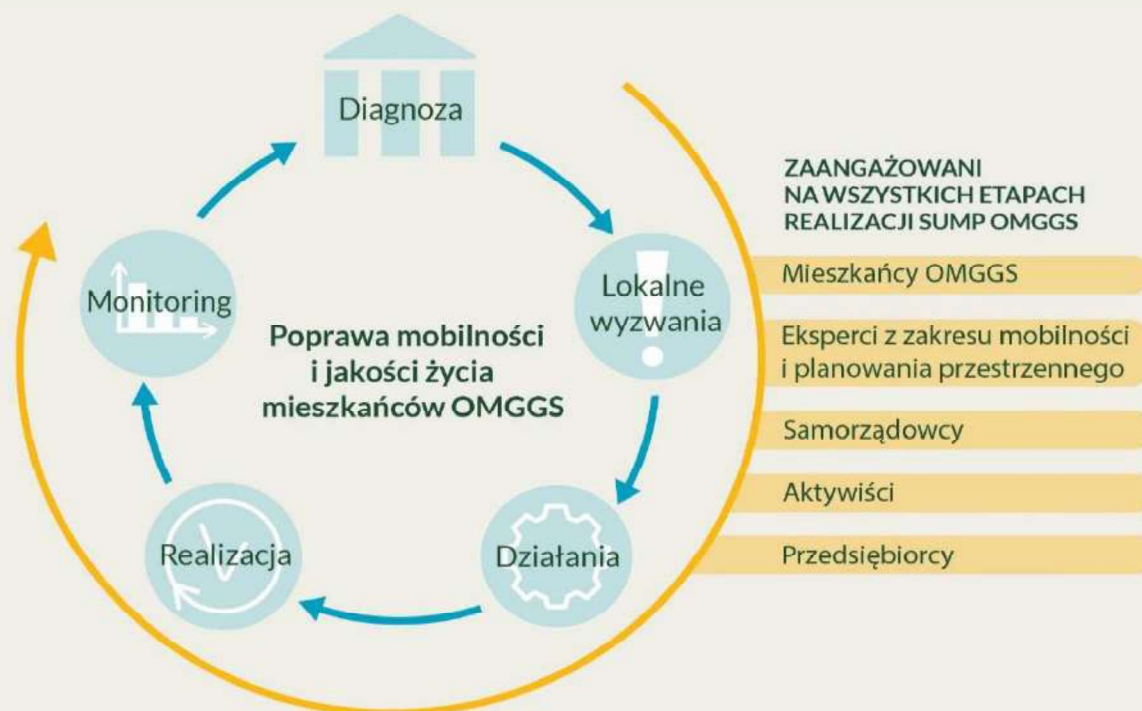


Plan Zrównoważonej Mobilności (SUMP) – SYNTEZA

Opracowanie wskazuje główne działania w zakresie mobilności na Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) wraz z uzasadnieniem ich trafności oraz przedstawia korzyści płynące z uchwalenia dokumentu i realizacji jego założeń przez gminy.

Plan Zrównoważonej Mobilności (ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) to dokument strategiczny umożliwiający długoterminowe planowanie działań transportowych i służący rozwojowi zrównoważonej mobilności w metropolii. Uwzględnia cały obszar metropolitalny, a jego głównym celem jest podniesienie jakości życia mieszkańców dzięki wydajnym i przyjaznym dla środowiska rozwiązaniom transportowym. Metropolitalny charakter dokumentu powoduje, że planowane działania dla 51 gmin i 8 powiatów koncentrują się na potrzebach transportowych mieszkańców i wymagają współpracy pomiędzy różnymi podmiotami.

Rysunek 1. Projekt SUMP OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Rozwiązania na miarę metropolii

SUMP OMGGS powstał w trosce o zdrowe i przyjazne środowisko życia dla obecnych i przyszłych mieszkańców OMGGS. W związku z tym głównym celem opracowania jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza poprzez rozwój zrównoważonego transportu. Wraz z ograniczeniem szkodliwych emisji jakość życia mieszkańców metropolii będzie się podnosić poprzez spełnienie czterech celów strategicznych.



Realizację założonych w dokumencie celów umożliwi podjęcie działań w różnych obszarach dotyczących organizacji połączeń transportu zbiorowego, rozbudowy infrastruktury rowerowej czy współpracy pomiędzy samorządami. Wypracowanych zostało **80 działań** przypisanych do **6 obszarów priorytetowych**, w których będą realizowane:



transport zbiorowy



ruch pieszy i rowerowy



ruch zmotoryzowany



współpraca

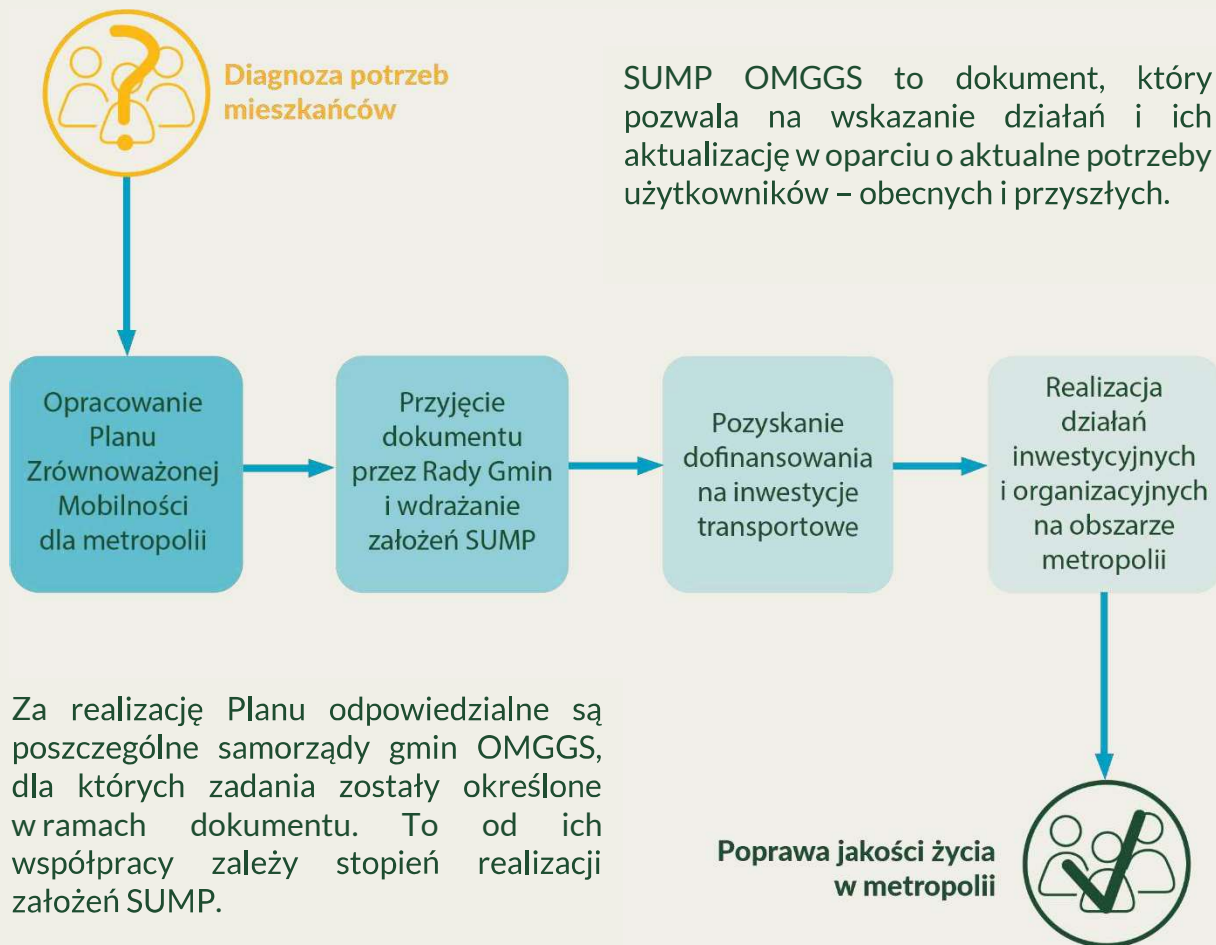


dialog z mieszkańcami i cyfryzacja



zagospodarowanie przestrzenne

Wdrażanie SUMP OMGGS



Realizacja zadań określonych w SUMP OMGGS ma doprowadzić do usystematyzowania działań transportowych w OMGGS i wdrażania ich w oparciu o długofalową wizję rozwoju. Dlatego projekt opiera się na rozwiązaniach pozwalających na tworzenie w metropolii przyjaznej przestrzeni poprzez zapewnienie dobrych dróg, wygodnych chodników i tras rowerowych czy dostępnego dla wszystkich transportu publicznego. Przestrzeni, w której naturalnym wyborem będzie komunikacja publiczna, rower czy spacer, a samochód używany będzie tylko wtedy, kiedy nie będzie dostępu do tańszej i szybszej formy podróżowania. W efekcie podróże po metropolii mają stać się szybsze, bardziej komfortowe i przyjazne dla środowiska, a sama metropolia ma być przyjaznym miejscem do życia.

Rodzaj i zakres proponowanych działań został dostosowany do strefy, w jakiej znajduje się dana gmina. Strefy zostały wyznaczone ze względu na podobieństwo zmian społecznych, gospodarczych i rozwoju przestrzennego.

Uzasadnieniem dla określonych działań są zgłoszone przez mieszkańców problemy związane z przemieszczaniem się po metropolii. To na ich podstawie określonych zostało 6 pakietów działań:

PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Diagnoza

- Wysokie koszty niskiej jakości usługi
- Słaba koordynacja połączeń transportu zbiorowego
- Konieczność wcześniejszego planowania podróży i wielu przesiadek

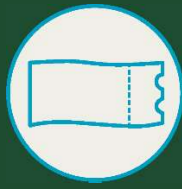
Działania

- Wprowadzenie jednego organizatora transportu zbiorowego w OMGGs (kolejowego i komunalnego)
- Integrowanie metropolii pod względem infrastruktury, organizacji połączeń i współdzielonego transportu
- Opracowanie jednolitego systemu informacji pasażerskiej

KORZYŚCI



Łatwe przesiadki



Podróż na jednym bilecie



Informacje o podróży w jednym miejscu



Uporządkowana przestrzeń

PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

Diagnoza

- Niski komfort podróży transportem zbiorowym
- Obszary z niską częstotliwością oraz brakiem dopasowania godzin odjazdów do użytkowników oraz niewystarczającą integracją różnych przewoźników
- Ograniczony dostęp transportem zbiorowym do usług publicznych

Działania

- Zakupienie nowych pociągów, tramwajów i autobusów
- Rozwijanie sieci połączeń transportu zbiorowego zapewniających częstsze i bezpośrednie połączenia (wspólny organizator transportu z Pakietu 1 ułatwi realizację tego działania)
- Rozbudowa systemu buspasów

KORZYŚCI



Połączenia dopasowane do użytkowników



Komfort podróży



Krótszy czas podróży



Poprawa dostępu do usług

PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Diagnoza

- Problem z dotarciem do węzłów, szczególnie poza miastami
- Nieintuicyjne i niedostosowane do użytkowników przestrzenie wokół węzłów
- Brak połączeń pieszych i rowerowych prowadzących do węzłów przesiadkowych

Działania

- Uruchomienie linii dowożących do węzłów przesiadkowych
- Modernizowanie istniejących i budowa nowych węzłów przesiadkowych
- Rozwijanie istniejących i budowa nowych połączeń rowerowych i pieszych prowadzących do węzła

KORZYŚCI



Poprawa dostępu do kolei w OMGGS



Usługi w okolicy węzłów



Parkingi przy węzłach



Jednolity standard węzłów

PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

Diagnoza

- Brak lub nieciągłe drogi rowerowe i ciągi piesze
- Ograniczony dostęp do usług pieszo i rowerem
- Rozproszona zabudowa o ograniczonym dostępie do usług

Działania

- Uspójnienie i rozbudowa sieci pieszej i rowerowej, w szczególności o połączenia pomiędzy gminami
- Poprawa standardu istniejących tras pieszych i rowerowych
- Współpraca w ramach planowania przestrzennego oraz wspólne standardy zagospodarowania

KORZYŚCI



Spójna sieć dróg rowerowych w OMGGS



Spójna sieć połączeń pieszych



Bezpieczne przemieszczanie się rowerem i pieszo

PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Diagnoza

- Zbyt dużo samochodów na drogach, co wydłuża czas podróży i powoduje korki
- Zajmowanie przestrzeni dla pieszych przez parkujące samochody
- Zdominowanie pieszych i rowerzystów przez auta

Działania

- Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa podróży po metropolii
- Zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego poprzez separację ruchu tranzytowego
- Ujednolicenie polityki parkingowej w całym OMGGS

KORZYŚCI



Odseparowany ruch ciężarowy



Uspokojony ruch drogowy



Spójna polityka parkingowa

PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Diagnoza

- Zanieczyszczenia środowiska, w tym powietrza, generowane przez transport
- Brak miejsc służących obsłudze pojazdów elektrycznych
- Ograniczony dostęp do danych dotyczących transportu w Metropolii i możliwości jego monitorowania

Działania

- Przeprowadzenie analiz emisji z transportu oraz wprowadzenie stref czystego transportu
- Rozbudowa systemu stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- Powołanie nowej jednostki Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych

KORZYŚCI



Czyste powietrze



Współpraca i spójny rozwój OMGGS



Zmiany oparte na badaniach potrzeb i zgromadzonych danych

1

Czym jest SUMP

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP – ang. Sustainable Urban Mobility Plan) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) to dokument strategiczny wyznaczający kierunki rozwoju transportu i mobilności w perspektywie do 2040 r. w gminach i powiatach tworzących OMGGS. Do jego sporządzenia przystąpiły wszystkie samorządy tworzące Obszar Metropolitalny. Realizacja celów zawartych w planie ma umożliwić spójny rozwój systemów transportowych, ukierunkowany na ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

SUMP to dokument, który określa wizję rozwoju transportu i mobilności w perspektywie około dwudziestu kolejnych lat. Oznacza to, że w momencie zakończenia realizacji przewidzianych w nim działań urodzone dziś osoby będą już w trakcie studiów lub aktywne zawodowo. Tak odległa perspektywa czasowa oznacza konieczność zdefiniowania wyzwań oraz możliwości, które pojawią się w kolejnych latach i będą miały wpływ na realizację planu. Szczególnie ostatnie lata pokazały, że uwarunkowania, w których ludzie funkcjonują, mogą się dynamicznie zmieniać, istotnie oddziałując na ich życie, w tym na to, jak się przemieszczają. Dlatego SUMP to dokument, który przede wszystkim określa kierunek planowanych zmian, ze wskazaniem konkretnych działań jedynie w krótszej perspektywie czasowej. Odległy termin osiągnięcia celów SUMP pozwala jednak myśleć o ambitnych zmianach, których wdrożenie wymaga czasu, odpowiednich środków i zaangażowania wielu interesariuszy.

Prace nad SUMP OMGGS rozpoczęto od oceny obecnej sytuacji w transporcie i mobilności, określenia obszarów problemowych, wyzwań oraz potrzeb związanych z przemieszczaniem się osób i towarów w całej Metropolii, ale też uwzględniając podróże zewnętrzne. Kompleksowa analiza ma posłużyć wskazaniu rozwiązań ambitnych, lecz możliwych do realizacji oraz uwzględniających lokalne uwarunkowania gospodarcze, społeczne i polityczne.





źródło: gdansk.pl



źródło: gdansk.pl

Odpowiedzi na pytania stawiane w SUMP-ie wykraczają poza granice administracyjne lub kompetencje ustawowe. Codzienne podróże mieszkańców OMGGs nie są uwarunkowane granicami gmin lub powiatów, tylko tym, gdzie znajdują się punkty początkowe i cele podróży mieszkańców. Dlatego SUMP został opracowany dla całego obszaru metropolitalnego, czyli **51 gmin i 8 powiatów** (obejmuje powierzchnię 7044 km², tj. ok. 38% powierzchni województwa, oraz zamieszkuje go ok. 1,6 mln mieszkańców, tj. ok. 68 % ludności województwa) oraz uwzględnia wszystkie sposoby przemieszczania się – od podróży pieszych, przez transport zbiorowy, do przejazdów prywatnym samochodem. Punktem wyjścia dla planowanych rozwiązań są potrzeby transportowe, a nie infrastruktura transportowa. Taki tok myślenia oznacza, że np. problemu korków nie należy rozwiązywać poszerzeniem drogi, gdyż powoduje to jedynie wzbudzenie dodatkowego ruchu¹, ale trzeba najpierw postawić pytanie o przyczyny występowania tego zjawiska i poszukać najkorzystniejszego rozwiązania.

Rozwiązywanie problemów nadmiernie obciążonej sieci drogowej poprzez jej stałą rozbudowę doprowadziło w Polsce w ostatnich latach do znacznego zwiększenia emisji związanej z transportem drogowym. Pomimo deklaracji o wspieraniu zrównoważonej mobilności w strategiach rozwoju od szczebla krajowego do lokalnego, przemieszczanie osób i towarów nie stało się ani mniej uciążliwe dla mieszkańców, ani bardziej przyjazne dla środowiska. **W latach 2005–2017 emisje CO₂ z transportu wzrosły w Polsce o 76%², zaś do 2030 r. najprawdopodobniej nadal będą rosły, osiągając wskaźnik**

¹ Wynika to m.in. z prawa Lewisa-Mogrde'a – budowa nowych lub poszerzenie istniejących dróg powoduje wzrost ruchu aut i zniwelowanie jakichkolwiek korzyści wynikających z uzyskanego wzrostu przepustowości. Wynika to z podaży infrastruktury dla aut i w efekcie jej nadmiarowego wykorzystania. Zgodnie z paradoksem Braessa dodanie nowych dróg może przyczynić się do wydłużenia czasu podróży, a nie jego skrócenia, ze względu na nadmierny ruch na nowej drodze.

² Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych, Ścieżki redukcji emisji CO₂ w sektorze transportu w Polsce w kontekście Europejskiego Zielonego Ładu.

wyższy o 78% niż w 2005 r. Na wzrost emisji składa się wzrost wskaźnika motoryzacji – Polacy posiadają coraz więcej samochodów i częściej się nimi przemieszczają – ale też wzrost gospodarczy i zwiększone zapotrzebowania na transport towarów. Według danych Eurostat z 2021 roku, liczba samochodów w Polsce stale wzrasta, a wśród członków UE to Polska notuje najwyższy wskaźnik motoryzacji³, który definiowany jest przez liczbę samochodów osobowych przypadającą na 1000 mieszkańców regionu. Kluczowy jest tutaj także chaos przestrzenny. To, jak zbudowane są miasta, osiedla i ulice, bezpośrednio wpływa na czas, bezpieczeństwo i komfort podróży, więc także na wybierany środek transportu.

SUMP OMGGS to dokument opracowywany przez samorządy gminne i powiatowe tworzące Obszar Metropolitalny. **Odpowiedzialność za rozwój zrównoważonej mobilności w dużej mierze spoczywa właśnie na samorządach lokalnych.** To na tym poziomie, poprzez kreowanie atrakcyjnych ciągów pieszych i rowerowych, lokalizację usług na osiedlach mieszkaniowych oraz wyznaczanie terenów pod zabudowę powiązanych z systemem transportu zbiorowego, tworzona jest polityka mobilności. Działania podejmowane przez gminy mają również bezpośredni wpływ na decyzje samorządów wyższego szczebla. Rozwój zwartych miast i wsi będzie tworzył korzystniejsze warunki do rozbudowy regionalnego transportu zbiorowego.

SUMP to narzędzie, które będzie wykorzystywane do przeciwdziałania zmianom klimatu i przystosowania systemów transportowych do nowych uwarunkowań klimatycznych. Już teraz podejmowanych jest wiele inicjatyw, które mają na celu redukcję emisji. Są to m.in. opłaty za rejestrację pojazdów spalinowych (planowane przez rząd na 2024 r.), podatek od własności samochodów powiązany z ich emisyjnością (również planowany w Polsce od 2026 r.)⁴ czy też opłaty za emisję CO₂, które docelowo mają objąć również transport. Oznacza to, że w najbliższych latach koszt podróży prywatnym samochodem będzie wzrastał. Dla części mieszkańców OMGGS może to oznaczać zmniejszenie ich możliwości przemieszczania się, a nawet wykluczenie transportowe.

Tylko skuteczne działania rozwijające przyjazne dla środowiska systemy transportowe będą umożliwiły zachowanie obecnego poziomu lub rozwój mobilności mieszkańców i osób odwiedzających OMGGS. Możliwości związane z odbywaniem podróży mają natomiast bezpośrednie przełożenie na rozwój społeczny i gospodarczy Metropolii.

³ Eurostat, https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_eqs_carhab/default/table?lang=en [dostęp: 20.01.2023 r.].

⁴ Krajowy Plan Odbudowy, <https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo> [dostęp: 20.01.2023 r.].

Zasady horyzontalne

Przy realizacji zadań określonych w SUMP, a finansowanych ze środków Unii Europejskiej, konieczne jest respektowanie zasad zrównoważonego rozwoju oraz równości dostępu i szans, w tym m.in. standardów minimum OMGGS dotyczących Integracji Imigrantów oraz na rzecz Osób z Niepełnosprawnościami, a także innych dokumentów gwarantujących spełnienie tych zasad.

Zrównoważony rozwój

Zasady zrównoważonego rozwoju oznaczają, że rozwój społeczny i gospodarczy nie może pozostawać w konflikcie z interesami ochrony środowiska i ładu przestrzennego. **Projektowane działania muszą uwzględniać potrzeby przyszłych pokoleń, nie mogą więc naruszać równowagi przyrodniczej ani przestrzennej. Projekty będą zatem realizowane zgodnie z zasadami „nie czyn poważnych szkód” (ang. Do No Significant Harm).** Zasada ta ma być wdrażana przekrojowo i w szerokim zakresie. Projekty będą realizowane z myślą o realizacji celów środowiskowych takich jak:

- łagodzenie zmian klimatu;
- adaptacja do zmian klimatu;
- zrównoważone wykorzystywanie i ochrona zasobów wodnych i morskich;
- gospodarka o obiegu zamkniętym, w tym zapobieganie powstawaniu odpadów oraz recyklingu;
- kontrolowanie procesów generujących zanieczyszczenie wody, powietrza i gleby w celu zapobiegania powstawaniu tych zanieczyszczeń;
- ochrona i odbudowa bioróżnorodności oraz ekosystemów;
- równość szans i dostępu.

Projekty i usługi realizowane przez członków OMGGS, w szczególności finansowane ze środków zewnętrznych, będą planowane, wdrażane, monitorowane i oceniane z uwzględnieniem zasad wspierania równych szans, zapewniania dostępności dla wszystkich, bez dyskryminacji ze względu na płeć, rasę, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, cechy genetyczne, język, religię lub przekonania, poglądy polityczne lub wszelkie inne, przynależność do mniejszości narodowych, majątek, urodzenie, poziom sprawności fizycznej lub intelektualnej, wiek czy orientację seksualną.

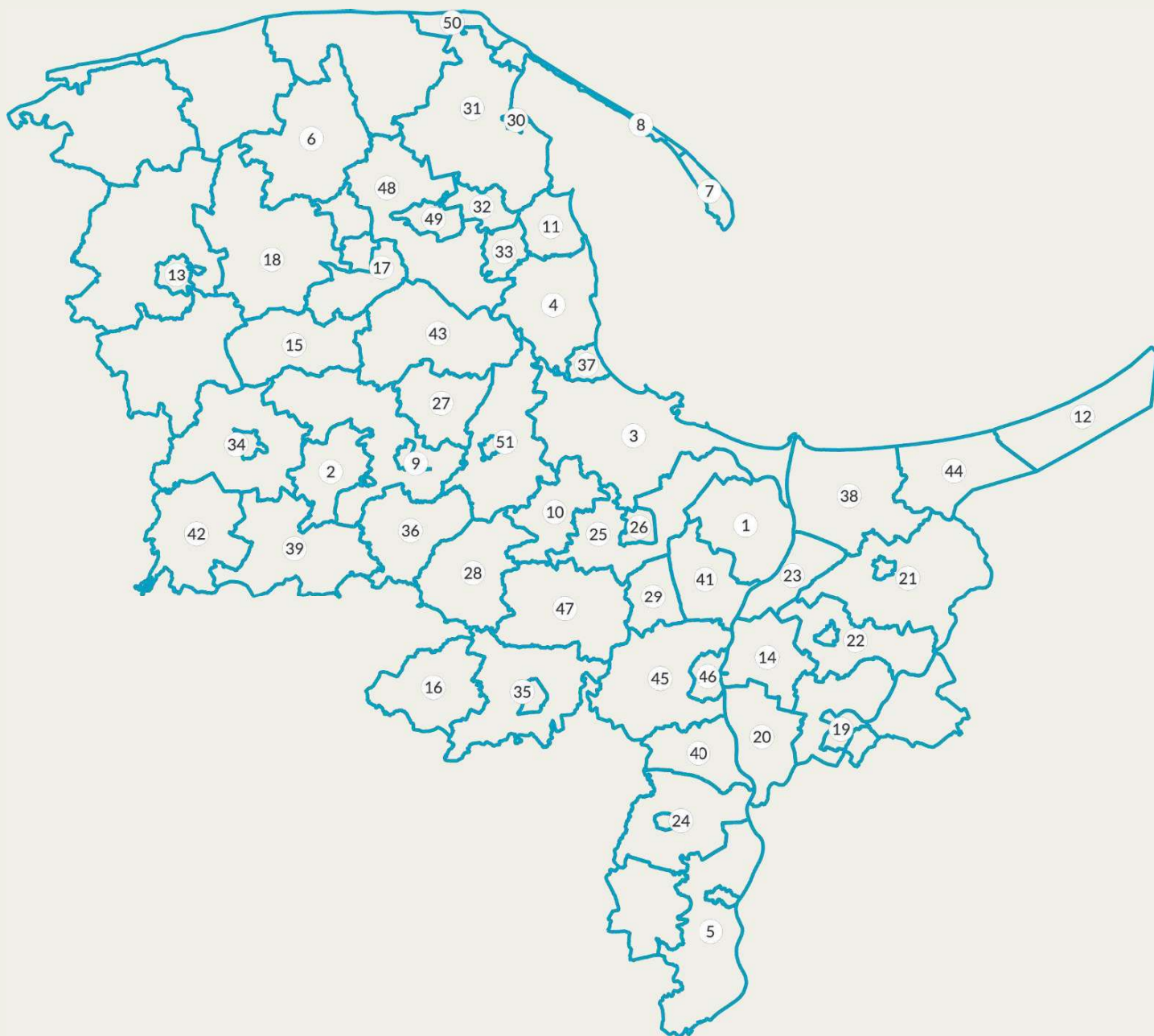
W działaniach obejmujących równe traktowanie, realizowanych w ramach wdrażania projektów i polityk OMGGS, zawiera się także przeciwdziałanie dyskryminacji i mowie nienawiści oraz wyrównywanie szans, w tym tymczasowe działania wyrównawcze dla poszczególnych grup zagrożonych wykluczeniem i dyskryminacją.

Obszar realizacji SUMP

Prezentowany Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej powstał dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk Gdynia Sopot, w skład którego wchodzi:

- | | | | | |
|---|---|--|--|--|
|  1. Gmina Cedry Wielkie |  2. Gmina Chmielno |  3. Gmina Miasta Gdańska |  Powiat Gdański |  4. Gmina Miasta Gdyni |
|  5. Miasto i Gmina Gniew |  6. Gmina Gniewino |  7. Gmina Miasta Helu |  8. Gmina Miasta Jastarni |  Powiat Kartuski |
|  9. Gmina Kartuzy |  10. Gmina Kolbudy |  11. Gmina Kosakowo |  12. Gmina Miasta Krynicy Morskiej |  Powiat Łęborski |
|  13. Gmina Miasta Łęborka |  14. Gmina Lichnowy |  15. Gmina Linia |  16. Gmina Liniewo |  17. Gmina Luzino |
|  18. Gmina Łęczycze |  Powiat Malborski |  19. Gmina Miasta Malborka |  20. Gmina Miłoradz |  Powiat Nowodworski |
|  21. Gmina i Miasto Nowy Dwór Gdański |  22. Gmina i Miasto Nowy Staw |  23. Gmina Ostaszewo |  24. Gmina i Miasto Pelplin |  25. Gmina Pruszcz Gdański |
|  26. Gmina Miasta Pruszcz Gdańskiego |  27. Gmina Przdokowo |  28. Gmina Przywidz |  29. Gmina Pszczółki |  Powiat Pucki |
|  30. Gmina Miasta Pucka |  31. Gmina Puck |  32. Gmina Miasta Redy |  33. Gmina Miasta Rumi |  34. Gmina Sierakowice |
|  35. Gmina Skarszewy |  36. Gmina Somonino |  37. Gmina Miasta Sopotu |  38. Gmina Stegna |  39. Gmina Stężycza |
|  40. Gmina Subkowy |  41. Gmina Suchy Dąb |  42. Gmina Sulęczyño |  43. Gmina Szemud |  44. Gmina Sztutowo |
|  Powiat Tczewski |  45. Gmina Tczew |  46. Gmina Miasta Tczewa |  47. Gmina Trąbki Wielkie |  Powiat Wejherowski |
|  48. Gmina Miasta Wejherowa |  49. Gmina Wejherowo |  50. Gmina Władysławowo |  51. Gmina Żukowo | |

Rysunek 2. Mapa gmin i powiatów tworzących OMGGS



Źródło: opracowanie własne

Proces powstawania SUMP OMGGS

SUMP OMGGS powstawał w wieloetapowym procesie, w którym w każdej fazie były zaangażowane samorzady tworzące Obszar Metropolitalny, eksperci oraz mieszkańcy. Dokument został opracowany zgodnie z cyklem Planu Zrównoważonej Mobilności zawartym w II edycji Wytucznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej opracowanych dla Komisji Europejskiej.

Tabela 1. Proces planowania zrównoważonej mobilności

| 1. Przygotowanie i analiza | 2. Przygotowanie strategii | 3. Zaplanowanie działań | 4. Wdrażanie i monitoring |
|--|--|---|--|
| Przygotowanie struktur projektowych | Budowa i wspólna ocena scenariuszy | Wypracowanie skutecznych pakietów działań wspólnie z interesariuszami | Zarządzanie wdrażaniem |
| Określenie kontekstu strategicznego | Wypracowanie wizji i strategii wspólnie z interesariuszami | Określenie działań i zakresu odpowiedzialności | Monitoring, dostosowanie i komunikacja |
| Analiza sytuacji w zakresie mobilności | Określenie mierzalnych celów i wskaźników | Przygotowanie do wdrożenia i finansowania | Przegląd dokonań i wyciągnięcie wniosków |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Wytycznych dotyczących opracowania i wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (edycja 2), Rupprecht Consult 2019

W ramach opracowania SUMP OMGGS uwzględniono także osiem zasad przewodnich określających podejście do planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, które zostały zdefiniowane przez Komisję Europejską w Pakiecie Mobilności Miejskiej w 2013 r.:

- planuj w obszarze funkcjonalnym;
- współpracuj pomiędzy instytucjami;
- zdefiniuj długoterminową wizję i konkretną ścieżkę dojścia do niej;
- zaangażuj mieszkańców i innych interesariuszy;
- oceń skuteczność dotychczasowych strategii i wyznaczaj realne cele na przyszłość;
- rozwijaj wszystkie środki transportu w sposób zintegrowany;
- dokładnie planuj, jak zweryfikujesz osiągnięcie celów;
- szeroko weryfikuj jakość prac.

Konsultacje SUMP OMGGS

Proces partycypacji przy tworzeniu SUMP przebiegał wieloetapowo. Pierwsze etapy dialogu zostały przeprowadzone na poziomie rozpoznania uwarunkowań w 2021 r. i kontynuowane pod koniec 2022 r. w ramach konsultacji diagnostyczno-strategicznych. Kolejnym krokiem był dialog na etapie wstępnych propozycji planu w marcu 2023 r. wraz z otwartą możliwością przekazywania uwag. Dodatkowo prowadzono dialog indywidualnie z przedstawicielami władz głównych gmin OMGGS oraz kluczowymi specjalistami.

Rysunek 3. Harmonogram realizacji SUMP z wyszczególnieniem terminów spotkań konsultacyjnych



Źródło: opracowanie własne

Zaangażowanie interesariuszy na każdym etapie opracowywania SUMP OMGGS było niezbędne dla właściwego zdiagnozowania problemów i wyzwań, a na ich podstawie wyboru scenariusza, określenia wizji, a później zdefiniowania działań, oceny ich priorytetu i wykonalności. Przeprowadzony proces konsultacji społecznych podzielony został na trzy etapy odpowiadające fazom powstawania dokumentu SUMP, które wyszczególnione zostały w poniższej tabeli.

Tabela 2. Przebieg procesu konsultacyjnego dla SUMP OMGGS

| Etap I – realizowany w ramach opracowywania raportu diagnostyczno-strategicznego | |
|--|--|
| Termin | I faza: maj/czerwiec 2021 II faza: listopad/grudzień 2022 |
| Forma konsultacji | I faza: zorganizowane zostało 9 spotkań konsultacyjnych w formule online we wszystkich powiatach wchodzących w skład OMGGS oraz w Trójmieście, a także przeprowadzono badania ankietowe. Spotkania przeprowadzone zostały w formie warsztatów, których celem było poznanie opinii mieszkańców w zakresie 5 obszarów tematycznych: transport zbiorowy, ruch pieszy i rowerowy, indywidualny ruch samochodowy, transport towarów, zarządzanie mobilnością oraz wizja. Dodatkowo w październiku 2020 r. przeprowadzono badania ilościowe metodą CAWI, w których wzięło łącznie udział 5005 mieszkańców OMGGS. II faza: zorganizowano serię 2 spotkań grupowych FGI . Pierwsze w gronie ekspertów oraz wybranych przedstawicieli samorządów OMGGS, drugie w gronie ekspertów i wszystkich członków OMGGS. Celem spotkań było wspólne określenie scenariuszy, wizji i działań. Pierwsze spotkanie było prowadzone w formule otwartej dyskusji, drugie w formule world cafe w podziale na tematy odpowiadające obszarom priorytetowym określonym w SUMP OMGGS. W uzupełnieniu do FGI przeprowadzono 3 wywiady IDI. |
| Uczestnicy | I faza: ponad 300 osób uczestniczących – mieszkańców, przedstawicieli organizacji pozarządowych, urzędników, pracowników, samorządowców oraz lokalnych radnych. II faza: niemal 90 osób uczestniczących – przedstawicieli samorządów OMGGS i ekspertów z zakresu transportu i mobilności oraz planowania przestrzennego. |
| Rezultat | Zdiagnozowanie problemów i potrzeb interesariuszy w obszarze transportu i mobilności, a także wyzwań i możliwych rozwiązań. Dokonano wstępnego określenia i oceny scenariuszy, wstępnie określono wizję oraz cele operacyjne i działania. |
| Etap II – przedstawienie i zebranie opinii interesariuszy na etapie programowania działań projektowych | |
| Termin | marzec/kwiecień 2023 |
| Forma konsultacji | W ramach etapu zorganizowane zostało 9 otwartych spotkań konsultacyjnych w formule online we wszystkich powiatach OMGGS oraz w Trójmieście. Dodatkowo interesariusze mieli możliwość zapoznania się z dokumentem i komentowania go poprzez przesyłanie formularza uwag. W ramach formularza interesariusze byli poproszeni o wskazanie preferowanego scenariusza rozwoju i realizującej go wizji, a także o ocenę priorytetu i wykonalności proponowanych działań. |

| | |
|--|--|
| | Formularze mogły być przesyłane online oraz pocztą tradycyjną. W uzupełnieniu do otwartych spotkań konsultacyjnych przeprowadzono 27 wywiadów indywidualnych (IDI) z wybranymi interesariuszami (przedstawiciele samorządów, dyrektorzy jednostek samorządowych, aktywiści) oraz 7 spotkań grupowych (FGI) z wybranymi grupami interesariuszy: samorządowcami, osobami odpowiedzialnymi za planowanie transportu i rozwoju przestrzennego, przedsiębiorcami, osobami starszymi i młodzieżą, obcokrajowcami oraz osobami z niepełnosprawnościami. |
| Uczestnicy | Ponad 260 osób uczestniczących , mieszkańców, przedstawicieli organizacji pozarządowych, urzędników, pracowników, samorządowców, lokalnych radnych oraz ekspertów. |
| Rezultat | Zabrano ponad 550 uwag od interesariuszy do proponowanych scenariuszy, wizji, celów oraz działań. Na podstawie zgłoszonych uwag dokonano wyboru scenariusza i wizji oraz zweryfikowano proponowane cele i działania. |
| Etap III – realizowany jako forma dyskusji projektu planu w ramach SOOŚ | |
| Termin | czerwiec 2023 |
| Forma konsultacji | Konsultacje przybierają formę sformalizowaną i przeprowadzane są po sporządzeniu kompletnego dokumentu. Zorganizowane zostało jedno spotkanie otwarte w formule online, dostępne dla wszystkich interesariuszy. |
| Uczestnicy | W konsultacjach udział wzięło około 30 osób , stowarzyszeń i przedstawicieli samorządów członkowskich OMGGS. Projekt wraz z prognozą oddziaływania na środowisko został zaopiniowany przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gdańsku, Pomorskiego Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni. |
| Rezultat | Zebrano 26 uwag i komentarzy do projektu planu SUMP OMGGS oraz prognozy oddziaływania na środowisko. Uwagi zostały rozpatrzone, a na ich podstawie wprowadzono zmiany do dokumentów składających się na SUMP OMGGS. |

Źródło: opracowanie własne

Wszystkie uwagi i wnioski złożone do SUMP OMGGS w II i III etapie konsultacji społecznych wraz z określeniem sposobu i zakresu, w jakim zostały uwzględnione w dokumencie, znajdują się w **Raporcie z badań społecznych i podsumowaniu SOOŚ** stanowiącym jeden z dokumentów opracowanych w ramach SUMP OMGGS.

Najważniejsze wnioski z przeprowadzonego w ramach SUMP OMGGS procesu konsultacji społecznych, to:

- Większość uczestników wskazuje na konieczność **integracji taryfowo-biletowej** oraz **uproszczenie korzystania z systemu transportu zbiorowego**. Mnogość taryf stosowanych przez różnych przewoźników obok ograniczonego dostępu do transportu są czynnikami zniechęcającymi do korzystania z transportu zbiorowego. Liczba użytkowników transportu nie zwiększy się bez **poprawy czasu podróży, konkurencyjności kosztowej i wygody korzystania z transportu zbiorowego**.
- **Poprawa komfortu korzystania z transportu zbiorowego jest jednym z kluczowych kierunków działań** – oznacza to wdrażanie zmian z perspektywy użytkowników, a nie wyłącznie perspektywy zarządzających i organizujących transport.
- Pierwsze kroki w stronę integracji to zorganizowanie wspólnej sprzedaży biletowej i uproszczenie taryf. **Wdrażanie systemu FALA** jest krokiem w stronę integracji biletowej i wspólnego zarządzania danymi w metropolii. System jednak jest w początkowej fazie i trudno oceniać jego efektywność.
- **Wdrożenie pełnej integracji taryfowo-biletowej oraz wspólnego zarządzania transportem** jest związane z dużymi kosztami dla samorządów, co wiąże się z kompensowaniem braku dopłat do ulg (brak dopłat z FRPA lub rekompensowania ulg ustawowych) i konsekwencjami zmian w emisji biletów. Drugim, równoległym wyzwaniem, są uwarunkowania prawne i zarządcze. **Przeprowadzenie pełnej integracji będzie trudne, jeśli nie niemożliwe bez ustawy metropolitalnej dla OMGGS** i uzyskania dodatkowych środków wynikających z tej formy organizacji.
- **Większość z rozmówców, w szczególności reprezentujących JST, jest świadoma wagi i roli transportu w budowaniu metropolii, w tym priorytetu dla transportu szynowego**. Rozbudowa i utrzymanie systemów transportowych obecnie przekraczają możliwości finansowe gmin. Kluczową rolę odgrywa tu samorząd województwa oraz podmioty rządowe. Samorządy mogą wspierać infrastrukturę transportową, rozbudowując systemy P&R, B&R oraz dojazdy do węzłów.
- Działaniem, które leży w odpowiedzialności samorządów i może wpływać na budowanie alternatyw, jest rozbudowa **powiązań rowerowych**, poprawa **infrastruktury przystankowej i informacji pasażerskiej**.
- Ważnym działaniem, które długofalowo jest istotne dla udanej realizacji SUMP, jest **stała poprawa kompetencji urzędników odpowiedzialnych za mobilność zrównoważoną** w JST w OMGGS – wymiana doświadczeń, wzajemne wsparcie merytoryczne, zwłaszcza dla JST poza rdzeniem.

Zapis wszystkich spotkań i wywiadów przeprowadzonych w ramach SUMP OMGGS znajduje się w **Raporcie z badań społecznych**.

2

Jak jest dzisiaj

W ostatniej dekadzie w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot prowadzone są intensywne działania na rzecz rozwoju transportu zbiorowego, dróg rowerowych oraz powiązań pieszych. Powstają kolejne węzły przesiadkowe oraz modernizowane są dworce i przystanki. Miasta mogą pochwalić się wprowadzaniem priorytetu dla ruchu pieszych i rowerzystów, a także poprawą bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, m.in. poprzez wprowadzenie stref ograniczonego ruchu lub stref płatnego parkowania. Sztandarowym przykładem działań w myśl zrównoważonej mobilności jest budowa kolei aglomeracyjnej (tzw. Pomorska Kolej Metropolitalna), która znacząco poprawiła dostępność Trójmiasta dla okolicznych gmin i miast. Kluczowa dla obsługi transportowej rdzenia OMGGS i sąsiednich miast jest również Szybka Kolej Miejska. W efekcie Pomorskie jest województwem z najwyższym wskaźnikiem wykorzystania kolei w przewozach pasażerskich w Polsce pod względem liczby przejazdów na jednego mieszkańca. Pod względem liczby przewiezionych pasażerów zajmuje drugie miejsce w kraju (po woj. mazowieckim). Równoległe dynamicznie rozwija się indywidualny transport samochodowy, będący głównym źródłem emisji odtransportowych.

Wzrost wskaźnika motoryzacji jest efektem szeregu zachodzących w Metropolii procesów. OMGGS może się pochwalić stosunkowo młodym społeczeństwem w skali Polski oraz stałym wzrostem liczby ludności. Świadczy to o atrakcyjności tego obszaru jako miejsca zamieszkania, a także o jego potencjale gospodarczym. Skutkiem ubocznym tej sytuacji jest dynamiczny rozwój strefy podmiejskiej Trójmiasta, zarówno jeszcze w granicach Gdańska i Gdyni, jak i w okalających je gminach. To właśnie w obrzeżnych dzielnicach i gminach graniczących z miastami w ostatniej dekadzie zanotowano największy wzrost demograficzny. Oznacza to, że mieszkańcy tych terenów w dużej mierze są aktywni zawodowo, a istotny odsetek populacji stanowią dzieci i młodzież. Obszary podmiejskie będą więc charakteryzowały się dużym zapotrzebowaniem na codzienne podróże do pracy oraz szkoły.

Intensywny rozwój przedmieść to typowe zjawisko dla wszystkich dużych miast w Polsce. Podobnie jak w innych obszarach, w OMGGS proces ten zachodzi w dużej mierze jako niekontrolowany i z dużą intensywnością, co skutkuje chaotycznym rozwojem zabudowy. Problemem przedmieść jest nie tylko dobry dostęp do usług, w tym do szkół i opieki zdrowotnej, ale też niewystarczająco rozwinięty układ drogowy, deficyt tras rowerowych, chodników, oświetlenia i przestrzeni publicznych. Wszystkie te czynniki będą przekładały się zarówno na środki transportu, jakimi będą wykonywane podróże, ale też na ich dystans, czas i koszt – zarówno dla podróżujących, jak i środowiska. W efekcie dominującym środkiem transportu stał się prywatny samochód, co było możliwe dzięki dobrze rozwiniętemu systemowi dróg w OMGGS. Taka sytuacja staje się również argumentem dla planowania i rozwoju kolejnych arterii drogowych. Choć niekontrolowany rozwój przedmieść jest najbardziej widoczny w gminach w sąsiedztwie Trójmiasta, to występuje w otoczeniu niemal każdego z miast OMGGS.

Obsługa ruchu z przedmieść do Trójmiasta, ale też z pozostałych miast i obszarów wiejskich oraz pomiędzy nimi, aby oferta transportu zbiorowego była konkurencyjna dla prywatnego samochodu, to jedno z kluczowych wyzwań, jakie stoi przed członkami OMGGS. W metropolii zrealizowane zostały modelowe przykłady rozwoju transportu

zbiorowego (wspomniana już kolej aglomeracyjna), a poszczególne systemy transportowe w miastach OMGGS są dobrze zarządzane. Pomimo to od lat nie udało się zapewnić odpowiedniej współpracy przewoźników oraz organizatorów transportu tak, aby zintegrować transport zbiorowy, w tym połączenia kolejowe z autobusowymi. Nie istnieje jedna platforma, na której możliwe byłoby sprawdzenie wszystkich połączeń oraz zakup biletów na całym obszarze, a godziny odjazdów autobusów i kolei nie są ze sobą zsynchronizowane. Istniejący transport zbiorowy, zarówno w największych miastach OMGGS, jak i poza nimi, bywa negatywnie oceniany przez podróżujących ze względu na zbyt rzadkie kursy, długie czasy przejazdów czy też niedostosowanie pojazdów i przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami lub podróżujących z rowerami. Niektóre miejscowości, nawet położone w bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta, nie mają dobrego dostępu do transportu zbiorowego, którego barierą rozwoju są m.in. kwestie finansowe. Próby przedłużenia miejskich linii autobusowych do stref podmiejskich nie powiodły się ze względu na zbyt małą flotę (konieczność zakupu nowych autobusów) lub zbyt wysokie opłaty, jakie samorzady musiałyby ponieść w związku z uruchomieniem nowych lub wydłużeniem istniejących linii (utrata dofinansowania krajowego i rekompensaty ulg ustawowych). Sytuację miało polepszyć powołanie zarządu MZKZG oraz wprowadzenie biletów metropolitalnych, lecz ostatecznie skomplikowana taryfa nie rozwiązała problemu w wystarczającym stopniu. Szansą na uporządkowanie taryf biletowych oraz ułatwienie pasażerom korzystania z transportu zbiorowego na Pomorzu ma być system FALA, którego uruchomienie planowane jest w bieżącym roku. Szansą może być również zmiana w podejściu do dopłat z FRPA, które mogą stać się realnie dostępne dla metropolii, a dzięki temu ograniczone zostaną koszty integracji transportu zbiorowego.

Kluczowym kierunkiem działań, który wymaga pełnego zaangażowania wszystkich członków OMGGS, jest stworzenie wspólnej oferty transportu zbiorowego oraz podnoszenie jakości świadczonych usług, a także budowanie konkurencyjności i nadawanie priorytetu transportowi zbiorowemu. Działania te powinny być zintegrowane z rozwojem infrastruktury (węzły przesiadkowe), wsparciem dla aktywnej mobilności (połączenia piesze i rowerowe), uporządkowanym rozwojem przestrzennym (mieszkania w dobrym dostępie do transportu zbiorowego) oraz zwiększaniem bezpieczeństwa uczestników ruchu przy utrzymaniu potencjału gospodarczego metropolii.

Skrót diagnozy z rozbudowanym opisem obecnej sytuacji OMGGS znajduje się na końcu dokumentu. Pełna diagnoza sytuacji transportowej wraz z przykładami dobrych praktyk znajduje się w raporcie diagnostyczno-statystycznym opracowanym w ramach przygotowywania SUMP OMGGS.

3

Jak chcemy,
żeby było

Logika i układ SUMP są ściśle określone w wytycznych UE. Na podstawie diagnozy stanu obecnego należy określić scenariusz rozwoju prowadzący do wdrożenia zrównoważonej mobilności. Scenariuszowi powinna odpowiadać wizja określająca sposób rozwoju zrównoważonej mobilności. Wizja przekłada się na cele – od tych najbardziej ogólnych i wyznaczonych do realizacji w perspektywie niemal dwudziestu lat aż do szczegółowych, zaplanowanych do wykonania w kilkuletniej perspektywie. Wszystkie ustalone cele i działania powinny dążyć do redukcji szkodliwych emisji, aby jakość życia mieszkańców OMGGS wzrastała, a skutki zmian klimatu były jak najmniej dotkliwe.

Wybrany scenariusz, wizja, cele i działania powinny być ambitne, lecz jednocześnie możliwe do osiągnięcia, z uwzględnieniem lokalnych uwarunkowań.

SUMP OMGGS jest opracowywany zgodnie z powyższymi wytycznymi. Na kolejnych stronach przedstawione są rozważane scenariusze i wizje rozwoju zrównoważonej mobilności w OMGGS, wraz z rekomendacjami. Dla wybranego scenariusza i wizji zaprezentowano cele i działania, które mają doprowadzić do jego realizacji.



3.1. Scenariusze i wizja

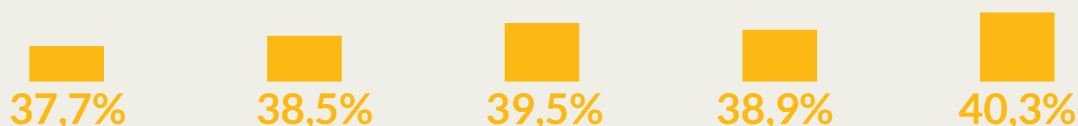
SUMP OMGGS to dokument wyznaczający kierunki rozwoju transportu i mobilności w OMGGS w perspektywie do 2040 r. Możliwość prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej jest zależna od sytuacji społecznej, gospodarczej i politycznej. Uwzględnienie czynników, które mogą wpływać na sposób realizacji SUMP, prowadzi do określenia trzech możliwych scenariuszy rozwoju. Dodatkowo jako punkt odniesienia określono scenariusz bazowy, czyli co by się stało, gdyby założenia SUMP OMGGS nie zostały zrealizowane.

2022 Scenariusz bazowy Scenariusz restrykcyjny Scenariusz inwestycyjny Scenariusz zrównoważonej mobilności

Odtransportowe emisje CO₂ (t/mieszkańca):



Udział transportu zbiorowego w ogóle podróży:



Udział transportu indywidualnego w ogóle podróży:

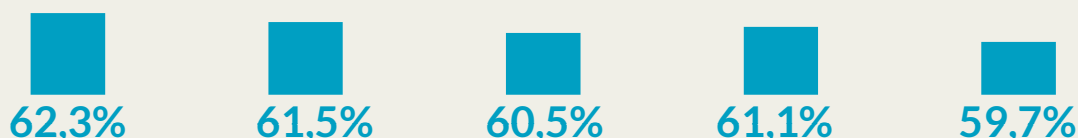


Tabela 3. Charakterystyka wypracowanych scenariuszy

| Scenariusz | Charakterystyka | Rezultat |
|---------------------------------|--|--|
| Bazowy (BAU) | Kontynuacja dotychczasowej polityki wraz z realizacją zaplanowanych inwestycji. | Nieznaczna poprawa dostępności transportu zbiorowego przy jednoczesnym rozwoju indywidualnego transportu samochodowego. |
| Restrykcyjny | Wzrost współpracy JST, realizowanie działań zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, realizowanie działań ograniczone przez możliwości finansowania zmian. | Oparcie realizowanych działań głównie na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury oraz lepszej organizacji i rozwiązaniach formalno-prawnych. |
| Inwestycyjny | Polepszenie warunków społeczno-gospodarczych przy ograniczonej współpracy pomiędzy samorządami. | Inwestycja w zamierzenia drogowe, transport publiczny oraz infrastrukturę rowerową. Realizacja celów SUMP uzależniona przede wszystkim od indywidualnych działań JST. |
| Zrównoważonej mobilności | Szeroka współpraca wszystkich samorządów w ramach OMGGS, dobra sytuacja społeczno-gospodarcza. | Rozwój aktywnej mobilności i istotne zwiększenie dostępności do transportu zbiorowego (PTZ). PTZ staje się konkurencyjny dla przemieszczania się prywatnym samochodem. |

Źródło: opracowanie własne

Szczegółowy opis scenariuszy wraz z ich oceną zawarto w [załączniku nr 2](#). W analizie wielokryterialnej każdemu z działań przypisywano punkty od 1 do 3 ze względu na ich wpływ na środowisko, dostępność transportu zbiorowego, bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także priorytet i wykonalność (ocenione wspólnie z uczestnikami konsultacji społecznych). Punkty w ramach scenariuszy zostały zsumowane – im wyższy wynik, tym większa realizacja celów zrównoważonej mobilności.

Tabela 4. Porównanie wartości oceny całkowitej dla wypracowanych scenariuszy

| Scenariusz | Ocena |
|---------------------------------|---------------|
| Bazowy (BAU) | 127,67 |
| Restrykcyjny | 155,27 |
| Inwestycyjny | 135,00 |
| Zrównoważonej mobilności | 166,79 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy wielokryterialnej

Na podstawie wyniku wykonanej analizy wielokryterialnej i wniosków z procesu konsultacji z mieszkańcami oraz pozostałymi interesariuszami do realizacji w ramach SUMP OMGGS wybrano scenariusz zrównoważonej mobilności.

Scenariusz zrównoważonej mobilności

Scenariusz zrównoważonej mobilności to scenariusz najbardziej optymistyczny, stanowiący połączenie scenariusza inwestycyjnego i restrykcyjnego. Dostępne fundusze oraz współpraca wszystkich samorządów metropolii umożliwiają zwiększenie dostępności transportu zbiorowego na terenie całego OMGGS, a także podnoszą konkurencyjność przemieszczania się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym względem samochodu. W skali całej metropolii do 2040 r. nastąpi istotny spadek emisji.

Wizja dla scenariusza zrównoważonej mobilności

Samorzady OMGGS koordynują swoje działania w ramach powołanego Metropolitalnego Zarządu Transportu. Po okresie przejściowym planowanie i zarządzanie transportem na obszarze metropolii zostaje sprawnie zintegrowane pod względem taryfowym, biletowym i organizacyjnym. Współpraca pozwala na wyrównywanie szans w dostępie do transportu zbiorowego dla gmin ościennych oraz znaczną poprawę jego oferty.

W zakresie organizacji znacznym sukcesem jest uruchomienie kolejowych połączeń aglomeracyjnych wraz z liniami dowozowymi oraz szybkich połączeń autobusowych na liniach dojazdowych do rdzenia. Koordynacja rozkładowa i integracja zarządzania pomagają też w wykorzystaniu potencjału przewoźników prywatnych.

Działania organizacyjne zostały wsparte odpowiedzialną polityką inwestycyjną. Dzięki dofinansowaniu zakupów taborowych, transportu szynowego, węzłów przesiadkowych oraz inwestycji w cyfryzację znacząco podniosła się atrakcyjność i poprawiono wizerunek transportu zbiorowego. Jego wykorzystanie wzrosło także dzięki rozwojowi zabudowy na terenach przylegających do sieci transportu zbiorowego.

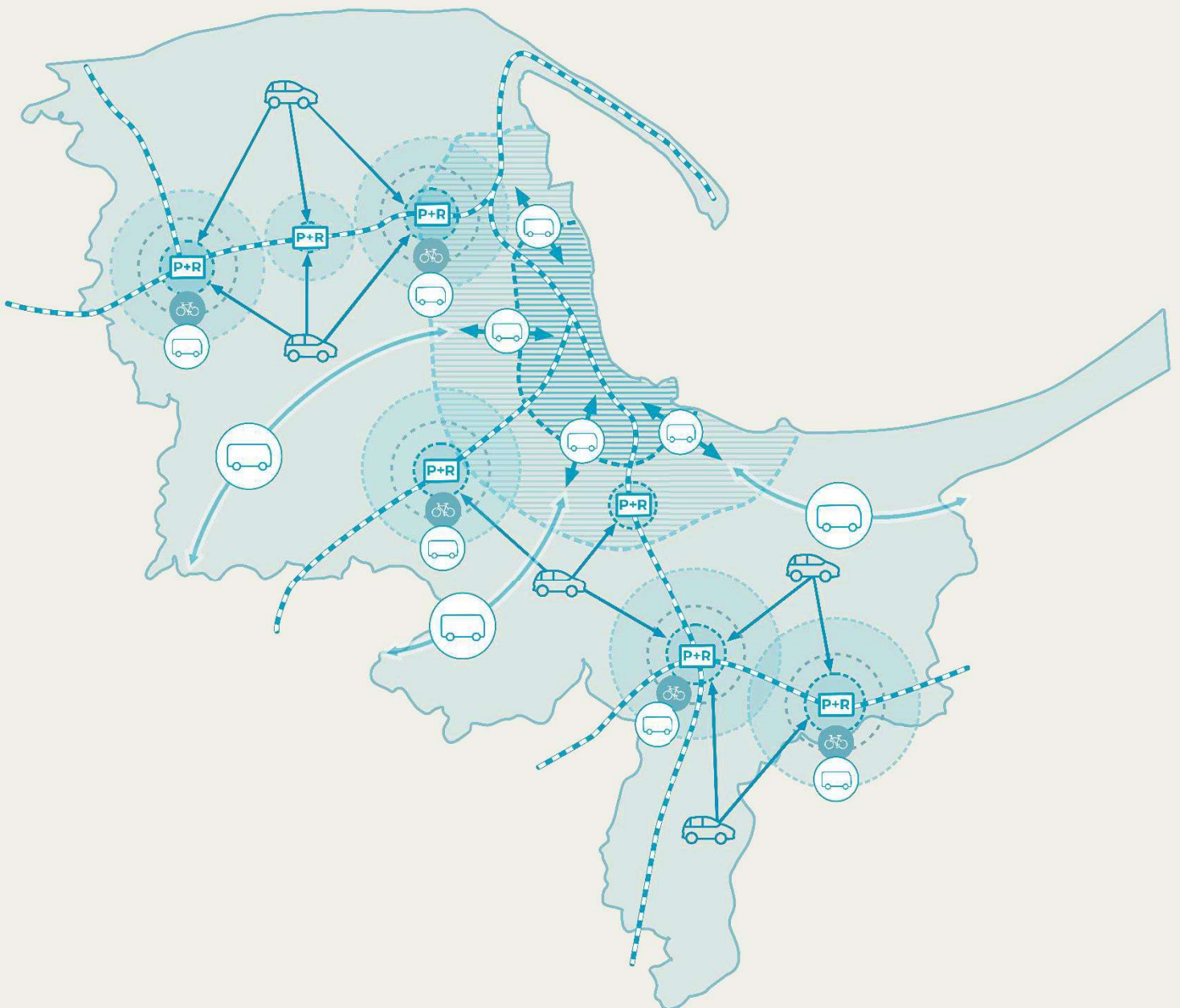
Gminy szeroko wprowadziły rozwiązania pozwalające na ograniczenie wjazdu i parkowania dla aut – strefy płatnego parkowania i strefy czystego transportu – wiedząc, że mieszkańcy OMGGS mają dostęp do dobrej oferty transportu zbiorowego. Poprawa bezpieczeństwa ruchu i dogęszczanie zabudowy w obszarach już zurbanizowanych pozwoliły na znaczne zwiększenie udziału podróży pieszych i rowerowych.

Efektem sprawnej współpracy i wspólnego finansowania stał się rozwój metropolitalnych służb planistycznych. Dzięki cyfryzacji i koordynacji planowania oraz transportu gminy prowadziły dogęszczanie terenów już obsłużonych transportem

zbiorowym. Dzięki budowaniu i monitoringowi baz danych, cyfryzacji transportu oraz integrowaniu usług cyfrowych planowanie podróży stało się dużo wygodniejsze.

W 2040 r., dzięki ciągłej ścisłej współpracy, samorzady OMGGs mogą w pełni korzystać z efektów reformy systemu transportowego metropolii. Komunikacja publiczna, rower czy podróż pieszo są atrakcyjną i sprawną alternatywą dla samochodu. Auta są wykorzystywane w dużo mniejszym stopniu, często opierając się na usługach współdzielonych i na podróżach do węzłów przesiadkowych lub na terenach podmiejskich, które wciąż borykają się ze skutkami chaotycznego rozwoju zabudowy.

Rysunek 4. Wizja funkcjonowania transportu zbiorowego w OMGGs realizowana do 2040 r.



Źródło: opracowanie własne

Kręgosłupem systemu transportu zbiorowego w OMGGS stała się kolej wraz z systemem autobusowych linii dowozowych do węzłów przesiadkowych. Węzły zostały wyposażone w parkingi P&R i B&R oraz prowadzi do nich spójny system dróg pieszych i rowerowych. Okolice węzłów przesiadkowych to zadbane przestrzenie publiczne, a węzły są postrzegane jako lokalne centra. Tam, gdzie nie ma kolei, utworzono metropolitalne połączenia transportu zbiorowego, które zapewniają atrakcyjne połączenie z najbliższym miastem i rdzeniem metropolii. Linie miejskiego transportu zbiorowego zostały zintegrowane z liniami podmiejskimi, zapewniając dobry dostęp do transportu zbiorowego mieszkańcom przedmieść.

Główne ryzyko niezrealizowania scenariusza zrównoważonej mobilności

Pełna i sprawna realizacja części z proponowanych w tym scenariuszu działań, kluczowych dla integracji organizatorów i przewoźników transportu zbiorowego, zależy od przyjęcia przez polski rząd ustawy o związku metropolitalnym, dzięki której OMGGS zyska podstawy prawne i dodatkowe finansowanie umożliwiające pełną realizację działań SUMP OMGGS.

Brak współpracy władz centralnych, regionalnych i samorządów jest największym ryzykiem w realizacji tego scenariusza i będzie skutkować dalszym ograniczeniem środków oraz kompetencji dla realizacji celów zarządczych, w tym integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej, a w efekcie wiązać się z osiągnięciem dużo niższych niż przewidywane wartości wskaźników horyzontalnych. Osłabienie integracji transportu będzie prowadzić do dalszego spadku jego efektywności, co w efekcie doprowadzi do utrwalania niekorzystnego podziału zadań przewozowych i pogorszenia wskaźników emisyjności transportu. Warunkiem koniecznym osiągnięcia założonych celów jest także wprowadzenie oczekiwanych od lat zmian w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym: zmniejszenie liczby organizatorów transportu, rozwiązanie problemu dezintegracji komunikacji miejskiej i innych (m.in. obecne traktowanie komunikacji metropolitalnej jak miejskiej), dyskryminacji komunikacji miejskiej w dopłatach oraz wprowadzenie obligowania ustawowo jednostki samorządu terytorialnego określonego szczebla, aby pełniła rolę organizatora transportu zbiorowego tj. rzeczywistego organizatora publicznego transportu zbiorowego, a nie tylko organu wydającego zezwolenia na linie komunikacyjne.



3.2. Cele i działania

SUMP ma jeden cel główny – to ograniczenie szkodliwych emisji, a w efekcie przeciwdziałanie zmianom klimatu. Wszystkie cele operacyjne i działania proponowane w SUMP dążą do jego realizacji. Wszystkie cele mają charakter SMART, czyli są sprecyzowane, mierzalne, osiągalne, istotne i określone w czasie.

Główny i długoterminowy cel SUMP to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza.

Troska o zdrowe i przyjazne środowisko życia dla obecnych i przyszłych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego jest nadrzędną wytyczną opracowania SUMP i wdrażania zapisanych w nim działań.



Cel główny będzie realizowany zgodnie z założeniem, że wraz z ograniczaniem szkodliwych emisji będzie się podnosić jakość życia mieszkańców metropolii. Cel główny został uszczegółowiony w czterech celach strategicznych, które spełniają to założenie. Wszystkie cele SUMP OMGGS mają charakter SMART.

Cele strategiczne

CEL I

Poprawa dostępności transportu zbiorowego

Chcemy, żeby w metropolii rozwijał się transport zbiorowy. Możliwość dojazdu do urzędu, szpitala czy usług transportem zbiorowym będzie ogólnie dostępną i konkurencyjną usługą na terenie całej metropolii.

CEL II

Wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego

Chcemy, żeby w całym Obszarze Metropolitalnym przemieszczanie się po drogach i ulicach było pozbawione ryzyka. Piesza wędrówka lub przejazd rowerem do szkoły ma być bezpiecznym i komfortowym wyborem.

CEL III

Poprawa jakości powietrza

Chcemy dobrej jakości powietrza dla nas i odwiedzających nas gości. Środowisko do życia w miastach i wsiach nie będzie narażone na szkodliwe emisje pochodzące z transportu.

CEL IV

Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży

Chcemy, żeby mieszkańcy metropolii mieli wybór, w jaki sposób przemieszczają się do pracy lub szkoły, a transport zbiorowy, podróże piesze i rowerowe stały się równie atrakcyjne, jak prywatny samochód. Rozwój różnych systemów transportowych będzie sprzyjał ich większemu udziałowi w ogóle podróży.

Aby zrealizować cel główny i cele strategiczne, konieczne będzie podjęcie działań w różnych obszarach: dotyczących organizacji linii transportu zbiorowego, rozbudowy infrastruktury rowerowej, budowy parkingów czy też współpracy pomiędzy politykami. Cele operacyjne i działania zostały wyznaczone w perspektywie do 2030 r. i zostały przypisane do sześciu obszarów priorytetowych, w których będą realizowane.

Obszary, w których będziemy działać:



OBSZAR 1
Transport publiczny
i punkty przesiadkowe



OBSZAR 2
Piesi i rowerzyści



OBSZAR 3
Ruch zmotoryzowany



OBSZAR 4
Dialog z mieszkańcami
i cyfryzacja



OBSZAR 5
Współpraca samorządów



OBSZAR 6
Planowanie przestrzenne

Każde działanie powinno mieć określony cel, aby można było dokładnie wskazać, jak należy je wykonać i jaki ma być jego efekt. Dlatego dla wszystkich działań określono cele operacyjne, stanowiące uszczegółowienie celu głównego i celów strategicznych dla każdego z sześciu obszarów priorytetowych.

Osiągnięcie celów strategicznych będzie możliwe w wyniku realizacji 20 zestawionych poniżej celów operacyjnych związanych z obszarami działania.

Tabela 5. Zestawienie celów operacyjnych

| Nr | Obszary priorytetowe i cele operacyjne |
|----------|--|
| 1 | Transport publiczny i punkty przesiadkowe |
| 1.1 | Sprawny i efektywny system transportu kolejowego |
| 1.2 | Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego |
| 1.3 | System wysokiej jakości węzłów integracyjnych |
| 1.4 | Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego |
| 2 | Piesi i rowerzyści |
| 2.1 | Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa |
| 2.2 | Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym |
| 2.3 | Systemy pojazdów współdzielonych |
| 3 | Ruch zmotoryzowany |
| 3.1 | Metropolitalna polityka parkingowa |
| 3.2 | Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego |
| 3.3 | Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego |
| 3.4 | Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego |
| 4 | Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja |
| 4.1 | Zwiększenie świadomości ludności z zakresu negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania |
| 4.2 | Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej |
| 4.3 | Zintegrowany system informacji |
| 5 | Współpraca samorządów |
| 5.1 | Zintegrowane zarządzanie transportem |
| 5.2 | Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności |

| | |
|-----|--|
| 5.3 | Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową |
| 5.4 | Zintegrowane planowanie systemu transportowego |
| 6 | Planowanie przestrzenne |
| 6.1 | Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności |
| 6.2 | Zintegrowane planowanie przestrzenne |

Źródło: opracowanie własne

Tabela 6. Powiązania pomiędzy celami strategicznymi i operacyjnymi SUMP dla OMGGS

| Cel Strategiczny Cel operacyjny | CEL I Poprawa dostępności transportu zbiorowego | CEL II Wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego | CEL III Poprawa jakości powietrza | CEL IV Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży |
|---|--|---|--------------------------------------|--|
| 1.1 Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | ✓ | | ✓ | ✓ |
| 1.2 Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | ✓ | | ✓ | ✓ |
| 1.3 System wysokiej jakości węzłów integracyjnych | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | ✓ | | | ✓ |
| 2.1 Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa | | ✓ | ✓ | ✓ |
| 2.2 Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | ✓ | | | ✓ |
| 2.3 Systemy pojazdów współdzielonych | | ✓ | ✓ | ✓ |
| 3.1 Metropolitalna polityka parkingowa | ✓ | ✓ | ✓ | |
| 3.2 Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa | | ✓ | ✓ | ✓ |

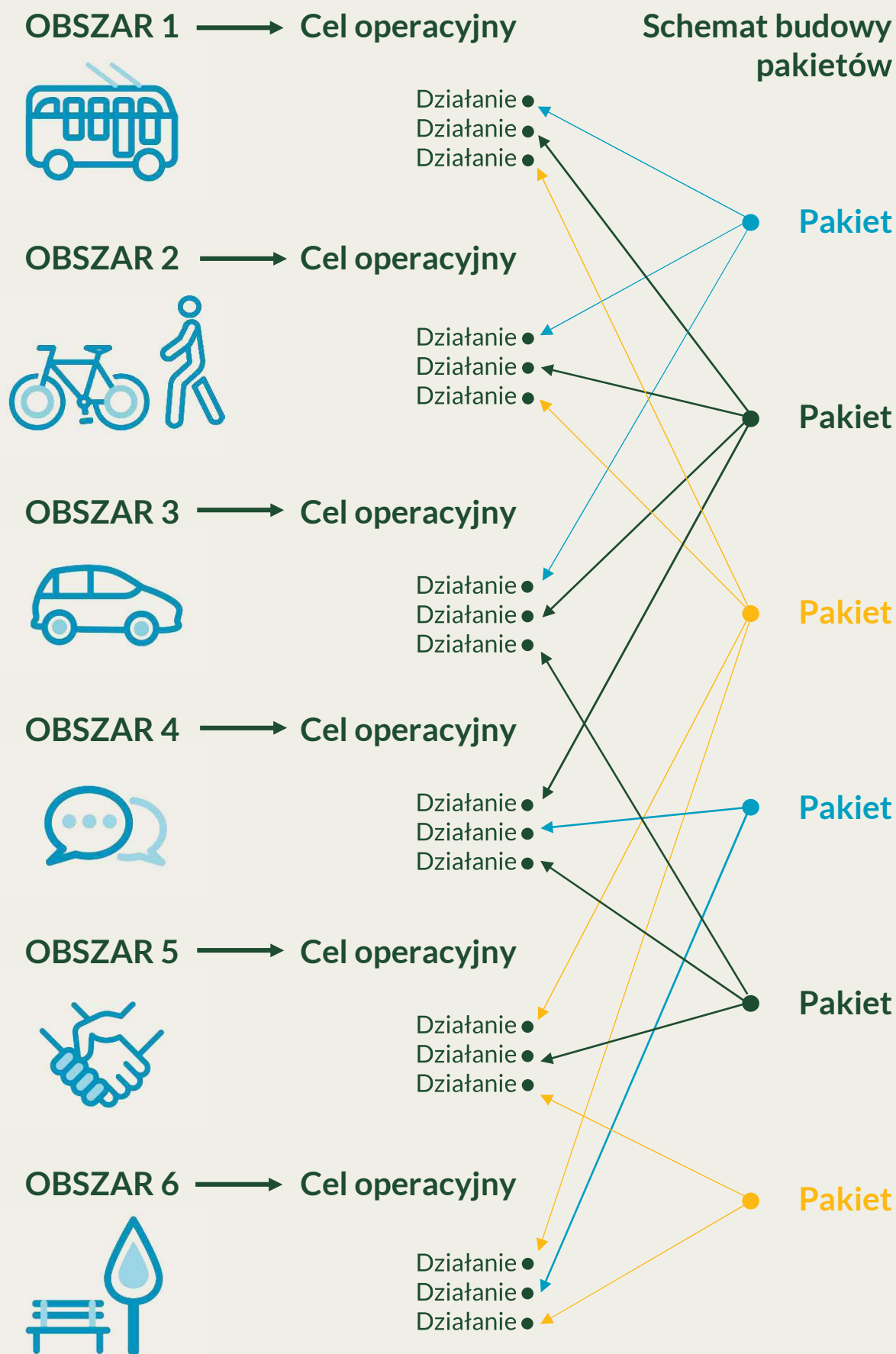
| | | | | |
|--|---|---|---|---|
| bezpieczeństwa ruchu drogowego | | | | |
| 3.3 Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego | | | ✓ | |
| 3.4 Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego | | ✓ | ✓ | |
| 4.1 Zwiększenie świadomości ludności z zakresu negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | | | ✓ | ✓ |
| 4.2 Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej | | ✓ | | |
| 4.3 Zintegrowany system informacji | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 5.1 Zintegrowane zarządzanie transportem | ✓ | | ✓ | ✓ |
| 5.2 Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 5.3 Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową | ✓ | ✓ | | ✓ |
| 5.4 Zintegrowane planowanie systemu transportowego | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 6.1 Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |
| 6.2 Zintegrowane planowanie przestrzenne | ✓ | ✓ | ✓ | ✓ |

Źródło: opracowanie własne

Z perspektywy osób przemieszczających się na co dzień po obszarze metropolii najważniejsze jest, jakie będą mieć możliwości odbycia podróży, ile czasu będzie na nie potrzeba, jaki będzie ich koszt oraz czy będą one wygodne i bezpieczne. Wychodząc od problemów i potrzeb zgłaszanych w trakcie spotkań z mieszkańcami, urzędnikami, politykami i ekspertami, określiliśmy sześć pakietów działań. Do pakietów przypisaliśmy działania z różnych obszarów, które odpowiadają łącznie na zidentyfikowane problemy i potrzeby.

W opisie każdego z pakietów wskazaliśmy, na jaki problem odpowiada, jaka jest jego przyczyna oraz jakie działania podejmowano w OMGGs do tej pory, aby ten problem rozwiązać. Następnie zaproponowaliśmy naszą odpowiedź na problem oraz opisaliśmy, jakie działania i w jakiej kolejności podejmiemy, aby wdrożyć proponowane rozwiązanie. Wykaz działań wraz z ich szczegółowym opisem znajduje się w [załączniku nr 1](#).





Wszystkie działania opisane w SUMP OMGGS powinny zostać wdrożone zgodnie z ideą projektowania uniwersalnego. Projektowanie uniwersalne odnosi się do takich rozwiązań, które są użyteczne dla wszystkich ludzi, w jak największym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian. Termin ten odnosi się do produktów, środowisk, programów i usług oraz nie wyklucza urządzeń pomocniczych dla poszczególnych grup osób z niepełnosprawnościami.⁵

Wszystkie proponowane w SUMP OMGGS działania powinny być realizowane zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego⁶:

- użyteczność dla osób o różnej sprawności,
- elastyczność w użytkowaniu,
- proste i intuicyjne użytkowanie,
- czytelna informacja,
- tolerancja na błędy,
- wygodne użytkowanie bez wysiłku,
- wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania.

⁵ Konwencja ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami – Rezolucja ONZ nr A/RES/61/06, 13 grudnia 2006, art. 2.

⁶ The Principles of Universal Design, NC State University 1997, <http://www.design.ncsu.edu> [dostęp: 7.07.2023].

3.3. Pakiety działań

PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Co jest problemem?

Podróż przez metropolię nie jest ani wygodna, ani łatwa ze względu na **brak wygodnych przesiadek, brak wzajemnego honorowania biletów przez różnych przewoźników i słabe skomunikowanie różnych środków transportu**. W efekcie podróż transportem zbiorowym kojarzy się z podjęciem wysiłku, niepewnością, stresem i wysokimi kosztami. Realny efekt to wydłużenie czasu przejazdu lub ograniczona dostępność połączeń transportowych. W rezultacie zniechęca to potencjalnych użytkowników i wzmacnia obraz komunikacji zbiorowej jako **środka transportu, na którym nie można polegać**. Podróż przez metropolię oznacza ponadto skomplikowane łączenie przejazdów różnych organizatorów bądź przewoźników prywatnych. Konsekwencją jest malejąca liczba użytkowników transportu zbiorowego.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

Bezpieczeństwo podróży oznacza dla mnie skupienie się na swoich sprawach, a nie na podróży jako takiej, jej organizacji, poświęcaniu czasu na kalkulowanie kosztów. Podróż transportem publicznym to środek do celu (sprawy osobiste, rekreacja). Świadomość, że płacę za ten środek według widzimisię różnych przewoźników, którzy nie są w stanie dogadać się między sobą, aby mi to poruszanie się ułatwić, sprawia, że mam poczucie, że specjalnie nikt się tutaj moim interesem nie przejmuje. Jak zatem mam się czuć bezpiecznie przy takim podejściu do transportu zbiorowego?

Jeżeli transport zbiorowy będzie zarządzany jak dotychczas, czyli zwiększając ilość przesiadek, na których nie ma możliwości zmiany środka transportu „od drzwi do drzwi” – w 90% przypadków w momencie, gdy np. autobus podjeżdża na przystanek, tramwaj zamyka drzwi i odjeżdża, więc trzeba czekać na kolejny, wydłużając tym samym podróż, to zostaje tylko samochód.

Jeśli organizacja transportu w Trójmieście się nie zmieni (więcej, częściej i na jednym prawdziwym wspólnym bilecie), to nadal będę jeździł samochodem.

Co jest przyczyną?

Przyczyną problemu jest znaczne rozproszenie organizatorów transportu – w samym OMGGS jest ich ponad 60. Wynika to zarówno z prywatyzacji transportu i utworzenia licznych podmiotów zarządzających transportem, jak i z rozbicia dużych publicznych

zakładów transportowych w wyniku reform samorządowych lat 90. **Obecnie każdy samorząd sam organizuje i finansuje swój transport zbiorowy; część przekazuje zadania organizatora do sąsiednich samorządów na podstawie zawartych porozumień.** Sytuację poprawiają służby Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, które koordynują połączenia regionalne. Przyczyną jest także **brak prawnych wymogów harmonizacji rozkładów jazdy, standaryzacji informacji pasażerskiej czy wymogów stosowania cyfrowych systemów zarządzania ruchem.** Jeśli taka koordynacja następuje, jest to inicjatywa poszczególnych organizatorów bądź przewoźników, a nie obowiązujący standard.

Czy podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, od lat podejmowane są działania, które mają zwiększyć poziom integracji transportu zbiorowego w OMGGS. Jednym z nich było utworzenie **Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.** Związek jest odpowiedzialny za emisję biletu metropolitalnego, który zapewnia przejazd różnymi (komunalnymi) środkami transportu zbiorowego. MZKZG podejmuje także pewne działania mające na celu integrację taryfową z przewoźnikami komercyjnymi. Docelowo MZKZG miało przejąć kompetencje organizatora transportu, jednak działanie to nie doszło do skutku. W tej sytuacji np. Gdańsk na własną rękę podejmuje działania, które mają **zintegrować transport kolejowy z miejskim** – na jego terenie wprowadzono możliwość przejazdów pociągami SKM oraz Polregio dla posiadaczy biletów okresowych i Karty Mieszkańca lub aplikacji mobilnej Jestem z Gdańska. **Podejmowane do tej pory działania w celu integracji taryfowej bądź wzajemnego honorowania biletów są jednak dalece niewystarczające, a podróżowanie transportem zbiorowym jest skomplikowane.** Przykładem dużego miasta, które posiada różne systemy transportowe (autobusy, tramwaje, koleje miejskie) pod wspólnym zarządem i zapewnia jedne z najlepszych usług transportowych w kraju, jest Warszawa.

Jakie działania proponujemy, żeby rozwiązać problem?

Jednym z głównych rozwiązań jest ponowna **integracja organizatorów**, łączenie ich zasobów i racjonalizacja zarządzania transportem. Dodatkowym rozwiązaniem jest **harmonizacja (łączenie) danych rozkładów jazdy**, ich **cyfryzacja** oraz włączanie operatorów do wspólnych systemów zarządzania ruchem. Dzięki temu są one widoczne w cyfrowych systemach planowania podróży, a planowanie podróży jest łatwiejsze i przyjaźniejsze. **Wspólny organizator** pozwala też na **ujednolicenie biletów i taryf oraz łatwiejszy dostęp** mniejszych samorządów do transportu. Łączenie usług operatorów pozwala na **obniżenie kosztów usług i poprawę rentowności.** Wspólni zarządzający to także uproszczenie biletów i większa stabilność w planowaniu wspólnych połączeń transportowych. **Przy braku ustawy metropolitalnej samorządy w Polsce coraz częściej organizują wspólny transport w ramach związków powiatowo-gminnych** (19 z 31 związków w Polsce zostało powołanych w celu organizacji transportu zbiorowego).

Samorządy OMGGS muszą traktować **kolej jako integralny element transportu miejskiego i regionalnego.** Kolej już teraz stanowi kręgosłup komunikacyjny w rdzeniu

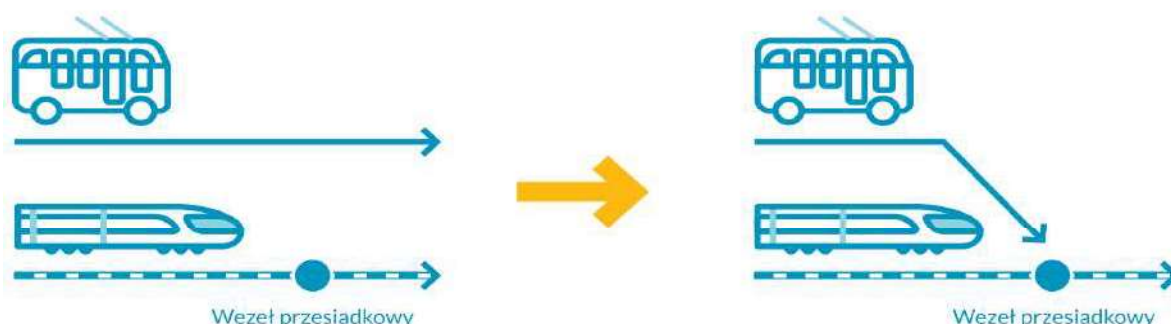
metropolii, ale brak rzeczywistego wspólnego biletu nie pozwala na pełne wykorzystanie potencjału tego środka transportu – nawet pomimo wydzielonej i rozbudowywanej infrastruktury dla pociągów aglomeracyjnych. **Zwiększenie integracji jest warunkiem koniecznym dla osiągnięcia celów związanych ze zrównoważoną mobilnością i zwiększenia wykorzystania transportu publicznego**, zwłaszcza w podróżach do rdzenia metropolii. Integracja nie powinna jednak ograniczać się wyłącznie do kwestii taryfowych, ale obejmować także infrastrukturę, kwestie organizacyjne i finansowe, a także współdzielone formy przemieszczania.

Kolej trzonem transportu zbiorowego w metropolii

Rola kolei dla integracji całości transportu publicznego w OMGGs będzie kluczowa.

Województwo pomorskie, w tym i ośrodki wchodzące w skład Obszaru Metropolitalnego, cechuje się największym w Polsce stopniem wykorzystania transportu kolejowego do odbywania codziennych podróży transportem publicznym do pracy, szkoły, na uczelnię czy w celach rozrywkowych lub turystycznych. Dobry dostęp do infrastruktury kolejowej i częste połączenia to jednak domena przede wszystkim rdzenia OMGGs. W najbliższych latach transport kolejowy będzie więc wymagał znaczących działań modernizacyjnych oraz rewitalizacyjnych, rozbudowy sieci realizowanych połączeń, poprawy przepustowości linii i likwidacji wąskich gardeł. Samorządy wchodzące w skład OMGGs zdają sobie sprawę, że specyfika funkcjonowania kolei jako systemu transportowego powiązana jest z działalnością wielu różnych, rozproszonych podmiotów – zarówno podlegających Skarbowi Państwa, jak i władzom regionu. Sytuacja ta jest niemożliwa do zmiany z pozycji samorządu gminnego czy powiatowego. Dlatego w kolejnych latach niezbędne będzie podjęcie ścisłej współpracy zarówno z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego, będącym organizatorem regionalnego i aglomeracyjnego transportu kolejowego, jak również spółkami kolejowymi – przewoźnikami i zarządcami infrastruktury.

Rysunek 5. Obecny i preferowany sposób powiązania kolei i autobusów/busów



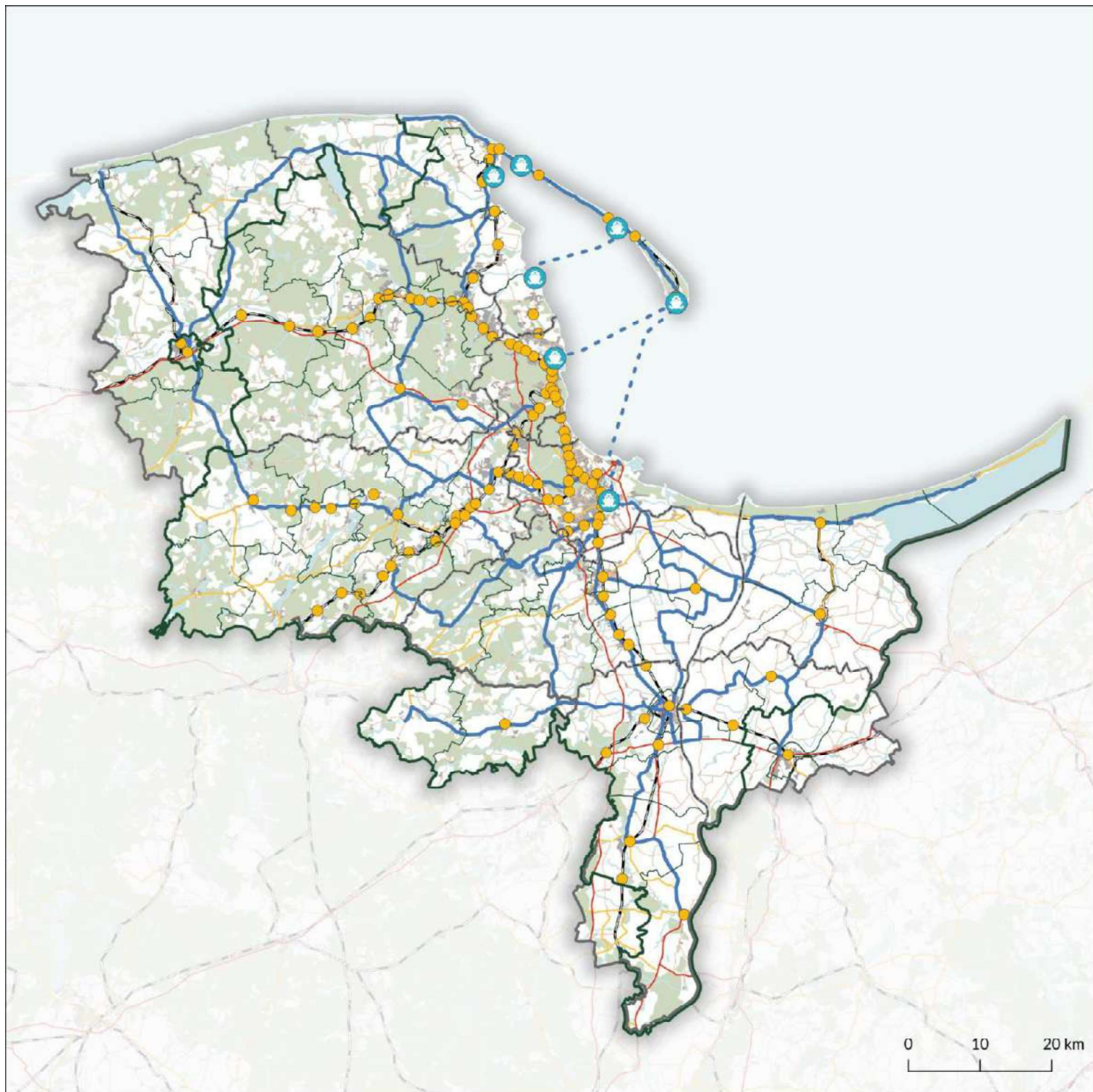
Połączenia kolejowe i autobusowe rywalizują o pasażerów na tych samych trasach. Przewoźnicy i operatorzy konkurują ze sobą.

Połączenia autobusowe w zasięgu dogodnego dojazdu do przystanków kolejowych organizowane są jako linie dowozowe zsynchronizowane z odjazdami pociągów. Przewoźnicy i operatorzy współpracują ze sobą.

Podjęta zostanie współpraca na rzecz remontów, rewitalizacji i odbudowy linii kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym i regionalnym. Celem inwestycji będzie poprawa przepustowości linii oraz stworzenie warunków dla rozwoju regularnych połączeń kolejowych – zamierzenie to będzie wymagać budowy dodatkowych torów czy mijanek. Pośród ważnych inwestycji zaplanowanych na najbliższe lata z myślą o poprawie efektywności systemu transportu kolejowego w regionie wymienić można prace dotyczące linii kolejowych nr 201 i nr 214, prace modernizacyjne na linii nr 250 czy poprawę przepustowości linii nr 213 Reda–Hel (z dobudową drugiego toru, budową nowych przystanków i dobudową oraz wydłużeniem peronów w kilku lokalizacjach). Wraz z rozwojem poszczególnych miast rdzenia metropolii w kolejnych latach bardzo istotne znaczenie będzie miała także budowa nowych odcinków linii kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym (dzięki którym nowe dzielnice będą włączane w zasięg transportu kolejowego), jak również odbudowa i rewitalizacja eksploatowanych niegdyś szlaków. Samorządy OMGGS będą podejmować działania informacyjne, promocyjne oraz wspierające realizację inwestycji znajdujących się już teraz w programach i planach rządowych, Urzędu Marszałkowskiego oraz tych tworzonych przez spółki kolejowe. Jeśli to konieczne, będą też partycypować w kosztach np. analiz, dokumentacji czy projektowania inwestycji. Wśród najistotniejszych projektów na najbliższe lata wymienić należy: budowę tzw. PKM Południe, Północnej Kolei Aglomeracyjnej, linii Gdynia–Wiczlino–Bojano, rewitalizację linii kolejowych nr 207 (Malbork – granica województwa) oraz nr 229 (odcinki Łębork–Łeba, Kartuzy–Sierakowice, Łębork–Nowa Wieś Łęborska) oraz odbudowę linii nr 230 (Wejherowo–Góra Pomorska–Garczegorze) i nr 256 (Szymankowo–Nowy Dwór Gdański). Nie należy również zapominać o planach budowy „szprychy” nr 1 w ramach projektu CPK, łączącej przyszły Centralny Port Komunikacyjny z Trójmiastem i Pomorzem.

Jednostki samorządu podejmą także współpracę ze spółkami kolejowymi, samorządem wojewódzkim i podmiotami państwowymi na rzecz budowy nowych przystanków kolejowych. W uzasadnionych przypadkach przystanki będą przesuwane w celu przybliżenia kolei do nowej i powstającej zabudowy mieszkalnej, biurowej i usługowej. Rezultatem tego działania będzie zwiększenie dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS. Współpraca obejmie też modernizację istniejących przystanków z ich dostosowaniem do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, a także rewitalizację i przebudowę dworców kolejowych z wykorzystaniem ich przestrzeni na punkty obsługi pasażerów czy inne usługi publiczne oferowane przez samorządy. Samorządy będą zagospodarowywać otoczenie przystanków i stacji, tworząc węzły przesiadkowe z parkingami Park&Ride – w szczególności przy kolejowych przystankach buforowych wokół Trójmiasta, zlokalizowanych niedaleko węzłów drogowych. Tam, gdzie nie funkcjonuje sprawna kolej, zostaną utworzone autobusowe linie metropolitalne o wysokiej częstotliwości kursowania. Połączenia będą mogły być uruchamiane w szczególności wzdłuż nieczynnych linii kolejowych do czasu ich rewitalizacji, a także w relacjach, w których istnieje szybkie połączenie drogowe z rdzeniem metropolii bez alternatywy w postaci transportu szynowego. Tworzone będą też linie dowozowe, których rozkłady będą skoordynowane z połączeniami kolejowymi.

Rysunek 6. Mapa działań pakietu nr 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami



Mapa działań pakietu nr 1

| Granice | Istniejąca infrastruktura transportowa | Proponowane w SUMP OMGGS |
|---------------------------|--|---|
| — Gmin | — Drogi krajowe | ● Węzły przesiadkowe |
| — Powiatów | — Drogi wojewódzkie | ⊕ Przystanki transportu wodnego |
| — OMGGS względem gmin | — Drogi powiatowe | — Linie metropolitalne |
| — OMGGS względem powiatów | — Kolej | - - - Potencjalne połączenia transportu wodnego |

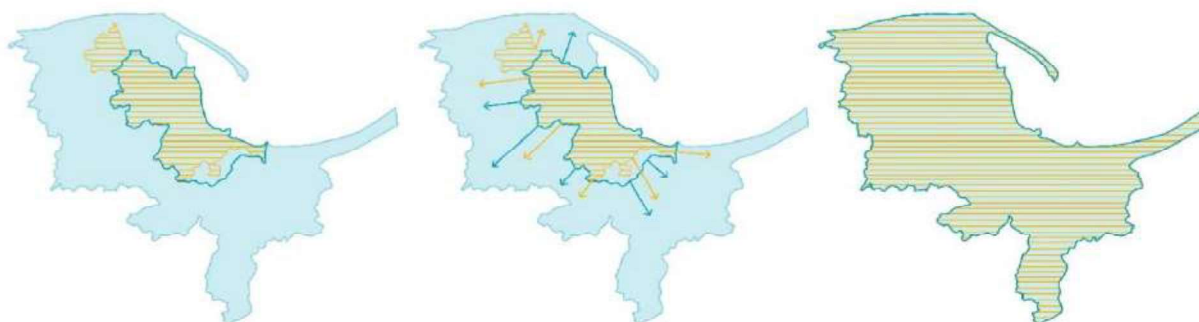
Źródło: opracowanie własne

Zintegrowana taryfa

Kluczowym działaniem zmierzającym do zapewnienia integracji na terenie OMGGS jest stworzenie i wdrożenie wspólnego biletu. Samorzady opracują i przyjmą zintegrowaną taryfę biletową łączącą kolej, transport autobusowy regionalny oraz komunikację miejską.

Integracja taryfy będzie wymagała aktualizacji analizy kosztów wdrożenia systemu, m.in. kwestii rozliczeń ulg ustawowych, zasad dopłat, możliwości sięgnięcia po dopłaty dla powiązań regionalnych oraz powiązanych z tym kwestii prawnych. Ważnym potencjalnym narzędziem jest powołanie **związku metropolitalnego i możliwość sięgnięcia po dodatkowe środki finansowe na organizację transportu**⁷. Dodatkowe wpływy do budżetu mogłyby pomóc w złagodzeniu kosztów wdrażania integracji. Rozwiązanie to wymaga przyjęcia przez rząd ustawy metropolitalnej. **Brak tego narzędzia i dodatkowych zasobów finansowych stanowi znaczącą barierę dla integracji transportu w OMGGS**. Dlatego działaniem uzupełniającym prowadzonym przez gminy będzie dalsze zabieganie o przyjęcie ustawy metropolitalnej.

Rysunek 7. Kolejne etapy integracji transportu zbiorowego w OMGGS



Obecny zasięg terytorialny Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZZKG) i systemu FALA. Częściowa integracja taryfowo-biletowa.

Dążenie do pełnej integracji taryfowo-biletowej w MZZKG. Działania na rzecz rozszerzenia zasięgu związku oraz przejmowania kompetencji organizatora transportu zbiorowego, w tym przekształcenie MZZKG w związek powiatowo-gminny oraz rozszerzenie zasięgu systemu FALA.

Pełna integracja transportu zbiorowego w OMGGS, możliwa po powołaniu związku metropolitalnego, system FALA w całym obszarze.

Źródło: opracowanie własne

⁷ Między innymi na podstawie Deloitte, 2014, „Ekspertyza dotycząca instytucjonalnych modeli funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym w świetle zapisów Ustawy z dnia 9 października 2015 r. o związkach metropolitalnych” oraz OMGGS, 2019, „Ekspertyza dotycząca zmiany przychodów z biletów komunikacji publicznej w rezultacie ujednoczenia uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w komunikacji komunalnej na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZZKG) i Miasta Tczewa”.

Kolej w rdzeniu metropolii będzie traktowana jako środek komunikacji miejskiej – obok autobusów, tramwajów i trolejbusów. W tym celu zawarte zostaną porozumienia między organizatorami dotyczące wspólnej taryfy biletowej bądź wzajemnego honorowania biletów. Przyjęte rozwiązania muszą być intuicyjne – tak, aby pasażer jadący w danej relacji nie musiał wybierać pomiędzy usługami oferowanymi przez różnych operatorów komunalnych, a także zastanawiać się, z jakich połączeń może skorzystać w ramach swojej taryfy. W szczególności eliminowane powinny być sytuacje, w których w danej relacji funkcjonują równorzędne taryfy, skutkujące powstaniem konkurencji między operatorami usług publicznych i doprowadzające do wzajemnej „kanibalizacji” potencjału i usług. Kwestia ewentualnych dopłat i rozliczeń przy wspólnej taryfie powinna leżeć po stronie organizatorów komunikacji, a nie pasażerów. **Działanie to jest kluczowe dla zwiększenia przyjazności transportu dla jego użytkowników.**

Samorządy będą wykorzystywać narzędzia, jaki daje system FALA bądź inny podobny system, który może zostać wdrożony w przyszłości. W ramach realizacji modelu mobilności jako usługi (MaaS) system będzie uwzględniał – w ramach jednej aplikacji – możliwość wyszukania połączenia i zakupu usługi mobilności łączącej transport publiczny (miejski i regionalny), transport kolejowy, usługi współdzielenia samochodów, hulajnóg, rowerów czy innych UTO. Cyfryzacja i koordynacja rozkładów dzięki zintegrowaniu organizatora pozwoli także na usprawnienie współpracy z komercyjnymi dostawcami usług planowania mobilności i zakupu biletów online. Zachowane zostaną możliwości zakupu biletu w postaci papierowej dla osób niekorzystających z kanałów cyfrowych, a także zwiększana będzie liczba biletomatów. Nawiązana zostanie współpraca z operatorami systemów samochodów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego. Ponadto samorządy podejmą działania na rzecz promocji i rozszerzenia wspólnego systemu FALA na cały obszar OMGGS.

Jednolite standardy

Integracja powinna też wiązać się ze standaryzacją rozwiązań stosowanych w metropolii. Samorządy OMGGS opracują **wspólny standard przystankowy w zakresie ich oznaczeń czy wyposażenia**. Kluczowe jest określenie jednego standardu dostosowania przystanków do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (np. w kwestii oznaczeń dla osób o dysfunkcjach wzroku, w tym umiejscowienia oznaczenia dotykowego i oznaczenia dróg wolnych od przeszkód). Na bazie audytu istniejące przystanki zostaną doposażone w wiaty, odpowiednie oznaczenia, infrastrukturę parkingową (np. Bike&Ride), informację pasażerską i inne elementy małej architektury.

Wprowadzone zostaną **jednolite standardy w zakresie informacji pasażerskiej, w tym wzór tabliczek przystankowych, sposób prezentowania rozkładów jazdy na przystankach czy trasy przejazdu wewnątrz i na zewnątrz pojazdu**. Wdrożony zostanie spójny i intuicyjny system oznaczeń linii i połączeń (eliminacja dublujących się numerów i oznaczeń). Ponadto uporządkowane zostanie nazewnictwo przystanków stosowane przez różnych operatorów. Udostępniane będą także informacje na temat dostępności dla osób o ograniczonej mobilności poszczególnych środków transportu, węzłów integracyjnych i przystanków oraz możliwości zakupu biletów zintegrowanych.

Uspójnione zostaną zasady tworzenia rozkładów jazdy, w tym np. terminy obowiązywania poszczególnych wersji rozkładu. **Organizatorzy będą dążyć do uproszczenia rozkładów**, w tym ich wariantowości. Regionalne połączenia autobusowe, jak i kolejowe będą się opierać – w miarę możliwości – na **regularnych odstępach kursowania**. Przystanki zostaną skategoryzowane w całym obszarze metropolitalnym na **przystanki stałe, przystanki „na żądanie”** oraz te, które w godzinach największego zapotrzebowania na przewozy będą funkcjonować jako stałe, a poza nimi będą mieć status „na żądanie” .

Wspólna organizacja

Podjęcie i koordynowanie efektywnych działań integracyjnych – przy tak dużym obszarze i mnogości podmiotów zajmujących się transportem – wymaga współpracy instytucjonalnej. Dlatego zostanie przeprowadzona aktualizacja ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących instytucjonalnych modeli integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym ze wskazaniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji.

Dla wspólnego zarządzania transportem konieczne jest powołanie wspólnego podmiotu. Jednym ze scenariuszy jest przekształcenie Metropolitalnego Związku Zatoki Gdańskiej (MZKZG) – zmiana jego kompetencji i rozszerzenie o kolejne gminy. Jego charakter może zmienić się ze związku międzygminnego na powiatowo-gminny lub gminno-powiatowo-wojewódzki, co umożliwi też współpracę z powiatami należącymi do OMGGS. Ponadto zostaną rozszerzone kompetencje MZKZG, który stanie się głównym (wiodącym) podmiotem ustalającym taryfy przewozowe oraz organizatorem transportu publicznego na terenie OMGGS – w tym celu MZKZG przejmie zadania od dotychczasowych organizatorów transportu. Docelowo, na bazie uchwały Związku Metropolitalnego, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej zostanie przekształcony w Zarząd Transportu Metropolitalnego. **Dla powodzenia tego działania konieczne są jednak zmiany prawne oraz uzyskanie dodatkowych środków budżetowych. Docelowym narzędziem dla pełnej integracji, wzorem Metropolii GZM, jest związek metropolitalny.**

Obsługa połączeń na styku samorządów, a także zwiększenie roli kolei w przewozach aglomeracyjnych wymagają zmiany modelu finansowania komunikacji. Zawarte zostaną porozumienia między organizatorami transportu a samorządem wojewódzkim w sprawie współfinansowania przewozów kolejowych – zarówno pod kątem uruchomienia nowych połączeń, jak i integracji taryfowej.

Organizowane będą **cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP** w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej, a także koordynacji działań na rzecz integracji, organizacji i promocji systemu transportu publicznego. Prowadzone będą analizy i badania obszarów problemowych i nawyków komunikacyjnych.

Utworzona zostanie **scentralizowana i regularnie aktualizowana baza danych dotyczących funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków**. Samorządy podejmą współpracę z operatorami i organizatorami transportu zbiorowego na rzecz wdrożenia standardu GTFS.

Informacje – wraz z wyszukiwarką połączeń – będą dostępne dla pasażerów w jednym miejscu w internecie. Scentralizowana baza umożliwi stworzenie jednej aplikacji ułatwiającej przemieszczanie się – z uwzględnieniem usług współdzielonych. Podjęta zostanie też współpraca z niezależnymi dostawcami usług w celu prezentacji spójnej informacji w innych popularnych kanałach i aplikacjach.

Inne formy przemieszczania się

Dopełnieniem układu komunikacyjnego będzie transport wodny na Zatoce Gdańskiej i Zatoce Puckiej. Zostaną utworzone miniwęzły przesiadkowe, a transport wodny zostanie włączony do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej. Transport wodny będzie szczególnie ważny w kontekście organizacji ruchu turystycznego na Półwyspie Helskim, odciążając częściowo transport drogowy i kolejowy. Realizacja działań związanych z transportem wodnym odbędzie się w kolejnym kroku, po dokonaniu integracji lądowego transportu zbiorowego. **Jego funkcjonowanie będzie uzależnione od możliwości finansowych gmin, konieczne stanie się zatem uwzględnienie możliwości organizacji go także w formule przewozów prywatnych.** Preferowane będzie wykorzystanie jednostek zeroemisyjnych, ponadto do kluczowych przystanków transportu wodnego zostaną doprowadzone linie autobusowe.

Samorządy metropolii uznają też zwiększającą się rolę rowerów, UTO i innych alternatywnych form przemieszczania się zarówno jako elementu budowania zrównoważonej mobilności, jak i jednego ze sposobów rozwiązania problemu tzw. ostatniej mili. Oprócz wspomnianej już kwestii uwzględnienia tych form przemieszczania się w systemie FALA samorządy ujednoczą zasady i przepisy porządkowe, a także zmienią taryfy w celu przewozu rowerów i UTO transportem publicznym. Wypracowane zostaną zasady i rozwiązania, które umożliwią przewóz rowerów i UTO bez obniżania bezpieczeństwa i komfortu innych pasażerów. Preferowane jest wykorzystanie do tego transportu kolejowego ze względu na najmniejszą uciążliwość przewozów tego typu sprzętu dla pozostałych pasażerów.

Działania obejmą przede wszystkim infrastrukturę Bike&Ride. Przystanki i węzły przesiadkowe będą budowane w taki sposób, aby możliwe było wygodne i bezpieczne wprowadzanie na pokład rowerów i innych urządzeń (dbałość o jak najmniejsze odstępki między krawędzią pojazdu i peronu, stosowanie odpowiednio wysokich peronów oraz dojazdu do nich itd.). W rejonie węzłów bądź kluczowych przystanków przesiadkowych będą umieszczane stacje rowerów współdzielonych, stojaki rowerowe oraz strefy dla pozostawiania UTO. W strefie wybrzeża oraz w obszarach turystycznych z dużym natężeniem ruchu pieszego uwzględnione zostanie zwiększone zapotrzebowanie na miejsca postojowe dla rowerów i UTO.

Kupowany tabor będzie dostosowany do przewozu rowerów, hulajnóg i UTO. W miarę możliwości również stare pojazdy będą modernizowane pod kątem przewozu wspomnianych urządzeń. Na szczególnie popularnych trasach mogą być stosowane dodatkowe rozwiązania, np. przyczepy dla autobusów.

Tabela 7. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 1 wraz z opisem działań

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|-----|---|-------|--|
| 1.1 | Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS |
| 1.2 | Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | 1.2.1 | Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością |
| 1.4 | Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego |
| 2.2 | Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | 2.2.2 | Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego |
| 2.3 | Systemy pojazdów współdzielonych | 2.3.2 | Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego |
| 4.2 | Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej | 4.2.1 | Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) |
| | | 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją |
| 4.3 | Zintegrowany system informacji | 4.3.1 | Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej |
| 5.1 | Zintegrowane zarządzanie transportem | 5.1.1 | Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego |
| | | 5.1.2 | Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego |
| | | 5.1.3 | Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego |
| | | 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy |
| | | 5.1.5 | Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej |
| | | 5.1.6 | Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym |

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|-----|--|--------|---|
| | | | i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym |
| | | 5.1.7 | Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego |
| | | 5.1.13 | Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS |
| 5.2 | Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności | 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy |

Źródło: opracowanie własne

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem oraz podziałem zadań ze względu na strefy OMGGS dostępny jest w załącznikach.



PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

Co jest problemem?

Problemem jest **jakość oferty transportowej rozumiana jako częstotliwość i liczba kursów oraz dopasowanie godzin odjazdów do potrzeb**. Problem ten dotyczy zwłaszcza transportu kolejowego oraz połączeń międzygminnych i jest uciążliwy szczególnie dla mieszkańców terenów poza miastami lub na ich obrzeżach. Jest odczuwalny w postaci braku dostępnych kursów i długich czasów podróży. Problemem są również luki w godzinach odjazdów. W konsekwencji mieszkańcy (zwłaszcza spoza rdzenia metropolii) są zmuszeni do wyboru auta, szczególnie jeśli chcą skorzystać z życia kulturalnego Trójmiasta czy atrakcji turystycznych. Grupą szczególnie dotkniętą wykluczeniem są młodzi ludzie mieszkający poza centrami miast, ponieważ ich dostęp do wygodnych dojazdów do miejskich szkół i atrakcji jest mocno ograniczony. Chcąc z nich korzystać, muszą podróżować autem. **W efekcie są przyzwyczajani do tego, że nie mogą w pełni wierzyć w transport zbiorowy jako rozwiązanie zapewniające wygodę i swobodę podróży.**

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

Mieszkańcy powiatu czują się odcięci od dostępu do kin, teatrów, wydarzeń kulturalnych i sportowych z uwagi na brak wieczornych połączeń komunikacji zbiorowej. Mają jak dojechać, ale nie mają jak wrócić.

Chętnie przesiadłbym się w mieście z samochodu do komunikacji, ale przy obecnej siatce i systemie połączeń, małej częstotliwości i braku wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji w metropolii nie wyobrażam sobie za 20 lat podróży tymi środkami transportu. Dla przykładu: obecnie, by zawieźć dziecko do przedszkola, jazda komunikacją w obie strony zajmie mi 60 minut z wyjściem z domu i dojściem do przystanku, i później do przedszkola. A samochodem zajmuje to maksymalnie 20 minut.

Młodzież dojeżdżająca do łęborskich szkół z pobliskich miejscowości nie może brać udziału w popołudniowych zajęciach i kołach zainteresowań, ponieważ wieczorem nie ma jak wrócić do domu. Z tego samego powodu młodzi ludzie nie mogą korzystać z oferty kulturalnej i oświatowej w Trójmieście.

Co jest przyczyną?

Ograniczony dostęp do transportu wynika z różnych czynników. Jest to **kwestia organizacji i przebiegu linii**, a także rozmieszczenia przystanków i długości tras, które musi obsłużyć operator. Zdarza się, że przyczyna problemu leży głębiej – **zagospodarowanie przestrzenne danego obszaru, w szczególności rozproszona zabudowa oraz niedostateczna szerokość dróg dojazdowych**, uniemożliwiają skuteczne obsłużenie niektórych obszarów transportem zbiorowym. Prowadzenie tras

w sposób zapewniający wygodny transport dla przedmieść wiąże się ze zwiększonymi kosztami dla organizatorów oraz niesie wyzwania związane z koniecznością zapewnienia taboru. W przypadku transportu szynowego to kwestia dostępnej infrastruktury, przepustowości sieci kolejowej oraz dostępności pojazdów, które mogą obsłużyć połączenia. **Największymi wyzwaniami będą zawsze koszty rozszerzenia usługi** – zasięgów i czasów operacji poszczególnych przewoźników.

Czy gdzieś podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, wzorcowe działania zostały zrealizowane na Pomorzu, a właściwym kierunkiem jest ich kontynuowanie i rozszerzenie ich zasięgu. **Przykładem jest budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, która pozwoliła na odtworzenie dawnych połączeń kolejowych.** Ponieważ podstawą transportu w aglomeracji jest kolej, kluczowym działaniem jest odbudowa oraz modernizacja połączeń kolejowych, szczególnie likwidacja wąskich gardeł i uruchamianie usług transportu w ramach aglomeracji.

Rozwiązaniem jest dalsza racjonalizacja połączeń, zapewnianie priorytetu dla transportu zbiorowego m.in. poprzez tworzenie buspasów, uruchamianie współfinansowania (m.in. przy potencjalnym finansowaniu krajowym) przewozów oraz uwzględnienie potrzeb użytkowników przy ustalaniu czasów połączeń (dojazdy do szkoły, połączenia weekendowe itp.). Ważny element działania to zapewnienie usług nowoczesnym, energooszczędnym i dostosowanym do potrzeb różnych grup mieszkańców taboru kolejowym i autobusowym.

Jakie działania proponujemy, żeby rozwiązać problem?

Samorządy OMGGS podejmą działania na rzecz promocji i zwiększania dostępności transportu zbiorowego. Jego **standard będzie podnoszony za sprawą nowego taboru, a także działań zmierzających do przyspieszenia i usprawnienia połączeń.** Również planowanie przestrzenne będzie uwzględniać kwestie związane z odpowiednią obsługą komunikacyjną.

Nowy tabor bardziej dostępny

Jednym z aspektów wpływających na atrakcyjność komunikacji publicznej jest nowy tabor. Charakteryzuje się on większą dostępnością dla osób z ograniczoną mobilnością, a także szeregiem rozwiązań poprawiających komfort podróży. **Wymiana taboru jest kluczowa dla wdrażania zrównoważonej mobilności** oraz podnoszenia jakości oferty transportu dla pasażera.

Samorządy OMGGS podejmą działania na rzecz zakupu taboru kolejowego – zarówno w ramach odmładzania floty pojazdów, jak i obsługi nowych połączeń. W najbliższych latach zakupy taborowe obejmą do 31 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 4 wielocłonowych pojazdów kolejowych z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym) dla przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, realizowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, 10 6-członowych elektrycznych zespołów trakcyjnych przez PKP SKM w Trójmieście, do nawet 200 elektrycznych zespołów

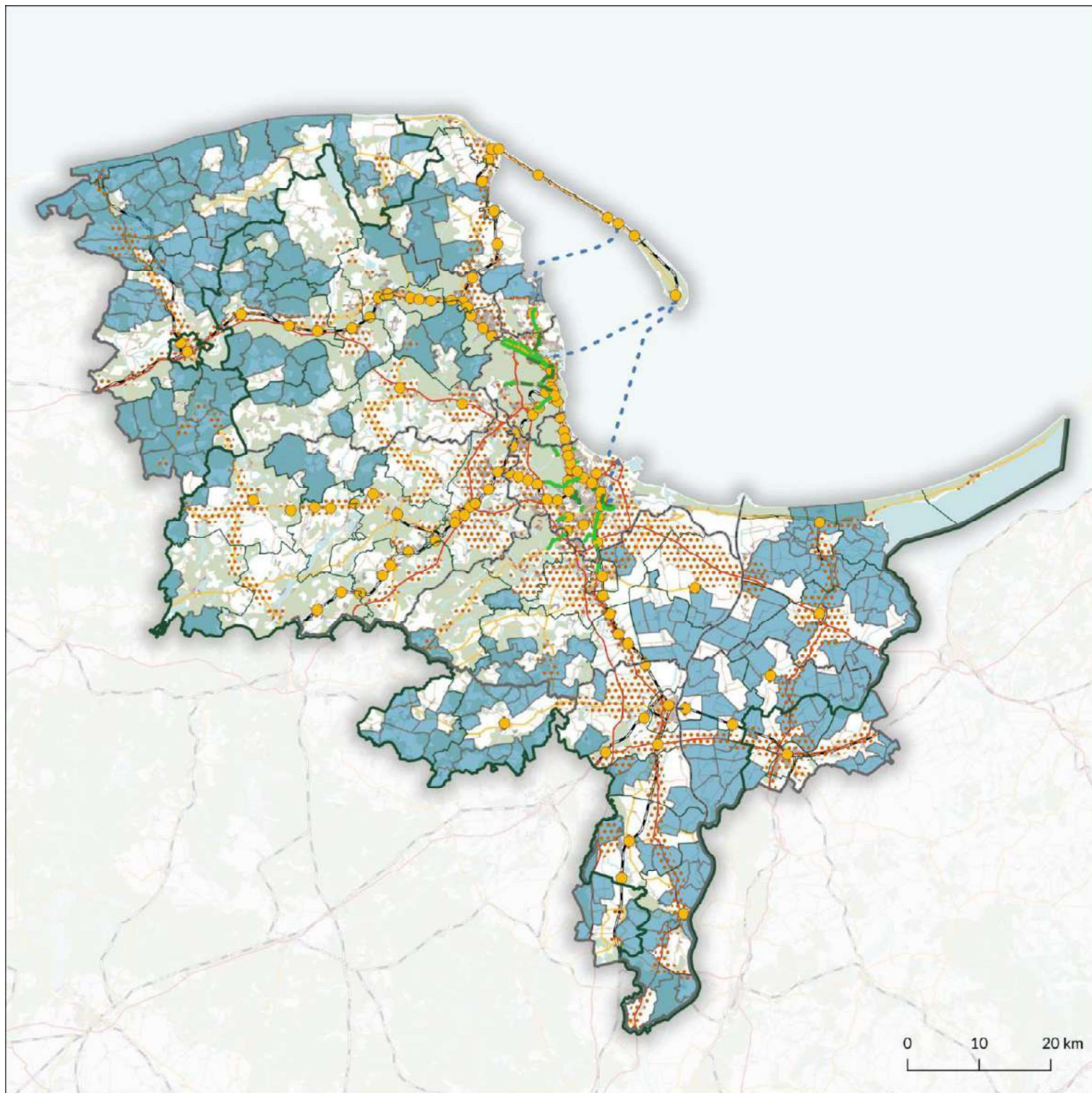
trakcyjnych przez Polregio na potrzeby przewozów regionalnych na terenie całego kraju (część z nich zapewne zostanie wykorzystana również w województwie pomorskim).

Nawiązana zostanie współpraca z przewoźnikami kolejowymi oraz Urzędem Marszałkowskim. Wypracowane zostaną zasady partycypacji w realizacji projektów oraz określone zostaną oczekiwania dotyczące wyposażenia, rozwiązań funkcjonalnych czy standardu pojazdów. Parametry taboru – w zakresie długości, pojemności, układu siedzeń, drzwi, powierzchni dla pasażerów stojących, przewozu rowerów i wózków – będą dostosowane do charakteru tras. W zależności od sytuacji gospodarczej możliwa jest także partycypacja finansowa jednostek samorządu terytorialnego OMGGG w realizacji określonej części samorządowych planów zakupowych dotyczących taboru kolejowego (przy zaangażowaniu dostępnych dla samorządów środków unijnych).

Władze samorządów OMGGG będą wspierać samorząd województwa oraz spółki kolejowe w celu realizacji przez te podmioty zakupu nowych pociągów zarówno w zakresie obecnych, jak i przyszłych planów, a następnie monitorować eksploatację pozyskanego taboru tak, aby jak najwięcej nowoczesnych pojazdów trafiło na linie i relacje przebiegające przez Obszar Metropolitalny. Zakup i kierowanie zmodernizowanych bądź nowo zakupionych pojazdów do obsługi modernizowanych czy budowanych tras pozwoli też na zwiększenie efektów prowadzonych inwestycji.

Samorzady będą również kontynuować wymianę taboru do obsługi transportu publicznego (autobusy miejskie, podmiejskie, tramwaje czy trolejbusy). Nowy tabor będzie dostępny dla osób z ograniczoną mobilnością dzięki niskiej podłodze i odpowiedniemu wyposażeniu. Zwiększany będzie udział pojazdów zeroemisyjnych. Nowe pojazdy będą kierowane do obsługi istniejących linii, jak i zupełnie nowych połączeń – także w obszarach pozbawionych dotąd sprawnej komunikacji publicznej.

Rysunek 8. Mapa działań pakietu nr 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym



Mapa działań pakietu nr 2

| | | | |
|--|---|---|---|
| <p>Granice</p> <ul style="list-style-type: none"> — Gmin — Powiatów — OMGGS względem gmin — OMGGS względem powiatów | <p>Istniejąca infrastruktura transportowa</p> <ul style="list-style-type: none"> — Drogi krajowe — Drogi wojewódzkie — Drogi powiatowe — Kolej | <p>Proponowane w SUMP OMGGS</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Węzły przesiadkowe <p>Buspasy</p> <ul style="list-style-type: none"> — Istniejące — Planowane | <ul style="list-style-type: none"> — Potencjalne połączenia tramwaju wodnego ■ Strefy proponowane do DRT ■ Obszary lokalizacji stref działalności gospodarczej |
|--|---|---|---|

Źródło: opracowanie własne

Nowe trasy i przyspieszenie komunikacji

Wymianie taboru towarzyszyć będzie poprawa warunków funkcjonowania komunikacji – w tym jej przyspieszenie, rozbudowa i zwiększanie zasięgu połączeń, co będzie miało przełożenie na zwiększenie dostępności komunikacji. **W Gdańsku, Sopocie i Gdyni rozbudowywane będą korytarze transportu niskoemisyjnego** – tramwajów czy trolejbusów z technologią IMC („ładowanie baterii w ruchu” na odcinkach wyposażonych w sieć trakcyjną). Tam, gdzie uzasadnia to zapotrzebowanie, rozważone zostanie przedłużenie linii trolejbusowych i tramwajowych do stref podmiejskich i pomiędzy miastami – dla odciążenia korytarzy wjazdowych i wyjazdowych.

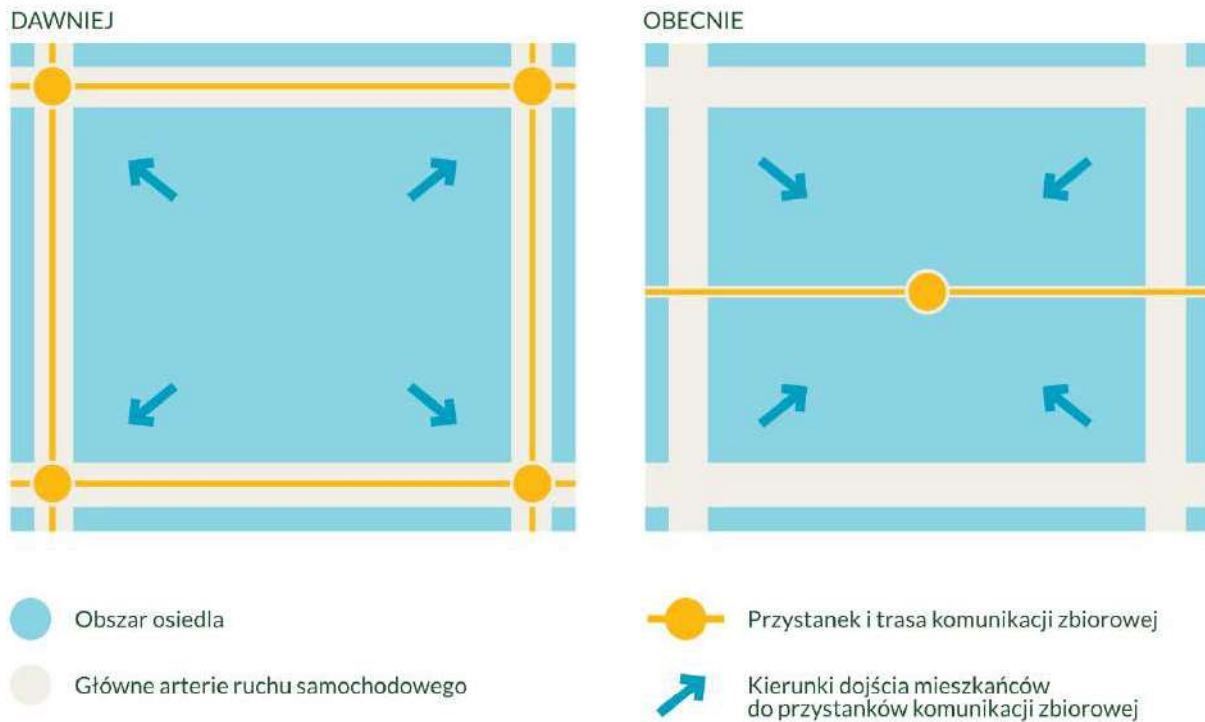
Szczególny **nacisk położony zostanie na skrócenie czasu przejazdu transportu zbiorowego**, by zwiększyć efektywność inwestycji, a także wykorzystania nowego taboru. **Na przebudowywanych, jak i nowo budowanych trasach będzie zapewniany priorytet dla tramwajów, trolejbusów czy autobusów**, co wpłynie na poprawę atrakcyjności oraz konkurencyjności transportu zbiorowego. Istotny jest zwłaszcza przegląd istniejących tras i opracowanie pakietu działań zmierzających do eliminacji miejsc i sytuacji, w których pojazdy tracą niepotrzebnie czas. Priorytety wpływają też na ograniczenie kosztów eksploatacyjnych i zwiększenie możliwości przewozowych (obsługa trasy w krótszym czasie).

W obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego, a także w korytarzach z dużym natężeniem ruchu autobusowego **tworzone będą wydzielone pasy, kontrapasy bądź jezdnie dla transportu zbiorowego**. Celem jest zwiększenie ich udziału w ogóle sieci transportowej, aby uzyskać korzyści na czasach podróży autobusem. Gdańsk i Gdynia (odpowiednio 7,3 km i 8,5 km w 2021 r.) mają niewielką długość buspasów w porównaniu z innymi miastami w Polsce (Warszawa 68 km, Kraków 31,8 km czy Łódź 30,4 km). Kolejnym obszarem, na którym wskazane jest realizowanie infrastruktury autobusowej, są połączenia międzygminne – w tym zakresie niezbędna jest współpraca samorządów (ciągi komunikacyjne na styku gmin i miast). **Wprowadzone zostaną rozwiązania, które zapewnią faktyczny priorytet transportu autobusowego (śluzy, sygnalizacja autobusowa itp.)**. Samorzady podejmą działania na rzecz egzekwowania preferencji w ruchu dla autobusów.

Ważnym elementem infrastruktury – zarówno istniejących, jak i nowych tras tramwajowych, trolejbusowych czy autobusowych – są oczywiście przystanki. Na czas podróży wpływa bowiem nie tylko czas jazdy danym środkiem transportu, ale też czas potrzebny na dotarcie do przystanku oraz oczekiwanie na przyjazd. Dlatego też **przystanki powinny znajdować się w pobliżu skupisk zabudowy** mieszkalnej, biurowej, usługowej, miejsc kultury, rozrywki i innych generatorów ruchu – **z krótkimi drogami dojścia, pozbawionymi barier**. Przystanki powinny być wyposażone w odpowiednią infrastrukturę (wiaty, zadaszenia, miejsca do siedzenia, informację pasażerską – w miarę możliwości w formie zintegrowanego systemu dynamicznych tablic informacji pasażerskiej; elementy ułatwiające poruszanie osobom z ograniczoną mobilnością), zapewniającą odpowiednie warunki do komfortowego oczekiwania na pojazd.

Przy budowie infrastruktury publicznego transportu zbiorowego rozważana będzie współpraca z podmiotami prywatnymi w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

Rysunek 9. Obsługa osiedli mieszkaniowych transportem zbiorowym - dawne i obecne podejście do kształtowania przebiegu tras transportu zbiorowego w miastach



Linie transportu zbiorowego zlokalizowane po obwodzie osiedli mieszkaniowych zazwyczaj połączone z głównymi arteriami drogowymi. Przystanki zlokalizowane w dużej odległości od miejsc zamieszkania.

Linie transportu zbiorowego prowadzone są blisko zabudowy, przebiegają niezależnie od układu drogowego, przystanki stają się elementami lokalnego centrum. Przestrzennie i wrażeniowo przystanki są bliżej miejsc zamieszkania.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Olsztyn – powrót tramwaju, Forum Rozwoju Olsztyna, 2009 oraz ZDG TOR, Zrównoważona Mobilność w Planowaniu Przestrzennym, Warszawa, 2020

Na obszarach o niskiej dostępności do transportu zbiorowego i rozproszonej zabudowie zostanie pilotażowo wdrożony **system transportu na żądanie** (ang. DRT). W przypadku powodzenia pilotażu i korzystnych analiz finansowych system ten zostanie rozszerzony na kolejne obszary OMGGs, stanowiąc uzupełnienie dla regularnych połączeń transportu zbiorowego.

Zatoka Gdańska i Zatoka Pucka mają także dobre warunki do rozwoju transportu wodnego, mogącego stanowić zarówno atrakcję turystyczną, jak i realną alternatywę komunikacyjną dla innych środków transportu. Samorządy podejmą współpracę na rzecz przeprowadzenia analiz warunkujących uruchomienie transportu wodnego obsługującego pas wybrzeża oraz miejscowości Zatoki Gdańskiej i Zatoki Puckiej.

Transport jako element planowania przestrzennego

Działania podejmowane przez OMGGs nie ograniczą się jednak wyłącznie do poprawy obsługi komunikacyjnej istniejącej zabudowy. **Dostępność transportowa jest istotna także w kontekście wyznaczania kierunków rozwoju metropolii.** Przykładowo **strefy działalności gospodarczej (SDG) powinny być lokalizowane w obszarach z łatwym dostępem do układu drogowego** o odpowiednim standardzie, a także w pobliżu przystanków węzłowych, węzłów integracyjnych, przystanków i stacji kolejowych oraz z łatwym dostępem do sieci kolejowej (jeśli taka istnieje na danym obszarze).

Metropolia podejmie działania na rzecz uwzględniania w studiach i planach przestrzennych potencjału mobilnościowego oraz wpływu planowanych inwestycji transportowych na rozwój i poprawę atrakcyjności terenów podlegających zagospodarowaniu. **Wykorzystana zostanie miastotwórcza rola wysokowydajnych korytarzy transportowych do uporządkowanego planowania przestrzennego na terenie metropolii.**

Tabela 8. Cele operacyjne SUMP OMGGs dla Pakietu 2 wraz z opisem działań

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|-----|---|--------|--|
| 1.1 | Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | 1.1.3 | Zakup nowoczesnego taboru kolejowego |
| 1.2 | Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | 1.2.2 | Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego |
| | | 1.2.3 | Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego |
| | | 1.2.4 | Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego |
| | | 1.2.5 | Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych |
| | | 1.2.6 | Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych |
| | | 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów |
| | | 1.2.8 | Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż |
| | | 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego |
| | | 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz |

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|-----|---|-------|--|
| | | | w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej |
| 1.4 | Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | 1.4.1 | Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS |
| 6.1 | Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | 6.1.2 | Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych |
| | | 6.1.4 | Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego |
| | | 6.1.5 | Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego |

Źródło: opracowanie własne

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem oraz podziałem zadań ze względu na strefy OMGGS dostępny jest w załącznikach.



PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Co jest problemem?

Obecnie problemem jest **niewystarczająca dostępność węzłów integracyjnych, zapewniających wygodne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu**, pomimo wzrostu liczby tego typu miejsc na terenie metropolii w ostatnich latach. Brakuje zarówno odpowiednich tras dojazdowych, prowadzących do tych węzłów, jak również infrastruktury przesiadkowej w przystępnej odległości od miejsca zamieszkania, pracy lub nauki. Nie zawsze istniejące węzły przesiadkowe i przystanki kolejowe są odpowiednio połączone z obszarami zabudowanymi, szczególnie w mniejszych gminach, gdzie brakuje wydzielonych dróg rowerowych, chodników czy autobusowych linii dowozowych. Problemem jest również **niewłaściwy dobór lokalizacji przeznaczonych na budowę węzłów integracyjnych**, co w połączeniu z **brakiem odpowiednich tras pieszych i rowerowych oraz linii dowozowych** może prowadzić do niewykorzystywania w pełni potencjału tych węzłów. Dodatkowo **część węzłów integracyjnych na terenie OMGGS nie jest spójna**, szczególnie pod kątem ich dostępności dla różnych użytkowników. W niektórych z nich brakuje często odpowiedniej infrastruktury dla rowerzystów lub osób o ograniczonej mobilności.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

Chciałabym podróżować transportem zbiorowym, ale mieszkając na obrzeżach miasta i widząc trend likwidacji połączeń, nie mam wielkich nadziei na poprawę tej sytuacji. PKM miała być lekiem na korki, ale niestety, mieszkając na wsi, nie mam możliwości dojazdu do stacji.

Problemem jest brak infrastruktury rowerowej, szczególnie w mniejszych miejscowościach, pozwalającej na dotarcie do węzłów przesiadkowych.

Rowery nie mieszczą się do wind na perony! Nie można wjechać na peron, a na schodach na perony nie ma podjazdów! Więc rower trzeba wnosić! To jest niedopuszczalna sytuacja w krajach przyjaznych rowerzystom i promującym ten rodzaj aktywności!

Co jest przyczyną?

Przyczyną zbyt niskiej dostępności węzłów integracyjnych jest najczęściej **brak funduszy własnych gmin lub problemy w pozyskaniu zewnętrznego finansowania** na realizację zadań związanych z transportem i mobilnością. Problem ten **dotyczy głównie mniejszych samorządów, w tym w szczególności gmin znajdujących się z dala od Trójmiasta**. Ponadto niektóre gminy nie inwestują w budowę, rozbudowę lub polepszenie dostępności węzłów integracyjnych z powodu braku koleji na terenie gminy lub ukierunkowania głównie na rozwój transportu samochodowego. Z kolei przy samej budowie (projektowaniu) węzłów **zdarza się brak lub niewystarczające uwzględnianie**

standardów i wytycznych z zakresu dostępności oraz właściwego projektowania infrastruktury. Ostatecznie problemem mogą też być podziały kompetencyjne i zarządcze. Dotyczy to sytuacji, w których terenie węzła zarządza PKP.

Czy gdzieś podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, w ostatnich latach na terenie OMGGS powstało wiele nowych węzłów integracyjnych, dzięki którym zwiększyła się dostępność do transportu zbiorowego, szczególnie kolejowego. Należy tutaj wymienić **węzły zlokalizowane przy przystankach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Trójmieście**, ale również **nowe węzły zbudowane przy innych stacjach i przystankach kolejowych, zarówno w ośrodkach subregionalnych (np. Lębork, Wejherowo, Tczew), jak również w mniejszych miejscowościach (np. Gołubie, Gościcino, Pszczółki)**. Część z tych węzłów powstała przy pomocy instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT), który zapewnia dodatkowe finansowanie zewnętrzne na inwestycje scalające i integrujące region Pomorza. Dla wielu gmin instrument ten stał się impulsem do rozwoju mobilności. Porozumienie ZIT nie obejmuje jednak wszystkich gmin w OMGGS, co może negatywnie wpływać na spójność wewnątrz obszaru metropolitalnego. Oprócz tego, w 2017 r. stworzony został na zlecenie OMGGS dokument pt. „**Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej węzłów integracyjnych w OMGGS**”. Opracowanie to zawiera wypracowane standardy i dobre praktyki do zastosowania przy budowie nowych lub przebudowie istniejących węzłów integracyjnych, w szczególności w zakresie ich dostępności, oznakowania czy elementów małej architektury. Dokument stanowi jednak wyłącznie zbiór rekomendacji, które nie obligują gmin do ich stosowania. Konieczna jest jego aktualizacja, aby odzwierciedlić zmiany związane m.in. ze zmianami w prawie obejmującymi np. wymogi dotyczące dostępności czy zrównoważonego rozwoju.

Jakie działania proponujemy, żeby rozwiązać problem?

Sprawne i wygodne węzły przesiadkowe są istotnym elementem układu transportowego, wpływającym na postrzeganie atrakcyjności transportu zbiorowego. Kluczem do sukcesu jest **odpowiednio dobrana lokalizacja**: węzły przesiadkowe powinny powstawać w miejscach, gdzie uzasadnia to istniejąca i potencjalna oferta komunikacyjna, z odpowiednio regularnymi i częstymi połączeniami. **Naturalną lokalizacją do tworzenia węzłów przesiadkowych są więc nowo powstałe i modernizowane przystanki oraz stacje kolejowe**. Wynika to ze szczególnej i rosnącej roli, jaką kolej odgrywa w obsłudze Metropolii. **W tworzeniu optymalnej infrastruktury konieczna jest współpraca** – zarówno samorządów, właścicieli terenu, spółek kolejowych, organizatorów komunikacji, jak i przewoźników autobusowych czy kolejowych.

Węzły przesiadkowe nie powstają w próżni – **muszą być dobrze skomunikowane z otaczającym je obszarem**. Samorządy Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot będą podejmować działania na rzecz zwiększania dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej. Dotyczyć to będzie zarówno tej istniejącej,

jak i tej, która dopiero zostanie zbudowana w wyniku realizacji państwowych oraz samorządowych planów i programów.

Każdy z nas jest pieszym

Mieszkańcy będą docierać do węzłów przesiadkowych przy wykorzystaniu różnych środków transportu. Bez względu na to, czy dojadą tu autobusem, własnym samochodem, czy na rowerze, każdy z nich w obrębie węzła stanie się również pieszym. Dlatego też **zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej wymaga rozwoju infrastruktury pieszej** – z naciskiem na zapewnienie możliwie najkrótszych i najwygodniejszych dróg dojścia, z eliminacją potencjalnych wąskich gardeł (w rejonie przystanków, przejść dla pieszych czy wejść na perony) czy wytyczaniem – tam, gdzie to możliwe – dodatkowych dojazdów do przystanków i peronów z drugiej ich strony, wydłużaniem kładek i tuneli pod torami. Opracowując plany budowy i przebudowy chodników, należy więc obserwować i uwzględniać występujące przedepty, a także **eliminować rozwiązania, które niepotrzebnie wydłużają drogę dojścia** (np. długie cykle świateł czy brak przejść dla pieszych we wszystkich relacjach skrzyżowania). Konieczne jest również **uwzględnienie odpowiednio wkomponowanej zieleni miejskiej**, zarówno niskiej, jak i wysokiej, która zapewni pieszemu wyższy komfort przemieszczania się. Przy projektowaniu infrastruktury pieszej w obrębie węzłów przesiadkowych uwzględniane będą wszelkie aktualne standardy, wytyczne i dobre praktyki, które pozwolą na zapewnienie najwyższej jakości i funkcjonalności.

Infrastruktura piesza i transportowa będzie uwzględniać potrzeby osób o ograniczonych możliwościach poruszania się. W tym celu wykonywane będą audyty sieci pieszej na styku z innymi gałęziami transportu, które pomogą określić możliwe zagrożenia i niedogodności dla osób o ograniczonej mobilności. Uzupełnieniem będą konsultacje społeczne, w tym z organizacjami reprezentującymi np. osoby z niepełnosprawnościami, seniorów czy rodziców małych dzieci. Wszystkie budowy i modernizacje będą realizowane przy uwzględnieniu opracowania pt. „Standard minimum na rzecz osób z niepełnosprawnościami i otoczenia” przygotowanego przez Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot w styczniu 2021 r. oraz jego późniejszymi aktualizacjami.

Odpowiednie warunki dla komunikacji publicznej

Istotnymi użytkownikami węzłów przesiadkowych są pasażerowie, którzy dotrą do nich środkami transportu zbiorowego. Z tym wiąże się konieczność zapewnienia odpowiedniej oferty komunikacyjnej. Pożądane działania obejmują **uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych czy reorganizację tras linii autobusowych.**

Dla pasażerów przesiadających się zapewniona będzie odpowiednia infrastruktura, w tym wiaty bądź zadaszenia dostosowane do potoków podróży. **Przystanki dla wsiadających i wysiadających powinny być ułożone możliwie najbliżej wejść na perony – z zapewnieniem możliwie najkrótszych dróg dojścia** (bez zbędnych barier architektonicznych) i **krótkich przesiadek** między poszczególnymi środkami transportu.

Węzły będą projektowane i realizowane w oparciu o wspólne standardy wizualne i funkcjonalne, z określeniem oczekiwanego wyposażenia (np. stojaki dla rowerów, toalety, punkty obsługi pasażera i mieszkańca, kasy biletowe, ogrzewanie i zamykane poczekalnie). **Korzystanie z węzłów powinno być intuicyjne, co wymaga wdrożenia wspólnej identyfikacji wizualnej i informacji pasażerskiej.** Podróżny – zarówno mieszkaniec, jak i turysta – powinien otrzymać jasną i przejrzystą informację, z oznaczeniem dróg dojścia, kierunków ruchu, zasadami korzystania z węzła, schematami, zbiorczymi rozkładami jazdy i – jeśli to możliwe – **dynamiczną informację pasażerską.**

Uzupełnieniem oferty węzłów przesiadkowych w zakresie komunikacji zbiorowej może być też transport wodny (zwłaszcza w strefie wybrzeża czy na terenie powiatu puckiego i gminy Puck). Proponowany zakres działań obejmuje ujednoczenie przystanków transportu wodnego pod kątem ich standardu: długości i wysokości nabrzeża, wiat przystankowych, aktualnej informacji taryfowej i rozkładowej czy oznaczeń.

Miejsce dla transportu indywidualnego

Część mieszkańców będzie docierać do węzłów przesiadkowych na rowerach, zwłaszcza w obszarach rozproszonej zabudowy. Rozwój odpowiedniej infrastruktury przyczyni się do wzrostu popularności tej formy transportu. Do węzłów powinny prowadzić odpowiednio oznaczone drogi rowerowe oraz inne rodzaje rowerowej infrastruktury liniowej, będące elementem spójnej sieci połączeń. Zapewnione będą co najmniej zadaszone i monitorowane stojaki rowerowe. W przypadku dużych i kluczowych węzłów należy przewidzieć **realizację schowków, rowerowni, wielkogabarytowych parkingów rowerowych, a także stacji naprawy rowerów.** W obrębie węzłów powinny być też przewidziane **stacje lub punkty parkowania rowerów, UTO itp. współdzielonych,** które stanowią jeden ze sposobów rozwiązania problemu tzw. ostatniej mili. **Infrastruktura rowerowa, podobnie jak piesza, powinna być odpowiednio wkomponowana w zielen miejską.** Na obszarach węzłów przesiadkowych **należy stosować błękitno-zieloną infrastrukturę.** Wszelkie budowy i modernizacje będą realizowane zgodnie ze standardami i wytycznymi krajowymi oraz innymi opracowaniami zawierającymi rozwiązania, sugestie, zalecenia i dobre praktyki w tym zakresie.

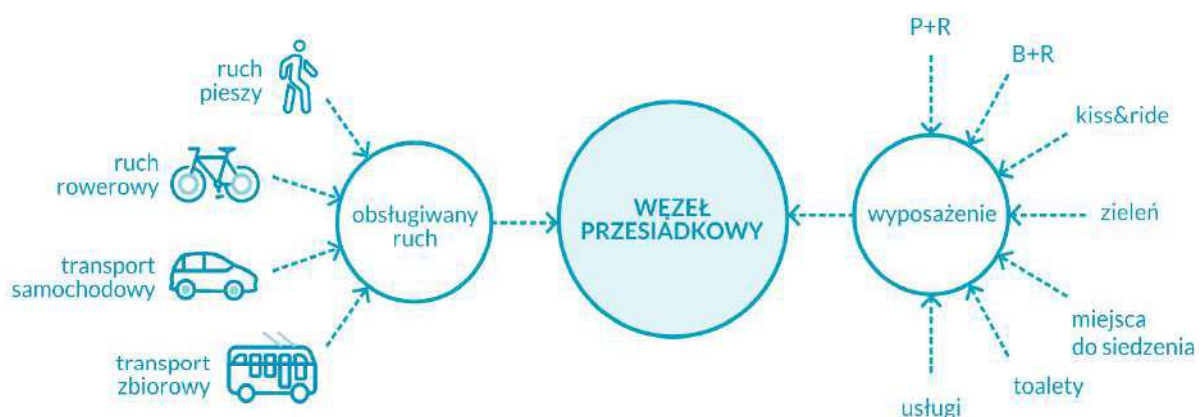
Atrakcyjna oferta komunikacyjna – zwłaszcza w przypadku szybkiej komunikacji szynowej – **stanowi także zachętę do przesiadania się z samochodów.** Część pasażerów dotrze do węzła samochodem – jako pasażer lub kierowca. Rola komunikacji indywidualnej będzie szczególnie rosła w przypadku węzłów oddalonych od centrów dużych miast bądź obsługujących obszary z rozproszoną zabudową. Elementem węzłów będzie dostosowany i rozbudowany układ drogowy – z uwzględnieniem odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, stref krótkiego postoju (Kiss&Ride), miejsc postojowych dla taksówek i pojazdów na aplikację czy przejazdów przez tory.

Węzeł jako brama do miasta

Rola węzłów przesiadkowych nie ogranicza się jedynie do funkcji transportowej – to obszary, które będą stanowić naturalne skupiska dużej liczby mieszkańców, pełniąc także rolę centrów lokalnego życia społecznego. Z tych względów istotne są kwestie planowania przestrzennego. Samorządy podejmą działania, by **węzły stanowiły atrakcyjną i dobrze przemyślaną pod kątem urbanistycznym przestrzeń**, zachowującą atrakcyjny i indywidualny charakter. Spełnienie tego warunku wymaga wykonania opracowań programowo-przestrzennych (masterplanów) dla ich otoczenia oraz uwzględnienia w dokumentach planistycznych.

Całe **otoczenie węzłów przesiadkowych powinno tworzyć spójną przestrzeń, będącą wizytówką czy bramą do miejscowości, dzielnicy bądź miasta** – z uwzględnieniem zieleni, ławek czy miejsc odpoczynku. Przyjęte rozwiązania będą charakteryzować się trwałością, wysoką estetyką, odpornością na zniszczenia i upływ czasu. **Istotne jest też zapewnienie bezpieczeństwa użytkownikom węzłów** (monitoring, możliwość łatwego kontaktu z obsługą, utrzymywanie infrastruktury w należytym stanie i porządku). Dodatkowo wskazane jest, by oferta węzłów przesiadkowych była uzupełniana o usługi komplementarne. W rejonie węzłów mogą być więc lokowane placówki opiekuńcze (żłobki czy przedszkola), a także inne usługi komunalne i publiczne – tak, by pasażer mógł przy okazji załatwić istotne sprawy. Wykorzystane mogą zostać do tego celu także modernizowane bądź nowe budynki dworcowe oraz przystankowe, co zwiększy efektywność ekonomiczną obiektów, a także korzystnie wpłynie na ich późniejsze utrzymanie. **Przykładami już zrealizowanych obiektów tego typu jest np. dworzec w Rumi**, gdzie działa wielofunkcyjny obiekt mieszczący m.in. bibliotekę, centrum organizacji pozarządowych, usługi gastronomiczne i wiele innych.

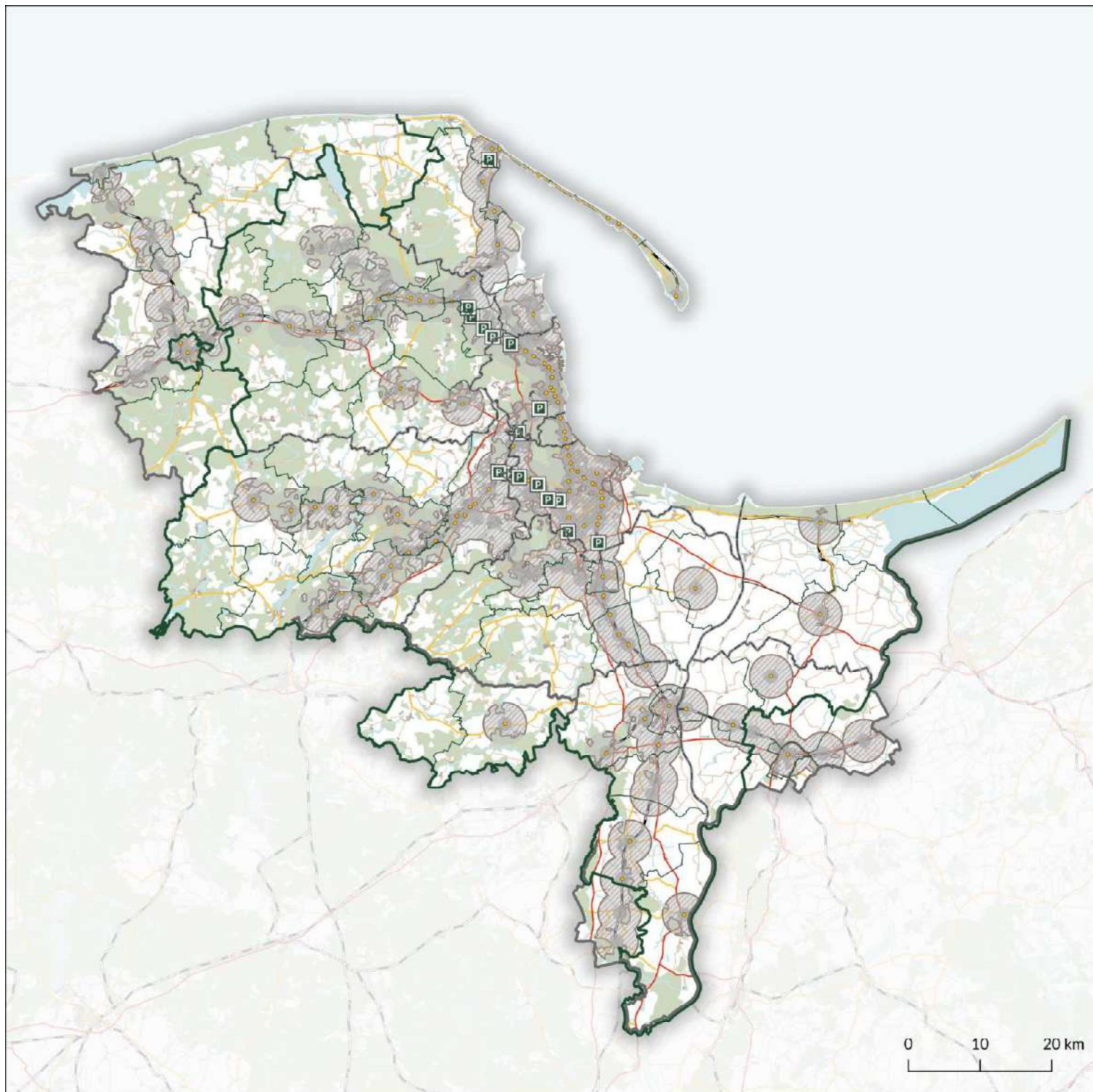
Rysunek 10. Elementy wyposażenia oraz ruch obsługiwany przez węzły przesiadkowe



Źródło: opracowanie własne

Na miastotwórczą rolę węzłów przesiadkowych i transportu należy spojrzeć szerzej. **Nowe inwestycje mieszkaniowe i społeczne powinny wykorzystywać potencjał istniejących i planowanych korytarzy transportowych.** Jeśli obszary nowej zabudowy czy inwestycyjne są planowane w oddaleniu od istniejących ciągów komunikacyjnych, należy uwzględnić odpowiednią obsługę transportową – także w porozumieniu z podmiotem prywatnym.

Rysunek 11. Mapa działań pakietu nr 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem



Mapa działań pakietu nr 3

| Granice | Istniejąca infrastruktura transportowa | Proponowane w SUMP OMGGS | |
|---------------------------|--|--|--|
| — Gmin | — Drogi krajowe | • Węzły przesiadkowe | ▨ Rekomendowany obszar intensyfikacji istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy |
| — Powiatów | — Drogi wojewódzkie | ▣ Parkingi buforowe | |
| — OMGGS względem gmin | — Drogi powiatowe | ■ Obszar rozwoju infrastruktury pieszej prowadzącej do węzła | |
| — OMGGS względem powiatów | — Kolej | ■ Obszar rozwoju infrastruktury rowerowej prowadzącej do węzła | |

Źródło: opracowanie własne

Rozbudowa parkingów buforowych przy węzłach przesiadkowych

Integralną częścią budowania systemu węzłów przesiadkowych jest włączenie ich w spójną politykę parkingową metropolii. Węzły przesiadkowe stanowią komponent systemu, zapewniając możliwość pozostawienia auta jeszcze przed wjazdem do rdzenia metropolii i przesiadkę na transport szynowy. Dlatego też **rozbudowywana będzie sieć Park&Ride** na lub blisko granicy gmin rdzeniowych, w powiązaniu z systemami transportu szynowego lub korytarzami wysokowydajnego transportu. Wdrażane będą działania, mające **powiązać funkcjonowanie parkingów buforowych z ofertą biletową i transportową**, tak aby zachęcić użytkowników aut do korzystania z tego udogodnienia. W celu zmniejszenia ruchu drogowego wymuszonego poszukiwaniem miejsca parkingowego rozbudowywane będą systemy informacji parkingowej zliczające i prezentujące na dynamicznych tablicach liczbę wolnych miejsc parkingowych.

Tabela 9. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 3 wraz z opisem działań

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|-----|---|-------|---|
| 1.1 | Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | 1.1.2 | Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej |
| | | 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych |
| 1.3 | System wysokiej jakości węzłów integracyjnych | 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych |
| 1.4 | Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | 1.4.2 | Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego |
| 2.2 | Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | 2.2.1 | Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności |
| 3.1 | Metropolitalna polityka parkingowa | 3.1.4 | Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości |
| 5.3 | Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową | 5.3.1 | Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych |
| 6.1 | Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | 6.1.6 | Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego |

Źródło: opracowanie własne

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem oraz podziałem zadań ze względu na strefy OMGGS dostępny jest w załącznikach.

PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

Co jest problemem?

Jednym z głównych problemów jest **nieciągłość dróg rowerowych**. W praktyce oznacza to, że podróż rowerem nie może być prowadzona bez konieczności jazdy w ruchu ogólnym (tzn. po drogach, razem z autami). Jazda rowerem po ulicach nie zawsze jest optymalnym rozwiązaniem. Nie każda osoba korzystająca z roweru będzie też czuła się bezpiecznie, przemieszczając się w ruchu ogólnym. Ogranicza to dostęp dla roweru dla dzieci i ich opiekunów (np. osób podróżujących z fotelikami, przyczepkami dla dzieci), młodzieży, kobiet czy seniorów. **Problem nasila się poza rdzeniem metropolii**. Jednocześnie analizy wskazują, że wiele celów podróży (przedszkoli, szkół, urzędów publicznych, punktów przesiadkowych) na tym obszarze jest w dobrym zasięgu dojazdu rowerem. **Słaba infrastruktura ogranicza poziom wykorzystania roweru**, który jest środkiem transportu tanim, dostępnym i korzystnym zarówno dla zdrowia użytkowników, jak i środowiska oraz mającym duży potencjał w realizacji wielu podróży na terenie OMGGS.

Drugie wyzwanie to **zapewnienie ciągłości infrastruktury pieszej**. Problemem jest **ograniczona liczba przejść dla pieszych, długie czasy oczekiwania na światłach dla pieszych, a także nadmierne wykorzystywanie przestrzeni chodników dla potrzeb parkowania czy niedostosowanie traktów pieszych do użytkowania przez osoby ze szczególnymi potrzebami**. Powoduje to **obniżenie komfortu przemieszczania się** pieszo i zmniejszenie dostępności przestrzeni publicznej. Chodniki o niskiej jakości, w złym stanie technicznym, które „urywają się” bez zachowania ciągłości to problem, który dotyka głównie grupy najczęściej poruszających się pieszo – najmłodszych, seniorów i innych osób nieużytkujących samochodu.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, ale najbliższa ścieżka rowerowa jest kilometr od mojego domu (...). Musiałabym przejechać ten odcinek ruchliwymi drogami, a nie jest to bezpieczne.

Brak chodników na wewnętrznych drogach osiedlowych. Brak ciągłości infrastruktury rowerowej między gminami, „urwane” ścieżki rowerowe.

Co jest przyczyną?

Przyczyną są **lata zaszłości w rozbudowie infrastruktury rowerowej i pieszej oraz nietraktowanie jej jako integralnej części dróg i ulic**. Niższy priorytet przekładał się na **ograniczony poziom środków na finansowanie rozwoju dróg rowerowych i rozbudowę chodników** oraz powstawanie niespójnej i niefunkcjonalnej sieci. Wyzwaniem są często kwestie techniczne i prawne – wprowadzanie infrastruktury rowerowej w istniejące układy drogowe musi niejednokrotnie odbywać się kosztem jezdni, chodników lub

wymaga poszerzania pasów dróg. Z kolei **budowa chodników bywa uznawana za potrzebę drugiej kolejności, od której ważniejsza bywa realizacja jezdni**. Budowa dróg rowerowych poza istniejącymi drogami może być wyzwaniem ze względu na konieczność poszerzenia pasa drogowego, a więc wykupu terenów przy znacznym wzroście kosztów realizacji całej inwestycji.

Czy gdzieś podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, w ciągu ostatnich lat w większości miast Polski rozpoczęto rozbudowę infrastruktury rowerowej oraz modernizację i rozbudowę infrastruktury pieszej. **W OMGGS są miasta, które od lat konsekwentnie rozbudowują swoją sieć połączeń rowerowych** (Gdańsk) oraz promują ruch rowerowy. W regionie rozwija się sieć połączeń turystycznych (trasy EuroVelo), które służą połączeniom międzygminnym. Zmienia się także otoczenie prawne: rząd wprowadził standardy projektowania dróg rowerowych oraz wymogi dotyczące zapewnienia dostępności. **Poprawia się także świadomość samych mieszkańców gmin**, co wpływa na decyzje władz gmin dotyczące poprawy infrastruktury. Dodatkowo w miastach na drogach lokalnych tworzone są **strefy uspokojonego ruchu, np. Tempo 30**, dzięki czemu istniejące drogi stają się bardziej dostępne i bezpieczne dla rowerzystów. W miastach metropolii na głównych arteriach miejskich w miejsce tuneli lub kładek **coraz częściej pojawiają się naziemne przejścia dla pieszych z przejazdami rowerowymi**, co również poprawia komfort jazdy rowerem. Coraz częściej brana jest również pod uwagę konieczność zapewniania mieszkańcom i turystom przestrzeni pieszej. Realizowane są projekty przeprowadzania przejść dla pieszych w poziomie jezdni (zamiast kładkami lub tunelami), a także poprawiany jest stan techniczny chodników oraz ich oświetlenie.

Jakie działania proponujemy, żeby rozwiązać problem?

Głównym celem wskazanym w SUMP-ie jest **zwiększenie spójności sieci rowerowej i pieszej** dla całego obszaru metropolitalnego. Oznacza to rozbudowę odcinków dróg rowerowych, łączących ze sobą sąsiadujące gminy oraz prowadzących do Trójmiasta. W efekcie chcemy **zwiększyć dostępność obszaru do sieci dróg rowerowych z 40% do 80%** (na bazie koncepcji tras rowerowych zawartej w SUMP OMGGS: Rysunek 12). Należy także **rozwinąć infrastrukturę przesiadkową**, m.in. o infrastrukturę Bike&Ride. Dodatkowe działania to **zmiany przestrzeni ulic** tak, aby pomóc w bezpiecznym i płynnym ruchu pieszych oraz rowerzystów. Rozwiązania te mogą obejmować przebudowę ulic w celu wprowadzenia infrastruktury rowerowej, a także zmiany w organizacji ruchu, m.in. zmniejszenie dopuszczalnej prędkości czy montaż na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną urządzeń detekcji automatycznej (detektorów podczerwieni) dla pieszych i rowerzystów. Proponowane rozwiązania obejmują **wprowadzanie i rozszerzanie stref Tempo 30 oraz stref zamieszkania, ale też woonerfy i deptaki, stosowanie wyniesionych przejść dla pieszych i skrzyżowań oraz separację ruchu pieszego, rowerowego i drogowego** (szczególnie tam, gdzie będzie to wskazane ze względów bezpieczeństwa). Kluczowa dla właściwego rozwoju sieci rowerowej jest **spójna koncepcja dla całego OMGGS oraz hierarchizacja** systemu dróg rowerowych – od głównych po lokalne. Gminy liderzy OMGGS mogą wspierać

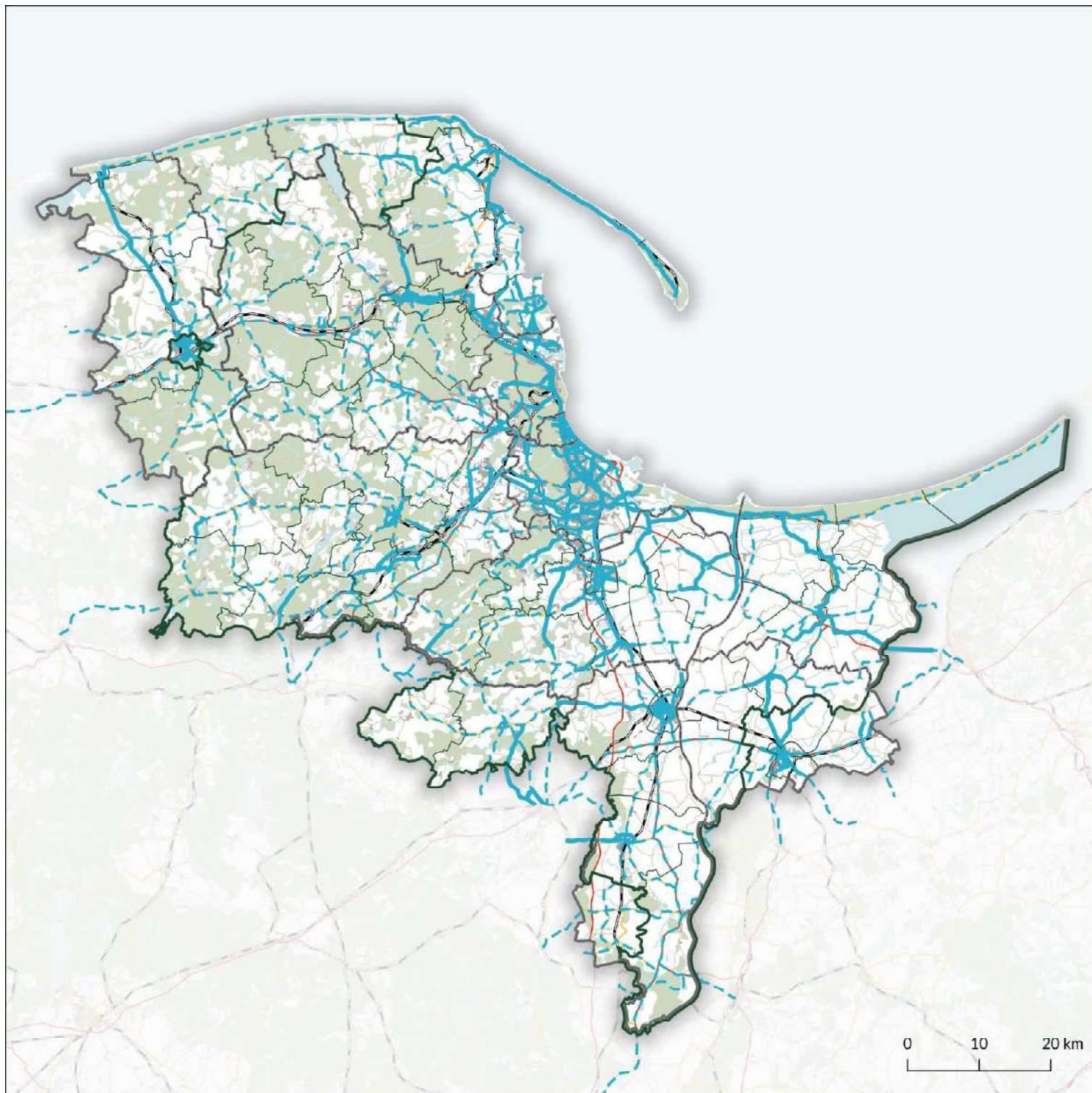
wdrożenie rozwiązań dla rowerów i pieszych. Ważnym elementem działań jest **edukacja na rzecz zrównoważonej mobilności**, w tym działania takie jak Rowerowy Maj, Bezpieczna droga do szkoły czy uczenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego wśród dzieci i młodzieży. Istotnym aspektem wszystkich działań będzie również **wkomponowywanie w sieć pieszą i rowerową zieleni miejskiej oraz elementów błękitno-zielonej infrastruktury w celu uatrakcyjnienia przestrzeni dla wszystkich uczestników ruchu oraz łagodzenia zmian klimatu (m.in. zacienienie i retencja wody). W rezultacie będzie to miało wpływ na poprawę warunków życia mieszkańców OMGGS.**

Samorzady Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot podejmą **działania na rzecz poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego** z uwzględnieniem rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu. Odpowiednia, przyjazna i bezpieczna infrastruktura to warunki konieczne dla rozwoju tej formy transportu. **Piesi i rowerzyści nie mogą czuć się intruzami w przestrzeni miejskiej.**

Podejmowane będą **działania na rzecz poprawy stanu istniejących chodników i ciągów rowerowych** z ich dostosowaniem do współczesnych standardów i wymogów, w tym wytycznych krajowych (WR-D-42 i WR-D-41) oraz standardów lokalnych i ogólnych opracowań z tego zakresu, prezentujących szczegółowe zalecenia, rozwiązania i dobre praktyki w tej dziedzinie. **Eliminowane będą bariery dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania. Chodniki będą uzupełniane o meble miejskie** (ławki, kosze na śmieci itp.) z myślą o osobach starszych czy rodzicach z dziećmi. Parametry infrastruktury będą dostosowywane do liczby pieszych i rowerzystów – z usuwaniem wąskich gardeł, które utrudniają swobodne korzystanie z przejść i przejazdów. Stosowane będą wysokiej jakości nawierzchnie, zapewniające komfort poruszania się szczególnie szybko przemieszczającym się rowerzystom. W rozwoju sieci pieszej i rowerowej **istotne będzie uwzględnianie zieleni miejskiej w różnych formach i skalach**, a także **tzw. błękitno-zielonej infrastruktury**. Wpłynie to znacznie na jakość sieci oraz komfort przemieszczania się, a także zdrowie i bezpieczeństwo, dzięki obniżaniu średnich temperatur latem. Podniesie to także jakość przestrzeni publicznej.

Sieć piesza i rowerowa będzie na bieżąco utrzymywana w taki sposób, aby zapewnić użytkownikom całoroczny, bezpieczny i wygodny dostęp do niej, również w połączeniu z transportem zbiorowym. Chodniki i trasy rowerowe będą sprzątane (sprawnie usuwane będą liście, zalegający piach czy inne zanieczyszczenia) i odpowiednio utrzymywane przez cały rok (odśnieżanie, przycinanie zieleni itd.), co umożliwi komfortowe przemieszczanie się pieszo i rowerem również w sezonie jesienno-zimowym. Pozwoli to na zwiększenie udziału ruchu pieszego i rowerowego w tych okresach. Utrzymanie tras rowerowych harmonogramowane będzie zgodnie z ustaloną hierarchizacją sieci – trasy o najwyższej istotności (V i P) będą np. odśnieżane w pierwszej kolejności.

Rysunek 12. Mapa działań pakietu nr 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo



Mapa działań pakietu nr 4

| Granice | Istniejąca infrastruktura transportowa | Proponowane w SUMP OMGGG |
|---------------------------|--|--------------------------|
| — Gmin | — Drogi krajowe | Drogi rowerowe |
| — Powiatów | — Drogi wojewódzkie | — Istniejące |
| — OMGGG względem gmin | — Drogi powiatowe | — Proponowane |
| — OMGGG względem powiatów | — Kolej | |

Źródło: opracowanie własne

Samorządy będą przeprowadzać audyty i konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na nową infrastrukturę pieszą i rowerową – zarówno liniową, jak i punktową. Nowe drogi i ciągi rowerowe będą dostosowane do potrzeb i warunków ruchowych z określeniem optymalnych dla lokalizacji rozwiązań – wydzielone DDR, drogi dla pieszych i rowerów, pasy rowerowe itp. Projektowana infrastruktura rowerowa powinna uwzględniać wzrost ruchu rowerowego, będący efektem realizowanych inwestycji. Projektowane nowe ciągi piesze i rowerowe będą uwzględniać postulaty związane z poprawą bezpieczeństwa, zwłaszcza w miejscach, w których piesi i rowerzyści poruszają się w ruchu ogólnym. Inwestycje będą miały charakter kompleksowy i obejmą także oświetlenie i małą architekturę (ławki, spoczniki rowerowe, stojaki itp.), z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup społecznych, w tym seniorów oraz osób o ograniczonej mobilności. **W obrębie skrzyżowań będą wytyczone wygodne przejścia i przejazdy rowerowe**, niewymuszające nadkładania drogi i ograniczające konieczność zatrzymywania się czy zsiadania z roweru.

Podjęmowane **działania w zakresie nowych dróg rowerowych będą ukierunkowane w szczególności na usunięcie luk w infrastrukturze** (w tym miejsc, gdzie trasy rowerowe są nieciągłe) aby powstająca **sieć była ciągła i spójna**. Ważną rolę będą pełnił łączniki w formie np. kładek nad ciekami wodnymi, torami, drogami, mosty rowerowe i pieszorowerowe, tunele czy przepusty, które pozwolą na skrócenie czasu przejazdu rowerem w najpopularniejszych korytarzach. Spójność sieci – zarówno pod względem przebiegu tras, podstawowych standardów, jak i oznaczeń – wymaga współdziałania poszczególnych samorządów. **Kluczowe wymogi i standardy będą jednolite na terenie całej metropolii**. Przyjęte rozwiązania będą spełniać krajowe standardy, a także uwzględniać dobre praktyki. Działania będą realizowane nie tylko w skali pojedynczych gmin, ale również w odniesieniu do całej metropolii w taki sposób, aby **sieć rowerowa była spójna w skali metropolitalnej**, a nawet w połączeniu z obszarami ościennymi.

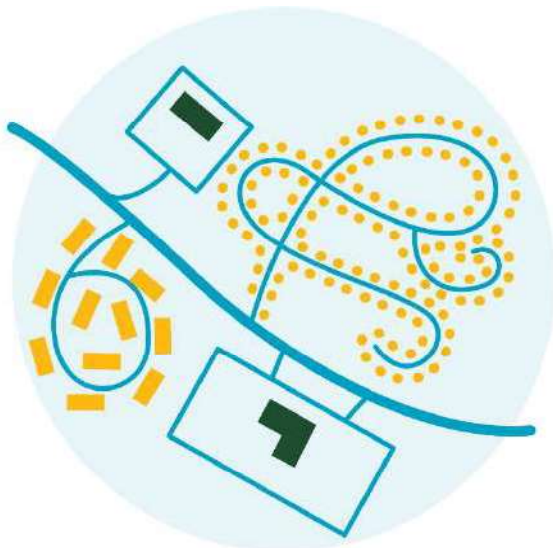
Istnieje duży potencjał do rozwoju ruchu pieszego i rowerowego w strefie pozamiejskiej. Istotne działania będą zmierzać do wytyczenia połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków oraz kluczowych docelowych miejsc podróży, w tym przede wszystkim szkół i przedszkoli. W ich okolicy szczególny nacisk będzie postawiony na **zapewnienie bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom**. Ciągi piesze i rowerowe będą przebiegać wzdłuż najbardziej uczęszczanych odcinków dróg. **W miejscach docelowych – przy szkołach, urzędach, dworcach, węzłach przesiadkowych i innych generatorach ruchu – będzie zapewniana dodatkowa infrastruktura w postaci pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz odpowiedniego zaplecza sanitarnego**.

Elementem promocji ruchu rowerowego będzie rozwój sieci Mevo, z uwzględnieniem nowych stacji systemu roweru publicznego i wyznaczaniem obszarów do pozostawiania innych urządzeń transportu osobistego czy współdzielonego. Stacje i parkingi będą lokowane przy istotnych generatorach ruchu. System roweru publicznego będzie uzupełniany o rowery górskie, miejskie, towarowe, elektryczne, o obniżonej ramie, z fotelikami dziecięcymi, przyczepami itp. Samorządy OMGGS będą również otwarte na współpracę z prywatnymi dostawcami różnego rodzaju pojazdów współdzielonych,

w tym w szczególności rowerów elektrycznych, które stanowią wygodną alternatywę dla indywidualnego transportu samochodowego.

Planowane działania będą też ukierunkowane na poprawę planowania przestrzennego i koordynacji procesów planistycznych, co również będzie miało przełożenie na zapewnienie warunków dla rozwoju ruchu pieszego i rowerowego. Konieczne jest wykonanie bilansu metropolitalnego i przeglądu bazy danych dokumentów planistycznych. Dla zapewnienia spójnych rozwiązań przewidziano aktualizację i wektoryzację studiów uwarunkowań oraz kierunków zagospodarowania przestrzennego (lub planów ogólnych po procedowanej reformie systemu planowania), a także miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w jednym systemie informacyjnym. W planach zabudowy pod uwagę brane będzie zapewnienie optymalnych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.

Rysunek 13. Schemat dwóch wariantów zagospodarowania przestrzeni: sprzyjający przemieszczaniu się samochodem oraz zgodny z zasadami zrównoważonej mobilności



Każde z osiedli i budynków usługowych stanowi osobną wyspę, brak pomiędzy nimi połączeń, drogi lokalne nie mają kontynuacji. Taki układ sprzyja wydłużeniu drogi do sklepu i innych usług, ograniczonej możliwości wykształcenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych oraz ograniczeniu głównej arterii tej dzielnicy tylko do funkcji transportowej. W takim układzie najwygodniej i najszybciej będzie przemieszczać się samochodem.



Osiedla i budynki usługowe stanowią spójną całość, obiekty usługowe zlokalizowane w sąsiedztwie budynków mieszkalnych, łączy je wiele dróg, łatwo wyodrębnić przestrzenie publiczne i wskazać lokalizację potencjalnego centrum dzielnicy. W takim układzie łatwo będzie się przemieszczać w obrębie całej dzielnicy, podróż do sklepu będzie krótsza, a przestrzenie publiczne atrakcyjne. Taki układ sprzyja zrównoważonej mobilności.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Duany A., Plater-Zyberk E., Speck J. 2001; Suburban nation: The rise of sprawl and the decline of the American dream. Farrar, Straus and Giroux

Tabela 10. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 4 wraz z opisem działań

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|------|---|-------|--|
| 2.1. | Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa | 2.1.1 | Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej |
| | | 2.1.2 | Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów |
| | | 2.1.3 | Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej |
| 2.3 | Systemy pojazdów współdzielonych | 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych |
| 4.3 | Zintegrowany system informacji | 4.3.2 | Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS |
| 6.1 | Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | 6.1.1 | Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego |
| 6.2 | Zintegrowane planowanie przestrzenne | 6.2.1 | Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS |
| | | 6.2.2 | Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy |
| | | 6.2.3 | Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności |

Źródło: opracowanie własne

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem oraz podziałem zadań ze względu na strefy OMGGS dostępny jest w załącznikach.



PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Co jest problemem?

Dużym wyzwaniem dla kierowców są **kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków jazdy – głównie jej płynność**. Wynika to ze sposobu, w jaki zaprojektowane są drogi oraz jak intensywny ruch aut przenoszą. Problemem dla kierowców mogą być ulice, przenoszące jednocześnie ruch aut osobowych i samochodów ciężarowych, ale też okresowe spowolnienie ruchu części z głównych trójmiejskich tras przez korki. **Nadmierna liczba aut** powoduje wydłużenie czasu podróży i większy stres związany z przemieszczaniem się przez miasto. Dodatkowo część skrzyżowań jest zaprojektowana w sposób zwiększający ryzyko kolizji. **Kierowcy to jednak nie jedyni użytkownicy dróg i ulic**. Dla pozostałych równie istotna jest kwestia bezpieczeństwa i „przyjazności przestrzeni” tj. komfortu przemieszczania się, hałasu, zaciemnienia, bezpośredniości połączeń itd.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

[Problemami są:] Korki, niedrożność obwodnicy, paraliż na drogach, zbyt dużo samochodów.

Czasami czekam kilka minut, aby przejechał sznur ciężarówek. Również zmotoryzowani mieszkańcy naszej ulicy mają ogromny problem z włączeniem się do ruchu. W ciągu dnia przez miasto przejeżdża znacznie więcej samochodów ciężarowych niż osobowych.

Jest to [niebezpieczna jazda samochodem] spowodowane przewymiarowaną, rozpasaną infrastrukturą i traktowaniem samochodu jako najwyższego prawa człowieka. Parkować można wszędzie, chyba że słupek fizycznie zabrania. (...) Konsekwencją tego stanu rzeczy jest to, że piesi czują się zdominowani przez hałas i spaliny, rowerzyści boją się jeździć po drogach i wybierają chodniki i jeszcze więcej ludzi przesiada się do samochodów, żeby się od tego odciąć.

Co jest przyczyną?

Przyczyny są zróżnicowane, a jedną z nich jest nadal stały wzrost liczby pojazdów. Obecnie w Gdańsku i Gdyni współczynnik ten jest bardzo wysoki i wynosi ok. 650 pojazdów na 1000 mieszkańców. Dodatkowo **wyzwaniem jest znaczna liczba pojazdów, dojeżdżających codziennie z przedmieść do centrum**. Przy braku obwodnic bądź ich znacznym obciążeniu **ruch przelotowy miesza się z ruchem docelowym w mieście, w efekcie blokując ulice**. Brak odpowiedniej hierarchizacji ruchu, ograniczenia geograficzne i powstawanie wąskich gardeł w połączeniach drogowych (np. w Gdańsku wysoczyzna morenowa i połączenia z górnym tarasem) może też wywoływać podobny efekt. Ruch ciężarowy w OMGGs wiąże się także z funkcjonowaniem portów jako

znaczących węzłów logistycznych w kraju oraz ogólnie dynamicznym rozwojem różnych form logistyki.

Czy podjęto działania, aby to rozwiązać?

Miasta stosują zasady hierarchizacji ruchu, tzn. podziału sieci ulic na większe arterie przenoszące ruch tranzytowy oraz mniejsze ulice rozprowadzające ruch w ramach osiedli. Zgodnie z tymi zasadami drogi o znaczeniu lokalnym w terenach mieszkaniowych oraz w ścisłych centrach miast prowadzą ruch z niskimi prędkościami – ok. 30 km/h. Dzielnice te są także obsługiwane transportem zbiorowym jako alternatywą dla korzystania z aut. **Ulice o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego i życia lokalnej społeczności mogą być projektowane jako współdzielone dla ruchu pieszego i samochodowego (np. woonerfy)**. Ruch międz dzielnicowy czy tranzytowy powinien być kierowany przez ulice pełniące funkcje obwodnic. Powinny one pozwalać na szybką i płynną jazdę, z prędkościami od 70 km/h do 120 km/h. Ulice prowadzące intensywny ruch, a położone w obszarach miejskich należy projektować w formie bulwarów, z ciągłymi pierzejami i szpalerami drzew. W Trójmieście taką rolę pełni np. pasmo al. Grunwaldzkiej i al. Zwycięstwa. Sieć obwodnic uzupełniają drogi dojazdowe do portów i stref przemysłowych, będące komponentami sieci TEN-T. **Miastem, które konsekwentnie prowadzi politykę hierarchizacji, jest Kraków**. Miasto to wdrożyło także pierwszą w Polsce Strefę Czystego Transportu.

Polityką stosowaną przez gminy jest także **sterowanie podażą miejsc postojowych** np. poprzez wyznaczanie stref płatnego parkowania oraz **organizowania parkingów przechwytyjących** (lokalizowanych na wlotach do miasta, z dobrym dostępem do transportu zbiorowego). Ma to na celu zmniejszenie liczby pojazdów spoza rdzenia metropolii wjeżdżających do centrum, co odciąża miejską infrastrukturę.

Jakie działania proponujemy, żeby rozwiązać problem?

Problem bezpieczeństwa i płynności ruchu będzie rozwiązywany dzięki **realizacji części z planowanych lub już rozpoczętych inwestycji drogowych** – Obwodnicy Metropolitalnej, Drogi Czerwonej w Gdyni, obwodnicy Lęborka i Kartuz w ramach dróg wojewódzkich, drogi ekspresowej S6 na odcinku od węzła Bożepole do granicy powiatu lęborskiego. Na etapie studialnym są kolejne odcinki: Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, Via Maris, ul. Nowa Kielnieńska, połączenie od węzła S6 Miszewo – Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta, do Portu Lotniczego Gdańsk; droga nr 224 (m. Przdokowo) do drogi nr S7 węzeł Miszewo; droga na odcinku Kartuska – łącznik Obwodnicy Trójmiasta – Obwodnica Metropolitalna; łącznik od drogi wojewódzkiej nr 211 w m. Borkowo do węzła Glinicz; droga pomiędzy planowaną elektrownią jądrową a drogą S6. Każdorazowo jednak **przed podjęciem decyzji o rozbudowie układu drogowego konieczna jest analiza alternatywnych rozwiązań**, np. rozwoju kolei, oraz ocena realnych potrzeb odnośnie do przekroju nowych dróg. Dzięki prowadzonym kompleksowym badaniom ruchu uwzględniającym ruch rowerowy i w miarę potrzeb ruch pieszy możliwa jest aktualizacja modeli transportowych miast w celu planowania rozwoju infrastruktury mobilności z uwzględnieniem środków mobilności aktywnej.

W dłuższej perspektywie **rozbudowa układu drogowego prowadzi do zwiększenia ruchu i ograniczenia jego płynności, a także zwiększenia szkodliwych emisji.**

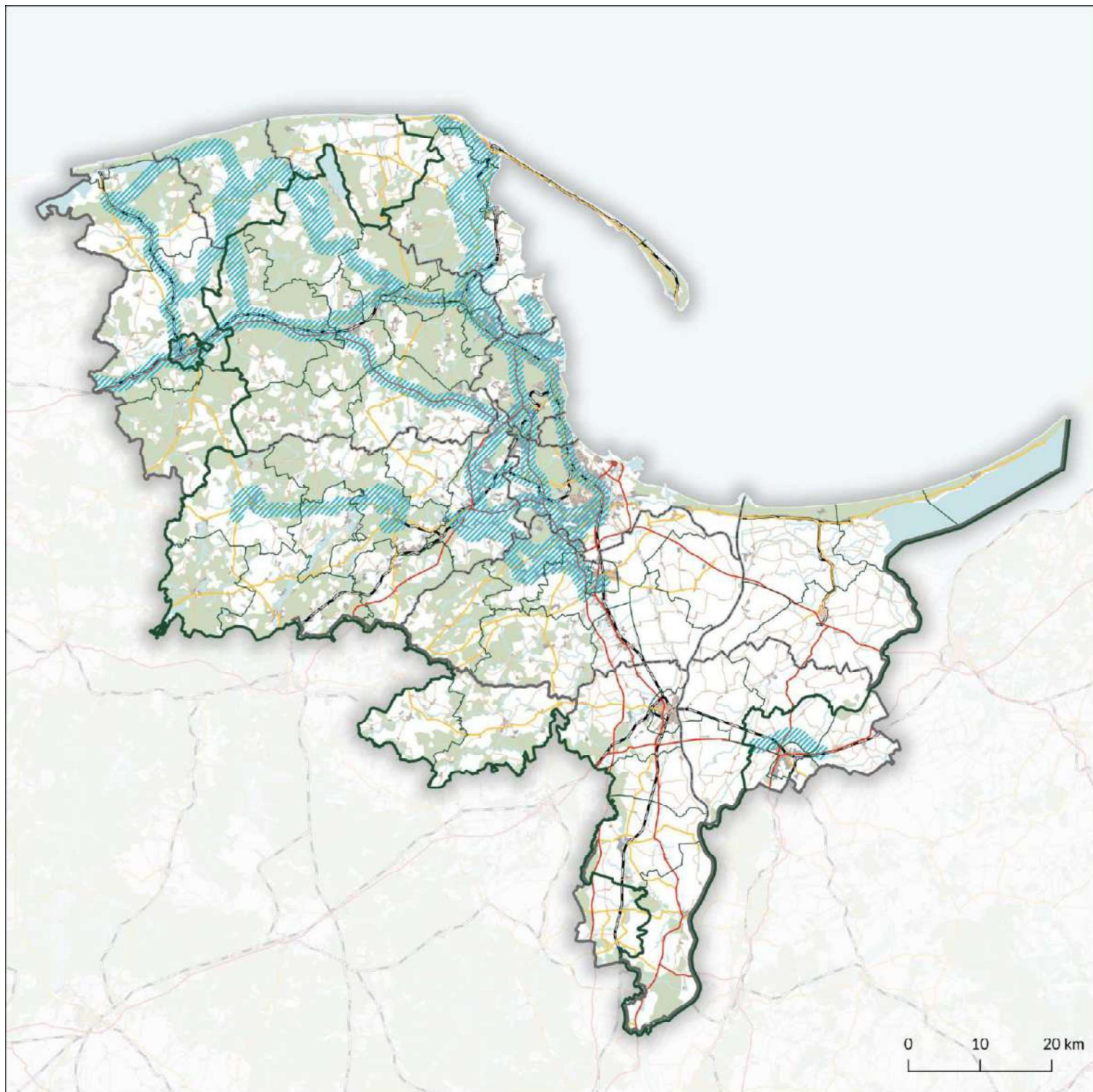
Samorządy OMGGs przeprowadzą działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego ze szczególnym uwzględnieniem niechronionych uczestników ruchu. Przeprowadzone zostaną audyty i konsultacje społeczne w zakresie infrastruktury pieszej i rowerowej, które pomogą w zebraniu informacji dotyczących występowania miejsc niebezpiecznych, uciążliwych czy niedostępnych dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania. Na tej podstawie zostaną przeprowadzone działania zmierzające do usunięcia zagrożeń oraz wprowadzenia zmian w miejscach uciążliwych i niedostępnych, z zachowaniem wygody ruchu pieszego i rowerowego. Działania obejmują np. **doświetlenia przejść i przejazdów, wprowadzenie wyniesionych przejść, aktywnych przejść, osygnalizowanie przejść i przejazdów przez wielopasmowe ulice, zmianę organizacji ruchu, budowę wysepek i przewężeń. Dla zwiększenia płynności ruchu i podniesienia bezpieczeństwa uczestników ruchu rozbudowane zostaną systemy ITS integrujące zarządzanie szeroko pojętą mobilnością – ruchem drogowym, pieszym i rowerowym (TRISTAR i SPP) – nadzór i regulację ruchu transportu zbiorowego, zarządzanie kryzysowe, ochronę ludności oraz inne usługi Smart City.** Jednocześnie należy unikać działań pozornie poprawiających bezpieczeństwo, jak np. likwidacja przejść i przejazdów uznanych za niebezpieczne czy niepożądane z uwagi na płynność ruchu kołowego.

Ważnym działaniem będzie także **współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową** na rzecz likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby wygodnych legalnych przejść (kładki, tunele, a na liniach o mniejszym natężeniu ruchu – zabezpieczone przejazdy kolejowe), budowy wiaduktów oraz tuneli w miejscu przejazdów z dużym natężeniem ruchu kolejowego oraz ograniczenia efektu bariery, jaką stanowi kolej, w celu „zszywania” tkanki miejskiej.

Hierarchizacja ulic

Poprawie bezpieczeństwa będzie służyć również **wprowadzenie czytelnego i hierarchizowanego układu ulic.** Na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego i życia lokalnej społeczności wprowadzane będą strefy zamieszkania (20 km/h) oraz inne formy uspokojenia ruchu (np. woonerfy i przestrzenie współdzielone). Na osiedlach i ulicach o znaczeniu lokalnym oraz w **kluczowych obszarach zabudowanych domyślną formą organizacji ruchu będą strefy Tempo 30.** Na kluczowych ciągach komunikacyjnych w obszarach zabudowanych, w strefach przemysłowych czy na przedmieściach będzie można poruszać się z prędkością 50 km/h, a na drogach obwodowych i rozprawiających – 70 km/h (ze zwiększeniem dopuszczalnej prędkości na obwodnicach i drogach ekspresowych). Charakter urbanistyczny ulic – przekroje, szerokości chodników, zastosowanie zieleni czy kompozycja – będzie dostosowywany do ich rangi i lokalizacji w strukturze miasta. Oznacza to, że **główne ulice prowadzące ruch w obszarach śródmiejskich powinny mieć formę odpowiadającą tej lokalizacji** – np. ulicy z towarzyszącą zielenią lub bulwaru. Przykładem kształtowania tego typu rozwiązań w formie standardu jest GSUM (Gdański Standard Ulicy Miejskiej).

Rysunek 14. Mapa działań pakietu nr 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

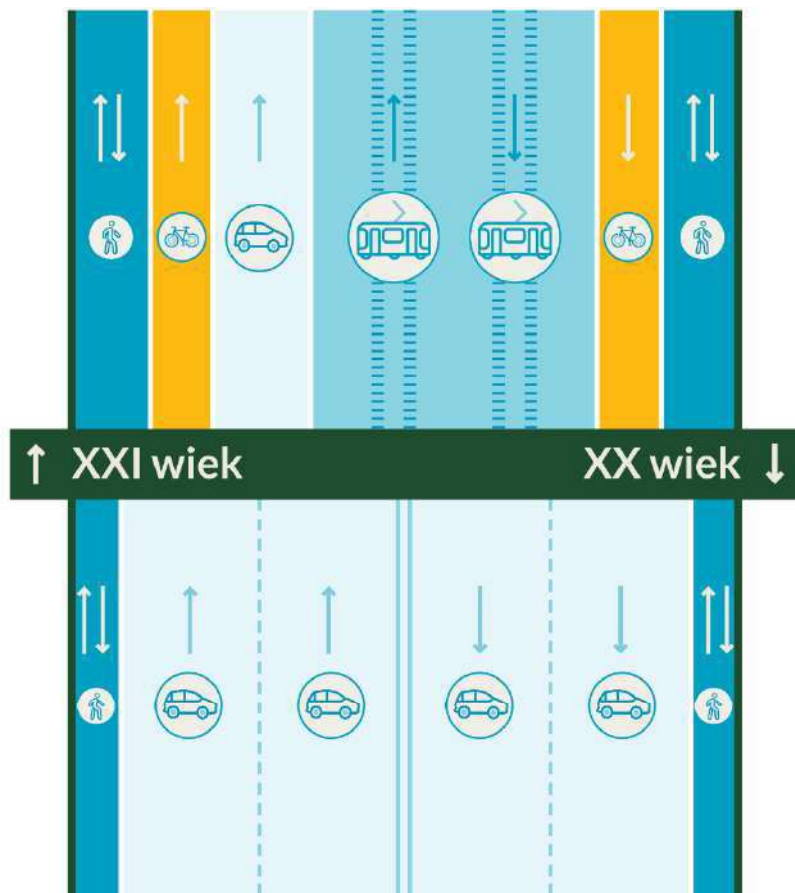


Mapa działań pakietu nr 5

| Granice | Istniejąca infrastruktura transportowa | Proponowane w SUMP OMGGS |
|---------------------------|--|--|
| — Gmin | — Drogi krajowe | Obszary, dla których rekomendowane jest wykonanie masterplanów |
| — Powiatów | — Drogi wojewódzkie | |
| — OMGGS względem gmin | — Drogi powiatowe | |
| — OMGGS względem powiatów | — Kolej | |

Źródło: opracowanie własne

Rysunek 15. Schemat kształtowania ulic w XX i XXI wieku



W XX wieku ulice w miastach budowano jako drogi tranzytowe. Miały być wygodne do przemieszczania się po nich samochodem. Pozostałe sposoby podróżowania były marginalizowane lub pomijane.

W XXI wieku, zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, ulice kształtowane są tak, aby bezpiecznie i wygodnie przemieszczać się po nich różnymi środkami transportu, z priorytetem dla transportu zbiorowego.

Źródło: opracowanie własne. M. Colville-Andersen, Być jak Kopenhaga, Kraków 2019

Przeprowadzone zostaną audyty bezpieczeństwa ruchu drogowego i oznakowania – w szczególności na skrzyżowaniach, na których dochodzi do wypadków i kolizji, a także przy szkołach. Na tej podstawie wdrożone zostaną działania zmierzające do poprawy bezpieczeństwa. Przy placówkach oświatowych szczególny nacisk zostanie położony na zapewnienie wygodnych i bezpiecznych warunków do przemieszczania się dla pieszych i rowerzystów, a także zapewnienie stanowisk Kiss&Ride. **Ciągi komunikacyjne zostaną dostosowane do ich rzeczywistej funkcji oraz zakładanych prędkości** (geometria, szerokość pasa ruchu i ciągów pieszych, lokalizacja i liczba miejsc postojowych). Przebudowa ulic będzie ukierunkowana na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, uwzględniając przy tym ruch pieszy, rowerowy, zieleń oraz wygodną infrastrukturę dla transportu zbiorowego. Kolejne skrzyżowania włączone zostaną do systemu sterowania ruchem TRISTAR, a kierowcy będą informowani o czasowych utrudnieniach w ruchu

drogowym za pomocą mobilnych tablic zmiennej treści. Poprawa przepustowości ruchu indywidualnego nie może się odbywać kosztem innych uczestników ruchu.

Spójna polityka parkingowa

Na wygodę i bezpieczeństwo korzystania z ulic wpływa również polityka parkingowa. **Zidentyfikowane zostaną miejsca, w których występuje kolizja między ruchem pieszo-rowerowym i samochodowym**, zwłaszcza w rejonie parkingów i innych miejsc, gdzie samochody przejeżdżają przez chodniki i drogi rowerowe bądź je zastawiają. Podjęte zostaną **działania na rzecz ograniczenia tych zjawisk i uwolnienia infrastruktury pieszej i rowerowej od samochodów** (np. wygrodenia i słupki, częste patrole służb).

Dla całego obszaru OMGGs **zostanie opracowana spójna polityka parkingowa**, odnosząca się do kwestii budowy parkingów buforowych czy Stref Płatnego Parkowania (SPP i ŚSPP).

Przeprowadzone zostaną **analizy dotyczące funkcjonowania istniejących Stref Płatnego Parkowania** (w tym ewentualnych Śródmiejskich Stref Płatnego Parkowania). Rozważone zostanie ich ewentualne rozszerzenie z jednoczesną ochroną lokalnych podwórek i innych obszarów oraz miejsc parkingowych poza drogami publicznymi. Rozbudowywane będą systemy informacji parkingowej zliczające i prezentujące na dynamicznych tablicach liczbę wolnych miejsc parkingowych. Propozycje będą podlegały konsultacjom społecznym.

Rozszerzeniu SPP towarzyszyć będzie **budowa parkingów przesiadkowych (buforowych)**. Wykonany zostanie audyt istniejących miejsc, w których parkują kierowcy – z uwzględnieniem miejsc nielegalnych, parkingów buforowych, jak i obiektów komercyjnych (np. będących częścią galerii handlowych). Nielegalne miejsca parkingowe będą porządkowane bądź eliminowane. W analizach wykorzystywane będą dotychczasowe i przyszłe badania zapełnienia i rotacji na miejscach parkingowych wykonywane przez poszczególne podmioty publiczne i prywatne. Wyniki analiz posłużą do tworzenia rekomendacji dla realizacji parkingów buforowych m.in. na obrzeżach miast, przy węzłach drogowych i komunikacyjnych oraz obrzeżach SCT, w miejscach z zapewnioną obsługą komunikacyjną. **Parkingi buforowe nie będą lokalizowane w centrach miast**, a dodatkowo liczba ogólnodostępnych miejsc parkingowych w centralnych obszarach poszczególnych ośrodków będzie ograniczana na rzecz poprawy warunków dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu publicznego. Dla optymalnego wdrożenia systemu parkingów buforowych uwzględnione zostanie również przeanalizowanie kwestii wprowadzania opłat za korzystanie z nich, głównie w odniesieniu do konkurencji z pobliskimi bezpłatnymi obiektami parkingowymi. Na tej podstawie **wypracowane zostaną ostateczne optymalne lokalizacje parkingów buforowych oraz ich polityka taryfowa**.

Logistyka miejska i tranzyt

Tematem dotąd pomijanym czy nienależycie uwzględnianym przy przebudowie ulic oraz porządkowaniu parkowania są zagadnienia związane z logistyką miejską. Przeprowadzone będą **szczegółowe badania ruchu dostawczego i konsultacje**

z interesariuszami, zmierzające do wypracowania rozwiązań, które poprawią efektywność dostaw przy minimalizacji ich negatywnego wpływu na środowisko. Konieczne jest opracowanie i wdrożenie polityki wyznaczania w strefach śródmiejskich rotacyjnych miejsc postojowych dla samochodów dostawczych (tzw. kopert). Wprowadzone zostaną **obszarowe i godzinowe ograniczenia dla samochodów dostawczych** w centrach miast i obszarach z dużym natężeniem ruchu pieszego. Z uwagi na rosnące znaczenie automatów paczkowych samorządy podejmą aktywne działania zmierzające do opracowania i wdrożenia polityki uzgadniania lokalizacji tych urządzeń, z uwzględnieniem kwestii wpływu na ruch pieszego i drogowy oraz zieleni miejską. Samorządy podejmą współpracę z operatorami urządzeń, by zachęcić ich do instalacji dodatkowych uzgodnień (np. ładowarki do samochodów elektrycznych, dostosowanie infrastruktury pieszej, dodatkowe kosze, zieleni).

Tworzone będą warunki dla rozwoju rowerów cargo z uwzględnieniem zapewnienia odpowiedniej infrastruktury rowerowej. Ponadto rowery cargo zostaną uwzględnione w systemie Mevo. Podejmowane będą działania na rzecz promocji tej formy dostaw.

W największych gminach miejskich Obszaru zostaną opracowane **Plany Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (SULP)**, w ramach których zostaną wyznaczone konkretne lokalizacje, harmonogramy oraz ramy instytucjonalne dla wdrażania ww. przedsięwzięć. Plany te będą także uwzględniać rozwiązania logistyczne o charakterze innowacyjnym, m.in. tworzenie lokalnych centrów konsolidacji przesyłek oraz wykorzystanie bezzałogowych statków powietrznych (dronów) do przewozu niektórych typów ładunków.

Podejmowane będą działania zmierzające do **uporządkowania ruchu tranzytowego**. Kluczowe są dalsze prace na rzecz oddzielania ruchu do i z portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnione zostaną połączenia między Drogą Czerwoną w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej.

Samorządy OMGGS podejmą współpracę z GDDKiA oraz zarządcami dróg wojewódzkich i powiatowych w zakresie badań, analiz, procesów studyjno-koncepcyjnych i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Budowa dróg obwodowych czy ekspresowych będzie powiązana ze zmianą charakteru i uspokojeniem dotychczasowych korytarzy drogowych przebiegających przez tereny zabudowane.

Tabela 11. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 5 wraz z opisem działań

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|-----|------------------------------------|-------|---|
| 3.1 | Metropolitalna polityka parkingowa | 3.1.1 | Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP |
| | | 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania |
| | | 3.1.3 | Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania |

| | | | |
|------------|---|--------|---|
| 3.2 | Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | 3.2.1 | Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref Tempo 30 oraz stref o ograniczonym dostępie |
| | | 3.2.2 | Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków |
| | | 3.2.3 | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego |
| | | 3.2.4 | Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic |
| | | 3.2.5 | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności |
| | | 3.2.7 | Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową |
| 3.4 | Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego | 3.4.1 | Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców |
| | | 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień |
| | | 3.4.3 | Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS |
| | | 3.4.4 | Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili |
| | | 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) |
| | | 3.4.6 | Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych |
| | | 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach |
| 4.3 | Zintegrowany system informacji | 4.3.3 | Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych |
| 5.1 | Zintegrowane zarządzanie transportem | 5.1.8 | Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu |
| | | 5.1.11 | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego |
| 5.4 | Zintegrowane planowanie systemu transportowego | 5.4.1 | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu |
| 6.1 | Rozwój przestrzenny sprzyjający | 6.1.3 | Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy |

zrównoważonej
mobilności

transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi

Źródło: opracowanie własne

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem oraz podziałem zadań ze względu na strefy OMGGs dostępny jest w załącznikach.



PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Co jest problemem?

Do negatywnych czynników, jakie generuje transport, zalicza się m.in. hałas oraz zanieczyszczenie powietrza. Największy hałas jest generowany na terenach leżących w sąsiedztwie Obwodnicy Trójmiejskiej, będącej częścią drogi S6 oraz łączącej się z nią drogi krajowej nr 7. Transport jest odpowiedzialny za generowanie wielu zanieczyszczeń powietrza, takich jak tlenki azotu (NOx), tlenki siarki (SOx), benzo(a)piren (BaP), ozon oraz pyły zawieszone (PM2,5, PM10). Wszystkie wymienione związki negatywnie oddziałują na zdrowie człowieka i mogą powodować choroby przewlekłe. Niektóre związki zawarte w spalinach samochodowych wpływają również na **wzrost poziomu efektu cieplarnianego oraz powstawania smogu**. **Największe nasilenie zanieczyszczeń obserwuje się na terenie Trójmiasta**, co jest spowodowane wysokim współczynnikiem podróży samochodami osobowymi oraz gęstą siecią dróg. Odpowiedzią na powyższe problemy jest coraz większe wykorzystanie pojazdów z napędem elektrycznym lub zasilanych wodorem albo różnymi formami gazu ziemnego. W samym Gdańsku udział pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym (napęd elektryczny jako alternatywny) wzrósł z 0,06% w 2015 r. do 2,42% w 2021 r. W Gdyni do końca września 2022 roku było zarejestrowanych 615 samochodów elektrycznych, 4267 samochodów hybrydowych, 5 samochodów zasilanych wodorem i 102 samochody napędzane sprężonym gazem ziemnym CNG.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

Chciałbym jeździć autem elektrycznym, już teraz myślę o jego zakupie, ale liczba miejsc do ładowania psuje mi całą koncepcję. Auto żony stoi pod blokiem (mało używane) i rozważam zakup elektryka, ale gdzie go ładować? Cały czas jest zbyt mało takich ładowarek.

Co jest przyczyną?

Kluczową przyczyną generowania powyższych skutków transportu jest **intensywny ruch samochodów osobowych**, co jest najbardziej uciążliwe na obszarach o gęstej zabudowie, a co za tym idzie, o największym zagęszczeniu ludności. Jest to skutek m.in. **braku hierarchizacji ruchu, czyli dostosowania prędkości, przepustowości i możliwości dojazdów do realnych potrzeb mieszkańców**. Dobrze zorganizowany ruch samochodowy obsługuje obszary słabo dostępne transportowo, a tam, gdzie możliwa jest alternatywna podróż transportem zbiorowym, pieszo i rowerem, przestrzeń dla aut powinna być ograniczana. Jeśli miasta nie stosują takich działań, skutkiem jest budowa przeskalowanych układów drogowych i wzbudzony ruch aut, a tym samym nieprzyjazna przestrzeń publiczna.

Czy podjęto działania, aby to rozwiązać?

Gminy OMGGS podejmowały już działania związane z realizacją inwestycji w transport zbiorowy, pieszy i rowerowy oraz jego promocję. Jednak prowadzone rozwiązania nie wystarczają, ponieważ **rozwój infrastruktury drogowej oraz ograniczona oferta transportu publicznego doprowadziły do jeszcze większego wykorzystania samochodów**. Na świecie wprowadzane są **Strefy Czystego Transportu**, wpływające na redukcję zanieczyszczeń dzięki zmniejszeniu ruchu drogowego, rozwój alternatywnych form przemieszczania się, redukcję hałasu oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach miejskich. Pierwsze Strefy powstają już w Polsce – od 2024 r. zacznie obowiązywać strefa w Krakowie. Stopniowo rozwijana jest sieć stacji ładowania pojazdów elektrycznych, jednak głównie w Trójmieście i okolicy, a stacja tankowania gazu ziemnego znajduje się jedynie w Gdyni. Do końca 2024 r. mają powstać stacje tankowania wodoru w Gdańsku i Gdyni. **W większości samorządów zostały uchwalone także lokalne i ponadlokalne Strategie Rozwoju Elektromobilności**.

Polskie gminy stosują też tzw. **dieta drogową** – zmniejszane są przekroje miejskich ulic, dodawana jest zieleń, ograniczany ruch w ścisłym centrum i realizowane są przestrzenie pieszo-jezdne. **Przykładem skutecznego wdrożenia tych działań jest Gdynia**. Są one jednak wykorzystywane punktowo i w skali niewspółmiernej do rozwoju dróg.

Jakie działania proponujemy, żeby rozwiązać problem?

Realizowane inwestycje transportowe – w tym zwłaszcza drogowe – w niedostatecznym stopniu biorą pod uwagę kwestie środowiskowe i często skupiają się wyłącznie na przepustowości ruchu kołowego. Zapewnienie zrównoważonego transportu wymaga zmiany podejścia do projektowania nowych dróg i ciągów komunikacyjnych z uwzględnieniem potrzeb wszystkich uczestników ruchu.

Samorządy OMGGS będą kontynuować **procesy studialno-koncepcyjne dla nowych tras drogowych** kluczowych dla zapewnienia sprawnej komunikacji. W pracach tych będą brane pod uwagę także kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jego uciążliwości dla otoczenia, możliwości rozbudowy i lepszego wykorzystania transportu kolejowego i autobusowego, a także warunki do poruszania się pieszo i rowerem, również jako realizacja tzw. ostatniej mili, tj. w powiązaniu z transportem publicznym. Analizowana będzie kwestia wzbudzania dodatkowego ruchu w związku z rozbudową układu drogowego, a także czy i w jaki sposób prowadzone inwestycje przyczyniają się do zapewnienia rzeczywistych warunków do rozwoju zrównoważonego transportu.

Priorytetem przy realizacji inwestycji będzie **poprawa funkcjonowania transportu zbiorowego i innych zrównoważonych form przemieszczania się**. Rozwiązania, które będą sprzyjać wypełnianiu tego celu, obejmują wydzielone pasy ruchu dla komunikacji zbiorowej, priorytety w ruchu, śluzy, wygodną i odpowiednio rozbudowaną infrastrukturę przystankową i przesiadkową, przyjazną infrastrukturę pieszą i rowerową oferującą możliwie krótkie i bezpośrednie przejścia oraz przejazdy (np. zapewnienie możliwości pokonania przez pieszych i rowerzystów wszystkich narożników skrzyżowania, przyjazne programy sygnalizacji). W miejscach węzłowych

oraz przy istotnych generatorach ruchu infrastruktura piesza oraz rowerowa będzie dostosowana do zwiększonej liczby niezmotoryzowanych uczestników ruchu. Podobne podejście będzie obowiązywać przy modernizacji istniejących ciągów komunikacyjnych.

Projektowana infrastruktura będzie też uwzględniać zieleń, z ograniczeniem do minimum niezbędnych wycinek drzew, zagospodarowaniem otoczenia pasa drogowego oraz wprowadzeniem rozwiązań pozytywnie wpływających na odbiór projektowanej infrastruktury komunikacyjnej (szpalery drzew, zielone torowiska tramwajowe, niska zieleń, unikanie nadmiernego betonowania itp.), w tym również błękitno-zielona infrastruktura. Wprowadzone zostaną programy utrzymania zieleni w pasie drogowym. Uwzględnienie zieleni w projektach infrastrukturalnych pomoże zmniejszyć negatywny wpływ infrastruktury na otoczenie (miejskie wyspy ciepła, hałas, zapylenie itp.).

Ponadto samorządy podejmą **działania na rzecz zwiększania udziału ekologicznych środków transportu.** W tym celu konieczne jest wsparcie rozwoju odpowiedniej infrastruktury: punktów ładowania pojazdów elektrycznych, stacji ładowania wodorem oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan). Samorządy OMGGS będą współpracować z prywatnymi podmiotami w zakresie realizacji tych inwestycji – tak, by liczba punktów ładowania i tankowania pojazdów odpowiadała zapotrzebowaniu, a zarazem tworzyła logiczną sieć w skali całej metropolii.

Cel związany z podróżami przyjaznymi dla środowiska realizować będą także **badania jakości powietrza i analizy kosztów i korzyści tworzenia Stref Czystego Transportu.** Staną się one podstawą do podjęcia decyzji o zasadności tworzenia Stref Czystego Transportu, optymalnych obszarów obowiązywania oraz warunków, jakie te Strefy powinny spełniać. W pierwszej kolejności Strefy będą wiązać się z ograniczeniami dla najbardziej emisyjnych pojazdów spalinowych. Podjęcie prac analitycznych nad SCT jest też wskazane z myślą o zewnętrznych programach dofinansowania inwestycji, a także możliwych zmianach w prawie, które mogą wymusić tworzenie Stref. Ponadto samorządy będą kierować tabor zeroemisyjny do obsługi tras przebiegających przez SCT oraz inne reprezentacyjne obszary miast i miejscowości, w których występuje duży ruch pieszy bądź które charakteryzują się szczególnymi walorami przyrodniczymi czy kulturowymi.

Promocja zrównoważonego i ekologicznego transportu miejskiego obejmie też działania miękkie. Samorządy będą przeprowadzać **zajęcia, warsztaty i kampanie informacyjne** w celu uświadamiania mieszkańcom i użytkownikom transportu indywidualnego jego negatywnego wpływu na zdrowie, życie, przyrodę czy infrastrukturę. Podejmowane będą **działania na rzecz promocji alternatywnych form podróżowania i transportu zbiorowego.** W prowadzonych działaniach uwzględniane będą wszystkie grupy społeczne, w tym dzieci, młodzież, seniorzy, kierowcy, rowerzyści itd. Ważnym elementem działań będzie również **„dawanie dobrego przykładu” przez władze i podmioty państwowe** w formie ścisłego stosowania się do własnych zaleceń, propagowania ekologicznych form podróżowania itd.

Szerzeniu wiedzy w zakresie zrównoważonej mobilności służyć będzie **kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji**. Jego oferta zostanie rozszerzona o aspekty związane z organizacją i finansowaniem transportu publicznego, elektromobilnością, bezpieczeństwem ruchu drogowego, modelowaniem ruchu. Utworzona zostanie też komórka zajmująca się badaniami transportowymi. Jej zadaniem będzie zbieranie i gromadzenie danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu, systematycznym raportowaniem zmian i wskazywaniem pojawiających się problemów, monitorowaniem realizacji działań strategicznych, inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych, realizację badań ruchu w ramach monitoringu wprowadzonych zmian. Działanie to na początku będzie oparte na współpracy jednostek i wydziałów planowania transportu oraz uczelni wyższych. Wraz z utworzeniem Metropolitalnego/Regionalnego Zarządu Transportu zespół badań transportowych może zostać wydzielony w ramach tej struktury.

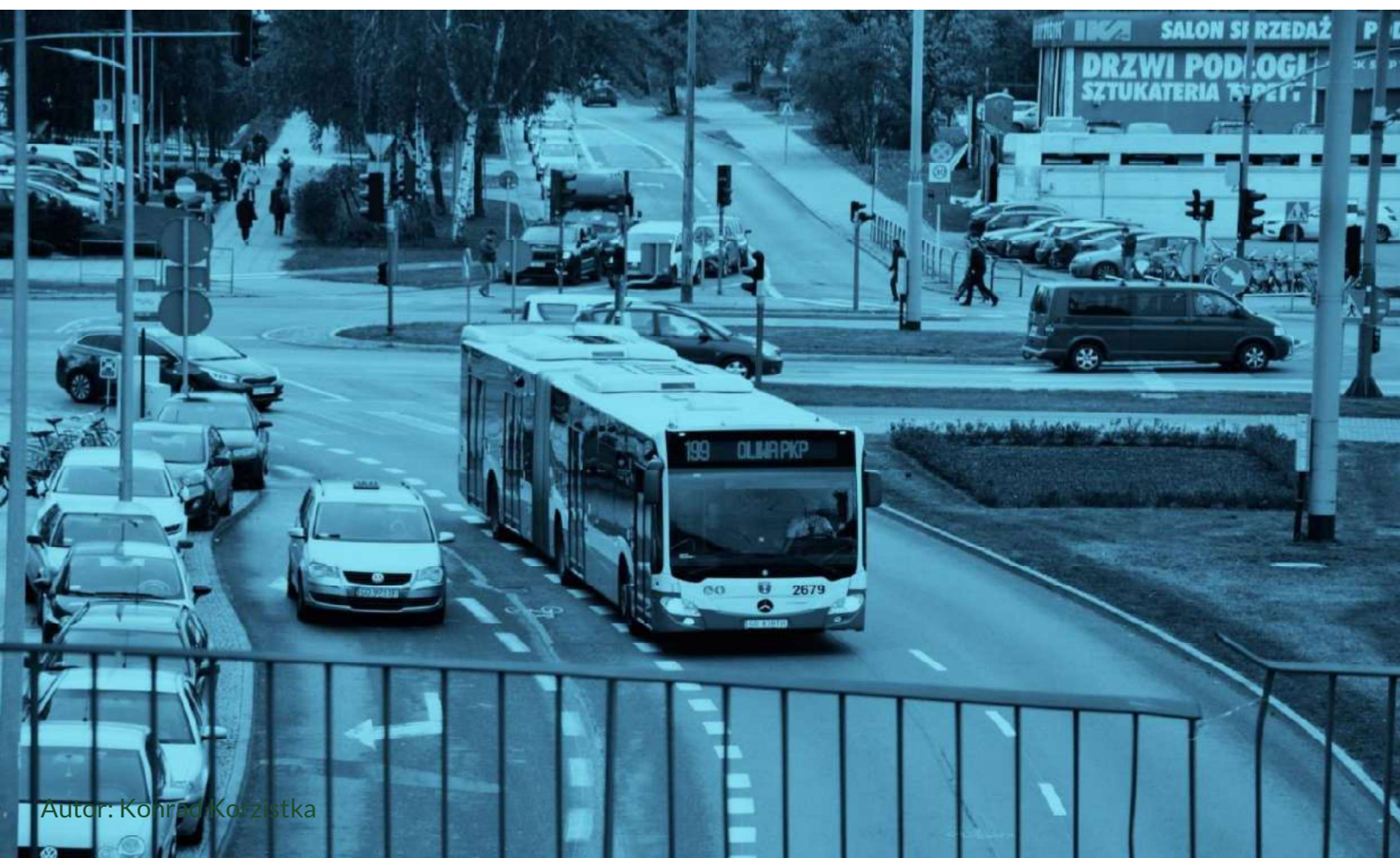
Tabela 12. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 6 wraz z opisem działań

| Nr | Cel operacyjny | Nr | Działanie |
|-----|--|-------|--|
| 3.2 | Uspokajanie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | 3.2.6 | Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności |
| 3.3 | Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego | 3.3.1 | Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu |
| | | 3.3.2 | Wprowadzenie Stref Czystego Transportu |
| | | 3.3.3 | Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych |
| | | 3.3.4 | Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych |
| | | 3.3.5 | Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych |
| 4.1 | Zwiększenie świadomości ludności z zakresu negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się |
| | | 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych |
| | | 4.1.3 | Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu |
| 5.1 | | 5.1.9 | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji |

| | | |
|--------------------------------------|--------|---|
| Zintegrowane zarządzanie transportem | 5.1.10 | Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu |
| | 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi |

Źródło: opracowanie własne

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem oraz podziałem zadań ze względu na strefy OMGGs dostępny jest w załącznikach.

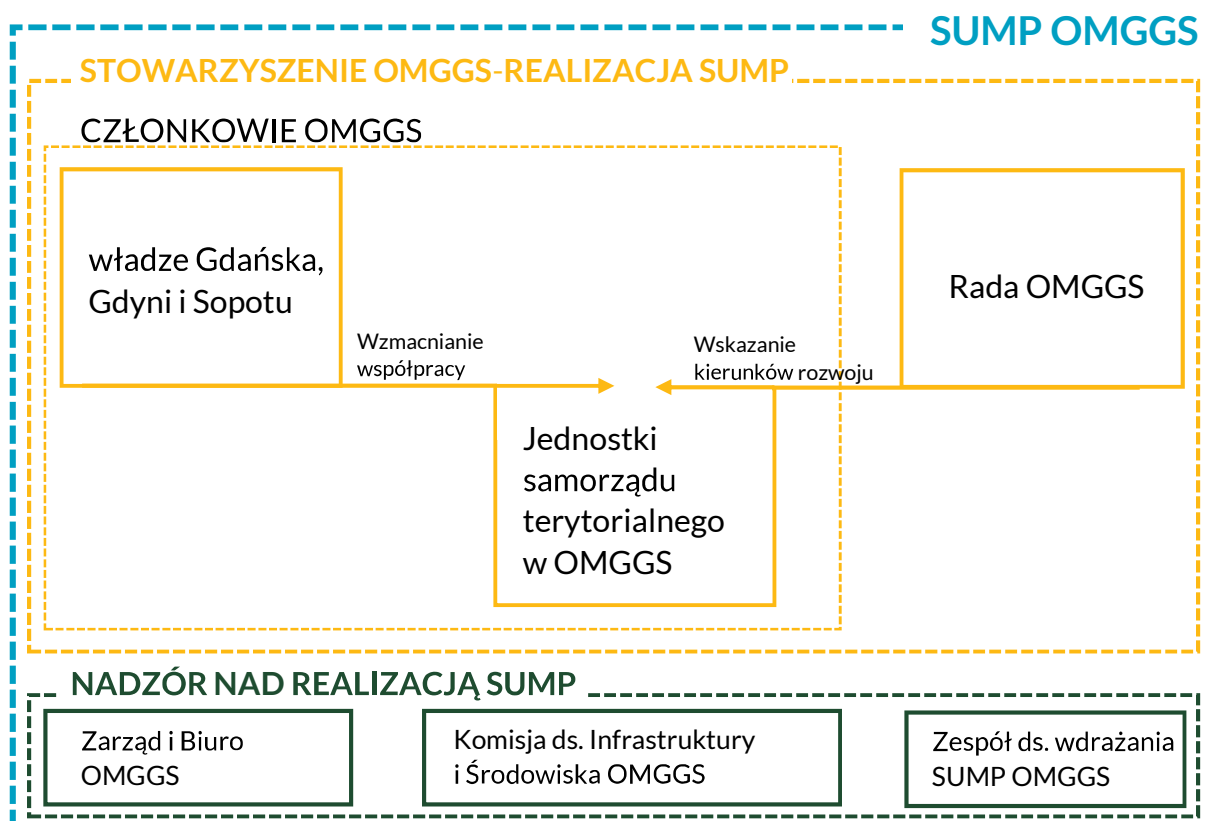


4

Jak zapewnimy
faktyczną
realizację Planu

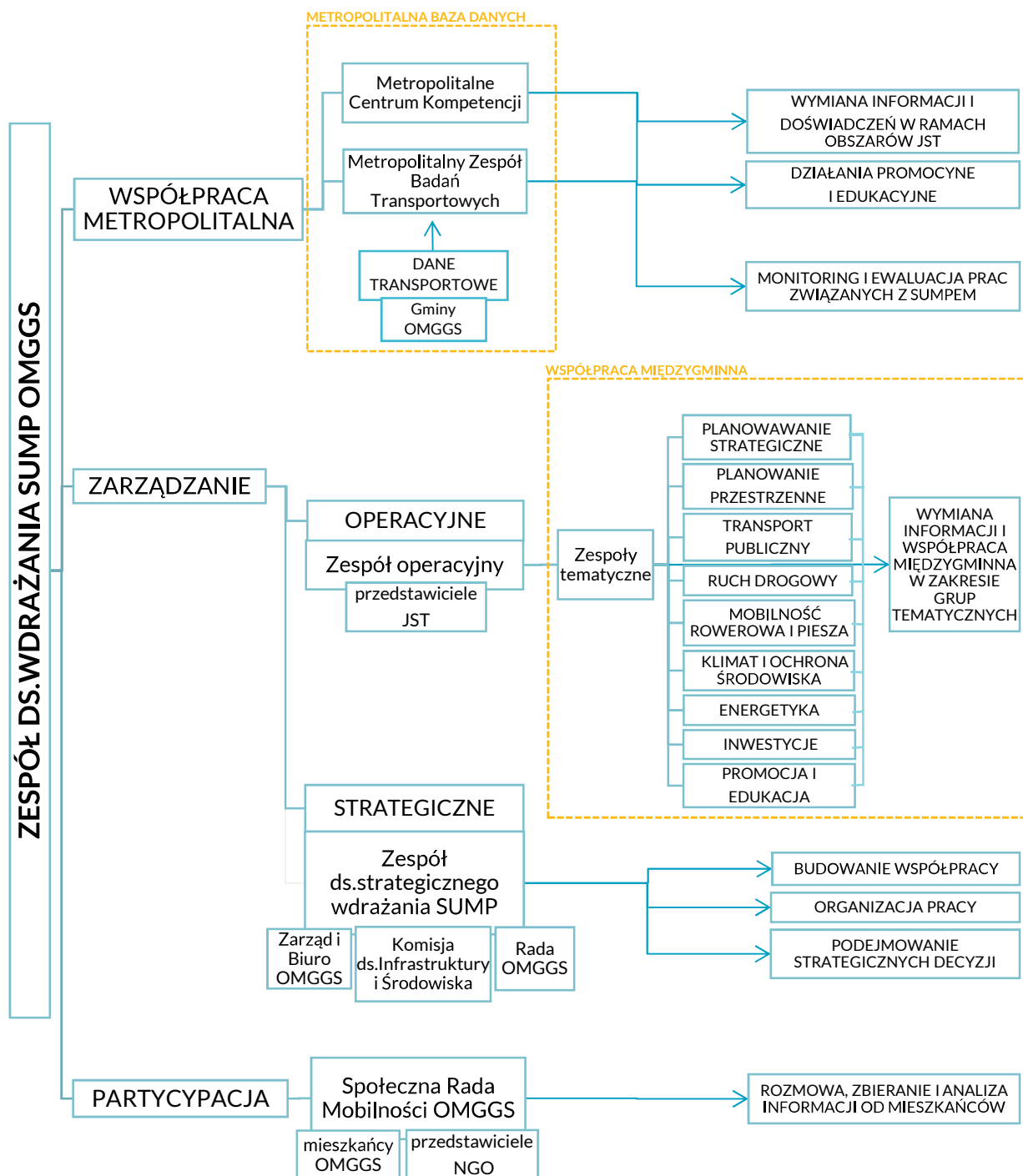
4.1. Odpowiedzialność za realizację Planu

Za realizację Planu odpowiedzialne są poszczególne jednostki samorządu terytorialnego wchodzącego w skład OMGGS, a w szczególności władze Gdańska, Gdyni i Sopotu – naturalni liderzy OMGGS jako przedstawiciele miast rdzeniowych Obszaru Metropolitalnego. Liderem jest także Rada OMGGS, która wyznacza strategiczne kierunki rozwoju Stowarzyszenia OMGGS, zajmującego się współpracą stowarzyszonych gmin i powiatów. Głównym zadaniem liderów jest wzmacnianie współpracy z władzami poszczególnych gmin i powiatów OMGGS, które są zrzeszone w Walnym Zebraniu Członków. W imieniu władarzy poszczególnych gmin i powiatów, nadzorem nad realizacją zadań i monitorowaniem wskaźników zajmą się odpowiednio komórki lub jednostki organizacyjne poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, transport publiczny, zarządzanie drogami i ruchem drogowym, klimat i środowisko, edukację, oświatę oraz promocję, które mogą przyjąć postać zespołów ponadwydziałowych w ramach danej JST. W skali OMGGS nad realizacją czuwać będzie Zarząd i Biuro Stowarzyszenia OMGGS we współpracy z Komisją ds. Infrastruktury i Środowiska OMGGS i Zespołem ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP).



Źródło: Opracowanie własne.

Zespół ds. wdrożenia Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Gdańsk-Gdynia-Sopot posiada następującą strukturę:



Źródło: Opracowanie własne.

Zespół ds. strategicznego wdrażania SUMP wraz z zespołem koordynacji zarządzania stanowią przedstawiciele Rady OMGGS, Zarządu i Biura Stowarzyszenia OMGGS (zespół koordynacji zarządzania), Komisji ds. Infrastruktury i Środowiska OMGGS, a ich prace na etapie realizacji planu polegają przede wszystkim na:

- kontaktach z pozostałymi członkami zespołów;
- organizacji spotkań koordynacyjnych i roboczych;
- prowadzeniu działań informacyjnych;
- podejmowaniu decyzji dotyczących strategicznych kierunków rozwoju w zakresie zrównoważonej mobilności na Obszarze Metropolitalnym;
- udziale w spotkaniach zespołu operacyjnego, zespołów tematycznych, Społecznej Rady Mobilności OMGGS;
- współpracy z zespołem ds. badań transportowych w zakresie monitoringu i ewaluacji prac związanych z wdrożeniem SUMP;
- współpracy z kluczowymi interesariuszami i partnerami z zakresu transportu kolejowego.

Zespół operacyjny składający się z przedstawicieli gmin i powiatów OMGGS – po jednym przedstawicielu z każdej jednostki samorządu terytorialnego odpowiedzialnej za zrównoważoną mobilność lub transport. Prace zespołu na etapie realizacji planu polegają przede wszystkim na:

- współpracy z zespołem ds. wdrażania SUMP;
- koordynacji prac w zakresie wdrożenia Planu w jednostce samorządu terytorialnego;
- udziale w prowadzeniu działań informacyjnych w obrębie jednostek samorządu terytorialnego;
- udziale w spotkaniach zespołu ds. wdrażania SUMP w celu przedstawienia wyników prac zespołu, udział w spotkaniach zespołów tematycznych;
- innych zadaniach powstałych w trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Zespoły tematyczne składające się z pracowników odpowiedzialnych w JST za obszary: planowania strategicznego, planowania przestrzennego, organizacji i zarządzania transportem publicznym, zarządzania drogami i ruchem drogowym, bezpieczeństwa ruchu drogowego, mobilności rowerowej i pieszej, klimatu i ochrony środowiska, energetyki, inwestycji, edukacji w zakresie mobilności. Prace zespołu na etapie realizacji planu polegają przede wszystkim na:

- współpracy wraz z koordynatorem z zespołem ds. wdrażania SUMP;
- współpracy z zespołem operacyjnym składającym się z przedstawicieli gmin i powiatów OMGGS;
- udziale w prowadzeniu działań informacyjnych w obrębie jednostek samorządu terytorialnego;
- innych zadaniach powstałych w trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Spółeczna Rada Mobilności OMGGS składająca się z przedstawicieli grup mieszkańców oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych będzie stanowić platformę regularnych spotkań pomiędzy decydentami, urzędnikami i mieszkańcami w celu zbierania informacji od mieszkańców na tematy związane ze zrównoważoną mobilnością.

Metropolitalny Zespół Badań Transportowych:

- monitoring i ewaluacja prac związanych z wdrożeniem SUMP;
- gromadzenie i zbieranie danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu;
- systematyczne raportowanie zmian i wskazywanie pojawiających się problemów;
- inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych dotyczących zrównoważonej mobilności;
- diagnozowanie stanu obecnego i potrzeb użytkowników transportu;
- realizacja badań ruchu w ramach monitoringu wprowadzonych zmian;
- przedstawianie wyników prac na spotkaniach zespołu ds. wdrażania SUMP; zespołu operacyjnego, zespołów tematycznych, Społecznej Rady Mobilności OMGGS.

Metropolitalne Centrum Kompetencji będzie platformą służącą do wypracowania nowych rozwiązań wokół kluczowych zagadnień z punktu widzenia różnego rodzaju miejscowości z OMGGS oprócz działalności szkoleniowej, promocyjnej i edukacyjnej. Platforma może składać się z przedstawicieli powyższych zespołów, Społecznej Rady Mobilności OMGGS i zespołu ds. badań transportowych.

Działanie zespołu ds. badań transportowych i Metropolitalnego Centrum Kompetencji może być zasilane bazami danych przestrzeni gromadzonymi w skali metropolitalnej. Rekomendowane jest, aby ciała zarządcze – zespół ds. strategicznego wdrażania i zespół operacyjny – spotykały się co najmniej raz na kwartał.

Ponadto ważna jest również współpraca z zarządcami infrastruktury i partnerami poszczególnych działań, do których należy zaliczyć: Samorząd Województwa Pomorskiego, Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., Pomorska Kolej Metropolitalna SA, InnoBaltica sp z o.o., Polregio SA, operatorów wojewódzkich przewozów kolejowych, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, Centralny Port Komunikacyjny SA, PKP Intercity SA, spółki komunalne, komercyjnych przewoźników autobusowych, Pomorski Urząd Wojewódzki, Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Ministerstwo Infrastruktury, Dyрекcję Generalną ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej, zarządców portów morskich, organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego oraz podmioty prywatne. W przypadku powołania związku metropolitalnego lub związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego koordynacja polityki mobilności w OMGGS powinna zostać przeniesiona do organów nowej organizacji.

4.2. Monitorowanie i ewaluacja Planu

Za zbieranie danych do monitoringu będą odpowiedzialne poszczególne jednostki samorządu terytorialnego oraz wykonawcy poszczególnych działań, którzy będą przekazywać dane do komórki odpowiedzialnej za badania transportowe. Zespół ten będzie miał za zadanie gromadzić i analizować zebrane dane. Na podstawie zebranych materiałów będzie prowadzone monitorowanie i ewaluacja Planu oraz będą podejmowane decyzje strategiczne dotyczące zrównoważonej mobilności. Ponadto zespół będzie dostarczać potrzebne informacje i analizy na spotkania zespołu ds. wdrażania Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Gdańsk-Gdynia-Sopot. Gminy i powiaty OMGGG będą wspierały finansowo i merytorycznie Metropolię w monitorowaniu postępów realizacji Planu. W przypadku powołania związku metropolitalnego lub związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego, odpowiadającego za koordynację polityki mobilności, zespół może funkcjonować w ramach wyżej wymienionych struktur organizacyjnych.

Efekty realizacji działań będą **oceniane co trzy lata** w formie tabeli ewaluacyjnej, która będzie dostępna publicznie.

Tabela 13. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji działań Planu

| Nr działania | X.X |
|---|---|
| Nazwa działania | Nazwa działania |
| Informacja o działaniach na rzecz jego realizacji | Status działań w zakresie realizacji działania |
| Informacja o jednostce odpowiedzialnej | Kto prowadzi działania w tym obszarze? |
| Horyzont czasowy | Czy proponowany pierwotnie termin realizacji jest realny? Czy zadanie zostało już zrealizowane? |
| Finansowanie | Z czego finansowana jest lub będzie realizacja zadania? |
| Partnerzy | Jakich partnerów już udało się pozyskać? |
| Efekty realizacji / wskaźniki | Jakie są efekty realizacji danego działania? |

Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 16. Daty monitoringu realizacji działań planu



Źródło: opracowanie własne

Wyniki ewaluacji mogą być prezentowane publicznie w trakcie Europejskiego Tygodnia Mobilności, zaś informacja o podsumowaniu działań zostanie opublikowana jako komunikat prasowy.

Aktualizacja wartości kluczowych wskaźników mobilności

Kluczowe wskaźniki zrównoważonej mobilności (wskaźniki oddziaływania) będą **aktualizowane w 2030 r.** Wówczas odbędą się publiczne dyskusje poświęcone postępom w realizacji PZMM – przedstawiciele OMGGs spotkają się z mieszkańcami, aby im zaprezentować wyniki swoich prac oraz porozmawiać o sukcesach i barierach w realizacji Planu Mobilności.

Aktualizacja scenariuszy i treści celów

Dla zachowania ciągłości planowania strategicznego, w **2029 r.**, po aktualizacji wskaźników kluczowych przeprowadzona zostanie kompleksowa ewaluacja i aktualizacja Planu Mobilności, która obejmie aktualizację Planu (wraz ze scenariuszami), Planu działania, wzależności od obecnej sytuacji. Do początkowej części PZMM zostanie dodane podsumowanie osiągnięć w realizacji Planu z lat 2023–2030, a także opis ewentualnych niepowodzeń. Oznacza to więc, że rozpocznie się wtedy nowy cykl SUMP. Będzie on czerpał z doświadczeń realizacji Planu wypracowanego w latach 2022–2023 i będzie wynikiem krytycznej refleksji nad statusem jego realizacji.

Tabela 14. Cykl SUMP

| | | | | | |
|--------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|------------------------|---------------|
| Cykl 1 | 2019–2022 | 2022–2023 | 2022–2023 | 2023–2030 | 2040 |
| | Przygotowanie i analiza | Przygotowanie strategii | Zaplanowanie działań | Wdrażanie i monitoring | Wizja rozwoju |
| Cykl 2 | 2029–2030 | 2030 | 2030 | 2030–2040 | 2050 |
| | Ocena sukcesów i porażek | Aktualizacja strategii | Aktualizacja listy działań | Wdrażanie i monitoring | Wizja rozwoju |

Źródło: opracowanie własne Zespołu Doradców Gospodarczych TOR

4.3. Wskaźniki

Zdefiniowane w dokumencie wskaźniki pozwolą na monitorowanie realizacji działań i celów określonych w dokumencie. Do oceny zachodzących zmian w zakresie mobilności przyjęto dwa rodzaje wskaźników:

- **Wskaźniki horyzontalne** – zgodnie z metodyką przyjętą przez KE służą do oceny wdrażanych zmian i postępów w wprowadzaniu zrównoważonej mobilności; wskaźniki będą oceniane minimum w perspektywie ewaluacji dokumentu w 2030 r. (etap pośredni) oraz w 2040 r. (etap końcowy).
- **Wskaźniki pakietów działań** – wskaźniki produktu i rezultatu, które służą do pomiaru realizacji celów operacyjnych i działań składających się na poszczególne pakiety; wskaźniki rezultatu pozwalają ocenić efekt realizowanych działań (np. procent mieszkańców obszaru, którzy mają lepszy dostęp do transportu zbiorowego); wskaźniki produktu pozwalają monitorować postęp realizacji działań wskazanych w SUMP-ie (np. stopień realizacji dróg rowerowych lub integracji baz danych organizatorów transportu w OMGGS); wskaźniki pakietów działań będą oceniane co dwa lata.
 - Należy dążyć do realizacji wszystkich celów operacyjnych i działań, tak aby zrealizować wartości wskaźników horyzontalnych i pakietów działań założonych w perspektywie do 2030 r. Jeśli wartości wskaźników będą wskazywały na brak lub niewystarczający postęp realizacji celów i działań SUMP OMGGS, należy wzmocnić stopień ich realizacji, a w przypadku braku takiej możliwości zaktualizować SUMP OMGGS w zakresie wartości wskaźników.

Wskaźniki horyzontalne

Ocena realizacji zmian i postępów we wdrażaniu elementów zrównoważonej mobilności odbywa się na podstawie oceny realizacji celów strategicznych względem zaproponowanych wskaźników horyzontalnych, których realizację umożliwiają odpowiednio zdefiniowane cele operacyjne. W SUMP OMGGS przyjęte zostały cztery cele strategiczne, którym odpowiadają przyjęte wskaźniki horyzontalne:

Tabela 15. Wskaźniki horyzontalne odpowiadające poszczególnym celom strategicznym

| Cel strategiczny | Wskaźnik horyzontalny |
|--|--|
| I. Poprawa dostępności transportu zbiorowego | Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego |
| II. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego | Wskaźnik liczby ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców |
| III. Poprawa jakości powietrza | Jakość powietrza – Wskaźnik zanieczyszczenia powietrza |
| | Emisje CO ₂ z systemu transportowego – Wskaźnik emisji gazów cieplarnianych |
| IV. Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży | Wskaźnik udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży |

Źródło: opracowanie własne

Wskaźniki odpowiadające trzem z określonych celów (cel I, II, III) bazują na wskaźnikach zrównoważonej mobilności (SUMI). Wskaźnik dla celu IV „Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży” został zaproponowany jako rozszerzenie wskaźników SUMI i bazuje na danych z modelu ruchu. W tabeli poniżej zamieszczone zostały wartości bazowe wskaźników oraz zakładane wartości docelowe wskaźników w zależności od horyzontu czasowego realizacji SUMP.

W scenariuszu bazowym przyjęto inwestycje krajowe i regionalne, które obecnie są realizowane lub które są na zaawansowanym etapie prac projektowych i wkrótce planowana jest ich realizacja (np. Obwodnica Metropolii Trójmiejskiej). Wartości wskaźników horyzontalnych w scenariuszu bazowym przyjęto więc już z uwzględnieniem tych inwestycji. Scenariusz bazowy został przedstawiony w tabeli jako punkt odniesienia do przyjętego do realizacji w SUMP OMGGS scenariusza zrównoważonej mobilności.

Tabela 16. Szacowana wartość wskaźników horyzontalnych dla 2030 r. i 2040 r. dla wybranego scenariusza

| Wskaźnik | Jednostka obliczeniowa | Wartość wyjściowa [2022] | Scenariusz BAU | | Scenariusz zrównoważonej mobilności | |
|--|--|--------------------------|----------------|--------|-------------------------------------|--------------|
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego | % mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego | 60,2% | 60,0% | 60,0% | 61,1% | 62,5% |
| | % mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego | 46,1% | 45,9% | 45,9% | 47,0% | 48,3% |
| Emisje CO ₂ z systemu transportowego OMGGS | tony CO ₂ eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców | 136032 | 140592 | 102092 | 136526 | 99167 |
| Jakość powietrza – emisje PM _{2,5} z sektora transportu | kg PM _{2,5} eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców | 55260 | 44800 | 26661 | 43347 | 26082 |

| | | | | | | |
|--|--|--------|--------|--------|---------------|---------------|
| Liczba ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców | Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców | 4,05 | 3,50 | 2,50 | 3,30 | 2,32 |
| Udział podróży transportem zbiorowym w ogóle podróży | Udział podróży transportem zbiorowym wyrażony w % względem podróży ogółem na podstawie modelu ruchu, gdzie podróże indywidualne + podróże transportem zbiorowym = 100% | 37,70% | 37,94% | 38,49% | 39,83% | 40,28% |

Źródło: opracowanie własne

Wskaźniki pakietów działań

W kolejnych tabelach przedstawiono wskaźniki pakietów działań w podziale na wskaźniki rezultatu i wskaźniki produktu, które będą miernikami stopnia realizacji celów i działań poszczególnych pakietów.

Tabela 17. Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

| Nr | Nazwa wskaźnika | Typ wskaźnika (wskaźnik produktu/ rezultatu) | Jednostka | Wartość wskaźnika | | |
|----|---|--|-----------|-------------------|------|------|
| | | | | Bazowa | 2030 | 2040 |
| 1a | Liczba mieszkańców w izochronie 60 min dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | wskaźnik rezultatu | tys. | 495 | 520 | 550 |
| 1b | Liczba linii metropolitalnych współfinansowanych przez samorzady | wskaźnik produktu | szt. | 0 | 15 | 23 |

| | | | | | | |
|----|--|-------------------|-------|-----|-----|-----|
| 1c | Liczba JST w Metropolitalnym/ Regionalnym Zarządzie Transportu Zbiorowego | wskaźnik produktu | szt. | 0 | 29 | 59 |
| 1d | Opracowany wspólny standard przystankowy dla metropolii | wskaźnik produktu | w.o.* | nie | tak | tak |
| 1e | Udział organizatorów transportu publicznego, którzy mają taryfę zintegrowaną z systemami pojazdów współdzielonych | wskaźnik produktu | % | 0 | 50% | 80% |
| 1f | Udział organizatorów publicznego transportu zbiorowego udostępniających aktualną bazę danych sieci połączeń, rozkładu jazdy i lokalizacji przystanków w ogóle organizatorów transportu w OMGGS | wskaźnik produktu | % | 3 | 50 | 100 |
| 1g | Udział organizatorów publicznego transportu zbiorowego w systemie zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego | wskaźnik produktu | % | 10 | 50 | 100 |
| 1h | Wykonana aktualizacja analizy finansowej dotyczącej modeli integracji publicznego transportu zbiorowego w OMGGS lub na jego obszarze | wskaźnik produktu | w.o.* | nie | tak | tak |

Źródło: opracowanie własne

*w.o. – wykonane opracowanie/analiza

Uwagi do wskaźników pakietu nr 1

1a – Wskaźnik obliczany na bazie liczby mieszkańców w promieniu 1 km od przystanków kolejowych, z których możliwy jest dojazd do Gdańska Głównego lub Gdyni Głównej pociągiem regionalnym lub aglomeracyjnym (funkcjonującym poza sezonem letnim) w czasie mniejszym lub równym 60 minut.

1b – Wskaźnik obliczany na podstawie wykazu linii funkcjonujących na zasadach linii metropolitalnych opisanych w SUMP, określonych w działaniu 5.2.1.

1d – Wskaźnik obliczany na podstawie realizacji działania 1.2.1.

1e- Wskaźnik obliczany na podstawie danych przekazanych przez JST. Wskaźnik powiązany jest z realizacją działania 5.1.7. Obecnie nie ma takich organizatorów.

1f - Wskaźnik obliczany na podstawie danych przekazanych przez JST. Wskaźnik powiązany jest z realizacją działania 4.2.2. Obecnie tylko Gdańsk i Gdynia udostępniają dane o organizowanych połączeniach (bez bazy zezwoleń).

1g - Wskaźnik obliczany na podstawie danych przekazanych przez JST. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 4.2.1. Obecnie sześciu organizatorów z terenu OMGGS jest zaangażowanych w system FALA.

1h - Wskaźnik jest obliczany na podstawie realizacji działania 5.1.1. Poprzednia analiza została opracowana w 2015 r.

Tabela 18. Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym

| Nr | Nazwa wskaźnika | Typ wskaźnika (wskaźnik produktu/ rezultatu) | Jednostka | Wartość wskaźnika | | |
|----|---|--|-----------|-------------------|-------|-------|
| | | | | Bazowa | 2030 | 2040 |
| 2a | Udział istotnych generatorów ruchu (tzn. szkoły, urzędy, ośrodki zdrowia i szpitale, instytucje kultury, zakłady pracy zatrudniające powyżej 250 osób) w izochronie dostępności pieszej 5 min do przystanku autobusowego obsługiwane przez co najmniej 4 kursy w ciągu godziny, między 6:00 a 20:00 w ogóle istotnych generatorów ruchu w OMGGS | wskaźnik rezultatu | % | 61,2 | 62 | 63 |
| 2b | Udział powierzchni terenów o funkcji mieszkaniowej, handlowo-usługowej, przemysłowo-składowej i pozostałej zabudowy zlokalizowanych w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych w ogóle powierzchni obiektów tego typu w OMGGS | wskaźnik rezultatu | % | 60,90 | 61,40 | 62,00 |
| 2c | Liczba mieszkańców w izochronie dostępności pieszej 5 min do przystanku autobusowego | wskaźnik rezultatu | tys. | 949 | 968 | 1044 |

| | | | | | | |
|----|--|--------------------|----|-----|-----|------|
| | obsługiwanego przez co najmniej 4 kursy w ciągu godziny, między 6:00 a 20:00 | | | | | |
| 2d | Udział mieszkańców OMGGS, z wyłączeniem Trójmiasta, w izochronie dostępności pieszej 5 min do przystanku autobusowego obsługiwanego przez DRT (transport na żądanie) | wskaźnik rezultatu | % | 0 | 1 | 3 |
| 2e | Długość toru pojedynczego tras tramwajowych | wskaźnik produktu | km | 115 | 136 | 152 |
| 2f | Liczba km wyznaczonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego | wskaźnik produktu | km | 20 | 45 | 92,5 |
| 2g | Udział jednostek taboru kolejowego młodszego niż 20 lat | wskaźnik produktu | % | 36% | 50% | 50% |
| 2h | Udział jednostek taboru tramwajowego młodszego niż 20 lat | wskaźnik produktu | % | 51% | 70% | 70% |

Źródło: opracowanie własne

Uwagi do wskaźników pakietu nr 2

2a – Wskaźnik obliczony na podstawie bazy danych REGON, RSPO, listy adresowej MSWiA oraz bazy danych RAD-ON. W obliczeniach uwzględniono liczbę obiektów znajdujących się w zasięgu 5 minut od węzła przesiadkowego i odniesiono ją do ogółu tego typu obiektów w OMGGS. Jako istotne generatory ruchu w obliczeniach wzięto pod uwagę obiekty takie jak: branżowa szkoła I stopnia, branżowa szkoła II stopnia, liceum ogólnokształcące, liceum sztuk plastycznych, przedszkole, punkt przedszkolny, szkoła podstawowa, technikum, urząd gminy/miasta, starostwo, szpital, miejsca pracy zatrudniające powyżej 250 osób, szkoła wyższa, działalność historycznych miejsc i budynków oraz podobnych atrakcji turystycznych, działalność muzeów, działalność obiektów kulturalnych.

2b – Wskaźnik obliczony na podstawie danych BDOT10k. Wskaźnik określa udział powierzchni terenów zabudowanych (łącznie suma) o funkcjach: zabudowa wielorodzinna (PTZB01), zabudowa jednorodzinna (PTZB02), zabudowa przemysłowo-składowa (PTZB03), zabudowa handlowo-usługowa (PTZB04), pozostała zabudowa (PTZB05) znajdująca się w odległości do 3 km od węzłów przesiadkowych w odniesieniu do łącznej sumy ogółu powierzchni terenów tego typu w OMGGS.

2c – Wskaźnik obliczony na podstawie danych dotyczących liczby ludności z NSP 2021 przypisanych do punktów adresowych oraz wykazu przystanków autobusowych wraz z ich lokalizacjami i liczbą obsługiwanym przez nie kursów opracowanego w ramach SUMP OMGGS.

2d – Wskaźnik obliczony na podstawie danych dotyczących liczby ludności z NSP 2021 oraz przyjętej średniej wartości ogółu mieszkańców OMGGS (nie wliczając Trójmiasta), którzy powinni mieć dostęp do DRT w zasięgu 5 minut spacerem. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 1.2.10.

2e – Wskaźnik obliczony na podstawie wykazu długości tras tramwajowych. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 1.2.5.

2f – Wskaźnik obliczony na podstawie wykazu długości pasów, kontrapasów autobusowych oraz pasów tramwajowo-autobusowych. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 1.2.4.

2g – Wskaźnik obliczony na bazie danych przekazanych przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego oraz PKP SKM w Trójmieście oraz danych własnych ZDG TOR (dotyczy taboru Pomorskiego Zakładu Polregio). Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 1.1.3.

2h – Wskaźnik obliczony na bazie danych publikowanych przez ZTM Gdańsk (aktualnych na listopad 2022 r.) na stronie <https://ztm.gda.pl/ztm/baza-pojazdow>. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 1.2.3.

Tabela 19. Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

| Nr | Nazwa wskaźnika | Typ wskaźnika (wskaźnik produktu/ rezultatu) | Jednostka | Wartość wskaźnika | | |
|----|--|--|-----------|-------------------|-------|-------|
| | | | | Bazowa | 2030 | 2040 |
| 3a | Intensywność zabudowy mieszkaniowej, usługowej, biurowej, oświaty, nauki, kultury oraz sportu w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie OMGGS | wskaźnik rezultatu | – | 0,056 | 0,058 | 0,060 |
| 3b | Udział mieszkańców w izochronie 10 min dostępności pieszej do czynnych przystanków kolejowych w ogóle mieszkańców OMGGS | wskaźnik rezultatu | % | 26,8 | 27,2 | 28,0 |
| 3c | Udział węzłów integracyjnych zgodnych ze zaktualizowanymi Standardami Wizualnymi i Funkcjonalnymi w zakresie zagospodarowania | wskaźnik rezultatu | % | 0 | 20 | 100 |

| | | | | | | |
|----|---|-------------------|-------|-------|-----|-----|
| | przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych | | | | | |
| 3d | Udział długości wybudowanych lub zmodernizowanych dróg rowerowych w zasięgu 3 km od węzła przesiadkowego lub przystanku zintegrowanego w ogóle planowanych dróg rowerowych w odległości 3 km od węzła na bazie koncepcji dróg rowerowych SUMP OMGGS | wskaźnik produktu | km | 37,0% | 45% | 70% |
| 3e | Udział powierzchni obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie OMGGS w ogóle powierzchni ww. terenów | wskaźnik produktu | % | 39% | 45% | 60% |
| 3f | Zaktualizowane Standardy Wizualne i Funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych | wskaźnik produktu | w.o.* | nie | tak | tak |

Źródło: opracowanie własne

*w.o. – wykonane opracowanie/analiza

Uwagi do wskaźników pakietu nr 3

3a – Wskaźnik obliczony na podstawie stosunku powierzchni całkowitej zabudowy do powierzchni zabudowy budynków o funkcji mieszkaniowej, usługowej, biurowej, oświaty, nauki kultury oraz sportu znajdujących się w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych na terenie OMGGS (bez wody i lasów). Dane na podstawie BDOT10k.

3b – Wskaźnik obliczony na podstawie danych dotyczących liczby ludności z NSP 2021 przypisanych do punktów adresowych oraz wykazu czynnych przystanków kolejowych. Do obliczeń przyjęto bufor 833 m zgodnie z wytycznymi europejskimi wynikającymi z SUMI.

3c – Wskaźnik obliczony na bazie audytu węzłów przesiadkowych w oparciu o zaktualizowane Standardy Wizualne i Funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych.

3d – Wskaźnik obliczony na podstawie długości dróg rowerowych bazujących na koncepcji zawartej w SUMP OMGGS znajdujących się w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych. Trasy w koncepcji wyznaczone są jako korytarze transportowe (pojedyncza linia), tj. zarówno w stanie istniejącym, jak i proponowanym nie rozróżniano jedno- i obustronnej lokalizacji tras rowerowych.

3e – Wskaźnik obliczony na podstawie powierzchni terenów objętych MPZP w odległości 3 km od węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych w OMGGS w odniesieniu do powierzchni terenów położonych w odległości 3 km od tych obiektów z wyłączeniem lasów oraz zbiorników wodnych. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 6.1.6.

3f – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 5.3.1.

Tabela 20. Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

| Nr | Nazwa wskaźnika | Typ wskaźnika (wskaźnik produktu/ rezultatu) | Jednostka | Wartość wskaźnika | | |
|----|---|--|------------------------|-------------------|------|------|
| | | | | Bazowa | 2030 | 2040 |
| 4a | Gęstość transportowej sieci rowerowej | wskaźnik rezultatu | km/100 km ² | 10 | 15 | 20 |
| 4b | Udział pozwoleń na budowę dla zabudowy mieszkaniowej wydanych w obszarze uzupełnienia zabudowy w ogóle pozwoleń na budowę wydanych na terenie OMGGS | wskaźnik rezultatu | % | 43% | 45% | 50% |
| 4c | Wykonany bilans metropolitalny | wskaźnik produktu | w.o.* | nie | tak | tak |
| 4d | Liczba spotkań konsultacyjnych SOMGGS i samorządów OMGGS w ramach podnoszenia kompetencji JST w zakresie planowania przestrzennego i zrównoważonej mobilności | wskaźnik produktu | liczba spotkań | 0 | x | x |

Źródło: opracowanie własne

*w.o. – wykonane opracowanie/analiza

Uwagi do wskaźników pakietu nr 4

4a – Wskaźnik obliczony na podstawie koncepcji tras rowerowych zawartej w SUMP OMGGS z odniesieniem długości istniejących tras rowerowych do projektowanych. Trasy w koncepcji wyznaczone są jako korytarze transportowe (pojedyncza linia), tj. zarówno w stanie istniejącym, jak i proponowanym nie rozróżniano jedno- i obustronnej lokalizacji tras rowerowych. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 2.1.1.

4b – Wskaźnik obliczony na podstawie danych GUNB, BDOT10k oraz wytycznych dotyczących obliczania obszaru uzupełniania zabudowy zgodnie z planowaną nowelizacją ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (RM-0610-22-23 UD369). Wartość bazowa podana dla 2020 r. ze względu na aktualność BDOT10k dla tego roku na większości obszaru OMGGS.

4c – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 6.1.1.

4d – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 6.2.3.

Tabela 21. Pakiet 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

| Nr | Nazwa wskaźnika | Typ wskaźnika (wskaźnik produktu/ rezultatu) | Jednostka | Wartość wskaźnika | | |
|----|---|--|--|--|--|---|
| | | | | Bazowa | 2030 | 2040 |
| 5a | Liczba wypadków, osób zabitych i rannych w wyniku wypadków drogowych | wskaźnik rezultatu | liczba wypadków, zabitych i rannych osób | wypadki: 1209 zabici: 66 ranni: 1373 | wypadki: 600 zabici: 33 ranni: 687 | wypadki: 300 zabici: 0 ranni: 343 |
| 5b | Udział jednostek samorządowych, w których przyjęto politykę parkingową OMGGS lub opracowano program parkingowy zgodny z jej założeniami | wskaźnik produktu | % | 0 | 40 | 100 |
| 5c | Udział jednostek samorządowych posiadających opracowane i aktualne (nie starsze niż 10 lat) studium transportowe lub strategię transportowe | wskaźnik produktu | szt. | 4 | 11 | 33 |
| 5d | Liczba opracowanych dokumentów SULP | wskaźnik produktu | szt. | 0 | 2 | 5 |

Źródło: opracowanie własne

Uwagi do wskaźników pakietu nr 5

5a – Wskaźnik obliczony na podstawie obserwatorium BRD, kolejne wartości zostały zmniejszone o 50% w celu osiągnięcia docelowej wartości 0 ofiar w wyniku wypadków drogowych.

5b – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 3.1.1.

5c – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 5.4.1. Opracowane w ciągu ostatnich 10 lat studia lub strategie transportowe dla danej JST powinny obejmować co najmniej transport samochodowy, zbiorowy, rowerowy.

5d – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 3.4.5. SULP, czyli Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej (Sustainable Urban Logistics Plan).

Tabela 22. Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

| Nr | Nazwa wskaźnika | Typ wskaźnika (wskaźnik produktu/ rezultatu) | Jednostka | Wartość wskaźnika | | |
|----|---|--|-------------------|-------------------|------|------|
| | | | | Bazowa | 2030 | 2040 |
| 6a | Liczba kampanii i akcji promocyjnych przeprowadzonych przez JST OMGGS | wskaźnik produktu | szt. | x | x | x |
| 6b | Liczba ośrodków miejskich, gdzie przeprowadzono kompleksowe badania emisji z transportu | wskaźnik produktu | szt. | 0 | 3 | 5 |
| 6c | Liczba samorządów OMGGS, które w ciągu roku współpracowały w ramach Metropolitalnego Centrum Kompetencji | wskaźnik rezultatu | liczba samorządów | 0 | 59 | 59 |
| 6d | Liczba samorządów OMGGS, które w ciągu roku współpracowały w ramach zespołu badawczego | wskaźnik rezultatu | liczba samorządów | 0 | 59 | 59 |
| 6e | Liczba spotkań dotyczących wymiany doświadczeń związanych z dobrymi praktykami z obszaru zrównoważonej mobilności | wskaźnik produktu | szt. | x | x | x |
| 6f | Rok przeprowadzenia ostatnich Kompleksowych Badań Ruchu dla OMGGS | wskaźnik produktu | rok | 2014 | 2029 | 2039 |

Źródło: opracowanie własne

Uwagi do wskaźników pakietu nr 6

6a – Wskaźnik do obliczenia na bazie danych przekazywanych przez JST OMGGS. Brak możliwości określenia wartości wskaźnika.

6b – Obecnie brak, w 2030 r. – przeprowadzona analiza dla trzech miast rdzenia Metropolii, w 2040 r. – przynajmniej w dwóch ośrodkach miejskich z innych stref. Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 3.3.1.

6c – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 5.1.9. W 2030 r. i 2040 r. założono udział wszystkich samorządów zrzeszonych obecnie w SOMGGS. Współpraca rozumiana jest jako udostępnianie informacji niezbędnych Metropolitalnemu Centrum Kompetencji (MCK) do realizacji celów tej komórki oraz zgłaszanie potrzeb na realizację działań znajdujących się w zakresie MCK.

6d – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 5.1.10. W 2030 r. i 2040 r. założono udział wszystkich samorządów zrzeszonych obecnie w SOMGGS. Współpraca rozumiana jest jako udostępnianie informacji niezbędnych zespołowi badawczemu do realizacji celów tej komórki oraz zgłaszanie potrzeb na realizację działań/udostępnienie danych znajdujących się w kompetencjach zespołu badawczego.

6e – Wskaźnik połączony jest z realizacją działania 5.1.12. Brak możliwości określenia wartości wskaźnika.

6f – Jako wskaźnik przyjęto rok przeprowadzenia ostatnich kompleksowych badań ruchu na podstawie raport z przeprowadzonych badań. Kolejne lata poprzedzają ewaluację SUMP.

4.4. Harmonogram i etapowanie

Poniżej przedstawiony został harmonogram realizacji działań SUMP OMGGS. Tabele podziane na pakiety przedstawiają kolejność realizacji działań określonych w Planie wraz z ich priorytetyzacją. Poszczególne działania w zależności od czasu ich realizacji podzielone zostały na zamierzenia inwestycyjne oraz działania ciągłe, które powinny być wykonywane przez cały okres realizacji SUMP OMGGS.

Legenda:

| | |
|--|--|
|  Działania ciągłe |  Zamierzenia inwestycyjne |
|--|--|

Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | | |
|-------|---|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2030+ |
| 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | | | | | | | | | |
| 1.2.1 | Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością | | | | | | | | | |
| 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | | | | | | | | | |
| 2.2.2 | Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 2.3.2 | Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego | | | | | | | | | |
| 4.2.1 | Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) | | | | | | | | | |
| 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją | | | | | | | | | |
| 4.3.1 | Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej | | | | | | | | | |
| 5.1.1 | Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.2 | Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania | | | | | | | | | |

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | | |
|--------|--|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|---|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | + |
| | Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.3 | Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy | | | | | | | | | |
| 5.1.5 | Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej | | | | | | | | | |
| 5.1.6 | Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym | | | | | | | | | |
| 5.1.7 | Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.13 | Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS | | | | | | | | | |
| 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy | | | | | | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | | |
|--------|---|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|--------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2030 + |
| 1.1.3 | Zakup nowoczesnego taboru kolejowego | | | | | | | | | |
| 1.2.2 | Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego | | | | | | | | | |
| 1.2.3 | Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 1.2.4 | Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego | | | | | | | | | |
| 1.2.5 | Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych | | | | | | | | | |
| 1.2.6 | Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | | | | | | | | | |
| 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów | | | | | | | | | |
| 1.2.8 | Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż | | | | | | | | | |
| 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | Pilotażowe wdrożenie | | | | | | | | |

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | |
|-------|--|-------------------------|------|------|------|------|------|------|--------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 + |
| 1.4.1 | Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS | | | | | | | | |
| 6.1.2 | Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych | | | | | | | | |
| 6.1.4 | Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego | | | | | | | | |
| 6.1.5 | Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego | Wypracowanie standardów | | | | | | | |

Źródło: opracowanie własne

PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | |
|-------|--|-----------------|------|------|------|------|------|------|--------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 + |
| 1.1.2 | Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej | | | | | | | | |
| 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | | | | | | | | |
| 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych | | | | | | | | |

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | |
|-------|---|-----------------|------|------|------|------|------|------|--------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 + |
| 1.4.2 | Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego | | | | | | | | |
| 2.2.1 | Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności | | | | | | | | |
| 3.1.4 | Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości | | | | | | | | |
| 5.3.1 | Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych | | | | | | | | |
| 6.1.6 | Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego | | | | | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | |
|-------|---|-----------------|------|------|------|------|------|------|--------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 + |
| 2.1.1 | Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej | | | | | | | | |
| 2.1.2 | Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz | | | | | | | | |

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | |
|-------|---|---|------|------|------|------|------|------|--------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 + |
| | z modernizacją elementów niespełniających wymogów | | | | | | | | |
| 2.1.3 | Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej | | | | | | | | |
| 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | | | | | | | | |
| 4.3.2 | Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS | | | | | | | | |
| 6.1.1 | Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego | Opracowanie Bilansu Metropolitalnego | | | | | | | |
| 6.2.1 | Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS | Wypracowanie standardów | | | | | | | |
| 6.2.2 | Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy | Dołączenie SOMGGS do formuły Dialogu Terytorialnego | | | | | | | |
| 6.2.3 | Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności | | | | | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Pakiet 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | | |
|-------|---|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2030+ |
| 3.1.1 | Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP | | | | | | | | | |
| 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania | | | | | | | | | |
| 3.1.3 | Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania | | | | | | | | | |
| 3.2.1 | Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref Tempo 30 oraz stref o ograniczonym dostępie | | | | | | | | | |
| 3.2.2 | Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków | | | | | | | | | |
| 3.2.3 | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | | | | | | | | | |
| 3.2.4 | Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic | | | | | | | | | |
| 3.2.5 | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | |
| 3.2.7 | Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową | | | | | | | | | |
| 3.4.1 | Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców | | | | | | | | | |
| 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień | | | | | | | | | |

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | |
|--------|--|-----------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030+ |
| 3.4.3 | Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS | | | | | | | | |
| 3.4.4 | Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili | | | | | | | | |
| 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | | | | | | | | |
| 3.4.6 | Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych | | | | | | | | |
| 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach | | | | | | | | |
| 4.3.3. | Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych | | | | | | | | |
| 5.1.8 | Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu | | | | | | | | |
| 5.1.11 | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego | | | | | | | | |
| 5.4.1 | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu | | | | | | | | |
| 6.1.3 | Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków | | | | | | | | |

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | | |
|----|--|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2030+ |
| | integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi | | | | | | | | | |

Źródło: opracowanie własne

Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | | |
|-------|---|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2030+ |
| 3.2.6 | Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | |
| 3.3.1 | Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu | | | | | | | | | |
| 3.3.2 | Wprowadzenie Stref Czystego Transportu | | | | | | | | | |
| 3.3.3 | Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych | | | | | | | | | |
| 3.3.4 | Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych | | | | | | | | | |
| 3.3.5 | Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych | | | | | | | | | |
| 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja | | | | | | | | | |

| Nr | Nazwa działania | Okres wdrażania | | | | | | | |
|--------|---|-----------------|------|------|------|------|------|------|-------|
| | | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030+ |
| | ekologicznych sposobów przemieszczania się | | | | | | | | |
| 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | | | | | | | | |
| 4.1.3 | Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu | | | | | | | | |
| 5.1.9 | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji | | | | | | | | |
| 5.1.10 | Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu | | | | | | | | |
| 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | | | | | | | | |

Źródło: opracowanie własne

4.5. Finansowanie Planu

Działania dotyczące rozwoju zrównoważonej mobilności w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot będą finansowane z różnych źródeł, w szczególności z:

| | | |
|--|---|--|
| Środki własne jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład OMGGS | Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko (FENIKS) | Fundusze Europejskie dla Pomorskiego na lata 2021-2027, w tym środki przeznaczone dla Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych OMGGS |
| Interreg Europy Środkowej, Interreg Region Morza Bałtyckiego, Interreg Południowy Bałtyk i program CIVITAS | Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO) | Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego (czyli tzw. fundusze norweskie i EOG) |
| Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg | Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych (FRPA) | Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych |
| Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW) | Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (WFOŚiGW) | Środki prywatne oraz pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego |
| Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 | Program Budowy Dróg Krajowych | Program budowy 100 obwodnic |
| Program Utrzymania Dróg Krajowych | Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej | Urbact |

Potencjalne źródła finansowania, przypisane do konkretnych działań, zostały wskazane w załączniku nr 1 Planie działania. **SUMP OMGGS jest podstawą dla gmin OMGGS o ubieganie się o dofinansowanie inwestycji transportowych i mobilnościowych. Należy mieć na uwadze, że inwestycje dla których planowane jest pozyskanie dofinansowania od Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego muszą być zgodne z aktualnym Regionalnym Planem Transportowym (RPT). Jednocześnie SUMP OMGGS może być podstawą do aktualizacji RPT.**

5

Skrót diagnozy

5.1. Skrót diagnozy

Informacje ogólne i strefowanie

OMGGS – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot – tworzy łącznie 59 samorządów. Obejmuje powierzchnię 7044 km² (ok. 38% pow. województwa pomorskiego) oraz zamieszkuje go ok. 1,6 mln mieszkańców (ok. 68 % ludności województwa). Stanowi on ważny węzeł transportowy, energetyczny i ośrodek usług informatycznych. OMGGS ma charakter policentryczny, a jego trzonem są trzy główne miasta: Gdańsk, Gdynia i Sopot. Trójmiasto jest najważniejszym ośrodkiem miejskim położonym w północnej Polsce i jednocześnie w południowej części basenu Morza Bałtyckiego o regionalnej, lecz także ponadnarodowej sile oddziaływania. Znajdują się w nim główne porty morskie – gdański i gdyński, oraz czwarty port lotniczy w kraju – Lotnisko im. Lecha Wałęsy w Gdańsku. OMGGS charakteryzuje dobrze rozwinięty układ transportowy w kierunku północ-południe, zarówno pod względem infrastruktury kolejowej, jak i drogowej. Rozwijane są również połączenia w relacji wschód-zachód. Plan zagospodarowania przestrzennego OMGGS dzieli go na trzy strefy: rdzeń OMGGS, który tworzą Gdańsk, Gdynia i Sopot, strefę funkcjonalną OMGGS (28 gmin) oraz potencjalną strefę funkcjonalną OMGGS (pozostałe gminy powiatu puckiego, wejherowskiego, kartuskiego, tczewskiego, nowodworskiego oraz powiat malborski i lęborski). Na potrzeby opracowania SUMP OMGGS podzielono na 10 stref:



Całość Obszaru Metropolitalnego Gdańska, Gdyni i Sopotu w ujęciu powiązań ponadlokalnych, w tym transgranicznych. OM jest jednym z kluczowych ośrodków gospodarczych w południowym obszarze Morza Bałtyckiego oraz w Polsce. To także istotny ośrodek akademicki, biznesowy i turystyczny, generujący ruch ponadregionalny oraz międzynarodowy.



Gdańsk, Gdynia, Sopot – dominujący ośrodek wojewódzki, w którym zlokalizowanych jest większość funkcji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych. Największym obszarem obsługi, wykraczającym poza granice OM, charakteryzuje się Gdańsk. Zasięg oddziaływania Gdyni obejmuje całą północną część metropolii. Przestrzennie i funkcjonalnie rdzeń dzieli się na Taras Dolny i Taras Górny. Dolny, o układzie pasmowym, skupia historyczne centra miast, centralne pasmo usługowe oraz tereny przemysłowe, w tym porty. Charakteryzuje się dobrze rozwiniętym transportem zbiorowym, w szczególności w osi północ-południe. Na Górny Taras składa się kilka odrębnych struktur, zlokalizowanych przy połączeniach drogowych z rdzeniem. Skupia on przede wszystkim funkcje mieszkalne oraz usługowe, w mniejszym stopniu produkcyjne i magazynowe, zlokalizowane w obrębie węzłów transportowych. Górny

Taras charakteryzuje się rozproszoną gniazdową zabudową oraz procesami urbanizacyjnymi, za którymi nie szła rozbudowa infrastruktury transportowej, utrudniającymi organizację efektywnego transportu zbiorowego. Procesy zachodzące na Górnym Tarasie są zbliżone do tych w Strefie Podmiejskiej. Funkcjonowanie kolei aglomeracyjnej poprawia jego dostępność.

R+ MIASTA OKOŁORDZENIOWE

Miasta Rumia, Reda, Pruszcz Gdański – bezpośrednio sąsiadujące z rdzeniem metropolii, ściśle powiązane z nim funkcjonalnie i przestrzennie, tworzące wraz z rdzeniem wielofunkcyjne pasmo osadnicze. Połączenia transportowe z rdzeniem zapewnia dobrze rozwinięty układ drogowy oraz infrastruktura kolejowa. Wysoki poziom integracji z rdzeniem nie sprzyja wytwarzaniu przez te miasta własnych obszarów obsługi, proporcjonalnych do posiadanych potencjałów. Skupiają one głównie funkcje mieszkalne, choć w przypadku Pruszcza Gdańskiego należy wskazać na funkcjonowanie obszaru przemysłowego przy węźle trasy S6. Miasta okołordzeniowe to jedno z ośrodków, które w ostatnich latach charakteryzowały się największym przyrostem ludności w OM.

S CENTRA SUBREGIONALNE

Miasta Wejherowo, Tczew, Lębork i Malbork – małe i średnie miasta, które ze względu na swoje położenie oraz mieszczące się w nich funkcje usługowe, handlowe i administracyjne stanowią istotne ośrodki dla obsługi otaczających je obszarów. Ze względu na silne powiązanie Tczewa i Wejherowa z Trójmiastem, obszar obsługi tych miast jest ograniczony. Malbork oraz Lębork wytwarzają własne obszary funkcjonalne. Wszystkie te miasta posiadają bezpośrednie połączenie kolejowe z rdzeniem.

L OŚRODKI LOKALNE

Miasta Gniew, Hel, Jastarnia, Łeba, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Skarszewy, Władysławowo, wieś Sierakowice i miasto Żukowo – małe miasta oraz większe miejscowości wiejskie, które stanowią lokalną bazę usług, głównie o funkcjach mieszkalnych, rolniczych oraz usługowych. Trzy z tych miast (Kartuzy, Puck oraz Nowy Dwór Gdański) to miasta będące siedzibami powiatów. Ze względu na niewielki obszar obsługi tych miast zostały one zakwalifikowane jako ośrodki lokalne.

PA STREFA PODMIEJSKA A

Gminy: Kolbudy, Kosakowo, Szemud, Pruszcz Gdański (gmina wiejska) i Żukowo (obszar wiejski) – obszar bezpośredniego oddziaływania rdzenia metropolii, w której przeważa funkcja mieszkaniowa. Charakteryzuje się występowaniem największej intensywności

procesów niekontrolowanej suburbanizacji oraz największym w OM wzrostem liczby mieszkańców. Znaczny udział rozproszonej zabudowy wiąże się z szeregiem niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych. W strefie występują deficyty usług, w tym usług społecznych, oraz niewystarczająco rozwinięta infrastruktura techniczna i transportowa. Rozwój przestrzenny znacznie utrudnia jej obsługę transportem zbiorowym. Strefę przecina kolej aglomeracyjna.

PB STREFA PODMIEJSKA B

Gminy: Wejherowo (gmina wiejska), Luzino, Malbork (gmina wiejska), Nowa Wieś Lęborska, Puck (gmina wiejska) i Tczew (gmina wiejska) – gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu miast okółordzeniowych i subregionalnych, które rozwijają się jako ich zaplecze mieszkaniowe. Na terenie gmin tej strefy zachodzą podobne procesy jak w gminach strefy podmiejskiej A, jednak o mniejszej intensywności, często ograniczone jedynie do terenów bezpośrednio graniczących z miastami.

ZA STREFA POZAMIEJSKA A

Gminy: Kartuzy (obszar wiejski), Lichnowy, Łęczyce, Miłoradz, Morzeszczyn, Pszczółki, Somonino, Stare Pole, Stężyca, Subkowy i Pelplin (obszar wiejski) – gminy Pojezierza Kaszubskiego i Żuław, które znajdują się w dogodnym dostępie do kolei (pasma lęborskie, kartusko-kościerskie oraz tczewskie), jednak zmiany liczby ludności i rozwój przestrzenny mają mniejszą intensywność niż w strefach podmiejskich.

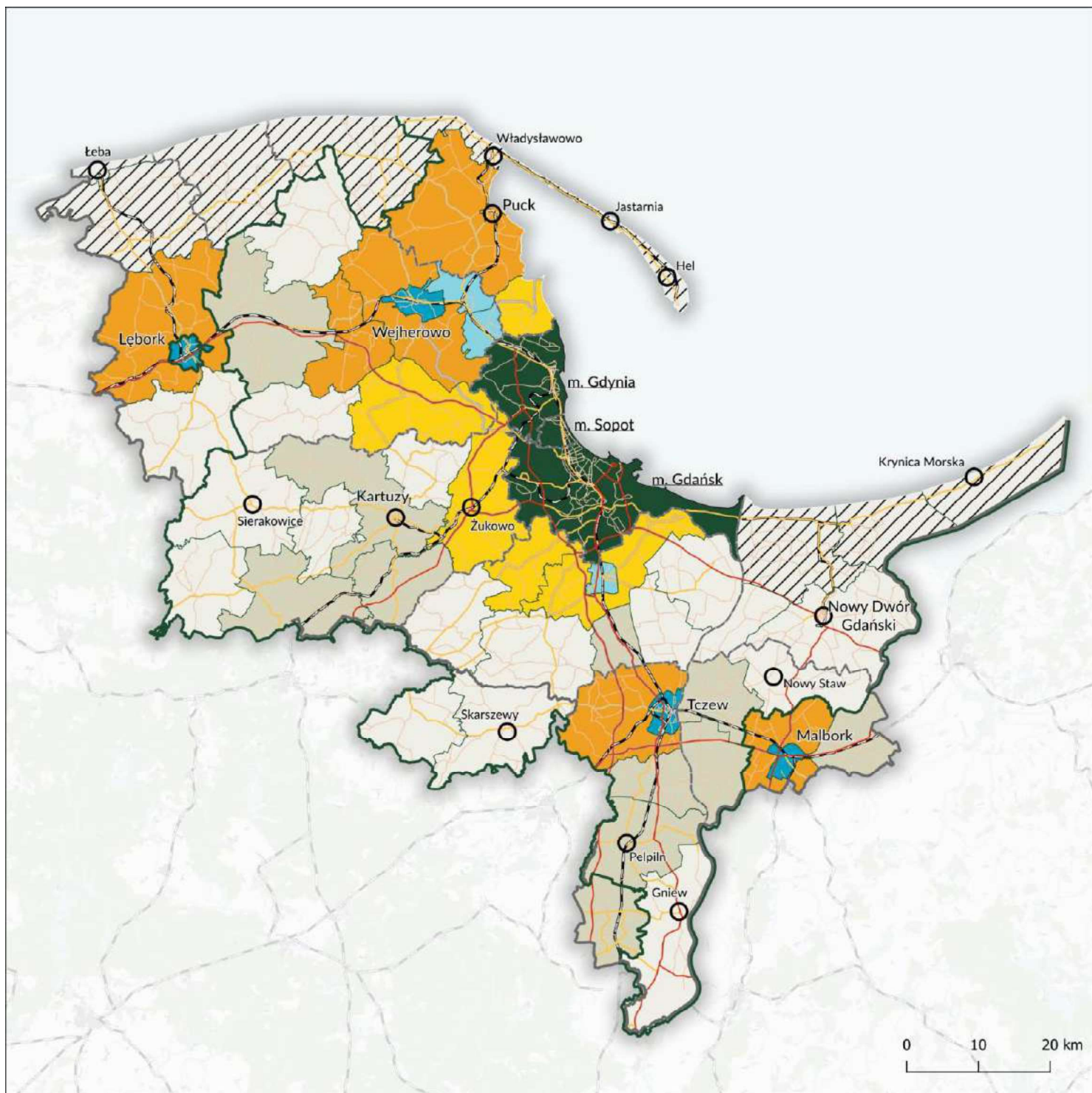
ZB STREFA POZAMIEJSKA B

Obszary wiejskie ośrodków lokalnych, gminy: Gniew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Sierakowice, Skarszewy oraz gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Cewice, Gniewino, Linia, Liniewo, Ostaszewo, Przodkowo, Przywidz, Suchy Dąb, Sulęczyno i Trąbki Wielkie – obszar Pojezierza Kaszubskiego o charakterze rolno-leśnym z rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi oraz Żuławy i Dolina Wisły o charakterze rolnym. Obszar o przeważającej zabudowie wiejskiej.

W STREFA WYBRZEŻA

Gminy: Choczewo, Hel, Jastarnia, Krokowa, Krynica Morska, Łeba, Stegna, Sztutowo, Wicko i Władysławowo – strefa obejmuje swoim zasięgiem tereny nadmorskie, w szczególności Półwysep Helski, o silnie wykształconych funkcjach turystyczno-rekreacyjnych. W sezonie turystycznym uruchamiane są dodatkowe linie transportu zbiorowego, łączące te gminy z rdzeniem oraz miastami OMGGS, w których zasięgu obsługi się znajdują.

Rysunek 17. Mapa podziału Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na strefy, w których zachodzą podobne zjawiska funkcjonalno-przestrzenne



Mapa podziału Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na strefy w których zachodzą podobne zjawiska funkcjonalno-przestrzenne

Infrastruktura transportowa

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Kolej

Granice

- Gmin
- Powiatów
- OMGGS względem gmin
- OMGGS względem powiatów

Gminy wg funkcji

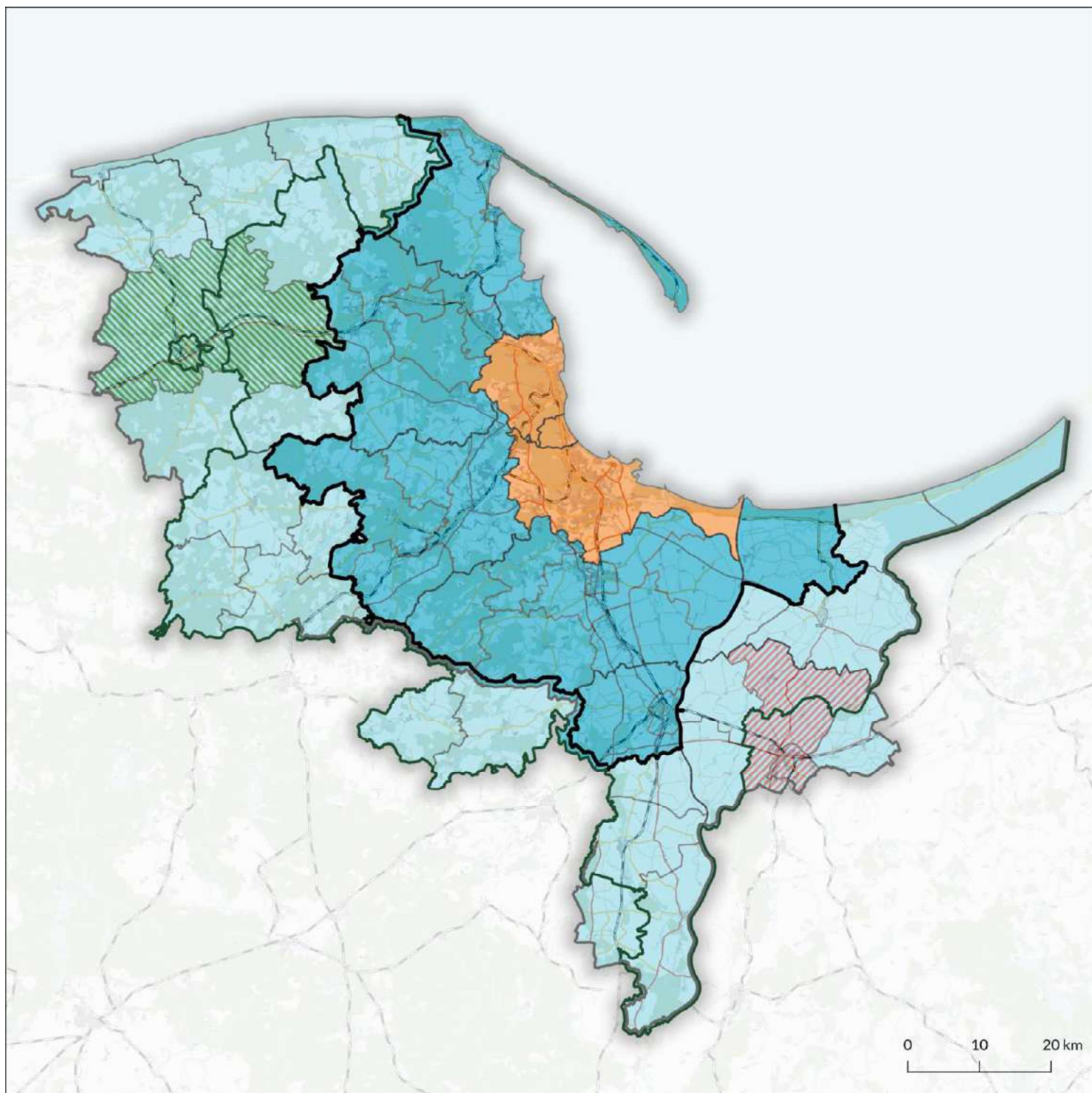
- Rdzeń metropolii
- Centra subregionalne
- Miasta okołordzeniowe

- Strefa podmiejska A
- Strefa podmiejska B
- Strefa pozamiejska A
- Strefa pozamiejska B

- Ośrodki lokalne
- ▨ Strefa wybrzeża

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, uwarunkowania polityki mobilności

Rysunek 18. Zasięg przestrzenny Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot i jego strefy funkcjonalne zgodnie z Planem Zagospodarowania OMGGS



Obszary funkcjonalne OMGGS

Infrastruktura transportowa

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Kolej

Granice

- Gmin
- Powiatów
- OMGGS względem gmin
- OMGGS względem powiatów

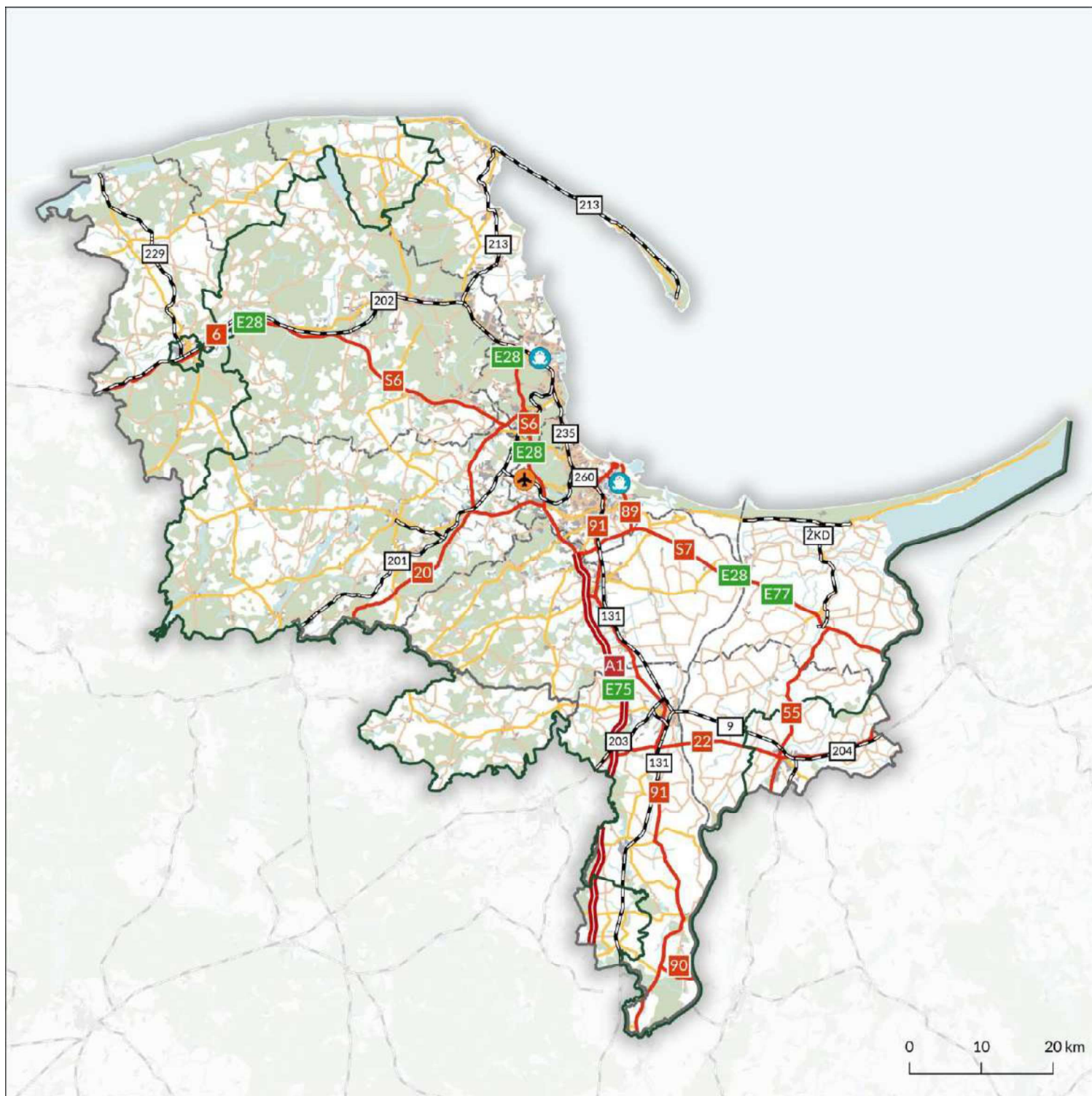
Obszary funkcjonalne

- Rdzeń OMGGS
- Strefa funkcjonalna OMGGS
- Potencjalna strefa funkcjonalna OMGGS
- MOF Lęborka
- MOF Malborka

- Miejski obszar funkcjonalny ośrodka wojewódzkiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie Planu zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot 2030 przyjęty uchwałą nr 318/XXX/16 Sejmiku Województwa Pomorskiego z 29 grudnia 2016 r.

Rysunek 19. Infrastruktura transportowa OMGGS



Infrastruktura transportowa OMGGS

- | | | |
|------------------|---------------------------|-----------------|
| — Linie kolejowe | Granice | Porty |
| Drogi | — Gmin | ✈ Port lotniczy |
| == Autostrada | — Powiatów | 🚢 Port morski |
| — Krajowe | — OMGGS względem gmin | |
| — Wojewódzkie | — OMGGS względem powiatów | |
| — Powiatowe | | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT

Charakterystyka OMGGS

Około 70% mieszkańców OMGGS mieszka w miastach, a niemal połowa z nich zamieszkuje w rdzeniu metropolii. Przemiany demograficzne pozytywnie wyróżniają OM na tle innych polskich metropolii z uwagi na dodatni wskaźnik przyrostu naturalnego i migracji, m.in. Gdańsk jako jedno z nielicznych dużych miast w Polsce charakteryzuje się dodatnim przyrostem rzeczywistym. Stała lub zmniejszająca się liczba mieszkańców oraz większy udział osób starszych w ogóle ludności będą charakterystyczne dla miast i obszarów pozamiejskich w OMGGS i Półwyspu Helskiego, a wzrost liczby mieszkańców dla strefy podmiejskiej, co stanowi wyzwanie w tworzeniu efektywnego transportu zbiorowego. Miasta OMGGS charakteryzują się przyrostem naturalnym bliskim zeru lub ujemnym, a dodatnie wartości osiągają jedynie miasta okołordzeniowe i Kartuzy. Największymi beneficjentami zmian demograficznych, wynikających z przyrostu naturalnego i salda migracji, są miasta okołordzeniowe oraz gminy strefy podmiejskiej. Również Gdańsk jako jedyne z głównych miast metropolii charakteryzuje się dodatnim przyrostem mieszkańców. Istotnym wyzwaniem dla zrównoważonej mobilności będzie wzrost obciążenia demograficznego wśród mieszkańców OMGGS oraz depopulacja niektórych gmin i miast, a także napływ migrantów związany, m.in. z wojną w Ukrainie.

Rozkład przestrzenny podróży wskazuje, że najsilniejsze powiązania w OMGGS występują pomiędzy rdzeniem a strefą podmiejską i miastami otaczającymi rdzeń, w większości położonymi na terenie OMGGS. Istotne punkty skupiające podróże to również ośrodki subregionalne (Lębork, Wejherowo, Tczew, Malbork) oraz większe ośrodki lokalne (Sierakowice, Puck, Nowy Dwór Gdański). W okresie wakacyjnym zwiększa się liczba połączeń pomiędzy rdzeniem a miejscowościami nadmorskimi, położonymi na Półwyspie Helskim oraz w pasie nadmorskim od Władysławowa do Łeby oraz od Krynicy Morskiej do Gdańska. Zwiększa się również zagęszczenie podróży na obszarze Pojezierza Kaszubskiego.

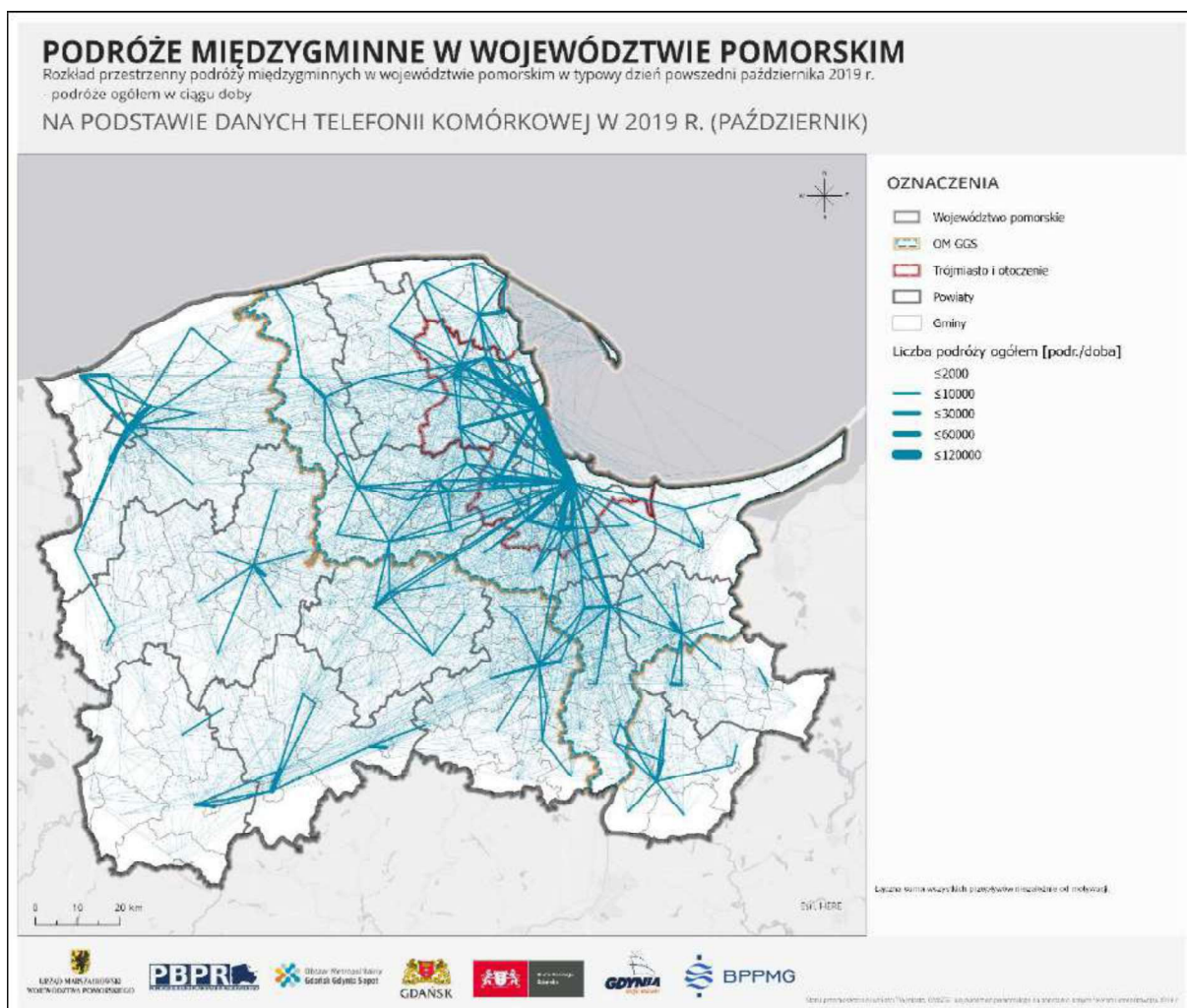
Rdzeń metropolii skupia najwięcej podróży ponadregionalnych i międzynarodowych w OM. Jest również najczęstszym celem podróży metropolitalnych. W sezonie turystycznym istotnymi celami podróży zewnętrznych w OMGGS są miejscowości nadmorskie, choć wciąż to rdzeń gromadzi ich największą liczbę. Pozostałymi głównymi generatorami ruchu w OMGGS są miasta Tczew, Malbork, Lębork, Wejherowo, Pruszcz Gdański i Kartuzy, które są najczęstszymi celami podróży, związanymi z pracą, edukacją oraz spędzaniem czasu wolnego.

W typowym dniu powszednim w październiku w OMGGS realizowanych jest ponad 5,4 mln podróży (w odniesieniu do rejonów transportowych), z czego 5,1 mln to podróże wewnętrzne. Przekłada się to na wskaźnik ruchliwości (liczba podróży w ciągu doby przypadająca na jednego mieszkańca) wynoszący odpowiednio 3,4 i 3,2. Główne skupiska miejsc pracy w OMGGS, pod względem liczby zatrudnionych pracowników, stanowią rdzeń i centra subregionalne: Lębork, Wejherowo, Tczew, Malbork, Kartuzy, ale także miasta okołordzeniowe: Żukowo i Pruszcz Gdański. Usługi związane z edukacją na poziomie podstawowym w większości zaspokajane są na terenie danej

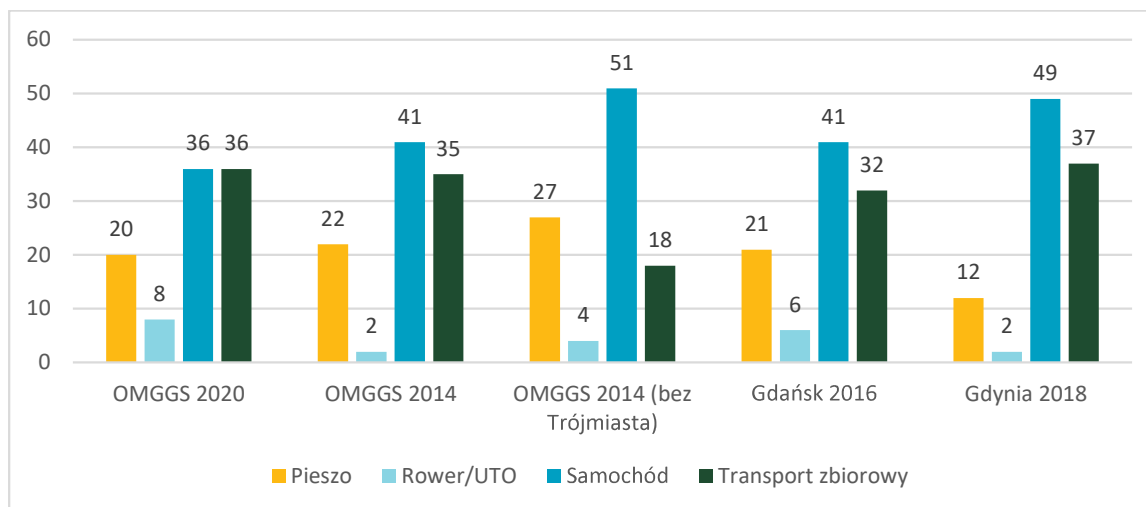
gminy, a edukacja podstawowa oraz szkoły dla dorosłych to głównie domena miast powiatowych. Największa liczba uczniów w OMGGS przypada na rdzeń, centra subregionalne, a następnie na ośrodki lokalne. Podobnie jak w przypadku miejsc pracy, usług i ruchu turystycznego, pod względem liczby placówek oraz liczby uczniów w OMGGS dominuje rdzeń. Również w rdzeniu znajduje się największa oferta szkół ponadpodstawowych, co wpływa na silne powiązania Trójmiasta z sąsiadującymi gminami w dojazdach związanych z edukacją.

Większość gmin OMGGS w zakresie liczby przychodni medycznych na 10 tys. mieszkańców charakteryzuje się niższym wskaźnikiem niż średnia krajowa. Wyższe wartości osiągają miasta OMGGS, a większość gmin strefy podmiejskiej charakteryzuje niska wartość tego wskaźnika. Najprawdopodobniej będzie to skutkowało większym zapotrzebowaniem na podróże związane z usługami medycznymi.

Rysunek 4. Podróże międzygminne ogółem w woj. pomorskim (październik 2019 r.)



Wykres 1. Podział modalny (%) podróży w OMGGs na podstawie dostępnych opracowań



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

Ponad 75% realizowanych podróży pieszych to podróże na odległość do 1 km, a tylko 5% na odległość ponad 2 km. Szacując obecny podział modalny podróży oparto się na dotychczas przeprowadzonych w OMGGs badaniach oraz aktualnym modelu ruchu dla całego obszaru. Ostatnie kompleksowe badania ruchu zostały wykonane w 2014 roku. Ze względu na zmiany w OMGGs od 2014 roku np. funkcjonowanie od 2015 roku linii Pomorskiej Kolei Metropolitalnej poziom aktualności tych danych jest niski. Udział podróży pieszych w podziale zadań przewozowych zależy od dostępności, atrakcyjności innych środków transportu, zwartości obszaru, jakości otoczenia oraz klimatu i pogody. Na podstawie dostępnych danych można wnioskować, że mieszkańcy OMGGs przemieszczają się głównie samochodem osobowym. Najsilniejszy efekt ma dostępność samochodów – mieszkańcy rzadziej przemieszczają się pieszo im więcej samochodów posiadają w gospodarstwie domowym. W rezultacie udział przemieszczeń pieszych w podziale zadań przewozowych zmniejsza się wraz z poziomem motoryzacji. W przypadku transportu zbiorowego następuje większa integracja z ruchem pieszym poprzez dojścia do środków komunikacji zbiorowej oraz poruszanie się pieszo w obrębie przystanków i węzłów przesiadkowych. Udział podróży pieszych i rowerowych jest wyższy poza rdzeniem, który charakteryzuje się dobrze rozwiniętą infrastrukturą rowerową i dobrym dostępem do usług.

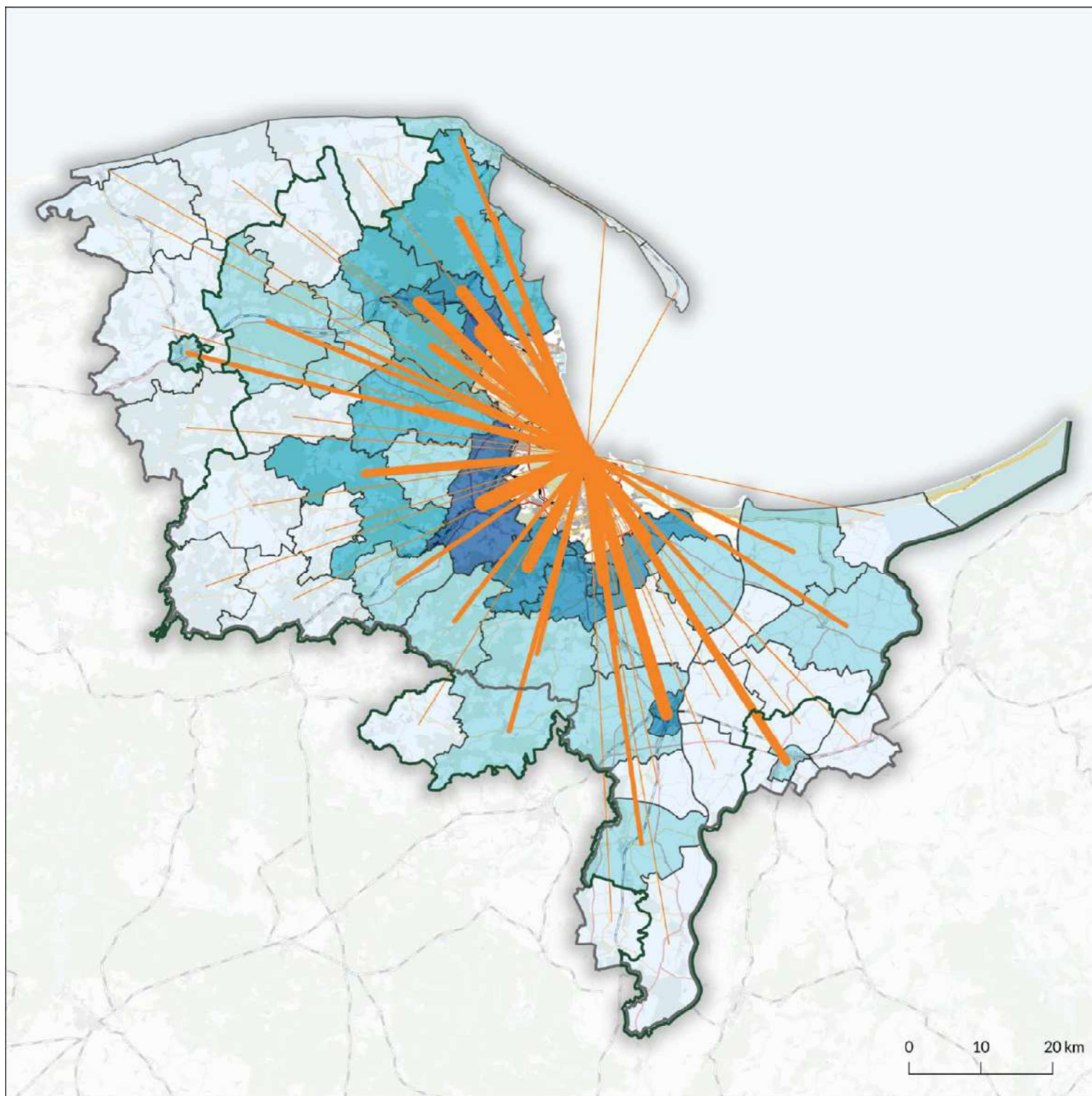
Według danych z 2019 r. emisje z transportu stanowią około 26% łącznej emisji gazów cieplarnianych w UE, a w Polsce jest to około 18%. Udział transportu drogowego w emisjach z transportu wynosi ok. 92,3% i jest to o ok. 20 p.p. więcej niż średnia dla całej UE⁸. Największa ilość zanieczyszczeń związanych z transportem w województwie

⁸ <https://dane.utk.gov.pl/sts/eko-kolej/emisja-gazow-cieplarnia/18036,Emisja-Gazow-Cieplarnianych.html> [dostęp 8.12.2022].

pomorskim kumuluje się wzdłuż autostrady A1 oraz dróg ekspresowych S6 i S7. Autostrady oraz drogi krajowe i wojewódzkie są odpowiedzialne łącznie za 74% emisji CO₂ w województwie pomorskim, a największy udział w emisjach z ruchu drogowego mają samochody osobowe. Zgodnie z wynikami pomiarów w Aglomeracji Trójmiejskiej w 2021 r. został przekroczony dopuszczalny poziom stężenia SO₂, benzo(a)pirenu w pyłe zawieszonym PM₁₀ (tylko w strefie pomorskiej) oraz poziom celu długoterminowego dla ozonu (na terenie całego województwa). Poziomy stężen pozostałych substancji utrzymywały się w normie⁹.

⁹ Dwutlenek azotu, tlenek węgla, benzen, ozon, pył PM₁₀, pył PM_{2,5}, ołów, arsen, kadm i nikiel w pyłe PM₁₀.

Rysunek 20. Mapa dojazdów do pracy do rdzenia z terenu OMGGG w 2016 r.

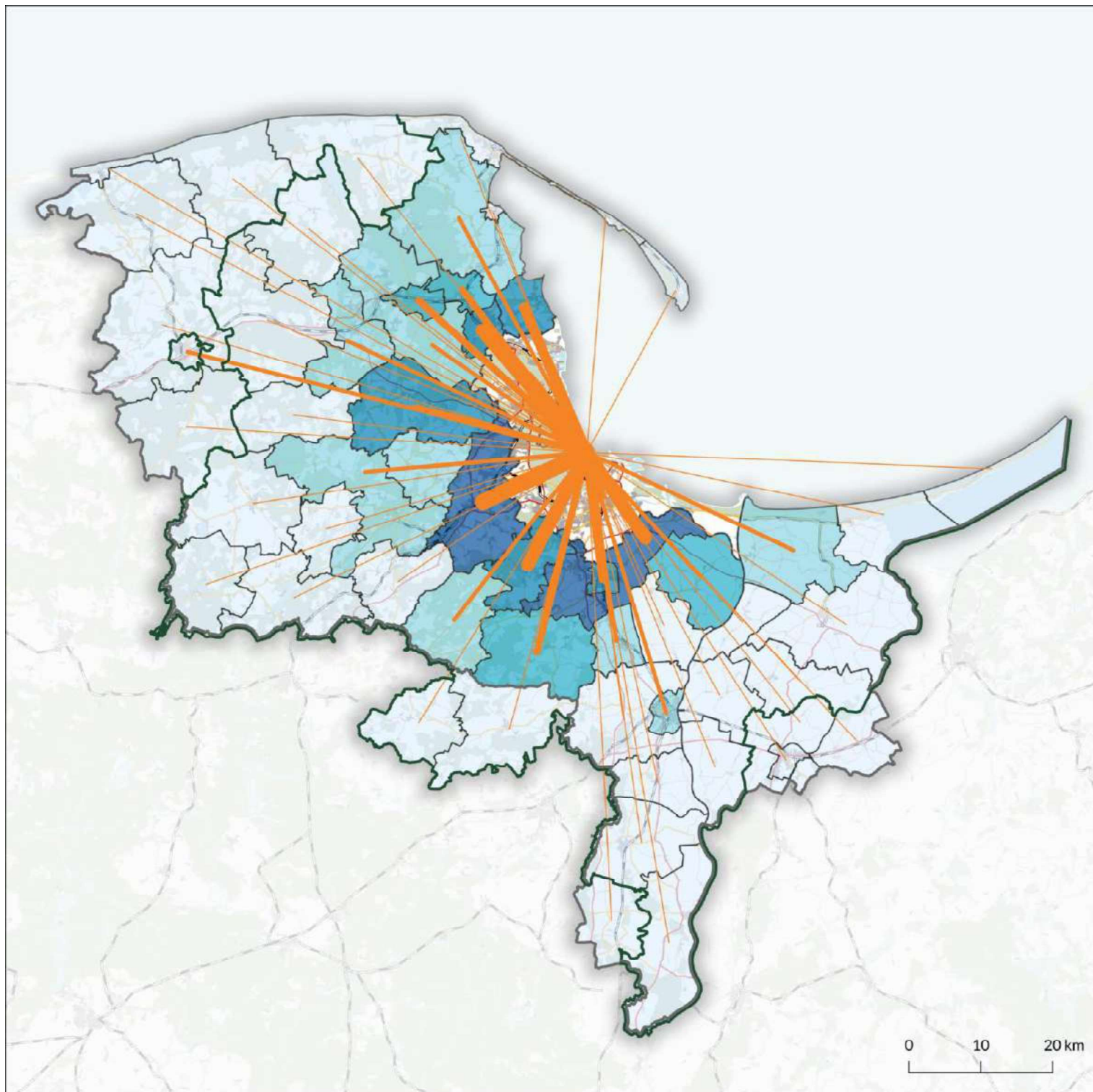


Dojazdy do pracy do Trójmiasta

| Infrastruktura transportowa | | Granice | Udział dojazdów z gminy w dojazdach [%] | Liczba osób |
|-----------------------------|-------------------|---------|---|-------------|
| | Drogi krajowe | | | |
| | Drogi wojewódzkie | | | |
| | Drogi powiatowe | | | |
| | Kolej | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych raportu GUS: Przepływy ludności związane z zatrudnieniem w 2016 r.

Rysunek 21. Mapa łącznych dojazdów do szkół na terenie OMGGG w 2019 r. (tylko podróże międzygminne)



Dojazdy do szkół do Trójmiasta

Infrastruktura transportowa Granice

— Drogi krajowe

— Drogi wojewódzkie

— Drogi powiatowe

— Kolej

— Gmin

— Powiatów

— OMGGG względem gmin

— OMGGG względem powiatów

Liczba dojeżdżających

— Powyżej 1727

— 1176–1727

— 733–1176

— 417–733

— 120–417

— Poniżej 120

Udział w dojazdach [%]

— Powyżej 11

— 5–11

— 2–5

— 1–2

— Poniżej 1

Mobilność w planowaniu przestrzennym

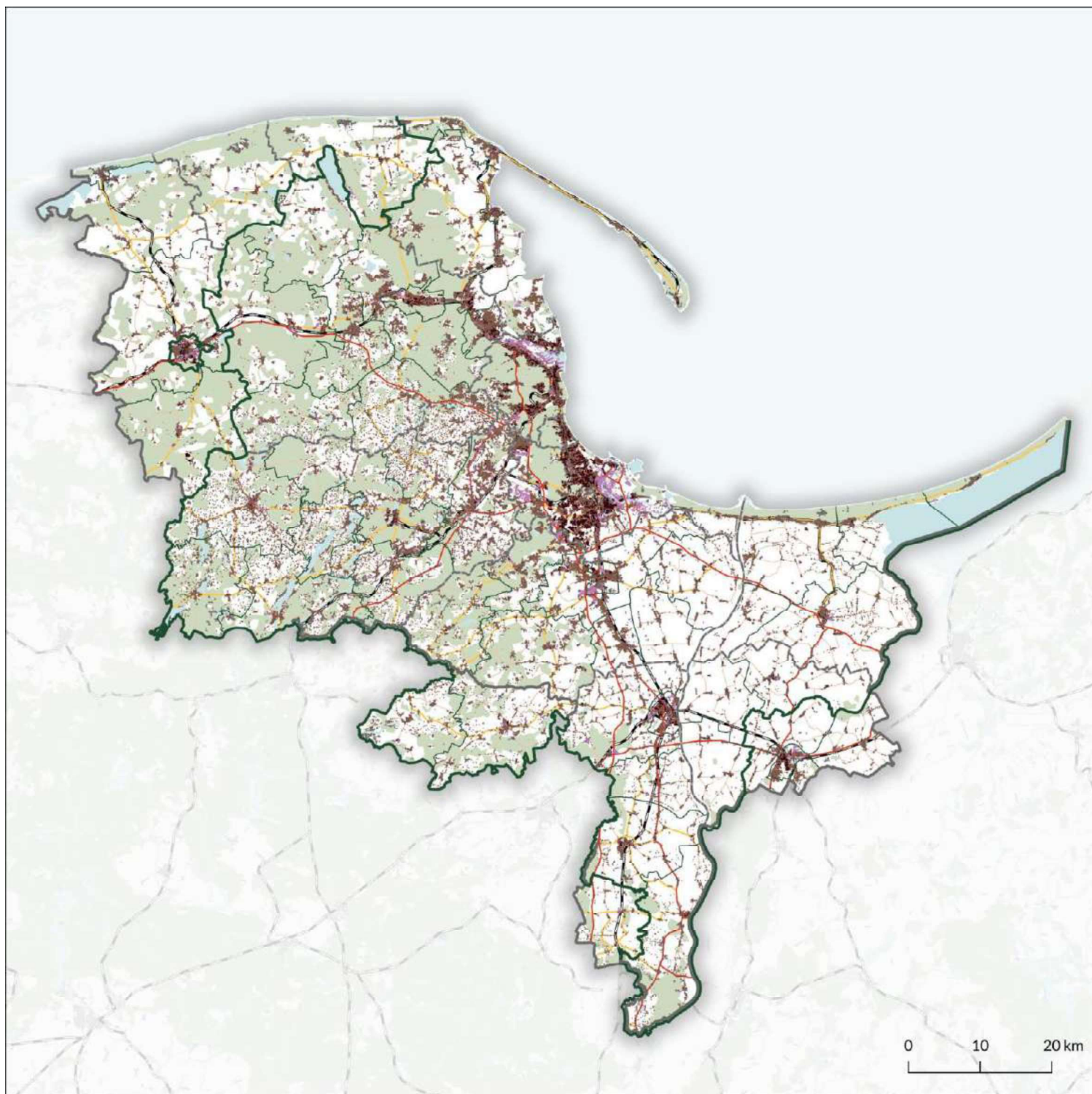
OM nie posiada spójnego systemu planowania przestrzennego – pod względem planistycznym główną perspektywę zmiany może nieść wyłącznie przyjęcie ustawy metropolitalnej, ponieważ obecnie w polskim ustroju prawnym to gminy posiadają władztwo planistyczne i to od nich zależy prowadzenie racjonalnej polityki przestrzennej. Kompetencje i zadania planów są podzielone pomiędzy marszałka województwa a poszczególne gminy. Marszałek ustala lokalizację inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, a gminy decydują o zagospodarowaniu terenu. Pod względem zagospodarowania gminy rdzenia i jego otoczenia posiadają najwięcej terenów o mieszanym użytkowaniu i są to też obszary intensywnego rozwoju zabudowy wielorodzinnej. Trend ten będzie się utrzymywał: głównym kierunkiem będzie intensyfikacja zabudowy na terenach niezabudowanych (poprzemysłowych) i dozbieranie w usługi i transport terenów już zurbanizowanych. Kolej i dobra dostępność transportu autobusowego wspierają realizację zabudowy wielorodzinnej w tych obszarach.

Strefa podmiejska podlega silnej suburbanizacji. Proces ten jest najbardziej intensywny w gminach bezpośrednio przyległych do granic rdzenia metropolii i dotyka najsilniej części rejonu Kaszub na południowy zachód od Trójmiasta oraz obszarów słabo obsłużonych transportem zbiorowym. Odzwierciedla to liberalną politykę planistyczną gmin, jak i potrzeby mieszkańców OMGGs, którzy wybierają takie formy zamieszkania. Z kolei gminy w północnej części metropolii podlegają silnej presji turystyfikacyjnej. Wraz z rozwojem terenów mieszkaniowych realizowana jest także zabudowa usługowa i produkcyjna, co pokazuje, że gminy te zmieniają swój charakter z rolniczego na obsługujący metropolię. Należy zakładać kontynuowanie rozwoju zabudowy podmiejskiej, zwłaszcza w rejonie pasa rozwojowego Kaszub.

Analiza danych przestrzennych pokazuje, jak silnym czynnikiem urbanizacyjnym jest infrastruktura transportowa: kolej dla osi północ-południe oraz drogi dla osi wschód-zachód. W odniesieniu do sieci powiązań północ-południe, sieć kolejowa wraz z planowaniem przestrzennym „organizuje” urbanizację terenu. Analiza otoczenia dróg S6 i DK20 pokazuje, jak mocno rozwój przestrzenny na terenach bez dostępu do transportu zbiorowego i przy liberalnej polityce gmin napędza proces suburbanizacji. Zabudowa ta powstaje wyprzedzająco do metropolitalnej infrastruktury transportowej, a jej mieszkańcy przyczyniają się do wzrostu ruchu samochodowego.

Wnioski z analiz planowania przestrzennego gmin pokazują niejednorodny obraz polityki planistycznej. Istnieje wyraźna dysproporcja między poziomem planowania, efektami tych procesów oraz zagospodarowaniem na korzyść gmin rdzenia i bezpośredniego otoczenia. Pokazuje to też, że gminy mogą prowadzić racjonalną politykę nawet przy znacznych ograniczeniach obecnego systemu planowania. Planowanie w gminach ościennych, oddalonych od rdzenia metropolii, jest mocno zróżnicowane. Najślabiej planują i najbardziej chaotycznie zagospodarowują się gminy kaszubskie położone na południowy zachód od Trójmiasta. Z kolei ograniczenie nowej zabudowy na terenach Żuław pokazuje skuteczność ograniczeń planistycznych.

Rysunek 22. Struktura zabudowy OMGGŚ



Struktura zabudowy

Infrastruktura transportowa

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Kolej

Granice

- Gmin
- Powiatów
- OMGGŚ względem gmin
- OMGGŚ względem powiatów

Rodzaj zabudowy

- Zabudowa wielorodzinna
- Zabudowa jednorodzinna
- Zabudowa przemysłowo-składowa
- Zabudowa handlowo-usługowa
- Pozostała zabudowa

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT

Kolej

Województwo pomorskie jest jednym z polskich regionów o największym wykorzystaniu transportu kolejowego w przewozach pasażerskich. W 2021 r. liczba pasażerów kolei we wspomnianym województwie wyniosła 46,69 mln – to drugi wynik w kraju pod względem liczby przewiezionych osób na terenie danego województwa. Ma to bezpośredni związek z funkcjonowaniem kolei aglomeracyjnej, ze stosunkowo dużą gęstością sieci kolejowej, z gęstością zaludnienia wokół linii kolejowych oraz z poziomem urbanizacji. Prawdziwy potencjał kolei aglomeracyjnej i regionalnej w OMGGS pozostaje niewykorzystany

Podstawowym problemem szeroko pojmowanego transportu kolejowego na terenie OMGGS, ograniczającym znacznie jego wykorzystanie w codziennych dojazdach do pracy, szkoły czy uczelni, jest brak odpowiedniego poziomu jego integracji z innymi środkami transportu publicznego – zarówno na poziomie taryf, rozkładów, infrastruktury, jak i koordynacji oraz planowania nowych inwestycji. Podstawowym problemem z punktu widzenia pasażera jest brak wspólnej taryfy dla różnych środków transportu w poszczególnych gminach. Ważnym krokiem w kierunku integracji oferty komunalnej i kolejowej było wprowadzenie w 2020 r. przez władze Gdańska i władze województwa pomorskiego biletów okresowych ZTM Gdańsk w pociągach w granicach miasta (przy jednoczesnym posiadaniu Gdańskiej Karty Mieszkańca). Istotne znaczenie ma też funkcjonowanie Taryfy Pomorskiej, dzięki której na jednym bilecie można podróżować pociągami Polregio i PKP SKM po całym województwie pomorskim. Brak jednej struktury zarządzającej transportem publicznym na terenie metropolii widoczny jest także, jeżeli chodzi o wykorzystanie transportu kolejowego. System kolei aglomeracyjnej i regionalnej na tym terenie nie jest ujmowany całościowo. Skomplikowana sytuacja własnościowa sprawia, że sposób funkcjonowania kolei w OMGGS nie jest przejrzysty dla pasażerów. Konieczne jest zapewnienie spójności poszczególnych podsystemów – częściowym rozwiązaniem byłaby komunalizacja PKP SKM w Trójmieście oraz unifikacja nazewnictwa. Problemem jest też integracja infrastrukturalna pomiędzy różnymi środkami transportu. Przystanki komunikacji miejskiej bądź regionalnej często oddalone są od przystanków i stacji kolejowych, zaś przy budowie węzłów integracyjnych większą wagę przywiązuje się do budowy parkingów niż wygodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu. Brakuje również integracji rozkładowej, zwłaszcza między koleją a innym środkami transportu.

Poza przyczynami natury organizacyjnej, zwiększenie wykorzystania kolei w OMGGS uniemożliwiane jest także przez liczne kwestie techniczne. Poważnym problemem jest np. brak elektryfikacji części kluczowych linii kolejowych czy wąskie gardła na sieci kolejowej. Bez przyśpieszenia realizacji inwestycji kolejowych problem będzie narastał, szczególnie wraz ze zwiększonym wykorzystaniem portów morskich w Gdańsku i Gdyni do obsługi ładunków przeładowywanych z transportu morskiego na kolejowy. Pilnej poprawy wymaga także kwestia taboru kolejowego – większość elektrycznych zespołów trakcyjnych powinna zostać wycofana z eksploatacji i zastąpiona przez nowoczesne jednostki.

Rysunek 23. Mapa połączeń kolejowych o charakterze aglomeracyjnym, wykonywanych na terenie OMGGS



Połączenia aglomeracyjne

Infrastruktura transportowa

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Kolej

Granice

- Gmin
- Powiatów
- OMGGS względem gmin
- OMGGS względem powiatów

Relacje wg przewoźnika

- Relacje obsługiwane przez PolRegio
- Linia PKM SKM w Trójmieście
- Relacje obsługiwane przez PKP SKM w Trójmieście po infrastrukturze PKP PLK i Polregio

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego

Autobusy, trolejbusy i tramwaje

Na terenie OMGGS funkcjonuje wielu organizatorów i operatorów transportu zbiorowego. Przewozy ogólnodostępne funkcjonują jako publiczny transport zbiorowy (PTZ) bądź jako ogólnodostępne przewozy szkolne. Ponadto istnieje wiele linii komercyjnych, zwłaszcza w strefach pozamiejskich. Takie rozproszenie organizacyjne utrudnia koordynację transportu zbiorowego. W samym Trójmieście i na terenach bezpośrednio sąsiadujących z rdzeniem OMGGS działa trzech organizatorów PTZ (ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, UM Wejherowo), którzy mają zawarte porozumienia zarówno między sobą, jak i między poszczególnymi gminami. Komunikacja miejska funkcjonuje we wszystkich miejscowościach, określonych jako centra subregionalne, a także w Pucku i we Władysławowie. Funkcjonowanie regionalnego transportu autobusowego jest zróżnicowane na terenie OMGGS i zależy od konkretnego powiatu bądź gminy. Istnieją takie obszary, gdzie ogólnodostępny transport autobusowy jest dostępny tylko jako przewozy komercyjne. Zróżnicowaniem charakteryzuje się także tabor na liniach regionalnych, gdzie można znaleźć sporo pojazdów niedostosowanych do osób z niepełnosprawnościami. Sezon letni i ruch turystyczny wpływają na uruchomienie nowych połączeń autobusowych, zarówno w rdzeniu metropolii, jak i miejscowościach nadmorskich oraz Pojezierza Kaszubskiego. Na terenie OMGGS wdrożono szereg rozwiązań mających na celu uprzywilejowanie transportu zbiorowego w ruchu drogowym. W Gdańsku i Gdyni funkcjonują buspasy, których długość systematycznie rośnie. Większość skrzyżowań z sygnalizacją świetlną jest objęta systemem ITS TRISTAR, który nadaje priorytet pojazdom transportu zbiorowego. Ostatnie lata to także czas sporych inwestycji w OMGGS, zarówno w infrastrukturę, jak i w tabor. Najważniejsze z nich to budowa nowych węzłów przesiadkowych na terenie Metropolii. Z perspektywy komunikacji miejskiej rdzenia OM istotne są nowe odcinki tras tramwajowych w Gdańsku. Podróżowanie po Trójmieście i całym Pomorzu ma zrewolucjonizować wdrażana obecnie elektroniczna Platforma Zintegrowanych Usług Mobilności (system FALA), która pozwoli na optymalne zaplanowanie i opłacenie podróży kolejną (PKP SKM i Polregio) oraz komunikacją lokalną na obszarach, na których realizowane są kolejowe pasażerskie przewozy o charakterze aglomeracyjnym lub regionalnym. Dzięki wdrożeniu systemu podróżny nie będzie musiał znać cen biletów, a i tak zapłaci najniższą cenę. Wadą systemu FALA jest fakt, że z założenia ma on pokryć tylko regionalne połączenia kolejowe oraz komunikację miejską.

Transport lotniczy i wodny

Dla Portu Lotniczego w Gdańsku przewiduje się dodatnią perspektywę rozwoju, zarówno w kontekście lotów pasażerskich, jak i segmentu cargo, lecz transport lotniczy odpowiada za 13,9% emisji z transportu w całej Unii Europejskiej. Większość podróży lotniczych nie ma charakteru obligatoryjnego. W kolejnych latach perspektywa wzrostu jest uzależniona przede wszystkim od uwarunkowań polityki klimatycznej Unii Europejskiej. Pasażerski transport lotniczy jest w Europie prawie pięciokrotnie bardziej emisyjny od transportu kolejowego, a w przypadku przewozu towarów – w przeliczeniu na tonę towaru – transport lotniczy jest 148 razy bardziej emisyjny od transportu

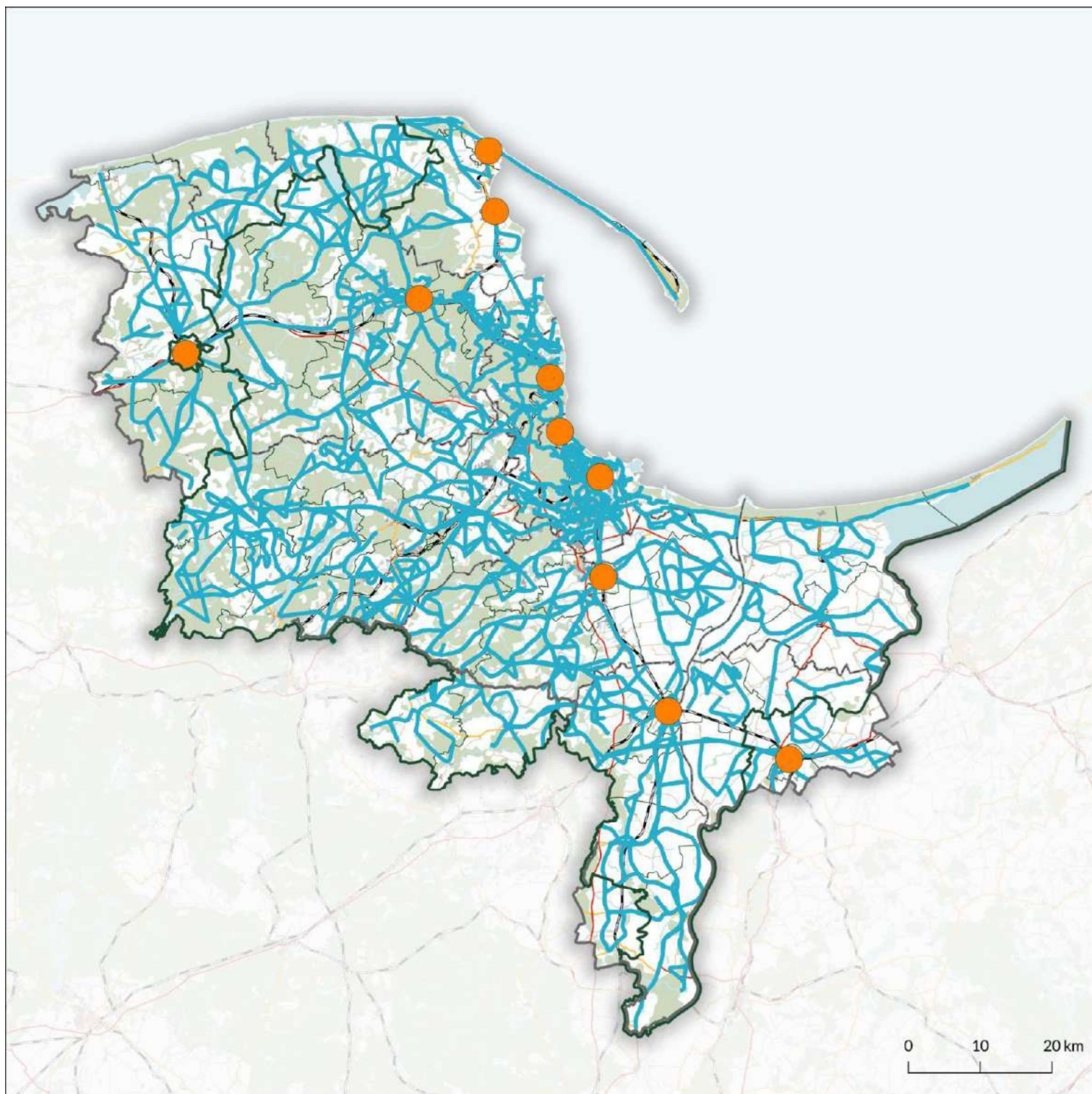
morskiego oraz przeszło 43 razy bardziej emisyjny od transportu kolejowego. Z perspektywy zrównoważonej mobilności najistotniejszym czynnikiem jest zapewnienie maksymalnie dogodnego połączenia Portu Lotniczego w Gdańsku z ośrodkami OMGGS, wykorzystującego publiczny transport zbiorowy. Pasażerski transport wodny może być realną alternatywą dla indywidualnego i publicznego transportu lądowego w OMGGS, oferując konkurencyjne czasy przejazdu, w szczególności w relacji pomiędzy Trójmiastem a Półwyspem Helskim. Aktualnie realizowane przewozy w żegludze pasażerskiej nie stanowią elementu systemu transportu zbiorowego. Sprawdzają się za to jako element ruchu turystycznego, odciążający lądowe sieci infrastrukturalne. Tramwaj wodny, funkcjonujący w latach 2006–2019 w Gdańsku, cieszył się rosnącym zainteresowaniem przy poziomie pokrycia kosztów funkcjonowania na poziomie 80%. Stanowił on jednak jedynie atrakcję turystyczną, nie pełniąc funkcji pełnoprawnego transportu publicznego. Pomyślnie funkcjonowanie transportu wodnego w komunikacji zbiorowej musi wiązać się z dobrą integracją z pozostałymi środkami transportu – zarówno w zakresie dogodnych przesiadek, jak i w ramach taryf biletowych.

Ruch pieszy i rowerowy

Podróże piesze i rowerowe są podstawą zrównoważonej mobilności i jednocześnie wyrazem równości społecznej. Ich rozwój jest powiązany z rozwojem transportu publicznego. Wyniki badań dotyczących odsetka codziennych podróży wykonywanych rowerem są rozbieżne, ale odbiegają od założeń nawet 15% ruchu rowerowego w okresie letnim w 2030 r.¹⁰. Jednym z głównych problemów jest nadal traktowanie roweru tylko jako narzędzia rekreacji, a nie środka transportu. Sieć rowerowa na terenie Trójmiasta oraz głównych miast jest już dość gęsta, jednak nadal występują w niej luki i nie była ona planowana w sposób spójny w ujęciu regionalnym i ponadregionalnym. W Trójmieście kluczowymi projektami powinno być zapewnienie tras w relacji północ-południe, alternatywnych dla trasy nadmorskiej, oraz budowa połączeń wschód-zachód. Podstawą współczesnego rozwoju jest współpraca, która w przypadku sieci rowerowych oznacza przede wszystkim współpracę między obszarową oraz współpracę różnych podmiotów, a także integracja transportu rowerowego z transportem zbiorowym. Jest to zagadnienie, które powinno stanowić podstawę planowania sieci (poza zapewnianiem rowerowej dostępności wewnątrzgminnej), dzięki czemu możliwe będzie pełne wykorzystanie potencjału mobilnościowego OMGGS. Na obszarach pozamiejskich, wiejskich i w ujęciu ponadregionalnym powinno się dążyć do zapewnienia możliwości dojazdu rowerem do węzłów przesiadkowych oraz głównych celów podróży, a także do umożliwiania bezpiecznego przemieszczania się rowerem i UTO wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. Istotnym elementem uzupełniającym sieć rowerową i UTO w OMGGS jest system rowerów oraz UTO współdzielonych.

¹⁰ Strategia Transportu i Mobilności Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do 2030 r. Załącznik nr 5 Analizy możliwości rozwoju systemu transportowego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk, październik 2015 r., str. 38.

Rysunek 24. Mapa połączeń autobusowych ogólnodostępnych w dzień powszedni (szkolny)



Połączenia autobusowe na terenie OMGGG - dni robocze

Infrastruktura transportowa Granice

— Drogi krajowe

— Drogi wojewódzkie

— Drogi powiatowe

— Kolej

— Gmin

— Powiatów

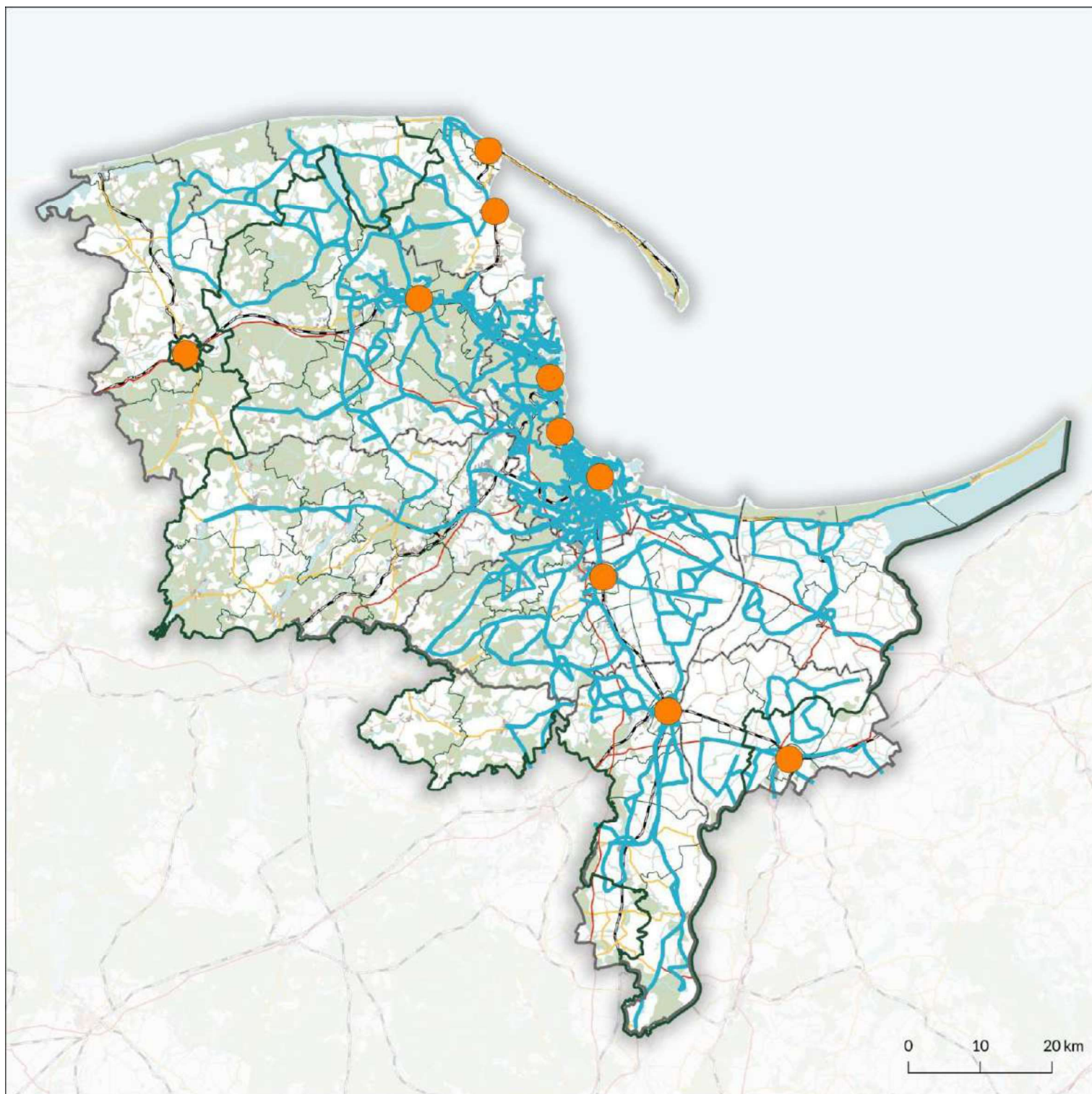
— OMGGG względem gmin

— OMGGG względem powiatów

● Miasta z funkcjonującą miejską komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez gminy i przewoźników

Rysunek 25. Mapa połączeń autobusowych ogólnodostępnych w niedzielę



Połączenia autobusowe na terenie OMGGG - niedziela

Infrastruktura transportowa Granice

— Drogi krajowe

— Drogi wojewódzkie

— Drogi powiatowe

— Kolej

— Gmin

— Powiatów

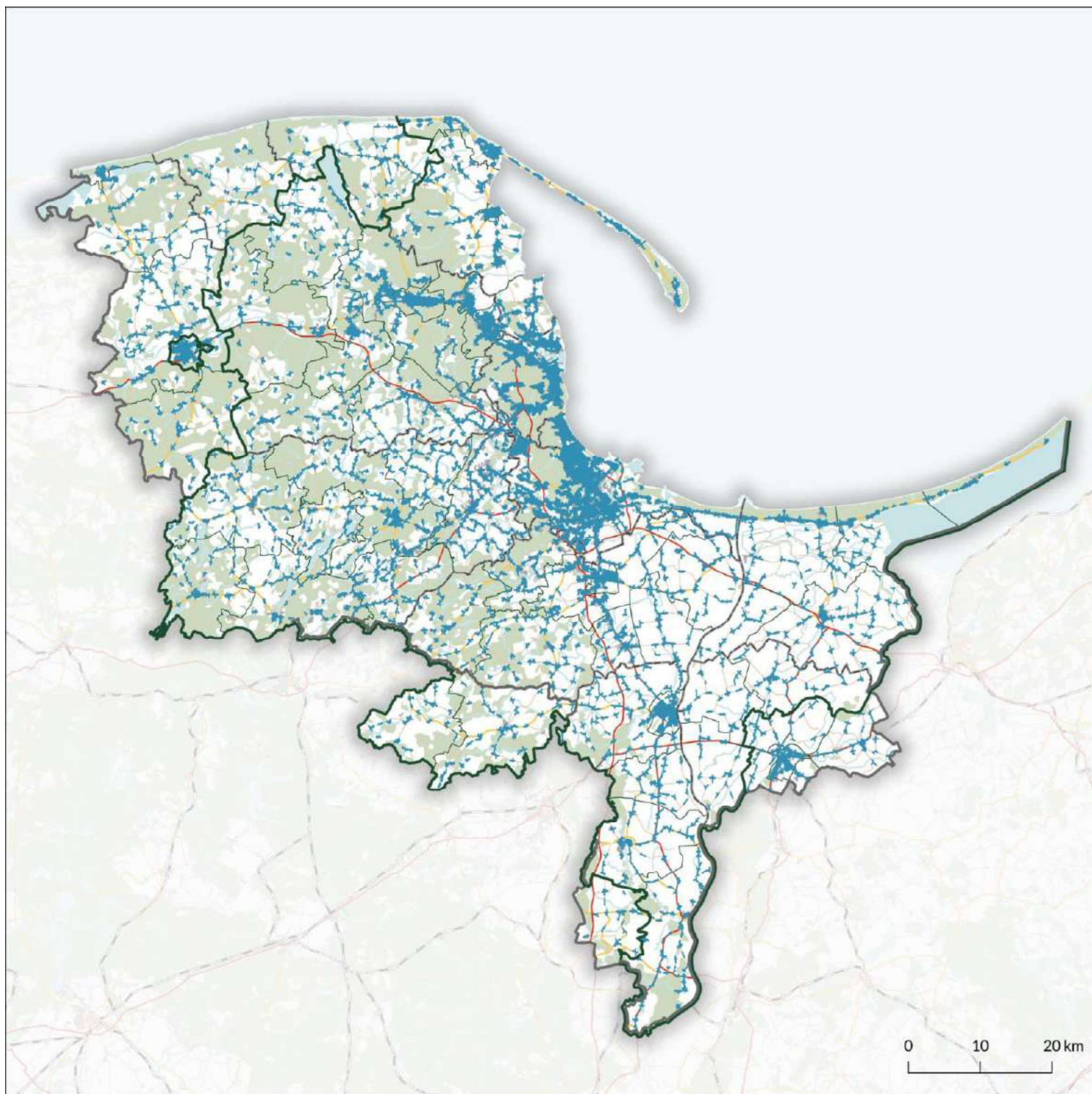
— OMGGG względem gmin

— OMGGG względem powiatów

● Miasta z funkcjonującą miejską komunikacją zbiorową

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnionych przez gminy i przewoźników

Rysunek 26. Dostępność przystanków komunikacji zbiorowej na terenie OMGGS



Dostępność piesza przystanków komunikacji zbiorowej (5 minut)

Infrastruktura transportowa Granice

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| — Drogi krajowe | — Gmin |
| — Drogi wojewódzkie | — Powiatów |
| — Drogi powiatowe | — OMGGS względem gmin |
| — Kolej | — OMGGS względem powiatów |

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy przystanków transportu zbiorowego na terenie OMGGS, agregującej dane z różnych źródeł

Dostępność i integracja transportu zbiorowego, węzłów przesiadkowych oraz ruchu turystycznego

11% powierzchni OMGGS leży w takiej odległości od przystanków transportu zbiorowego, która zapewnia dobrą bądź bardzo dobrą dostępność komunikacyjną. Uchwały gmin i powiatów zrzeszonych w OMGGS dotyczące przystanków PTZ prezentują różną jakość – od dokumentów, które podają dokładne współrzędne przystanków, po takie, które wskazują tylko na przybliżone lokalizacje, trudne do określenia bez dokładnej znajomości okolicy. W OMGGS funkcjonuje dokument pod nazwą „Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych”, jednak przestrzeganie wymogów zapisanych w tym dokumencie leży jedynie w dobrej woli danej gminy.

Brak silnego organizatora PTZ dla metropolii, a co za tym idzie, brak ujednoczonej polityki w kwestii organizowania transportu publicznego, przekłada się na brak wzrostu znaczenia PTZ w OMGGS, wysokie wskaźniki motoryzacji poszczególnych powiatów oraz skomplikowane kwestie taryfowe, nieczytelne dla większości pasażerów. Wzajemne honorowanie biletów przez różnych organizatorów transportu oraz na różne środki transportu (kolej, komunikacja miejska, komunikacja regionalna autobusowa) funkcjonuje na terenie MZKZG i cieszy się popularnością, lecz jest skomplikowane dla użytkownika. Najważniejsze dokumenty strategiczne dla OMGGS w ostatnich latach podkreślały znaczenie węzłów przesiadkowych i stały się przyczynkiem do budowy wielu z nich – nie tylko na obszarze rdzenia metropolii. Integralnym elementem węzłów położonych w obszarach podmiejskich na terenie OMGGS są parkingi Park&Ride i Bike&Ride. Na obszarze danych stref znajdują się kluczowe węzły przesiadkowe, które łącznie z siecią kolejową powinny stanowić szkielet układu transportowego całej Metropolii. Należy zapewnić do nich dogodny dojazd samochodem, rowerem i UTO, a całość organizować tak, aby proces przesiadania się był jak najwygodniejszy i trwał jak najkrócej oraz żeby węzły te umożliwiały przesiadkę nie tylko na transport zbiorowy, ale również na rowery i UTO współdzielone. Warto dążyć do tego, aby na całym Obszarze, poza głównymi węzłami przesiadkowymi, ale przy mniejszych stacjach lub przystankach, rozlokowane były przynajmniej parkingi Park&Ride/Bike&Ride które w znaczący sposób ułatwią odbywanie podróży multimodalnych wszystkim mieszkańcom OMGGS.

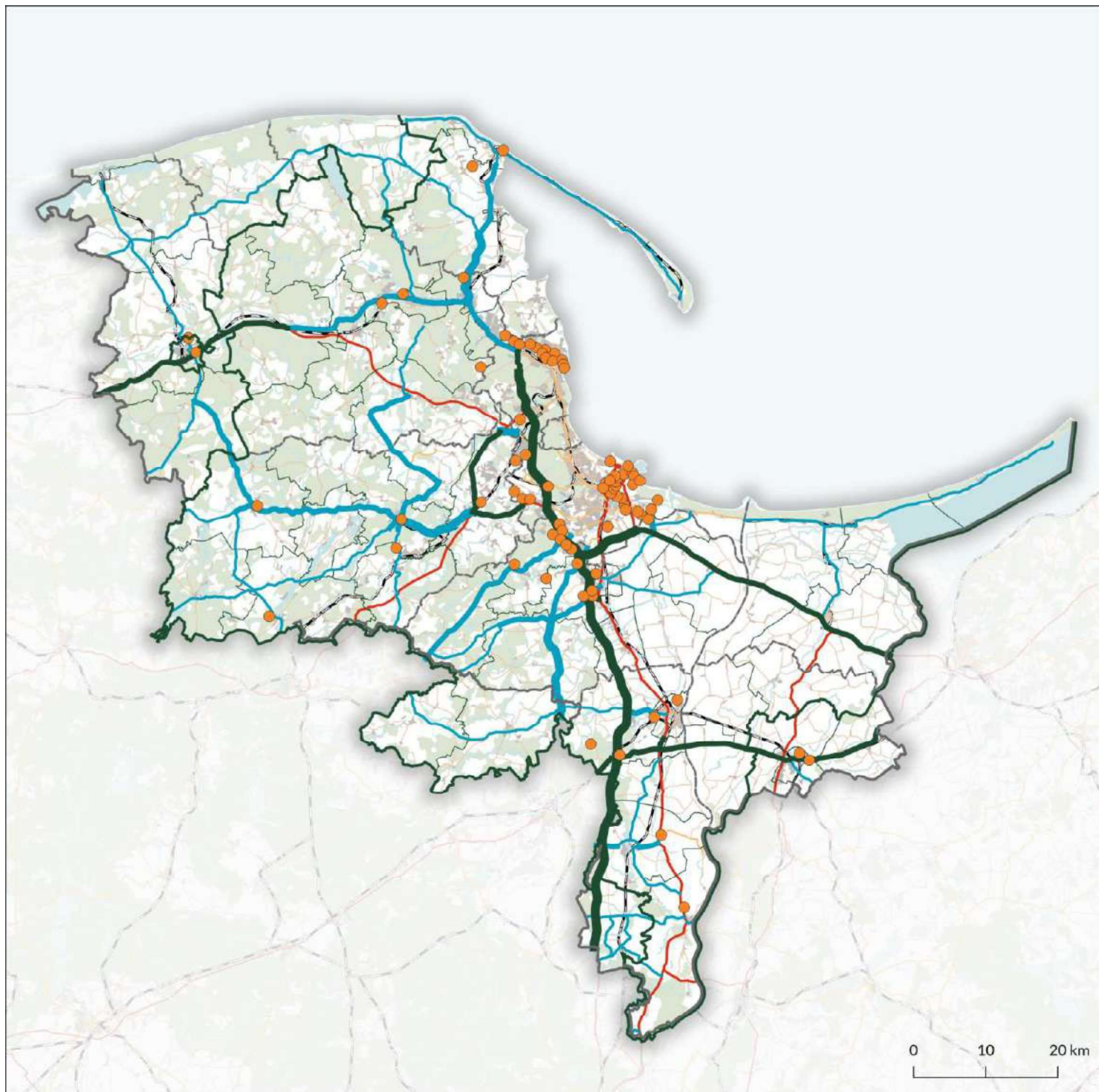
Ruch zmotoryzowany i polityka parkingowa

Na przestrzeni ostatnich lat w powiatach należących do OMGGS obserwuje się stały wzrost liczby prywatnych pojazdów silnikowych każdego rodzaju rok do roku¹¹. Głównym powodem, dlaczego ludność wybiera prywatne środki transportu, jest niespełniany wymagan społecznych transport publiczny. Oferta PTZ poza obszarem rdzenia nie jest adekwatna do potrzeb mieszkańców z obszarów o mniejszej urbanizacji, gdzie często występuje zjawisko wykluczenia transportowego. W ostatnich latach

¹¹ <https://bdl.stat.gov.pl/bdl/dane/podgrup/tablica> [dostęp: 19.12.2022 r.].

można zaobserwować rosnącą liczbę pojazdów z napędem elektrycznym. Na terenie OMGGS znajdują się 163 ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych oraz 1 stacja CNG. Polityka parkingowa nie powinna służyć jedynie uzyskiwaniu wpływów do budżetów. Może to być cel poboczny, głównym jednak powinien być rozwój zrównoważonej mobilności i poprawa jakości życia mieszkańców oraz atrakcyjności turystycznej obszaru. Przy przebudowie dróg nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego. Na całym obszarze Metropolii, w miejscach szczególnie intensywnie wykorzystywanych turystycznie warto wdrażać SPP. Strefy te mogą być sezonowe. Warto łączyć je z wdrażaniem SCT. SPP powinny obejmować jak największy obszar miast. Można je różnicować cenowo oraz ewentualnie sezonowo. Opłaty za parkowanie powinny znacznie zniechęcać kierowców do długotrwałego parkowania i maksymalnie zwiększać rotację miejsc. Warto połączyć tworzenie SPP z równoczesnym ustanawianiem SCT. Należy przeprowadzić szczegółową inwentaryzację zapotrzebowania na SPP na danych obszarach i zastosować je wedle lokalnych potrzeb. Parkingi buforowe powinny stanowić uzupełnienie systemu parkingów Park&Ride/Bike&Ride. Nie należy stosować nadmiernej ich liczby, gdyż spowoduje to zwiększenie ruchu drogowego na dojazdach do takich obiektów i w efekcie może negatywnie wpłynąć na ogólny podział modalny podróży. Rotacyjne miejsca postojowe dla dostawców funkcjonują z powodzeniem w centrum Gdyni – rozwiązanie to powinno stanowić standard w przestrzeniach miejskich OMGGS. Stale rosnący rynek e-commerce generuje wzmożony i silnie rozproszony ruch aut dostawczych. Na terenie OMGGS funkcjonuje ponad 1200 automatów paczkowych i należy spodziewać się dalszego wzrostu ich zagęszczenia. Nie ma punktów konsolidacji przesyłek. Wykorzystanie rowerów cargo w logistyce miejskiej OMGGS ma jak dotąd charakter pilotażowy. Wprowadzenie Stref Czystego Transportu przez poszczególne miasta mogłoby stanowić silny bodziec rozwojowy dla tej formy transportu towarów. Prognozy portów w Gdańsku i Gdyni zakładają przynajmniej dwukrotny wzrost przeładowywanych towarów w perspektywie do 2030 r. Nieco ponad 50% ładunków jest obsługiwane transportem samochodowym, co uwidacznia się we wzroście ruchu pojazdów ciężarowych na drogach krajowych i wojewódzkich w OMGGS. Ograniczona przepustowość infrastruktury kolejowej prowadzącej do ww. portów wiąże się z ryzykiem zwiększenia udziału ruchu ciężarowego. O ile sam wyjazd samochodów ciężarowych z terminali portowych na sieć dróg TEN-T jest w dużej mierze uregulowany, problem stanowi rozwój towarów w innych kierunkach oraz ruch związany z działalnością pozostałych centrów logistycznych. OMGGS odznacza się niskim wskaźnikiem śmierci na 100 wypadków wynoszącym 4,05 zgonów, który jest niższy niż średnia dla woj. pomorskiego (6,6 zgonów). Jest to jeden z najniższych wskaźników w Polsce. Znacznie gorsza sytuacja występuje w przypadku śmiertelnych wypadków z udziałem pieszych – liczba ofiar od lat utrzymuje się na stałym poziomie. Szczególną uwagę należy poświęcić kwestii bezpieczeństwa na obszarach, gdzie najczęściej dochodzi do niebezpiecznych zdarzeń oraz stosować w tych miejscach środki zaradcze. Najlepszą formą zaradczą jest edukacja społeczna w kwestii bezpiecznego poruszania się po drogach publicznych oraz odpowiednie oznakowanie newralgicznych miejsc. Niezbędna jest również jak największa separacja ruchu rowerowego na głównych ciągach od ruchu pieszego oraz ruchu drogowego.

Rysunek 27. Średni dobowy ruch roczny samochodów dostawczych i ciężarowych na drogach krajowych oraz wojewódzkich



Wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu 2020/2021 na drogach krajowych i wojewódzkich
 Średniodobowe natężenie ruchu (SDRR) obejmuje samochody dostawcze, ciężarowe i ciężarowe z przyczepą

| Infrastruktura transportowa | Granice | SDRR drogi krajowe | SDRR drogi wojewódzkie | |
|-----------------------------|---------------------------|--------------------|------------------------|---------------------------------------|
| — Drogi krajowe | — Gmin | ■ Powyżej 15000 | ■ Powyżej 4000 | ● Główne generatory ruchu ciężarowego |
| — Drogi wojewódzkie | — Powiatów | ■ 10000–15000 | ■ 2000–4000 | |
| — Drogi powiatowe | — OMGGs względem gmin | ■ 5000–10000 | ■ 1000–2000 | |
| — Kolej | — OMGGs względem powiatów | ■ Poniżej 5000 | ■ Poniżej 1000 | |

Źródło: opracowanie własne na podstawie <https://www.gov.pl/web/gddkia/generalny-pomiar-ruchu-20202021>
 [dostęp: 15.12.2022 r.]

Rysunek 28. Drogi projektowane i planowane do realizacji w OMGGS



Planowane inwestycje drogowe

Infrastruktura transportowa Granice

- | | |
|---------------------|---------------------------|
| — Drogi krajowe | — Gmin |
| — Drogi wojewódzkie | --- Powiatów |
| — Drogi powiatowe | — OMGGS względem gmin |
| — Kolej | — OMGGS względem powiatów |

Źródło: opracowanie własne na podstawie opracowań regionalnych UMWP i GDKKiA

Współpraca na rzecz zrównoważonej mobilności

Współpraca na rzecz wspólnej polityki mobilności ma dziś miejsce poprzez Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS). W ramach metropolitalnych projektów realizowany jest szereg inwestycji i działań powiązanych ze zrównoważoną mobilnością, takich jak: budowa sieci węzłów przesiadkowych, zakup nowego taboru komunikacji miejskiej, budowa nowych linii tramwajowych, remont siedmiu peronów SKM, wdrożenie elektronicznego systemu biletu metropolitalnego, reaktywacja roweru metropolitalnego Mevo, standaryzacja infrastruktury. W ramach OMGGS funkcjonuje także komisja tematyczna ds. Infrastruktury i Środowiska. W 2015 r. została opracowana Strategia Transportu i Mobilności (STiM) dla OMGGS. Wyznacza ona cele i działania priorytetowe w perspektywie do 2030 r. z uwzględnieniem lokalnych, regionalnych, krajowych i unijnych dokumentów strategicznych. Dla zachowania jednolitości dokumentacji strategicznej z zakresu transportu i mobilności Komisja Infrastruktury i Środowiska wstępnie podjęła decyzję o zastąpieniu Strategii Transportu i Mobilności (STiM) przez Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP).

Stowarzyszenie OMGGS stale promuje i zabiega także o uchwalenie przez Sejm ustawy o związku metropolitalnym w województwie pomorskim popieranej niemal jednogłośnie przez senat. Dzięki ustawie możliwe będzie uzyskanie dodatkowych środków finansowych na integrację i rozwój transportu zbiorowego, nowe połączenia autobusowe, tramwajowe, trolejbusowe i kolejowe, wspólny bilet, węzły przesiadkowe i rozbudowę sieci dróg, spójne planowanie przestrzenne. Organizacja transportu publicznego na terenie OMGGS jest dziś rozproszona. W obszarze funkcjonuje kilkunastu aktywnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także kilkunastu przewoźników komercyjnych. Podjęto już pierwsze kroki w zakresie integracji transportu dzięki funkcjonowaniu związku międzygminnego – Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG) na obszarze Gdańska, Gdyni, Pruszcza Gdańskiego, Redy, Rumi, Sopotu, Wejherowa, gmin Kolbudy, Kosakowo, Luzino, Pruszcz Gdański, Szemud, Wejherowo, Żukowo. Można mówić jednak tylko o integracji taryfowej, ponieważ połączenia na terenie MZKZG organizują trzy podmioty.

Rozwiązaniem sprzyjającym korzystaniu z transportu publicznego może być wdrożenie systemu FALA przez InnoBaltica sp. z o.o. System FALA jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazdy w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego. W przyszłości należałoby rozszerzyć funkcjonowanie systemu FALA co najmniej na pozostałych organizatorów połączeń użyteczności publicznej w OMGGS.

Dla obszaru OMGGS przygotowano dotychczas trzy ekspertyzy dotyczące integracji transportu publicznego. We wspomnianych ekspertyzach wskazano, że powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu jest drogą do pełnej integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu publicznego. Modelowym rozwiązaniem powinno być utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który

powinien przejąć zadania od organizatorów ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i UM Wejherowo, UM w Tczewie z zachowaniem struktur organizatorów w Gdańsku i Gdyni jako oddziałów terenowych MZKZG o określonej autonomii w zakresie kształtowania sieci transportu publicznego na obszarze tych miast.

Należałoby dążyć do rozszerzenia związku o kolejne gminy, które wchodzą w skład OMGGS, a także zmienić charakter związku z międzygminnego na powiatowo-gminny, który umożliwi współpracę z powiatami należącymi do OMGGS. Rozszerzenie związku prawdopodobnie będzie skutkowało koniecznością renegotjacji taryf łączonych z przewoźnikami kolejowymi i przewoźnikami regionalnej komunikacji autobusowej ze względu na rozszerzenie obszaru działania związku i możliwości odbycia dłuższych podróży po Obszarze Metropolitalnym na podstawie jednego biletu. Realizacja wskazanych działań byłaby pierwszym krokiem w tworzeniu Zarządu Transportu Metropolitalnego. Przekazanie kompetencji mniejszych gmin do związku powinno się wiązać także z otwarciem przewozów szkolnych.

Utworzony związek metropolitalny powinien korzystać ze struktur istniejącego Stowarzyszenia OMGGS, a w drodze uchwały Zgromadzenia Metropolii powinien zostać powołany Zarząd Transportu Metropolitalnego, bazując na MZKZG. W drodze negocjacji i analiz należałoby rozważyć, czy Zarząd Transportu Metropolitalnego powinien odpowiadać jedynie za aspekt transportu publicznego wzorem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, czy za wszystkie aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością.

Na początkowych etapach współpracy z regionalnym organizatorem transportu kolejowego zaleca się uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu. Dobrą praktyką jest porozumienie pomiędzy samorządem wojewódzkim a samorządami, gdzie uruchamiane są połączenia kolejowe współfinansowane przez samorząd lokalny. W przypadku zwiększenia kompetencji związku należałoby też wypromować jedną z nazw dla połączeń kolei aglomeracyjnej – SKM lub PKM, oraz ustanowić wyróżniające się malowanie pojazdów.

W 2020 r. w ramach struktur OMGGS powołano pilotażowe Metropolitalne Centrum Kompetencji w zakresie transportu i mobilności. Jest to bezpłatne wsparcie merytoryczne dla samorządów dotyczące jakości infrastruktury i kreowania rozwiązań w zakresie mobilności na terenie całej metropolii. Mogą z niego korzystać wszyscy członkowie OMGGS. W przyszłości należało rozważyć kontynuowanie projektu i rozszerzenie oferty o tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności, np. organizacją transportu publicznego, elektromobilnością, bezpieczeństwem ruchu drogowego, modelowaniem ruchu, a także z prelekcjami zagranicznych prelegentów czy z wizytami studyjnymi. W ramach centrum może powstać także platforma e-kursów, obejmująca różne tematy związane z mobilnością, a podczas warsztatów wykorzystane narzędzia wyposażone w wirtualną lub rozszerzoną rzeczywistość do poznawania doświadczeń użytkownika infrastruktury i usług w zakresie mobilności. Uzupełnieniem Metropolitalnego Centrum Kompetencji

powinien być zespół ds. badań transportowych, będący odpowiedzią na brak odpowiednich danych, które często są niepełne lub nieaktualne, a także pochodzą z bardzo różnych okresów. Komórka będzie odpowiedzialna za zbieranie i gromadzenie danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu, systematyczne raportowanie zmian i wskazywanie pojawiających się problemów, monitorowanie realizacji działań strategicznych oraz inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych.

6

Załączniki

Częścią niniejszego Planu są cztery załączniki:

- **Załącznik 1 – Plan działania** – zawiera szczegółowe informacje na temat wszystkich działań proponowanych w ramach SUMP z podziałem na określone w ramach etapu diagnostycznego strefy Obszaru Metropolitalnego.
- **Załącznik 2 – Wybór scenariusza do realizacji** – prezentuje analizę, jaka została przeprowadzona w celu wyboru scenariusza do realizacji w SUMP OMGGS.
- **Załącznik 3 – Fiszki dla gmin** – zawiera opisową i przestrzenną prezentację działań proponowanych w SUMP OMGGS dla każdej z gmin.
- **Załącznik 4 – Mapa proponowanych działań** – załącznik graficzny zawiera przestrzenną prezentację działań dla całego OMGGS.
- **Załącznik 5 – Mapa węzłów przesiadkowych** → załącznik graficzny zawiera mapę docelowej sieci węzłów przesiadkowych wraz z nazwami.

7

Spis tabel, rysunków i wykresów

Spis tabel

| | |
|---|-----|
| Tabela 1. Proces planowania zrównoważonej mobilności | 20 |
| Tabela 2. Przebieg procesu konsultacyjnego dla SUMP OMGGS | 22 |
| Tabela 3. Charakterystyka wypracowanych scenariuszy | 31 |
| Tabela 4. Porównanie wartości oceny całkowitej dla wypracowanych scenariuszy | 31 |
| Tabela 5. Zestawienie celów operacyjnych | 38 |
| Tabela 6. Powiązania pomiędzy celami strategicznymi i operacyjnymi SUMP dla OMGGS | 39 |
| Tabela 7. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 1 wraz z opisem działań..... | 53 |
| Tabela 8. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 2 wraz z opisem działań..... | 61 |
| Tabela 9. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 3 wraz z opisem działań..... | 69 |
| Tabela 10. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 4 wraz z opisem działań..... | 76 |
| Tabela 11. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 5 wraz z opisem działań..... | 83 |
| Tabela 12. Cele operacyjne SUMP OMGGS dla Pakietu 6 wraz z opisem działań..... | 89 |
| Tabela 13. Wzór tabeli ewaluacyjnej realizacji działań Planu..... | 96 |
| Tabela 14. Cykl SUMP | 97 |
| Tabela 15. Wskaźniki horyzontalne odpowiadające poszczególnym celom strategicznym | 98 |
| Tabela 16. Szacowana wartość wskaźników horyzontalnych dla 2030 r. i 2040 r. dla wybranego scenariusza..... | 99 |
| Tabela 17. Pakiet 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami | 100 |
| Tabela 18. Pakiet 2: Do pracy, szkoły i kina dotrę transportem zbiorowym | 102 |
| Tabela 19. Pakiet 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem..... | 104 |
| Tabela 20. Pakiet 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo .. | 106 |
| Tabela 21. Pakiet 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie | 107 |
| Tabela 22. Pakiet 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska | 108 |

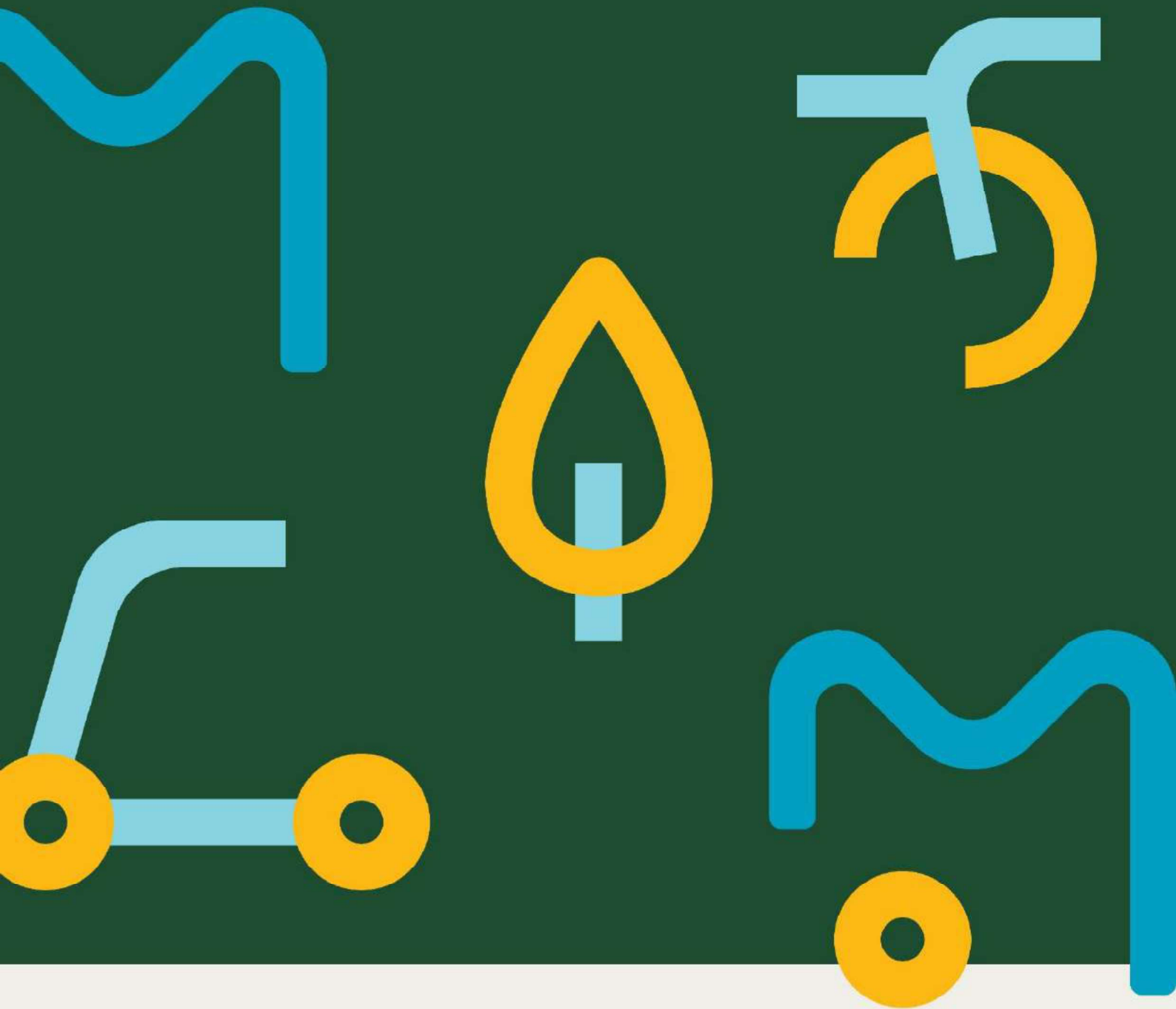
Spis rysunków

| | |
|---|----|
| Rysunek 1. Projekt SUMP OMGGS..... | 7 |
| Rysunek 2. Mapa gmin i powiatów tworzących OMGGS | 19 |
| Rysunek 3. Harmonogram realizacji SUMP z wyszczególnieniem terminów spotkań konsultacyjnych..... | 21 |
| Rysunek 4. Wizja funkcjonowania transportu zbiorowego w OMGGS realizowana do 2040 r..... | 33 |
| Rysunek 5. Obecny i preferowany sposób powiązania kolei i autobusów/busów | 46 |
| Rysunek 6. Mapa działań pakietu nr 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami..... | 48 |
| Rysunek 7. Kolejne etapy integracji transportu zbiorowego w OMGGS..... | 49 |
| Rysunek 8. Mapa działań pakietu nr 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym..... | 58 |

| | |
|--|-----|
| Rysunek 9. Obsługa osiedli mieszkaniowych transportem zbiorowym - dawne i obecne podejście do kształtowania przebiegu tras transportu zbiorowego w miastach..... | 60 |
| Rysunek 10. Elementy wyposażenia oraz ruch obsługiwany przez węzły przesiadkowe | 67 |
| Rysunek 11. Mapa działań pakietu nr 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem | 68 |
| Rysunek 12. Mapa działań pakietu nr 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo | 73 |
| Rysunek 13. Schemat dwóch wariantów zagospodarowania przestrzeni: sprzyjający przemieszczaniu się samochodem oraz zgodny z zasadami zrównoważonej mobilności | 75 |
| Rysunek 14. Mapa działań pakietu nr 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii | 80 |
| Rysunek 15. Schemat kształtowania ulic w XX i XXI wieku | 81 |
| Rysunek 16. Daty monitoringu realizacji działań planu | 97 |
| Rysunek 17. Mapa podziału Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na strefy, w których zachodzą podobne zjawiska funkcjonalno-przestrzenne | 125 |
| Rysunek 18. Zasięg przestrzenny Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot i jego strefy funkcjonalne zgodnie z Planem Zagospodarowania OMGGS | 126 |
| Rysunek 19. Infrastruktura transportowa OMGGS | 127 |
| Rysunek 20. Mapa dojazdów do pracy do rdzenia z terenu OMGGS w 2016 r. | 132 |
| Rysunek 21. Mapa łącznych dojazdów do szkół na terenie OMGGS w 2019 r. (tylko podróże międzygminne)..... | 133 |
| Rysunek 22. Struktura zabudowy OMGGS | 135 |
| Rysunek 23. Mapa połączeń kolejowych o charakterze aglomeracyjnym, wykonywanych na terenie OMGGS..... | 137 |
| Rysunek 24. Mapa połączeń autobusowych ogólnodostępnych w dzień powszedni (szkolny)..... | 140 |
| Rysunek 25. Mapa połączeń autobusowych ogólnodostępnych w niedzielę..... | 141 |
| Rysunek 26. Dostępność przystanków komunikacji zbiorowej na terenie OMGGS ... | 142 |
| Rysunek 27. Średni dobowy ruch roczny samochodów dostawczych i ciężarowych na drogach krajowych oraz wojewódzkich | 145 |
| Rysunek 28. Drogi projektowane i planowane do realizacji w OMGGS..... | 146 |

Spis wykresów

| | |
|--|-----|
| Wykres 1. Podział modalny (%) podróży w OMGGS na podstawie dostępnych opracowań..... | 130 |
|--|-----|



SUMP OMGGGS

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Załącznik nr 1 – Plan działania

Zamawiający:



Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk
www.metropoliagdansk.pl/

Zespół opracowujący:



A2P2 architecture&planning
ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl



FUNDACJA
ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ
Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej
ul. Narutowicza 11
80-233 Gdańsk
www.fril.org.pl

Gdańsk, 02.11.2023 r.

Autorzy opracowania:

Łukasz Pancewicz – kierownik projektu
Michał Jabłonowski – koordynator projektu
Monika Arczyńska
Krystian Birr
Agnieszka Gajda
Michał Grobelny
Kamil Hyla
Bartosz Jarecki
Bartłomiej Kasiuk
Konrad Korzistka
Michał Litwin
Michał Męczyński
Maciej Mysona
Natalia Pawelec
Jakub Piecuch
Robert Wojciechowski
Maria Zych-Lewandowska

Zespół ekspertów wspomagających prace nad opracowaniem:

Michał Babicki
Tomasz Budziszewski
Dorota Gajda-Kutowińska
Michał Jamroż
Jacek Oskarbski
Jakub Pietruszewski
Agnieszka Różga-Micewicz
Paulina Szewczyk
Michał Tusk
Marcin Wołek

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGs:

Krzysztof Perycz – Szczepański – nadzór prac i kierowanie zespołem
Maciej Jendryczka – koordynator ds. transportu i mobilności, kierownik projektu
Marta Gorczyca – specjalistka ds. administracji
Beata Bona – kierowniczka zespołu finansów

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| Spis treści..... | 4 |
| Czym jest plan działania..... | 10 |
| Zawartość planu działania..... | 13 |
| Podział OMGGS na strefy | 16 |
| 1 Transport publiczny i punkty przesiadkowe..... | 20 |
| 1.1. Sprawny i efektywny system transportu kolejowego..... | 21 |
| DZIAŁANIE 1.1.1. Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS..... | 21 |
| DZIAŁANIE 1.1.2. Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej..... | 27 |
| DZIAŁANIE 1.1.3. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego | 27 |
| DZIAŁANIE 1.1.4. Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | 28 |
| 1.2. Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | 29 |
| DZIAŁANIE 1.2.1. Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością..... | 29 |
| DZIAŁANIE 1.2.2. Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego..... | 30 |
| DZIAŁANIE 1.2.3. Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego | 31 |
| DZIAŁANIE 1.2.4. Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego | 32 |
| DZIAŁANIE 1.2.5. Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych..... | 33 |
| DZIAŁANIE 1.2.6. Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych..... | 34 |
| DZIAŁANIE 1.2.7. Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów | 35 |
| DZIAŁANIE 1.2.8. Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż | 35 |
| DZIAŁANIE 1.2.9. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | 36 |
| DZIAŁANIE 1.2.10. Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | 37 |

| | |
|---|-----------|
| 1.3. System wysokiej jakości węzłów integracyjnych..... | 38 |
| DZIAŁANIE 1.3.1. Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych..... | 38 |
| 1.4. Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego ... | 40 |
| DZIAŁANIE 1.4.1. Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS..... | 40 |
| DZIAŁANIE 1.4.2. Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego | 41 |
| DZIAŁANIE 1.4.3. Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | 42 |
| 2 Piesi i rowerzyści | 43 |
| 2.1. Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa | 44 |
| DZIAŁANIE 2.1.1. Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej..... | 44 |
| DZIAŁANIE 2.1.2. Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów | 48 |
| DZIAŁANIE 2.1.3. Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej | 51 |
| 2.2. Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | 52 |
| DZIAŁANIE 2.2.1. Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności | 52 |
| DZIAŁANIE 2.2.2. Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego | 53 |
| 2.3. Systemy pojazdów współdzielonych | 54 |
| DZIAŁANIE 2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | 54 |
| DZIAŁANIE 2.3.2. Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego | 56 |
| 3 Ruch zmotoryzowany | 58 |
| 3.1. Metropolitalna polityka parkingowa | 59 |
| DZIAŁANIE 3.1.1. Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP..... | 59 |
| DZIAŁANIE 3.1.2. Rozbudowa stref płatnego parkowania..... | 60 |
| DZIAŁANIE 3.1.3. Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania | 61 |
| DZIAŁANIE 3.1.4. Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości | 63 |
| 3.2. Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | 65 |

| | |
|--|----|
| DZIAŁANIE 3.2.1. Hierarchizacja dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref Tempo 30 oraz stref o ograniczonym dostępie | 65 |
| DZIAŁANIE 3.2.2. Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków | 66 |
| DZIAŁANIE 3.2.3. Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | 67 |
| DZIAŁANIE 3.2.4. Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic | 68 |
| DZIAŁANIE 3.2.5. Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności..... | 70 |
| DZIAŁANIE 3.2.6. Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności | 71 |
| DZIAŁANIE 3.2.7. Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową..... | 72 |
| 3.3. Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego..... | 73 |
| DZIAŁANIE 3.3.1. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu | 73 |
| DZIAŁANIE 3.3.2. Wprowadzenie Stref Czystego Transportu | 74 |
| DZIAŁANIE 3.3.3. Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych..... | 74 |
| DZIAŁANIE 3.3.4. Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych | 75 |
| DZIAŁANIE 3.3.5. Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych | 76 |
| 3.4. Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego..... | 77 |
| DZIAŁANIE 3.4.1. Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców | 77 |
| DZIAŁANIE 3.4.2. Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień..... | 79 |
| DZIAŁANIE 3.4.3. Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS.... | 79 |
| DZIAŁANIE 3.4.4. Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili..... | 81 |
| DZIAŁANIE 3.4.5. Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | 82 |
| DZIAŁANIE 3.4.6. Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych. | 82 |

| | |
|--|-----|
| DZIAŁANIE 3.4.7. Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach..... | 83 |
| 4 Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja | 85 |
| 4.1. Zwiększenie świadomości ludności w zakresie negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | 86 |
| DZIAŁANIE 4.1.1. Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się..... | 86 |
| DZIAŁANIE 4.1.2. Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 87 |
| DZIAŁANIE 4.1.3. Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu. | 87 |
| 4.2. Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej..... | 88 |
| DZIAŁANIE 4.2.1. Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) | 89 |
| DZIAŁANIE 4.2.2. Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją . | 90 |
| 4.3. Zintegrowany system informacji | 91 |
| DZIAŁANIE 4.3.1. Opracowanie ujednoczonego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej..... | 91 |
| DZIAŁANIE 4.3.2. Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS..... | 92 |
| DZIAŁANIE 4.3.3. Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych | 93 |
| 5 Współpraca..... | 95 |
| 5.1. Zintegrowane zarządzanie transportem..... | 96 |
| DZIAŁANIE 5.1.1. Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego | 96 |
| DZIAŁANIE 5.1.2. Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego..... | 96 |
| DZIAŁANIE 5.1.3. Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | 99 |
| DZIAŁANIE 5.1.4. Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy ... | 99 |
| DZIAŁANIE 5.1.5. Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej..... | 100 |
| DZIAŁANIE 5.1.6. Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym..... | 101 |

| | |
|--|------------|
| DZIAŁANIE 5.1.7. Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego | 102 |
| DZIAŁANIE 5.1.8. Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu..... | 102 |
| DZIAŁANIE 5.1.9. Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji | 103 |
| DZIAŁANIE 5.1.10. Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu | 104 |
| DZIAŁANIE 5.1.11. Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego..... | 105 |
| DZIAŁANIE 5.1.12. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | 106 |
| DZIAŁANIE 5.1.13. Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS | 107 |
| 5.2. Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności..... | 108 |
| DZIAŁANIE 5.2.1. Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorzady | 108 |
| 5.3. Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową..... | 109 |
| DZIAŁANIE 5.3.1. Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych..... | 109 |
| 5.4. Zintegrowane planowanie systemu transportowego..... | 110 |
| DZIAŁANIE 5.4.1. Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu..... | 110 |
| 6 Planowanie przestrzenne | 112 |
| 6.1. Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności..... | 113 |
| DZIAŁANIE 6.1.1. Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego | 113 |
| DZIAŁANIE 6.1.2. Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych..... | 114 |
| DZIAŁANIE 6.1.3. Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi | 115 |
| DZIAŁANIE 6.1.4. Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego..... | 118 |
| DZIAŁANIE 6.1.5. Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego..... | 119 |

| | |
|--|-----|
| DZIAŁANIE 6.1.6. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego..... | 120 |
| 6.2. Zintegrowane planowanie przestrzenne | 121 |
| DZIAŁANIE 6.2.1. Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS | 121 |
| DZIAŁANIE 6.2.2. Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy..... | 122 |
| DZIAŁANIE 6.2.3. Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności | 123 |

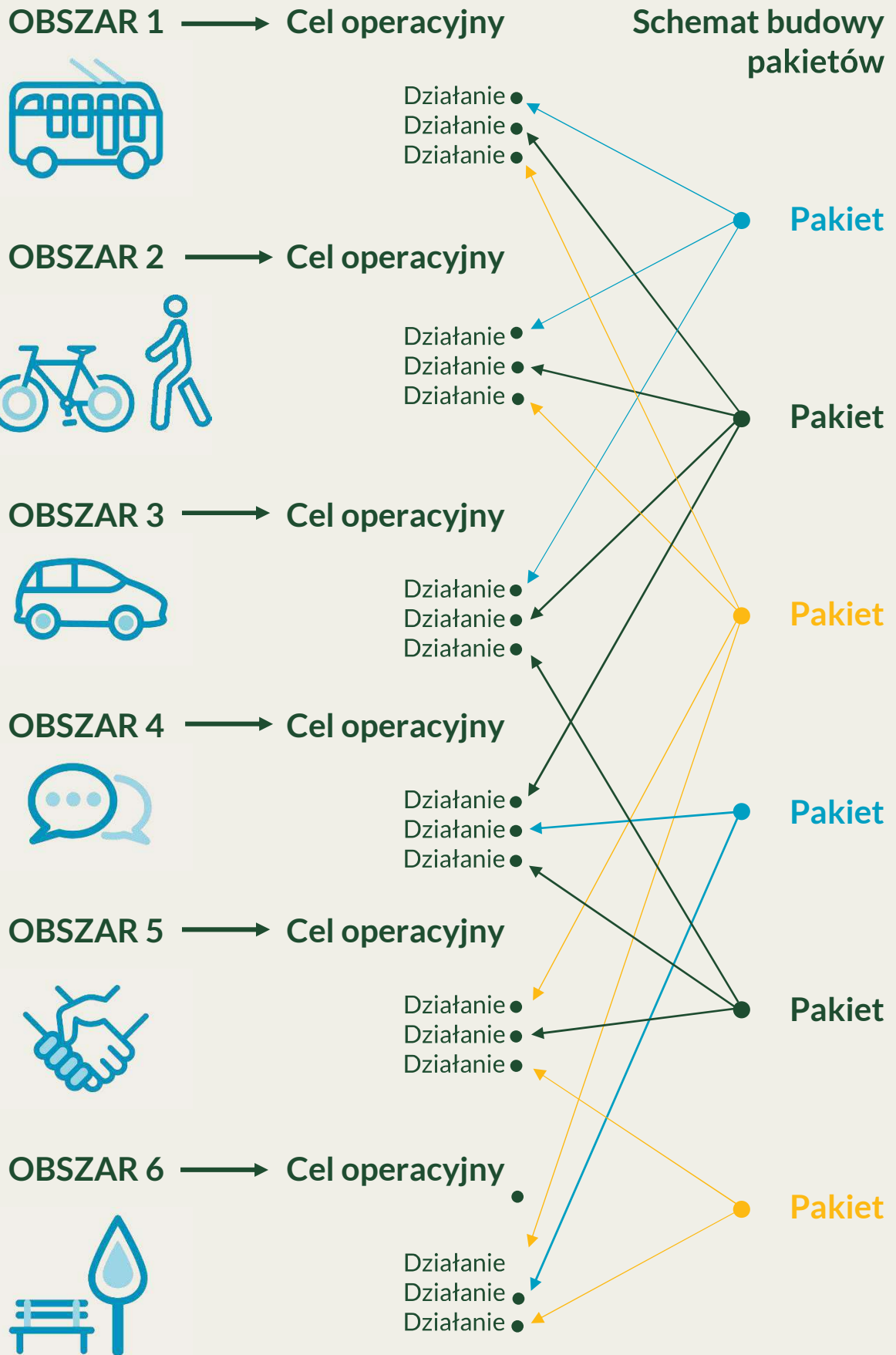
Czym jest plan działania

Plan działania jest załącznikiem do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP OMGGS). Zawiera szczegółowe informacje na temat wszystkich działań proponowanych w ramach SUMP dla danej strefy Obszaru Metropolitalnego. Jest skierowany głównie do osób, które będą zaangażowane we wdrażanie ustaleń tego dokumentu, tj. urzędów gmin i miast, jednostek samorządowych, władz powiatowych, wojewódzkich itd.

Plan działania ma syntetyczny charakter. Opisuje logikę wdrażania zmian w systemie transportu i mobilności. Wszystkie zaproponowane działania przekładają się na osiągnięcie **celu głównego**, czyli redukcji emisji gazów cieplarnianych, oraz **celów strategicznych**, związanych m.in. z bezpieczeństwem uczestników ruchu czy też udziałem transportu zbiorowego w ogóle podróży. Proponowane działania zostały podzielone na 6 obszarów (**obszary priorytetowe**): transport publiczny i punkty przesiadkowe, piesi i rowerzyści, ruch zmotoryzowany, dialog z mieszkańcami i cyfryzacja, współpraca oraz planowanie przestrzenne. W każdym obszarze znajdują się cele (**cele operacyjne**) oraz **działania**, które je realizują. Działaniom przypisano podmioty odpowiedzialne za ich realizację, potencjalnych partnerów ich realizacji, horyzont czasowy, ale też szczegółowy opis ich wykonania.

Dodatkowo w SUMP OMGGS wyznaczono **pakiety działań**. Pakiety zbierają działania, które realizowane w różnych obszarach wzajemnie się uzupełniają i prowadzą do osiągnięcia lepszych efektów. Przykładowo budowa węzłów przesiadkowych, doprowadzenie do nich linii autobusowych, tras rowerowych i pieszych, budowa w ich obrębie parkingów P&R, a także lokalizacja nowej zabudowy przy węzłach przesiadkowych będą wspólnie sprzyjały wzrostowi dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego. Działania te realizowane są jednak w różnych obszarach: współpracy, planowania przestrzennego czy też transportu zbiorowego i węzłów przesiadkowych. Dzięki pakietyzacji działań możemy szybko i łatwo zaprezentować, jaki będzie efekt wdrażania SUMP OMGGS.

Uzupełnieniem planu działania są fiszki dla każdej gminy wraz z mapą przedstawiającą proponowane w SUMP OMGGS działania zawarte w załączniku nr 3.



Wszystkie działania opisane w SUMP OMGGS powinny zostać wdrożone zgodnie z ideą projektowania uniwersalnego. Projektowanie uniwersalne odnosi się do takich rozwiązań, które są użyteczne dla wszystkich ludzi, w jak największym zakresie, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian. Termin ten odnosi się do produktów, środowisk, programów i usług oraz nie wyklucza urządzeń pomocniczych dla poszczególnych grup osób z niepełnosprawnościami.¹

Wszystkie proponowane w SUMP OMGGS działania powinny być realizowane zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego²:

- użyteczność dla osób o różnej sprawności,
- elastyczność w użytkowaniu,
- proste i intuicyjne użytkowanie,
- czytelna informacja,
- tolerancja na błędy,
- wygodne użytkowanie bez wysiłku,
- wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania.

¹ Konwencja ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami – Rezolucja ONZ nr A/RES/61/06, 13 grudnia 2006, art. 2.

² The Principles of Universal Design, NC State University 1997, <http://www.design.ncsu.edu> [dostęp: 7.07.2023].

Zawartość planu działania

Kolejne rozdziały planu działania odpowiadają obszarom priorytetowym. W każdym obszarze znajduje się zestaw działań, który realizuje poszczególne cele SUMP OMGGS.

Opis każdego z działań składa się z:

- numeru działania,
- nazwy działania,
- oznaczenia strefy OMGGS, do której odnosi się opis sposobu realizacji działania,
- zwięzłego opisu sposobu realizacji działania,
- przypisania działania do konkretnego wykonawcy oraz partnerów w realizacji działania (w przypadku zmian organizacyjnych, zmiany nazwy lub zakończenia działalności któregoś ze wskazanych podmiotów, odpowiedzialnym za realizację lub partnerem w realizacji działania będzie podmiot lub podmioty, które przejmą kompetencje podmiotu wskazanego w tabeli):
 - **BPP MG** – Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdynia,
 - **BRG** – Biuro Rozwoju Gdańska,
 - **CPK** – Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.,
 - **CROW** – holenderska organizacja wydająca wytyczne dot. kształtowania infrastruktury rowerowej, m.in. Postaw na rower – podręcznik projektowania przyjaznej dla rowerów infrastruktury. Polski Klub Ekologiczny – Zarząd Główny, Kraków 1999 (Sign up for the Bike, CROW, Ede, 1993),
 - **DG MOVE** – Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej,
 - **DRMG** – Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska,
 - **GAiT** – Gdańskie Autobusy i Tramwaje,
 - **GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
 - **gminy OMGGS** – gminy członkowskie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
 - **InnoBaltica** – InnoBaltica Sp. z o.o.,
 - **MI** – Ministerstwo Infrastruktury,
 - **MZKZG** – Metropolitalny Związek Zatoki Gdańskiej,
 - **MZK W** – MZK Wejherowo,
 - **MZK M** – MZK Malbork,
 - **MZTP/RZTP** – Metropolitalny/Regionalny Zarząd Transportu Publicznego (jednostka planowana w ramach SUMP OMGGS),
 - **NGO** – organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego,
 - **PBPR** – Pomorskie Biuro Planowania Regionalnego,
 - **PKA GDY** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Autobusowej Sp. z o.o. w Gdyni,
 - **PKT GDY** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej Sp. z o.o. w Gdyni,
 - **PKP IC** – PKP Intercity SA,
 - **PKP PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe SA,

- **podmiot prywatny,**
- **PKM** – Pomorska Kolej Metropolitalna SA,
- **PKM GDY** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni,
- **PKP SA** – PKP SA,
- **PKP SKM** – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.,
- **PKS GDY** – PKS Gdynia SA,
- **PKS GDA** – PKS Gdańsk Sp. z o.o.,
- **POLREGIO** – Polregio SA,
- **przewoźnicy** – podmioty wykonujące przewozy autobusowe na terenie OMGGS,
- **PSSE** – Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna,
- **PUW** – Pomorski Urząd Wojewódzki,
- **SOMGGS** – Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
- **SP** – starostwa powiatowe na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego starostwa podano jego pełną nazwę),
- **UM** – urzędy miast na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego urzędu podano jego pełną nazwę),
- **UM GDA** – Urząd Miasta Gdańsk,
- **UM GDY** – Urząd Miasta Gdynia,
- **UM S** – Urząd Miasta Sopot,
- **UMWP** – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
- **UMWZ** – Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego,
- **WR-D** – wytyczne krajowe do projektowania infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d>,
- **ZKM GDY** – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni,
- **ZKM L** – ZKM Lębork,
- **ZDIZ GDA** – Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku,
- **ZDIZ GDY** – Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni,
- **ZDIZ S** – Zarząd Dróg i Zieleni w Sopocie,
- **ZDP** – Zarządy Dróg Powiatowych na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego zarządu podano jego pełną nazwę),
- **ZDW** – Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- **ZTM GDA** – Zarząd Transportu Miejskiego Gdańsk,
- określonego horyzontu czasowego realizacji celu lub w przypadku zadań cyklicznych – okresu realizacji,
- informacji o źródłach finansowania działania:
 - **środki własne** jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład OMGGS,
 - **fundusze europejskie krajowe** (FENiKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021–2027, KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, Program Fundusze Europejskie dla Pomorza (FEP) – Mechanizm Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych),
 - **fundusze i programy europejskie międzynarodowe** (Interreg Europy Środkowej, Interreg Region Morza Bałtyckiego, Interreg Południowy

- Bałtyk, Fundusze Europejskie i EOG – Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego, program CIVITAS),
- **fundusze krajowe i wojewódzkie** (budżet państwa, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, WFOŚiGW – Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Program Budowy Dróg Krajowych, Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej, Program Utrzymania Dróg Krajowych, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych (na lata 2021–2025 i kolejne edycje; Pprzyst), Program Inwestycji Dworcowych PKP S.A. (edycja 2016–2023 i kolejne; Pdwor),
 - **UE** (inne, dostępne w przyszłości, środki i fundusze unijne),
 - **budżet obywatelski**,
 - **środki prywatne** oraz pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego,
- informacji o partnerach w realizacji działania,
 - informacji o pakiecie działań, do którego zostało przypisane konkretne działanie.

Podział OMGGS na strefy

OMGGS podzielono na 10 stref wydzielonych ze względu na skalę i podobieństwa zmian demograficznych, zachodzących procesów urbanizacyjnych oraz wzajemnych zależności obsługi transportowej. Zakres i skala proponowanych działań różnią się w zależności od strefy. W opisie każdego działania zamieszczono oznaczenie strefy, do której odnosi się opis sposobu realizacji danego działania.

M METROPOLIA

Całość Obszaru Metropolitalnego Gdańska, Gdyni i Sopotu w ujęciu powiązań ponadlokalnych, w tym transgranicznych. OM jest jednym z kluczowych ośrodków gospodarczych w południowym obszarze Morza Bałtyckiego oraz w Polsce. To także istotny ośrodek akademicki, biznesowy i turystyczny, generujący ruch ponadregionalny oraz międzynarodowy. Odpowiedzialnym za realizację działań wskazanych dla tej strefy będzie stowarzyszenie/związek metropolii.

R RDZEŃ METROPOLII

Gdańsk, Gdynia, Sopot – dominujący ośrodek wojewódzki, w którym zlokalizowanych jest większość funkcji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych. Największym obszarem obsługi, wykraczającym poza granice OM, charakteryzuje się Gdańsk. Zasięg oddziaływania Gdyni obejmuje całą północną część metropolii. Przestrzennie i funkcjonalnie rdzeń dzieli się na Taras Dolny i Taras Górny. Dolny, o układzie pasmowym, skupia historyczne centra miast, centralne pasmo usługowe oraz tereny przemysłowe, w tym porty. Charakteryzuje się dobrze rozwiniętym transportem zbiorowym, w szczególności w osi północ-południe. Na Górny Taras składa się kilka odrębnych struktur, zlokalizowanych przy połączeniach drogowych z rdzeniem. Skupia on przede wszystkim funkcje mieszkalne oraz usługowe, w mniejszym stopniu produkcyjne i magazynowe, zlokalizowane w obrębie węzłów transportowych. Górny Taras charakteryzuje się rozproszoną gniazdową zabudową oraz procesami urbanizacyjnymi, za którymi nie szła rozbudowa infrastruktury transportowej, utrudniającymi organizację efektywnego transportu zbiorowego. Procesy zachodzące na Górnym Tarasie są zbliżone do tych w Strefie Podmiejskiej. Funkcjonowanie kolei aglomeracyjnej poprawia jego dostępność.

R+ MIASTA OKOŁORDZENIOWE

Miasta Rumia, Reda, Pruszcz Gdański – bezpośrednio sąsiadujące z rdzeniem metropolii, ściśle powiązane z nim funkcjonalnie i przestrzennie, tworzące wraz z rdzeniem wielofunkcyjne pasmo osadnicze. Połączenia transportowe z rdzeniem zapewnia dobrze rozwinięty układ drogowy oraz infrastruktura kolejowa. Wysoki poziom integracji z rdzeniem nie sprzyja wytwarzaniu przez te miasta własnych obszarów obsługi,

proporcjonalnych do posiadanych potencjałów. Skupiają one głównie funkcje mieszkalne, choć w przypadku Pruszcza Gdańskiego należy wskazać na funkcjonowanie obszaru przemysłowego przy węźle trasy S6. Miasta okołordzeniowe to jedno z ośrodków, które w ostatnich latach charakteryzowały się największym przyrostem ludności w OM.



CENTRA SUBREGIONALNE

Miasta Wejherowo, Tczew, Lębork i Malbork – małe i średnie miasta, które ze względu na swoje położenie oraz mieszczące się w nich funkcje usługowe, handlowe i administracyjne stanowią istotne ośrodki dla obsługi otaczających je obszarów. Ze względu na silne powiązanie Tczewa i Wejherowa z Trójmiastem, obszar obsługi tych miast jest ograniczony. Malbork oraz Lębork wytwarzają własne obszary funkcjonalne. Wszystkie te miasta posiadają bezpośrednie połączenie kolejowe z rdzeniem.



OŚRODKI LOKALNE

Miasta Gniew, Hel, Jastarnia, Łeba, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Skarszewy, Władysławowo, wieś Sierakowice i miasto Żukowo – małe miasta oraz większe miejscowości wiejskie, które stanowią lokalną bazę usług, głównie o funkcjach mieszkalnych, rolniczych oraz usługowych. Trzy z tych miast (Kartuzy, Puck oraz Nowy Dwór Gdański) to miasta będące siedzibami powiatów. Ze względu na niewielki obszar obsługi tych miast zostały one zakwalifikowane jako ośrodki lokalne.



STREFA PODMIEJSKA A

Gminy: Kolbudy, Kosakowo, Szemud, Pruszcz Gdański (gmina wiejska) i Żukowo (obszar wiejski) – obszar bezpośredniego oddziaływania rdzenia metropolii, w której przeważa funkcja mieszkaniowa. Charakteryzuje się występowaniem największej intensywności procesów niekontrolowanej suburbanizacji oraz największym w OM wzrostem liczby mieszkańców. Znaczny udział rozproszonej zabudowy wiąże się z szeregiem niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych. W strefie występują deficyty usług, w tym usług społecznych, oraz niewystarczająco rozwinięta infrastruktura techniczna i transportowa. Rozwój przestrzenny znacznie utrudnia jej obsługę transportem zbiorowym. Strefę przecina kolej aglomeracyjna.



STREFA PODMIEJSKA B

Gminy: Wejherowo (gmina wiejska), Luzino, Malbork (gmina wiejska), Nowa Wieś Lęborska, Puck (gmina wiejska) i Tczew (gmina wiejska) – gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu miast okołordzeniowych i subregionalnych, które rozwijają

się jako ich zaplecze mieszkaniowe. Na terenie gmin tej strefy zachodzą podobne procesy jak w gminach strefy podmiejskiej A, jednak o mniejszej intensywności, często ograniczone jedynie do terenów bezpośrednio graniczących z miastami.

ZA

STREFA POZAMIEJSKA A

Gminy: Kartuzy (obszar wiejski), Lichnowy, Łęczyce, Miłoradz, Morzeszczyn, Pszczółki, Somonino, Stare Pole, Stężyca, Subkowy i Pelplin (obszar wiejski) – gminy Pojezierza Kaszubskiego i Żuław, które znajdują się w dogodnym dostępie do kolei (pasmo lęborskie, kartusko-kościerskie oraz tczewskie), jednak zmiany liczby ludności i rozwój przestrzenny mają mniejszą intensywność niż w strefach podmiejskich.

ZB

STREFA POZAMIEJSKA B

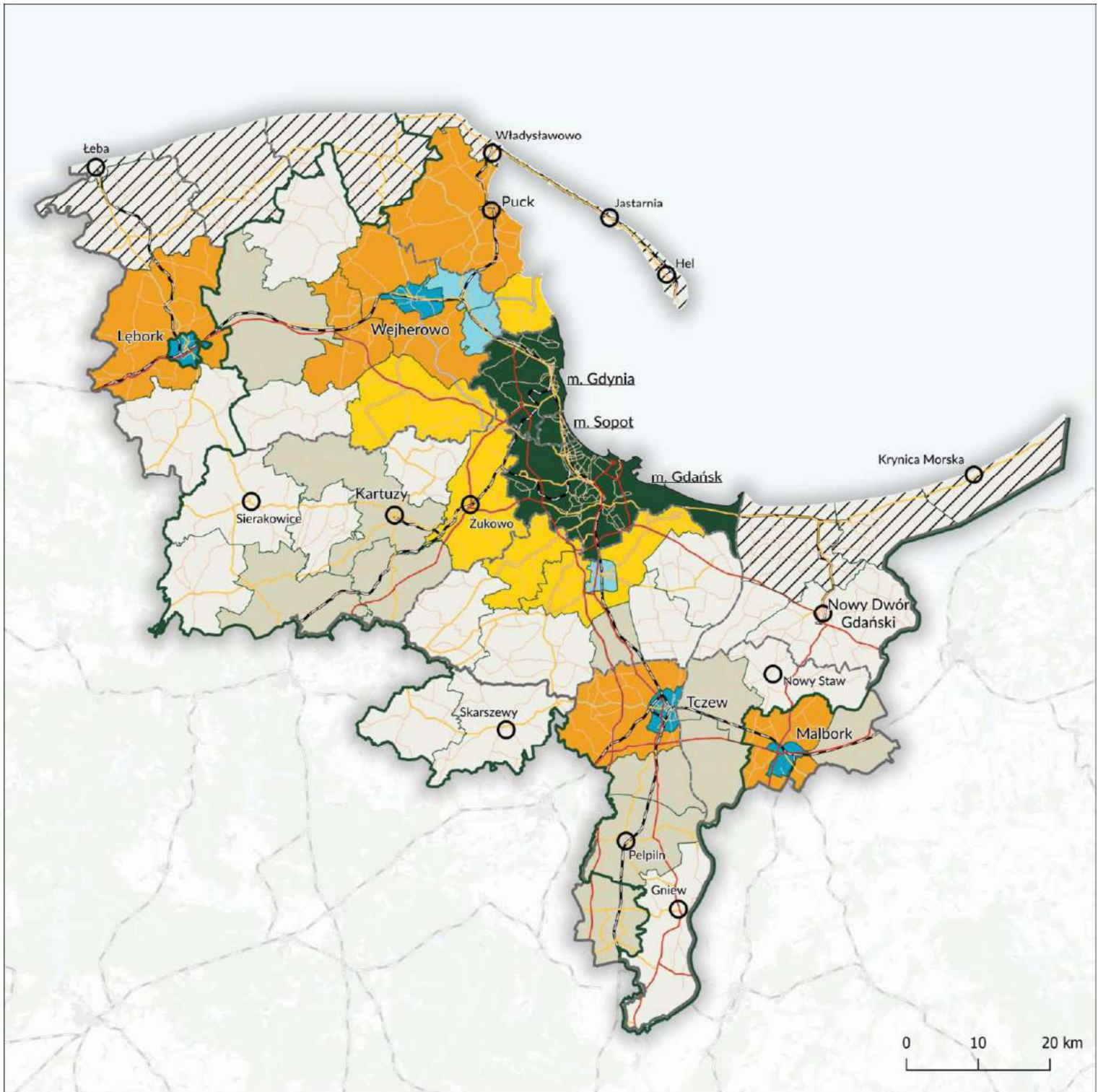
Obszary wiejskie ośrodków lokalnych, gminy: Gniew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Sierakowice, Skarszewy oraz gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Cewice, Gniewino, Linia, Liniewo, Ostaszewo, Przdokowo, Przywidz, Suchy Dąb, Sulęcyno i Trąbki Wielkie – obszar Pojezierza Kaszubskiego o charakterze rolno-leśnym z rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi oraz Żuławy i Dolina Wisły o charakterze rolnym. Obszar o przeważającej zabudowie wiejskiej.

W

STREFA WYBRZEŻA

Gminy: Choczewo, Hel, Jastarnia, Krokowa, Krynica Morska, Łeba, Stegna, Sztutowo, Wicko i Władysławowo – strefa obejmuje swoim zasięgiem tereny nadmorskie, w szczególności Półwysep Helski, o silnie wykształconych funkcjach turystyczno-rekreacyjnych. W sezonie turystycznym uruchamiane są dodatkowe linie transportu zbiorowego, łączące te gminy z rdzeniem oraz miastami OMGGs, w których zasięgu obsługi się znajdują.

Rysunek 1. Mapa podziału Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na strefy, w których zachodzą podobne zjawiska funkcjonalno-przestrzenne



Mapa podziału Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na strefy w których zachodzą podobne zjawiska funkcjonalno-przestrzenne

Infrastruktura transportowa Granice

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Kolej
- Gmin
- Powiatów
- OMGGS względem gmin
- OMGGS względem powiatów

Gminy wg funkcji

- Rdzeń metropolii
- Centra subregionalne
- Miasta okołodzeniowe
- Strefa podmiejska A
- Strefa podmiejska B
- Miasta okołodzeniowe
- Strefa pozamiejska A
- Strefa pozamiejska B
- Ośrodki lokalne
- ▨ Strefa wybrzeża

Źródło: opracowanie własne na podstawie analizy relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, uwarunkowania polityki mobilności

1

Transport publiczny i punkty przesiadkowe

1.1. Sprawny i efektywny system transportu kolejowego

DZIAŁANIE 1.1.1. Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS

Opis sposobu realizacji



Obejmuje wszystkie gminy OMGGS, na terenie których znajduje się planowana do modernizacji, odbudowy lub budowy infrastruktura kolejowa.

- a) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz budowy nowych przystanków kolejowych (lub dostosowania ich lokalizacji do rozwoju otoczenia linii kolejowych) i modernizacji istniejących przystanków (w tym dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, unifikacji wysokości peronów, budowy infrastruktury przesiadkowej, rowerowej, parkingowej).
- b) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz remontów i modernizacji dworców kolejowych na terenie OMGGS – zwłaszcza unifikacji zakresu dostępnych dla pasażera usług w tych lokalizacjach.
- c) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz remontów, rewitalizacji i odbudowy linii kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym oraz regionalnym.
- d) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz budowy nowych odcinków linii kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym (włączanie nowych dzielnic i miast w system kolei aglomeracyjnej).
- e) Współpraca ze spółkami kolejowymi, samorządem wojewódzkim i zarządcami infrastruktury drogowej na rzecz budowy parkingów P&R przy kolejowych przystankach „buforowych”, wokół Trójmiasta zlokalizowanych niedaleko węzłów drogowych.
- f) Pośród możliwych działań (prowadzonych samodzielnie lub we współpracy z innymi samorządami OMGGS) można wymienić: tworzenie raportów i analiz eksperckich oraz prezentację ich wyników, wystosowywanie apeli, monitów i listów otwartych, udział w konferencjach branżowych (w charakterze dyskutanta czy prelegenta), publikację artykułów merytorycznych i wywiadów w mediach,

organizację spotkań dla mediów dotyczących konieczności realizacji określonych inwestycji kolejowych itd.

- g) Celem powyższych działań jest rozwój sieci połączeń kolejowych, zapewniających dostęp do poszczególnych miast rdzenia metropolii, konkurencyjnych względem podróży samochodem.
- h) Lokalizacje i ich planowana liczba może ulegać zmianie zgodnie z ustaleniami strategii regionalnych, rządowych oraz zamierzeniami zarządców infrastruktury kolejowej.

Opis sposobu realizacji

R

Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:

- I. Działania na rzecz budowy Północnej Kolei Aglomeracyjnej (budowa linii kolejowej Gdynia Główna - Mosty Zachód, dobudowa drugiego toru na linii 228 na odcinku Gdynia Pogórze–Gdynia Port Oksywie, elektryfikacja, budowa stacji kolejowych Gdynia Pogórze, Mosty Zachód, Gdynia Lotnisko, budowa przystanków osobowych: Obłuże Leśne, Obłuże Górne, Kosakowo Szkoła, Kosakowo i Pierwoszyno, przebudowa stacji Gdynia Port Oksywie) lub innego wysokoefektywnego środka transportu (w zależności od wyników odpowiednich analiz popytowych i finansowych) – miasto Gdynia.
- II. Budowa PKM Południe (budowa nowych odcinków linii kolejowej, rozbudowa węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice–Świątokrzyska, budowa węzła Kowale, budowa przystanków: Trakt Św. Wojciecha, Madalińskiego, Niepołomska, Wielkopolska) – miasto Gdańsk.
- III. Działania na rzecz budowy linii kolejowej Gdynia–Wiczlino–Bojano – miasto Gdynia.
- IV. Działania na rzecz budowy nowych przystanków kolejowych kluczowych dla rozwoju systemu transportowego metropolii i rdzenia: Gdańsk Kielnieńska (Kukawka), Gdynia Mały Kack, Gdynia Wielki Kack, Gdańsk Park Maszynowa, Gdynia Fikakowo, rozbudowa węzła integracyjnego Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana – miasto Gdynia, miasto Gdańsk.
- V. Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 202 – miasto Gdynia.
- VI. Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych (Gdynia Chylonia, Gdańsk Oliwa) wraz z obszarami przyległymi, jako węzły komunikacyjne (Gdynia Główna PKP) – miasto Gdynia, miasto Gdańsk.
- VII. Działania na rzecz dostosowania kolejowych rozkładów jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów na linii kolejowej nr 201 (w relacji Gdynia–Żukowo–Kościerzyna) – miasto Gdynia.
- VIII. Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 (walka z hałasem, modernizacja przystanków osobowych



| | |
|--|--|
| | <p>SKM Gdańsk Politechnika i Gdańsk Zaspą) – miasto Gdańsk, miasto Gdynia, miasto Sopot.</p> <p>IX. Działania na rzecz zwiększenia przepustowości ciągu Tczew–Gdynia – miasto Gdańsk, miasto Gdynia.</p> <p>X. Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Gdańsk–Nowy Dwór Gdański–Elbląg.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R+</p> | <p>Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Działania na rzecz modernizacji dworca kolejowego w Redzie – miasto Reda. II. Działania na rzecz poprawy przepustowości linii kolejowej nr 213 Reda–Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping, Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i Władysławowie) – miasto Reda, gmina Puck, miasto i gmina Władysławowo, miasto Jastarnia, miasto Hel. III. Działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej Pruszcz Gdański–Stara Piła (w ramach PKM Południe) – gmina Pruszcz Gdański. IV. Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 (budowa nowego przystanku Reda Centrum) – miasto Reda. V. Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – miasto Reda, miasto Rumia. VI. Działania na rzecz zwiększenia przepustowości ciągu Tczew–Gdynia – miasto Pruszcz Gdański. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>S</p> | <p>Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej nr 207 odcinek od granicy województwa do Malborka – miasto Malbork. II. Działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej nr 229 odcinek Łębork–Łeba – miasto Łębork. III. Działania na rzecz rewitalizacji odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy–Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją – miasto Kartuzy. IV. Działania na rzecz rewitalizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 229 na odcinku Łębork–Nowa Wieś Łęborska – miasto Łębork. V. Działania na rzecz odbudowy linii Wejherowo–Góra Pomorska–Garczegorze wraz z elektryfikacją – miasto Wejherowo. VI. Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 – miasto Wejherowo, miasto Łębork. VII. Działania na rzecz modernizacji dworca kolejowego w Wejherowie – miasto Wejherowo. |

| | |
|--|---|
| | <p>VIII. Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – miasto Lębork, miasto Wejherowo.</p> <p>IX. Działania na rzecz zwiększenia przepustowości ciągu Tczew–Gdynia – miasto Tczew.</p> <p>X. Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Lębork–Łeba.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>L</p> | <p>Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Działania na rzecz rewitalizacji odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy–Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją – miasto Kartuzy. II. Działania na rzecz odbudowy linii kolejowej nr 256 Szymankowo–Nowy Dwór Gdański – gmina Nowy Dwór Gdański. III. Działania na rzecz rewitalizacji infrastruktury Żuławskiej Kolei Dojazdowej – gmina Nowy Dwór Gdański. IV. Działania na rzecz poprawy przepustowości na linii nr 213 Reda–Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping, Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i we Władysławowie) – gmina Puck, miasto i gmina Władysławowo. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PA</p> | <p>Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Działania na rzecz budowy Północnej Kolei Aglomeracyjnej (budowa linii kolejowej Gdynia Główna - Mosty Zachód, dobudowa drugiego toru na linii 228 na odcinku Gdynia Pogórze–Gdynia Port Oksywie, elektryfikacja, budowa stacji kolejowych Gdynia Pogórze, Mosty Zachód, Gdynia Lotnisko, budowa przystanków osobowych: Obłuze Leśne, Obłuze Górne, Kosakowo Szkoła, Kosakowo i Pierwoszyno, przebudowa stacji Gdynia Port Oksywie) lub innego wysokoefektywnego środka transportu (w zależności od wyników odpowiednich analiz popytowych i finansowych) – gmina Kosakowo. II. Działania na rzecz budowy PKM Południe (budowa nowych odcinków linii kolejowej, rozbudowa węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice–Świętokrzyska, budowa węzła Kowale, budowa przystanków: Trakt Św. Wojciecha, Madalińskiego, Niepołomska, Wielkopolska) – gmina Kolbudy. III. Działania na rzecz budowy linii kolejowej Gdynia–Wiczlino–Bojano – gmina Szemud. IV. Działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej Pruszcz Gdański–Stara Piła (w ramach PKM Południe) – miasto i gmina Żukowo, gmina Kolbudy. |


| | |
|--|---|
| | <p>V. Działania na rzecz budowy węzła przesiadkowego w Glinczu – miasto i gmina Żukowo.</p> <p>VI. Działania na rzecz dostosowania kolejowych rozkładów jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów na linii kolejowej nr 201 (w relacji Gdynia–Żukowo–Kościerzyna) – miasto i gmina Żukowo.</p> <p>VII. Działania na rzecz poprawy przepustowości ciągu Tczew–Gdynia – gmina Pruszcz Gdański.</p> <p>VIII. Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Gdańsk–Nowy Dwór Gdański–Elbląg.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PB</p> | <p>Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:</p> <p>I. Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Mrzeżynie i Swarzewie – gmina wiejska Puck.</p> <p>II. Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 (modernizacja linii, w tym budowa nowych przystanków: Bolszewo, Gościcino Zielony Dwór) – gmina wiejska Wejherowo, gmina Nowa Wieś Lęborska.</p> <p>III. Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – gmina Luzino.</p> <p>IV. Działania na rzecz poprawy przepustowości ciągu Tczew–Gdynia – gmina wiejska Tczew.</p> <p>V. Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Lębork–Łeba.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZA</p> | <p>Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:</p> <p>I. Działania na rzecz odbudowy linii kolejowej nr 256 Szymankowo–Nowy Dwór Gdański – gmina Lichnowy.</p> <p>II. Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Szymankowie – gmina Lichnowy.</p> <p>III. Działania na rzecz prac na linii nr 203 (Tczew–Czersk, Wierzchowo Człuchowskie) – gmina wiejska Tczew.</p> <p>IV. Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 – gmina Łęczyce.</p> <p>V. Działania na rzecz dostosowania kolejowych rozkładów jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów na linii kolejowej nr 201 (w relacji Gdynia–Żukowo–Kościerzyna) – gmina Somonino, gmina Stężycza.</p> <p>VI. Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – gmina Łęczyce.</p> <p>VII. Działania na rzecz poprawy przepustowości ciągu Tczew–Gdynia – gmina Pszczółki.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> | <p>Planowane inwestycje i zainteresowane gminy:</p> <p>I. Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy – miasto Hel, miasto Jastarnia.</p> |

| | |
|--|---|
| ZB | <ul style="list-style-type: none"> II. Działania na rzecz rewitalizacji infrastruktury Żuławskiej Kolei Dojazdowej – gmina Sztutowo, gmina Stegna. III. Działania na rzecz poprawy przepustowości na linii nr 213 Reda–Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping, Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i we Władysławowie) – miasto Jastarnia, miasto Hel. IV. Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 – gmina Luzino, V. Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy – miasto Hel, miasto Jastarnia. VI. Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Gdańsk–Nowy Dwór Gdański–Elbląg. VII. Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Lębork–Łeba. |
| Opis sposobu realizacji <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 5px;">W</div> | Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: <ul style="list-style-type: none"> I. Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy – miasto Hel, miasto Jastarnia. II. Działania na rzecz rewitalizacji infrastruktury Żuławskiej Kolei Dojazdowej – gmina Sztutowo, gmina Stegna. III. Działania na rzecz poprawy przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda–Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping, Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i we Władysławowie) – miasto Jastarnia, miasto Hel. IV. Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy – miasto Hel, miasto Jastarnia. V. Działania na rzecz budowy linii kolejowej w relacji Lębork–Łeba. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | PKP PLK, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, UMWP, podmioty prywatne, MI, GDDKiA, ZDIZ GDA, ZDP, BPPMG |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

DZIAŁANIE 1.1.2. Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Budowa nowych i modernizacja istniejących odcinków sieci pieszej mającej znaczenie dla docierania pasażerów do istniejących, nowo powstałych lub zmodernizowanych przystanków osobowych i dworców kolejowych (również przy uwzględnieniu dostępności dla osób o ograniczonej mobilności).</p> <p>b) Modernizacja układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących, nowych i modernizowanych przystanków osobowych i dworców kolejowych (uwzględnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, stref K&R, infrastruktury dla rowerów i środków mobilności współdzielonej oraz potrzeb osób o ograniczonej mobilności).</p> <p>c) Uwzględnienie w modernizowanej i nowej infrastrukturze węzłów komunikacyjnych ochrony istniejących walorów środowiska przyrodniczego oraz dążenie do maksymalizacji udziału powierzchni biologicznie czynnej.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Brak działań</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, SOMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2030+</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>PKP PLK, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, UMWP, podmioty prywatne, MI, GDDKiA, ZDIZ GDA, ZDP, BPPMG, UM GDY</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem</p> |

DZIAŁANIE 1.1.3. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Nawiązanie współpracy ze spółkami kolejowymi i Urzędem Marszałkowskim na rzecz:</p> <p>a) opracowania planu i harmonogramu zakupów nowego taboru kolejowego,</p> <p>b) realizacji projektów taborowych,</p> |
|---|--|

| | |
|---|---|
| PB ZA ZB W | <p>c) kierowania nowo zakupionych pojazdów na linie i relacje obsługujące samorządy OMGGS.</p> <p>Obejmuje wszystkie gminy OMGGS, na terenie których znajdują się czynne, a w dalszej kolejności odbudowywane i uruchamiane linie kolejowe.</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | PKP SKM, POLREGIO, UMWP, podmioty prywatne (producenci taboru kolejowego) |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |




DZIAŁANIE 1.1.4. Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych

| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji M | Współpraca z organizatorami transportu na rzecz uruchomienia połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych. |
| Opis sposobu realizacji R+ S L PA PB ZA W | Uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu oraz reorganizacja tras linii autobusowych poza rdzeniem metropolii w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi. |
| Opis sposobu realizacji ZB | Tam, gdzie to zasadne (w strefie podmiejskiej B nie ma obecnie i/lub nie są planowane linie kolejowe), uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu oraz reorganizacja tras linii autobusowych poza rdzeniem metropolii w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi. |
| Opis sposobu realizacji R | Brak działań |

| | |
|---|---|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | OMGGS, MZKZG, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030 |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | PKP SKMT, PKP PLK, Polregio, UMWP, przewoźnicy |
| Pakiet działań | PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem |



1.2. Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego

DZIAŁANIE 1.2.1. Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | Opracowanie wspólnego standardu przystankowego dla metropolii na podstawie istniejących standardów różnych członków OMGGS oraz działania ze strategii ZIT (wdrożenie jednolitego oznakowania środków transportu zbiorowego na terenie metropolii). |
| Opis sposobu realizacji  | Utrzymanie, a w razie potrzeby poprawa istniejących standardów przystankowych oraz rozkładów jazdy, opartych na równomiernych odstępach między kolejnymi kursami oraz w miarę możliwości zwiększenie liczby przystanków wyposażonych w dynamiczne tablice informacji pasażerskiej. |
| Opis sposobu realizacji  | Wdrożenie standardu przystankowego i modernizacja przystanków komunikacyjnych, doposażanie przystanków w wiaty, perony oraz elementy tzw. małej architektury, w tym zieleń, dbałość o prawidłowe oznakowanie przystanków komunikacyjnych, uspojnienie nazw przystanków komunikacyjnych stosowanych przez różnych organizatorów i przewoźników prywatnych, ustalenie rozkładów jazdy linii regionalnych opartych na regularnych częstotliwościach kursowania. |

| | |
|---|---|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | OMGGS, MZKZG (jeśli będzie pełnił zadania organizatora transportu), gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | PBPR, UMWP, zarządcy dróg, MZKZG, wszyscy organizatorzy transportu zbiorowego z OMGGS |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

DZIAŁANIE 1.2.2. Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Optymalizacja lokalizacji istniejących oraz wyznaczanie lokalizacji nowych przystanków autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych w celu zapewnienia ich dobrej dostępności, tj. lokalizowanie przystanków w pobliżu skupisk zabudowy mieszkaniowej i usługowej oraz miejsc przecięcia się głównych ciągów pieszych. b) Lokalizowanie przystanków autobusowych w sąsiedztwie usług. c) Kategoryzacja przystanków komunikacyjnych, w tym określenie przystanków mających status „na żądanie” w określonych dniach i godzinach. d) Kontynuacja działań mających na celu optymalizację przebiegu linii komunikacyjnych oraz częstotliwości ich kursowania w ten sposób, aby dążyć do poprawy jakości oferty, nie podnosząc kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |

| | |
|-----------------------|--|
| Potencjalni partnerzy | PBPR, UMWP, zarządcy dróg i przystanków |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.2.3. Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego






| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji R | Zakup nowego taboru: tramwajowego w Gdańsku, trolejbusowego w Gdyni, autobusów miejskich i podmiejskich. Stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów. |
| Opis sposobu realizacji R+ S L | Zakup nowego taboru autobusów miejskich i podmiejskich. Stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów. |
| Opis sposobu realizacji PA PB ZA ZB W | Zakup nowego taboru autobusów miejskich i podmiejskich. Podjęcie decyzji o zakupie nowego taboru autobusowego zeroemisyjnego i stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów. |
| Opis sposobu realizacji M | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS organizujące transport publiczny |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | GAIŁ, PKM GDY, PKA GDY, PKT, MZK W, ZKM L, MZK M, PKS GDY, PKS GDA, ZTM GDA, ZKM GDY, przewoźnicy prywatni, producenci taboru |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.2.4. Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R</p> | <p>a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego i trolejbusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.</p> <p>b) Wytyczanie buspasów w celu ułatwienia dojazdu transportem zbiorowym z miejscowości poza rdzeniem do rdzenia metropolii.</p> <p>Proponowane lokalizacje:</p> <p>I. w ciągu Traktu św. Wojciecha (Gdańsk), ul. Morska (Gdynia),</p> <p>II. Gdynia–Kosakowo.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R+ PA</p> | <p>a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.</p> <p>b) Wytyczanie buspasów w celu ułatwienia dojazdu transportem zbiorowym z miejscowości poza rdzeniem do rdzenia metropolii.</p> <p>c) Kontynuacja buspasów wyznaczonych na terenie rdzenia metropolii.</p> <p>Proponowane lokalizacje:</p> <p>I. Gdynia–Kosakowo,</p> <p>II. Pruszcza Gdański, w ciągu ul. Grunwaldzkiej.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>S</p> | <p>a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PB</p> | <p>a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.</p> <p>b) Kontynuacja buspasów wyznaczonych na terenie miast ośrodkowych i centrów subregionalnych.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M L ZA</p> <p>ZB W</p> | <p>Brak działań</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS organizujące transport publiczny</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2027</p> |



| | |
|------------------------------|--|
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | SOMGGS |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.2.5. Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych bądź trolejbusów bateryjnych. b) Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej w Gdańsku oraz Gdyni. c) Realizacja sieci tramwajowej zgodnie z założonymi w dokumentach planistycznych korytarzami transportowymi. d) Przedłużanie linii tramwajowych i trolejbusowych do strefy podmiejskiej (zależnie od potrzeb). e) Zapewnianie priorytetu przejazdu na skrzyżowaniach dla tramwajów i trolejbusów. |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych bądź trolejbusów bateryjnych. b) Rozwój sieci trolejbusowej (przedłużenie od Gdyni). c) Zapewnianie priorytetu przejazdu na skrzyżowaniach dla trolejbusów. |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych. |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych. b) Realizacja sieci tramwajowej zgodnie z założonymi w dokumentach planistycznych korytarzami transportowymi. c) Przedłużanie linii tramwajowych i trolejbusowych do strefy podmiejskiej (zależnie od potrzeb). d) Zapewnianie priorytetu przejazdu na skrzyżowaniach dla tramwajów i trolejbusów. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |

| | |
|---|--|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, UM GDA, UM GDY, DRMG, BPPMG |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | ZDIZ GDA, ZDIZ GDY |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.2.6. Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych


| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | Współpraca z organizatorami wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych na rzecz zwiększenia wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych (zniżki na atrakcje przy okazaniu biletu na transport publiczny, specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń). |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS, powiaty OMGGS, SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, środki prywatne |
| Potencjalni partnerzy | Podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.2.7. Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów



| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <p>Współpraca JST w pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych oraz korzystanie z wszystkich możliwych źródeł dofinansowań, koordynowana przez SOMGGS. W przypadku utworzenia jednego organizatora transportu dla metropolii to organizator wnioskuje o dofinansowania.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>L PA PB ZA ZB W</p> | <p>Współpraca JST w pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych oraz korzystanie ze wszystkich możliwych źródeł dofinansowań.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S</p> | <p>Brak działań</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, powiaty OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>Działanie ciągłe</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Fundusze krajowe i wojewódzkie, fundusze europejskie krajowe, UE</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>SOMGGS, UM GDA, UM GDY</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym</p> |

DZIAŁANIE 1.2.8. Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S L PA PB ZA ZB W</p> | <p>a) Określenie standardów wyposażenia i dostępności oraz przeprowadzanie audytów dotyczących dostępności przystanków, węzłów przesiadkowych, dworców itd. dla osób z ograniczoną mobilnością, wspomnianych szczegółowo w pozostałych działaniach.</p> <p>b) Wdrożenie odpowiedniego oznakowania fakturowego i udźwiękowania przystanków dla osób słabowidzących oraz niewidzących, a także oznaczenia przystanków w alfabecie Braille'a oraz tablice tyflograficzne w obrębie węzłów przesiadkowych.</p> |
|---|--|




| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> c) Odpowiednie oznakowanie przystanków niedostępnych dla osób z ograniczoną mobilnością. d) Likwidacja wykrytych bądź zgłoszonych barier architektonicznych utrudniających przemieszczanie się osobom z ograniczoną mobilnością, szczególnie na terenie węzłów przesiadkowych, przystanków transportu zbiorowego oraz na drogach dojazdu do przystanków. e) Zapewnianie miejsc dostępnych dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się (także miejsc siedzących) w pojazdach obsługujących PTZ. f) Współpraca ze służbami mundurowymi (policja, straż miejska, straż gminna, SOK) w celu zapewnienia większego poziomu bezpieczeństwa w środkach transportu zbiorowego, zwłaszcza w godzinach późnowieczornych i nocnych. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | gminy OMGGS, powiaty OMGGS, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | NGO |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.2.9. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego

| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji  | Zapewnienie wsparcia podmiotom zewnętrznym w kontaktach z organizatorami transportu zbiorowego i przewoźnikami w sprawach związanych z dostosowywaniem rozkładów jazdy do obsługi istotnych generatorów ruchu. |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Współpraca i rozmowy z podmiotami zewnętrznymi (szkoły, duże zakłady pracy, istotne ośrodki kultury itd.) przy opracowywaniu rozkładów jazdy. b) Dostosowywanie, w miarę możliwości, liczby połączeń, częstotliwości/godzin odjazdów do potrzeb istotnych generatorów ruchu związanych z dojazdami do pracy, szkoły lub usług. |

| | |
|---|---|
| | c) Zamieszczenie informacji na stronie organizatora i przewoźnika dotyczącej możliwości i formy kontaktu w sprawach związanych z dostosowywaniem siatki połączeń. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Podmioty prywatne, przewoźnicy |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.2.10. Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | Współpraca JST w pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych oraz korzystanie ze wszystkich możliwych źródeł dofinansowań, koordynowana przez SOMGGS. W przypadku utworzenia jednego organizatora transportu dla metropolii to organizator wnioskuje o dofinansowania. |
| Opis sposobu realizacji  | a) Określenie obszarów charakteryzujących się rozproszoną zabudową mieszkaniową oraz niedostateczną jakością infrastruktury drogowej, które uniemożliwiają wytrasowanie linii regularnych obsługiwanych większym taborem na ich terenie. b) Pilotażowe wdrożenie DRT na ww. obszarach. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie, fundusze europejskie krajowe |

| | |
|-----------------------|--|
| Potencjalni partnerzy | Przewoźnicy |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

1.3. System wysokiej jakości węzłów integracyjnych

DZIAŁANIE 1.3.1. Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych

| | |
|-------------------------|--|
| Opis sposobu realizacji | <ul style="list-style-type: none"> a) Wdrożenie ustalonego standardu węzłów przesiadkowych OMGGS, w tym aktualizacja lub opracowanie nowych standardów budowy, wyposażenia i w zakresie informacji pasażerskiej z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, wraz z określeniem kryteriów do przeprowadzenia audytów dostępności węzłów. b) W wyposażeniu węzłów przesiadkowych należy uwzględnić zamknięte parkingi rowerowe oraz punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Nawierzchnia parkingowa powinna być przepuszczalna z uwzględnieniem nasadzeniem drzew, w celu uniknięcia efektu wyspy ciepła. c) Przeprowadzanie audytów w zakresie dostępności istniejących węzłów integracyjnych (przy współpracy z gminami OMGGS). d) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorzady ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach. |
| Opis sposobu realizacji | <ul style="list-style-type: none"> a) Realizacja wyznaczonych w dokumentach strategicznych węzłów przesiadkowych, parkingów P&R przy stacjach kolejowych oraz przystanków zintegrowanych. Budowa parkingów P&R i B&R na przystankach węzłowych zgodnie z przyjętymi standardami. Minimalne wyposażenie parkingu: zadane stojaki na rowery, miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami, dogodne dojście do przystanku transportu zbiorowego (chodnik, windy lub przejścia podziemne, jeśli wymagane – te ostatnie wyłącznie w odniesieniu do kolejowych węzłów integracyjnych). Należy szczególnie uwzględnić likwidację wszelkich barier architektonicznych obecnie utrudniających przemieszczanie się pieszo i/lub rowerem na obszarach węzłów, a także mieć na uwadze odpowiednie projektowanie nowych/modernizację istniejących węzłów tak, aby tego typu bariery nie występowały. b) Zapewnienie bezpiecznych i wygodnych odcinków oraz elementów transportu rowerowego i pieszego na obszarze |

M

| | | |
|----|----|----|
| R | R+ | S |
| L | PA | PB |
| ZA | ZB | W |

| | |
|---|---|
| | <p>węzłów integracyjnych (WI) oraz przystanków zintegrowanych (PI), wraz z (w razie potrzeby) konsultacjami społecznymi i audytem potrzeb w zakresie funkcjonalności węzłów. W ramach konsultacji należy również uzyskać informacje na temat funkcjonalności węzłów z punktu widzenia pieszych i rowerzystów oraz zidentyfikować istniejące problemy oraz zebrać propozycję ich rozwiązania. Realizacja rozbudowy, wyposażenia itp. zgodnie z ustalonym w trakcie konsultacji zapotrzebowaniem.</p> <p>c) W wyposażeniu węzłów przesiadkowych należy uwzględnić zamknięte parkingi rowerowe oraz punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Nawierzchnia parkingowa powinna być przepuszczalna z uwzględnieniem nasadzeniem drzew, w celu uniknięcia efektu wyspy ciepła.</p> <p>d) Audyt (z możliwością uzupełnienia o konsultacje społeczne) w zakresie zapotrzebowania na wykonanie łączników rowerowych umożliwiających bezpośredni, wygodny i bezpieczny dojazd rowerem z istniejącej i projektowanej sieci rowerowej na parkingi rowerowe, będące częścią istniejących i projektowanych węzłów integracyjnych (WI) i przystanków zintegrowanych (PI) wraz z ich zaprojektowaniem oraz budową. Analogiczne działania w zakresie rowerowej infrastruktury punktowej na styku transportu rowerowego i zbiorowego poza obszarem węzłów/przystanków (np. znaki informacyjne kierujące do węzłów).</p> <p>e) Projekty modernizacji i/lub budowy brakujących odcinków sieci pieszej (bazujące na audytach i opcjonalnie konsultacjach społecznych) łączących sieć istniejącą z istniejącymi i planowanymi węzłami integracyjnymi powinny uwzględniać dotychczas powstałe tzw. przedепty.</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, DRMG |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | UMWP, PKM, PKP PLK, NGO, PBPR, podmioty prywatne, mieszkańcy, DRMG, BPPMG, BRG |
| Pakiet działań | PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem |

1.4. Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego

DZIAŁANIE 1.4.1. Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji M | Aktualizacja/uszczegółowienie dokumentu pt. „Wstępna koncepcja i ocena ekonomiczna uruchomienia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej na wodach Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i dróg wodnych Deltę Wisły jako elementu publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego”, w szczególności przeprowadzenie dodatkowych badań popytu w zakresie połączenia pomiędzy rdzeniem metropolii a Półwyspem Helskim, w obrębie rdzenia metropolii (Gdynia Oksywie–Gdynia Śródmieście) oraz w rejonie Zatoki Puckiej (Rewa, Puck, Jastarnia). |
| Opis sposobu realizacji R W | <ol style="list-style-type: none">Współpraca samorządów w celu wyznaczenia tras, przystanków i siatki połączeń transportu wodnego na podstawie badań.Zorganizowanie przetargu na obsługę połączeń transportem wodnym w sezonie letnim (maj–wrzesień). Transport powinien zapewniać konkurencyjny czas przejazdu oraz możliwość przewozu rowerów. Docelowo połączenia te powinny zostać włączone w metropolitalny system biletowy i zapewniać konkurencyjną cenę przejazdu w celu stworzenia alternatywy dla codziennych przemieszczeń mieszkańców. Alternatywnie, w zależności od możliwości finansowania przez JST, działanie na rzecz organizacji transportu wodnego jako usługi komercyjnej. |
| Opis sposobu realizacji PB L | <ol style="list-style-type: none">Powiat pucki i gmina Puck: współpraca samorządów w celu wyznaczenia tras, przystanków i siatki połączeń transportu wodnego na podstawie badań.Powiat pucki i gmina Puck: Zorganizowanie przetargu na obsługę połączeń transportu wodnego w sezonie letnim (maj–wrzesień). Transport powinien zapewniać konkurencyjny czas przejazdu oraz możliwość przewozu rowerów. Docelowo połączenia te powinny zostać włączone w metropolitalny system biletowy i zapewniać konkurencyjną cenę przejazdu w celu stworzenia alternatywy dla codziennych przemieszczeń mieszkańców. Alternatywnie, w zależności od możliwości finansowania przez JST, działanie na rzecz organizacji transportu wodnego jako usługi komercyjnej. |

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji R+ S PA ZA ZB | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, krajowe i wojewódzkie |
| Potencjalni partnerzy | Komercyjni operatorzy żeglugowi, Żegluga Gdańska |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 1.4.2. Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji R W | Ujednolicenie przystanków transportu wodnego pod kątem ich standardu: długość i wysokość nabrzeża, wiata przystankowa, aktualna informacja taryfowa i rozkładowa. Infrastruktura powinna być dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. |
| Opis sposobu realizacji PB L | Powiat pucki i gmina Puck: ujednolicenie przystanków transportu wodnego pod kątem ich standardu: długość i wysokość nabrzeża, wiata przystankowa, aktualna informacja taryfowa i rozkładowa. Infrastruktura powinna być dostosowana do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. |
| Opis sposobu realizacji M R+ S PA ZA ZB | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |

| | |
|-----------------------|---|
| Potencjalni partnerzy | Komercyjni operatorzy żeglugowi |
| Pakiet działań | PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem |

DZIAŁANIE 1.4.3. Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego

| | |
|--|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Doprowadzenie linii zbiorowego transportu lądowego do kluczowych przystanków transportu wodnego i stworzenie miniwęzłów przesiadkowych na ich styku.</p> <p>b) Włączenie transportu wodnego do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Powiat pucki i gmina Puck: doprowadzenie linii zbiorowego transportu lądowego do kluczowych przystanków transportu wodnego i stworzenie miniwęzłów przesiadkowych na ich styku.</p> <p>b) Powiat pucki i gmina Puck: włączenie transportu wodnego do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Komercyjni operatorzy żeglugowi |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

2

Piesi i rowerzyści

2.1. Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa

DZIAŁANIE 2.1.1. Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej

| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <ul style="list-style-type: none">a) Udzielanie dofinansowania na inwestycje w sieć pieszą i rowerową zapewniające ciągłość tras pieszych i rowerowych w OMGGS oraz dla odcinków zapewniających realizację systemu tras rowerowych wskazanych w SUMP OMGGS.b) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW).c) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S L PA PB ZA ZB W</p> | <ul style="list-style-type: none">a) Audyt i w zależności od potrzeb konsultacje społeczne dotyczące zapotrzebowania na nowe odcinki liniowej infrastruktury pieszej wraz z obiektami punktowymi, w szczególności w odniesieniu do budowy nowych budynków mieszkalnych i usługowych, a także w kierunku uzupełniania luk w istniejącej sieci w celu skracania połączeń pieszych. Działanie uwzględnia również takie elementy infrastruktury jak meble miejskie oraz infrastruktura błękitno-zielona.b) Audyt i ewentualne konsultacje społeczne dotyczące zapotrzebowania na budowę nowych odcinków liniowej infrastruktury rowerowej oraz obiektów infrastruktury punktowej, z położeniem nacisku na racjonalne i optymalne dopasowanie do potrzeb. Należy jednoznacznie wykonać audyt, jaki rodzaj infrastruktury rowerowej (wydzielone DDR, drogi dla pieszych i rowerów, pasy rowerowe, drogi 2-1 itd.) powinien powstać na konkretnych odcinkach sieci, przy zakładanym uwzględnieniu istotnego wzrostu ruchu rowerowego spowodowanego realizacją tych inwestycji. Należy uwzględnić również plany budowy łączników uzupełniających istniejącą infrastrukturę rowerową w formie m.in. kładek nad ciekami wodnymi, torami, drogami, mostów rowerowych i pieszo-rowerowych, tuneli, przepustów oraz |

| | |
|--|---|
| | <p>innych tego typu rozwiązań, które wpłyną na znaczne skrócenie czasu przejazdów. Wynikiem szczegółowego audytu powinno być również zlokalizowanie (a następnie likwidacja) wszelkich luk w sieci oraz zapotrzebowania na budowę zaplecza sanitarnego dla rowerzystów w miejscach docelowych podróży.</p> <p>c) Zaprojektowanie i budowa poszczególnych odcinków i elementów sieci pieszej i rowerowej z uwzględnieniem krajowych standardów i wytycznych realizacji tego typu infrastruktury (WR-D-41/42), przyjętych wytycznych obszarowych oraz innych opracowań uwzględniających dobre praktyki w tym zakresie (m.in. wytyczne CROW), a także mając na uwadze hierarchizację odcinków sieci rowerowej w postaci jej szkieletu (V – velostrady, P – trasy podstawowe) i odcinków uzupełniających. W projektowaniu należy brać pod uwagę plany zawarte w dotychczasowych dokumentach strategicznych, w koncepcji przedstawionej w PZMM oraz wyniki audytów i konsultacji społecznych uwzględnionych w pkt. a) i b). Przy realizacji projektów należy dbać o jak najszersze, ale również właściwe uwzględnianie zieleni, w tym m.in.: pozostawianie jak największej ilości zieleni istniejącej, stosowanie zieleni jako separacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych, prowadzenie ciągów pieszych i rowerowych możliwie po jak najbardziej zielonych terenach oraz stosowanie rozwiązań z zakresu tzw. infrastruktury błękitno-zielonej.</p> <p>d) Cykliczne audyty realizacji rozwoju sieci pieszej i rowerowej oraz utrzymywania odpowiedniego poziomu jej jakości, a także powstawania nowego zapotrzebowania na ten rodzaj infrastruktury.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R</p> | <p>W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. równoległej względem drogi nadmorskiej trasy północ-południe, która pozwoli swobodniej przemieszczać się mieszkańcom do pracy, szkoły itd. bez kolizji z turystami, II. osi całej sieci metropolitalnej w postaci velostrady północ-południe, która powinna być zrealizowana na całym odcinku w jak najwyższym standardzie, III. alternatywnych połączeń rowerowych wschód-zachód przekraczających trasę S7. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R+</p> | <p>W miastach okołordzeniowych szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. osi całej sieci metropolitalnej w postaci velostrady północ-południe, która powinna być zrealizowana na całym odcinku w jak najwyższym standardzie, |




| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> II. głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z rdzeniem, III. głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z najbliższymi centrami subregionalnymi i ośrodkami lokalnymi, IV. infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem (Rumia, Reda). |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>S</p> | <p>W centrach subregionalnych szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z rdzeniem (Wejherowo, Tczew) lub z innymi centrami subregionalnymi (Lębork, Malbork), II. głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z najbliższymi ośrodkami lokalnymi, III. infrastruktury zapewniającej integrację OMGGG z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszego i rowerowego (Lębork, Malbork), IV. infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem (Wejherowo, Lębork). |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>L</p> | <p>W ośrodkach lokalnych szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z rdzeniem (Żukowo, Krynica Morska), centrami subregionalnymi (Nowy Staw, Pelplin, Skarszewy, Sierakowice, Łeba), miastami okołordzeniowymi (Puck) i innymi ośrodkami lokalnymi (Nowy Dwór Gdański, Krynica Morska, Gniew, Sierakowice, Władysławowo, Jastarnia, Hel), II. infrastruktury zapewniającej integrację OMGGG z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszego i rowerowego (Łeba, Sierakowice, Kartuzy, Skarszewy, Pelplin, Gniew, Nowy Dwór Gdański), III. infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem (Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Krynica Morska) oraz z Nowego Dworu Gdańskiego rowerem. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PA</p> | <p>W strefie podmiejskiej A szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do szkół i przedszkoli, II. pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych (rowerowni itp.) na osiedlach i w miejscach docelowych (tam również zaplecza sanitarnego, schowków itp.), III. alternatywnych połączeń rowerowych wschód-zachód przekraczających trasę S7, |

| | |
|--|---|
| | <p>IV. wysokiej jakości połączeń pieszych i rowerowych zapewniających dostęp przede wszystkim do rdzenia, ale również do najbliższych miast okolicy, centrów subregionalnych i ośrodków lokalnych,</p> <p>V. infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem w gminie Kosakowo.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PB</p> | <p>W strefie podmiejskiej B szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do szkół i przedszkoli, II. pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych (rowerowni itp) na osiedlach i w miejscach docelowych (tam również zaplecza sanitarnego, schowków itp.), III. wysokiej jakości połączeń pieszych i rowerowych zapewniających dostęp przede wszystkim do rdzenia i do najbliższych centrów subregionalnych, a także do najbliższych ośrodków lokalnych, IV. infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem w gminach Puck i Lębork, V. infrastruktury zapewniającej integrację OMGGG z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszego i rowerowego (Lębork, Tczew, Malbork). |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZA</p> | <p>W strefie pozamiejskiej A szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do szkół i przedszkoli, II. pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz zaplecza sanitarnego w miejscach docelowych, III. połączeń wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, IV. w audytowaniu i konsultacjach możliwości i dużej racjonalności stosowania takich rodzajów infrastruktury rowerowej jak drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi 2-1, V. szczególnie wysokiego poziomu BRD dla pieszych i rowerzystów w ruchu ogólnym. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZB</p> | <p>W strefie pozamiejskiej B szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do szkół i przedszkoli, |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> II. pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz zaplecza sanitarnego w miejscach docelowych, III. połączeń wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, IV. w audytowaniu i konsultacjach możliwości i dużej racjonalności stosowania takich rodzajów infrastruktury rowerowej jak drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi 2-1, V. szczególnie wysokiego poziomu BRD dla pieszych i rowerzystów w ruchu ogólnym. |
| Opis sposobu realizacji <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 5px;">W</div> | <p>W strefie wybrzeża szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków posiadających ofertę turystyczną oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do plaż oraz atrakcji turystycznych, II. pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz zaplecza sanitarnego w miejscach docelowych, III. połączeń wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, IV. w audytowaniu i konsultacjach możliwości i dużej racjonalności stosowania takich rodzajów infrastruktury rowerowej jak drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi 2-1. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, UM, ZDIZ, ZDP, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, SP, podmioty prywatne, SOMGGS |
| Pakiet działań | PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo |




DZIAŁANIE 2.1.2. Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów

| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block; margin-top: 5px;">M</div> | <ul style="list-style-type: none"> a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenie minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW). |
|--|--|

| | |
|---|---|
| | <p>b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGs, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Przeprowadzenie audytu infrastruktury pieszej i rowerowej pod kątem spełniania wymagań bezpieczeństwa, wygody korzystania z niej i jej dostępności, a także z miarę potrzeb konsultacji społecznych w tym zakresie. Zebranie informacji nt. występowania miejsc niebezpiecznych, miejsc uciążliwych oraz pomysłów mieszkańców na poprawę bezpieczeństwa, funkcjonalności oraz komfortu przemieszczania się pieszo i rowerem, a także istniejących potrzeb w zakresie rozbudowy sieci.</p> <p>b) Przeprowadzenie audytu sieci pieszej pod kątem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz ewentualnych konsultacji społecznych w tym zakresie.</p> <p>c) Audyt występowania kolizji między ruchem pieszo-rowerowym i samochodowym w ramach parkowania oraz wkraczania pojazdów na sieć pieszą i rowerową, a także wdrażanie rozwiązań mających na celu likwidację tego zjawiska (m.in. prowadzenie bieżącej kontroli parkowania, stosowanie wygradzeń, zmiana organizacji ruchu, przebudowa infrastruktury itd.). Bieżąca kontrola opisanych zjawisk i egzekwowanie prawa.</p> <p>d) Budowa i modernizacja odcinków oraz elementów infrastruktury pieszej i rowerowej zidentyfikowanych w ramach ww. audytów i konsultacji społecznych, w tym: doświetlenie ciągów pieszych, przejść dla pieszych i odcinków tras rowerowych, poprawa dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, montaż na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną urządzeń detekcji automatycznej (detektorów podczerwieni) dla pieszych i rowerzystów oraz wszelkiego rodzaju działania poprawiające jakość i standard infrastruktury pieszej/rowerowej.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W strefie podmiejskiej A należy położyć szczególny nacisk na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w pobliżu dużych skupisk zabudowy mieszkalnej oraz głównych miejsc docelowych, również węzłów przesiadkowych.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W strefie podmiejskiej B należy położyć szczególny nacisk na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w pobliżu dużych skupisk zabudowy mieszkalnej oraz głównych miejsc docelowych, również węzłów przesiadkowych.</p> |



| | |
|--|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZA</p> | <p>W strefie pozamiejskiej A należy położyć szczególny nacisk na:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, II. wyjątkowo wysoki poziom BRD rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż dróg, na których nie ma i nie planuje się budowy infrastruktury rowerowej oraz w pobliżu miejsc docelowych, gdzie może występować nieprzewidywalny ruch samochodowy, w tym przede wszystkim w pobliżu przedszkoli i szkół. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZB</p> | <p>W strefie pozamiejskiej B należy położyć szczególny nacisk na:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, II. wyjątkowo wysoki poziom BRD rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż dróg, na których nie ma i nie planuje się budowy infrastruktury rowerowej oraz w pobliżu miejsc docelowych, gdzie może występować nieprzewidywalny ruch samochodowy, w tym przede wszystkim w pobliżu przedszkoli i szkół. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>W</p> | <p>W strefie wybrzeża należy położyć szczególny nacisk na:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, II. wyjątkowo wysoki poziom BRD rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż dróg, na których nie ma i nie planuje się budowy infrastruktury rowerowej oraz w pobliżu miejsc docelowych, gdzie może występować nieprzewidywalny ruch samochodowy, w tym przede wszystkim w pobliżu przedszkoli i szkół oraz na obszarach wzmożonego ruchu turystycznego, w szczególności w pobliżu wejść na plaże. |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>SOMGGS, gminy OMGGS, UM, ZDIZ, ZDP</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2030</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, SP, podmioty prywatne, GDDKIA, SOMGGS</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo</p> |

DZIAŁANIE 2.1.3. Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Podniesienie standardu utrzymania sieci pieszej i rowerowej, w szczególności w okresie jesienno-zimowym, w celu zapewnienia najwyższej jakości, komfortu i bezpieczeństwa korzystania z niej i nieograniczonego dostępu w tym czasie. Działanie to ograniczy zjawisko zmniejszania się ruchu pieszego i rowerowego w tym okresie na korzyść zwiększania się ruchu drogowego. Działanie będzie obejmowało bieżące, systematyczne, pilne reagowanie na aktualne warunki atmosferyczne poprzez usuwanie liści, śniegu i innych zanieczyszczeń mogących utrudniać lub uniemożliwiać bezpieczne i wygodne przemieszczanie się po sieci pieszej oraz rowerowej, a w szczególności dotarcie do przystanków i węzłów przesiadkowych. Zaleca się, aby harmonogram tego typu prac w odniesieniu do sieci rowerowej, powstał w oparciu o zaproponowaną hierarchizację tras.</p> <p>b) Objęcie szczególnie wysokim poziomem utrzymania tych elementów sieci pieszej (zarówno obiektów punktowych, jak i odcinków liniowych), które stanowią o bezpieczeństwie oraz dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Brak działań</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>gminy OMGGS, ZDIZ, ZDP</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>Działanie ciągłe</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>GDDKiA, Mieszkańcy, NGO</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo</p> |

2.2. Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym

DZIAŁANIE 2.2.1. Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności

| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW).</p> <p>b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Wykonanie audytu sieci pieszej na styku z innymi gałęziami transportu pod kątem występowania zagrożeń i niedogodności dla osób o ograniczonej mobilności. W miarę potrzeb realizacja konsultacji społecznych w tym zakresie. Zaprojektowanie i realizacja projektów mających na celu wdrożenie zidentyfikowanych zmian.</p> <p>b) Modernizacja i/lub rozbudowa sieci w celu eliminacji zidentyfikowanych zagrożeń i niedogodności oraz likwidacji miejsc o ograniczonej dostępności lub o zupełnym braku dostępności.</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, UM</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2027</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>Mieszkańcy, NGO</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.</p> |

DZIAŁANIE 2.2.2. Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego







| | |
|--|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <p>a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW).</p> <p>b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S L PA PB ZA ZB W</p> | <p>a) Zmiana taryf przewozowych mająca na celu umożliwienie (najlepiej bezpłatnego) przewozu rowerów, hulajnóg i UTO transportem publicznym. Taryfy należy uzupełnić o takie zapisy, które umożliwią ten przewóz, jednocześnie nie narażając bezpieczeństwa innych użytkowników. Informacja o możliwości przewozu rowerów w danych kursach powinna być dostępna na rozkładach papierowych, internetowych oraz w SIP.</p> <p>b) Planowanie/modernizacja/budowa elementów punktowej infrastruktury transportu zbiorowego w taki sposób, aby możliwe było wygodne i bezpieczne wprowadzanie na pokład pojazdów rowerów itp. (m.in. dbałość o jak najmniejsze odstępy między krawędzią pojazdu i peronu, stosowanie odpowiednio wysokich peronów oraz dojazdu do nich).</p> <p>c) Wymiana/modernizacja/zakup pojazdów transportu zbiorowego w taki sposób, aby umożliwić przewóz w nich (lub w wyjątkowych sytuacjach za nimi – przyczepy) rowerów, hulajnóg i UTO (w tym stosowanie pojazdów niskopodłogowych, o szerokich wejściach, montaż wieszaków rowerowych – w pojazdach dalekobieżnych – wyznaczanie miejsc dla rowerów w pojeździe oraz montaż urządzeń umożliwiających ich wygodny i bezpieczny przewóz). Informacja o możliwości przewozu rowerów w danych pojazdach powinna być czytelnie zaprezentowana w ramach oznakowania taboru. Kwestie związane z wymogiem zapewnienia przestrzeni/miejsca dla rowerów, UTO itp. w pojazdach transportu zbiorowego, zarówno w pojazdach kołowych, jak i szynowych, powinny być uwzględniane w porozumieniach/umowach itp. podpisywanych pomiędzy</p> |

| | |
|---|---|
| | podmiotami zarządzającymi/realizującymi przewozy publiczne. |
| Opis sposobu realizacji W | W strefie wybrzeża należy dodatkowo uwzględnić zwiększone zapotrzebowanie na miejsca dla rowerów, UTO itp. na obszarach atrakcyjnych turystycznie, szczególnie w okresie letnim (maj-wrzesień). |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | MZKZG, MZTP/RZTP, SOMGGS, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2025 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE |
| Potencjalni partnerzy | PKP IC, PKP PLK, podmioty prywatne, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO, NGO, mieszkańcy |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

2.3. Systemy pojazdów współdzielonych



DZIAŁANIE 2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych

| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji M | <ul style="list-style-type: none"> a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji. c) Wypracowanie wspólnych metropolitalnych standardów dotyczących bieżącej dbałości o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych oraz właściwe zarządzanie nimi (m.in. uregulowanie parkowania hulajnog elektrycznych). |
| Opis sposobu realizacji | a) Audyt i ewentualne konsultacje społeczne dotyczące zapotrzebowania na nowe stacje rowerów miejskich (z uwzględnieniem istniejących i planowanych stacji Mevo oraz |

| | |
|---|---|
|  | <p>stacji i obszarów parkowania prywatnych wypożyczalni rowerów i UTO).</p> <p>b) Budowa nowych stacji rowerów współdzielonych zgodnie ze zidentyfikowanym zapotrzebowaniem.</p> <p>c) Zwiększenie liczby dostępnych rowerów (i UTO) współdzielonych, w tym rowerów: górskich, miejskich, towarowych, elektrycznych, o obniżonej ramie, z fotelikami dziecięcymi, przyczep rowerowych (dziecięcych i towarowych) i innych.</p> <p>d) Wdrażanie wspólnych metropolitalnych standardów dotyczących bieżącej dbałości o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych oraz właściwe zarządzanie nimi (m.in. uregulowanie parkowania hulajnóg elektrycznych).</p> <p>e) Współpraca z operatorem systemu MEVO 2.0 w celu zapewnienia jego sprawnego funkcjonowania.</p> <p>f) Współpraca z firmami realizującymi przewozy osób taksówkami oraz pośrednikami przy przewozie osób taksówkami w zakresie unifikacji oznakowania, organizacji szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W strefie podmiejskiej A należy szczególnie uwzględnić potencjalnie duże wahania wykorzystania tego typu pojazdów w szczytach porannym i popołudniowym w odwrotnych kierunkach i tym samym konieczność odpowiednio sprawnej relokacji rowerów, UTO itp.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W strefie podmiejskiej B należy szczególnie uwzględnić potencjalnie duże wahania wykorzystania tego typu pojazdów w szczytach porannym i popołudniowym w odwrotnych kierunkach i tym samym konieczność odpowiednio sprawnej relokacji rowerów, UTO itp.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W strefie pozamiejskiej A działania będą ograniczone do miejsc o najwyższej intensywności zabudowy oraz lokalizacji głównych miejsc docelowych, w tym szkół, przedszkoli i dużych zakładów pracy.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W strefie pozamiejskiej B działania będą ograniczone do miejsc o najwyższej intensywności zabudowy oraz lokalizacji głównych miejsc docelowych, w tym szkół, przedszkoli i dużych zakładów pracy.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W strefie wybrzeża należy szczególnie uwzględnić specyficzne zapotrzebowanie na pojazdy współdzielone w ruchu turystycznym, w tym zapewnić odpowiednio dobraną flotę pojazdów (więcej rowerów górskich/MTB, z fotelikami, przyczepkami itp.).</p> |

| | |
|---|--|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS, UM, podmioty prywatne |
| Horyzont czasowy | 2027 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE |
| Potencjalni partnerzy | BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, MZKZG, NGO, PBPR, PKP PLK, PKM, PSSE, SOMGGS, ZDIZ |
| Pakiet działań | PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo |

DZIAŁANIE 2.3.2. Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z transportem publicznym (obsługa kartą miejską itp). b) Dążenie do uzyskania możliwości zarządzania (użytkowania) systemem pojazdów współdzielonych z poziomu jednej aplikacji, która będzie tożsama z aplikacją operującą w transporcie publicznym i innych obszarach mobilnościowych (MaaS, tj. Mobility as a Service). |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z transportem publicznym (obsługa kartą miejską itp.). b) Dążenie do uzyskania możliwości zarządzania (użytkowania) systemem pojazdów współdzielonych z poziomu jednej aplikacji, która będzie tożsama z aplikacją operującą w transporcie publicznym i innych obszarach mobilnościowych (MaaS). c) Integracja przestrzenna systemów pojazdów współdzielonych z transportem publicznym (poprzez m.in. lokalizowanie stacji na obszarze lub w pobliżu węzłów integracyjnych itp.). d) Bieżąca dbałość o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych (bieżąca naprawa usterek pojazdów oraz stacji, wymiana pojazdów na nowe w ramach bieżącego zapotrzebowania, dbałość o bezbłędne funkcjonowania systemu informatycznego do obsługi pojazdów itd.). e) Wypracowanie modelu współpracy pomiędzy podmiotami publicznymi i prywatnymi w zakresie integracji tego typu systemów. |
| Opis sposobu realizacji | W strefie podmiejskiej A należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania „2.3.1. Rozbudowa |

| | |
|---|--|
| PA | systemów pojazdów współdzielonych” w odniesieniu do strefy podmiejskiej A. |
| Opis sposobu realizacji | W strefie podmiejskiej B należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania „2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych” w odniesieniu do strefy podmiejskiej B. |
| PB | |
| Opis sposobu realizacji | W strefie pozamiejskiej A należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania „2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych” w odniesieniu do strefy pozamiejskiej A. |
| ZA | |
| Opis sposobu realizacji | W strefie pozamiejskiej B należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania „2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych” w odniesieniu do strefy pozamiejskiej B. |
| ZB | |
| Opis sposobu realizacji | W strefie wybrzeża należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania „2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych” w odniesieniu do strefy wybrzeża. |
| W | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, Innobaltica |
| Horyzont czasowy | 2030 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |



3

Ruch

zmotoryzowany



3.1. Metropolitalna polityka parkingowa

DZIAŁANIE 3.1.1. Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <ul style="list-style-type: none"> a) Koordynacja i opracowanie polityki parkingowej uwzględniającej wszystkie aspekty tego zagadnienia, zgodnie z dobrymi praktykami z Obszaru, kraju i świata oraz z wynikami badań terenowych i naukowych w tej dziedzinie. Opracowanie to powinno być realizowane wspólnie przez wszystkie podmioty z Obszaru będące interesariuszami procesu opracowania metropolitalnej polityki parkingowej. W tworzeniu polityki zalecane jest zaangażowanie mieszkańców. b) Zapewnienie wsparcia samorządom OMGGS w zakresie wdrażania metropolitalnej polityki parkingowej. c) W razie zidentyfikowania potrzeb zmian w Polityce, jej aktualizowanie i wdrażanie zmian. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <ul style="list-style-type: none"> a) Współpraca z SOMGGS przy opracowywaniu polityki parkingowej uwzględniającej wszystkie aspekty tego zagadnienia, zgodnie z dobrymi praktykami z Obszaru, kraju i świata oraz z wynikami badań terenowych i naukowych w tej dziedzinie. Opracowanie to powinno być realizowane wspólnie przez wszystkie podmioty z Obszaru będące interesariuszami procesu tworzenia metropolitalnej polityki parkingowej. W tworzeniu polityki zalecane jest zaangażowanie mieszkańców. b) Przyjęcie Polityki. c) Wdrożenie Polityki. d) Realizacja założeń Polityki i kontrola ich obowiązywania oraz cykliczny audyt właściwego jej funkcjonowania, a także jej adekwatności do aktualnych potrzeb. e) W razie zidentyfikowania potrzeby zmian w Polityce, zgłaszanie potrzeby jej aktualizacji i współpraca przy tworzeniu nowej wersji polityki. |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>SOMGGS, gminy OMGGS, UM</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2025</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne</p> |

| | |
|------------------------------|---|
| Potencjalni partnerzy | BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, podmioty prywatne, PUW, SOMGGS, SP |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.1.2. Rozbudowa stref płatnego parkowania

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, gminne, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji. |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Szczegółowa inwentaryzacja istniejących SPP. b) Analiza istniejących SPP w celu uspoźnienia zasad ich funkcjonowania oraz dopasowania do rzeczywistych potrzeb i zaleceń. c) Analiza Obszaru w celu szczegółowego wyznaczenia propozycji nowych SPP i ŚSPP w oparciu o prowadzone działania z zakresu badań zajętości, rotacji itp. Analizę warto rozszerzyć o przeprowadzenie konsultacji społecznych, których celem będzie skonfrontowanie propozycji oraz istniejących SPP z potrzebami mieszkańców i wypracowanie wspólnego projektu. d) Wdrożenie zmian w funkcjonowaniu istniejących SPP oraz rozbudowa systemu (z uwzględnieniem możliwości tworzenia ŚSPP) zgodnie z przyjętą polityką parkingową spójną dla całego OMGGS oraz odpowiednio do wniosków wynikających z przeprowadzonych audytów i konsultacji. e) Wykorzystanie nowych technologii do bieżącego monitorowania zajętości miejsc w celu optymalizacji funkcjonowania systemu. f) Cykliczny audyt funkcjonowania SPP i ŚSPP (m.in. w oparciu o wykorzystanie nowoczesnych technologii do bieżącego monitorowania zajętości miejsc) oraz bieżące wdrażanie zmian w miarę zmieniających się potrzeb. |
| Opis sposobu realizacji | <ul style="list-style-type: none"> a) Analiza Strefy pod kątem zasadności wyznaczania SPP oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych, których celem |

| | |
|---|---|
| PA PB ZA ZB | <p>będzie skonfrontowanie propozycji z potrzebami Mieszkańców i wypracowanie wspólnego projektu.</p> <p>b) W przypadku powstania SPP, cykliczny audyt jej funkcjonowania i bieżące wdrażanie zmian w miarę zmieniających się potrzeb.</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, UM, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | 2025 |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, SOMGGS |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.1.3. Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania

| | |
|--|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <p>a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, gminne, wytyczne CROW).</p> <p>b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.</p> <p>c) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorzady ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S L PA PB W</p> | <p>a) Szczegółowy audyt istniejących parkingów i miejsc parkingowych oraz lokalizacji, w których kierowcy parkują pomimo braku wyznaczenia miejsc. W ramach audytu należy uwzględnić również kwestię dostępności parkingów dla OzN oraz spełniania przez miejsca parkingowe wytycznych w tym zakresie.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>b) Porządkowanie nielegalnych miejsc parkowania (wprowadzanie zakazów, fizycznych ograniczeń, regularne kontrole przez służby porządkowe itd.).</p> <p>c) Akceptacja projektu i rozpoczęcie prac nad jego realizacją. Uporządkowanie parkowania poza parkingami buforowymi.</p> <p>d) Cykliczny audyt działania systemu parkowania i jego zgodności z polityką parkingową oraz bieżące wdrażanie zmian dopasowujących system do aktualnych potrzeb.</p> |
| Opis sposobu realizacji R | <p>W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie ograniczenia aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast oraz wykorzystanie narzędzi ITS w celu optymalizacji wykorzystania miejsc parkingowych, w tym rozbudowa systemów informacji parkingowej zliczających i prezentujących na dynamicznych tablicach liczbę wolnych miejsc parkingowych w celu zmniejszenia ruchu drogowego wymuszonego poszukiwaniem miejsca parkingowego.</p> |
| Opis sposobu realizacji W | <p>W strefie wybrzeża szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. ścisłego przestrzegania ustalonego porządku parkowania z kategorycznym ściąganiem kar za niewłaściwe parkowanie, brak płatności za parkowanie itp., II. ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w szczególnie zatłoczonych lokalizacjach i oddanie przestrzeni pieszym oraz rowerzystom, III. odpowiedniej polityki parkingowej dla mieszkańców tej strefy. |
| Opis sposobu realizacji ZA ZB | <p>Brak działań</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | <p>Gminy OMGGS, UM</p> |
| Horyzont czasowy | <p>2030+</p> |
| Źródło finansowania | <p>Fundusze europejskie krajowe, UE</p> |
| Potencjalni partnerzy | <p>BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, podmioty prywatne, SOMGGS</p> |
| Pakiet działań | <p>PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie</p> |

DZIAŁANIE 3.1.4. Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości

| | |
|--|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, gminne, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S</p> <p>L PA PB</p> <p>W</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) Szczegółowy audyt istniejących parkingów buforowych wraz z uwzględnieniem istniejących już komercyjnych parkingów, np. będących częścią galerii handlowych. W ramach audytu należy uwzględnić również kwestię dostępności parkingów dla OzN oraz spełniania przez miejsca parkingowe wytycznych w tym zakresie. b) Określenie zapotrzebowania na liczbę parkingów buforowych oraz wyznaczenie ich lokalizacji wraz z konsultacjami społecznymi i wypracowaniem projektu spełniającego potrzeby mieszkańców, przy spełnieniu założeń zrównoważonego rozwoju transportu. c) Analiza sposobu wprowadzenia, wysokości i formy opłat dla użytkowników parkingów buforowych. Należy uwzględnić m.in. analizę otoczenia takich parkingów pod kątem bezpłatnej konkurencji i jej oddziaływania na rzeczywiste wykorzystanie danego parkingu buforowego. d) Współpraca miast z sektorem prywatnym w celu budowy i promocji parkingów buforowych. e) Akceptacja projektu i rozpoczęcie prac nad jego realizacją. Rozbudowa systemu parkingów buforowych (jeśli z analizy zapotrzebowania na miejsca postojowe w parkingach buforowych wykazana zostanie konieczność ich budowy) i uporządkowanie parkowania poza nimi. f) Rozbudowa systemu parkingów buforowych powinna być możliwa jedynie przy zapewnieniu obsługi parkingów buforowych przez transport zbiorowy. g) Elementem parkingów na obrzeżach miast powinna być infrastruktura rowerowa i logistyczna, która może stanowić |


| | |
|--|--|
| | <p>fundament tworzenia mikrohubu przeładunkowego na pojazdy niskoemisyjne, w tym rowery towarowe.</p> <p>h) Parkingi buforowe mogą być lokalizowane na obrzeżach miast przy węzłach drogowych oraz obrzeżach SCT (strefy czystego transportu). Parkingi buforowe nie powinny być lokalizowane w centrach miast.</p> <p>i) Cykliczny audyt działania systemu parkowania i jego zgodności z polityką parkingową oraz bieżące wdrażanie zmian dopasowujących system do aktualnych potrzeb, w tym ustanowienie odpowiednich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R</p> | <p>W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. lokalizacji nowych parkingów buforowych, II. ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast, III. upowszechnienie systemów zliczających i informacji parkingowej obejmującej rzeczywistą liczbę miejsc postojowych w ramach istniejących i przyszłych parkingów, IV. odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R+</p> | <p>W miastach okołordzeniowych szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. lokalizacji nowych parkingów buforowych, II. ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast, III. odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>W</p> | <p>W strefie wybrzeża szczególnie istotne będzie uwzględnienie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w szczególnie zatłoczonych lokalizacjach i oddanie przestrzeni pieszym oraz rowerzystom, II. lokalizacji nowych parkingów buforowych, III. odpowiedniej polityki parkingowej dla mieszkańców tej strefy, IV. odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego. |

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji ZA ZB | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, UM |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, podmioty prywatne, SOMGGS |
| Pakiet działań | PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem |


3.2. Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

DZIAŁANIE 3.2.1. Hierarchizacja dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokozonego, stref Tempo 30 oraz stref o ograniczonym dostępie

| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W | <p>a) Sieć drogowa w OMGGS będzie miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, forma urbanistyczna będzie dostosowana do ich rangi, a rozwiązania techniczne będą odpowiadać prędkościom, które można na nich rozwijać:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Obwodnice i drogi rozprowadzające pozwolą na szybkie przemieszczanie się w relacjach zewnętrznych (70 km/h, na obwodnicach i drodze ekspresowej – 90–120 km/h). II. Na kluczowych ciągach komunikacyjnych w obszarach zabudowanych, w strefach przemysłowych i na przedmieściach będzie można poruszać się z prędkością 50 km/h, główne ulice położone w obszarach zabudowanych powinny być projektowane w formie ulic miejskich lub bulwarów z dużym udziałem zieleni i kształtowaniem pierzei zabudowy. III. Na osiedlach i ulicach o znaczeniu lokalnym oraz w kluczowych obszarach zabudowanych domyślną formą organizacji ruchu będą strefy Tempo 30, gdzie ograniczona zostanie liczba niepotrzebnych znaków drogowych, których natłok sprawia, że całość systemu staje się nieczytelna, a ponadto pogarsza on estetykę miasta. Będą także wprowadzone inżynierskie środki uspokoiania ruchu, jak np. wyniesione przejścia dla pieszych |
|--|---|

| | |
|---|---|
| | <p>czy wyniesiona tarcza skrzyżowania, zmieniana będzie geometria i zagospodarowanie przestrzeni.</p> <p>IV. Na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego i życia lokalnej społeczności wprowadzane będą strefy zamieszkania (20 km/h) w formie woonerfów i przestrzeni współdzielonych. Zadanie obejmuje objęcie ograniczeniem dostępności samochodem obszarów chronionych i obszarów o zwiększonej gęstości celów podróży (obszary centralne rdzenia OM, obszary o dużej liczbie miejsc pracy i nauki, obszary usługowe) poprzez wydzielanie stref ograniczonej dostępności dla pojazdów, stref Tempo 30.</p> <p>Zmiany w sieci drogowej powinny być realizowane zgodnie z ogólnokrajowymi wytycznymi WR-D oraz uszczegóławiającymi lokalnymi standardami projektowania dróg oraz przestrzeni publicznych (w przypadku nieściśności powinny być wykorzystywane wytyczne WR-D).</p> |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGG, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | UMWP, ZDW, PBPR, BRG, BPP MG |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.2.2. Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | <p>Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania. Audyt powinien być prowadzony według założeń przedstawionych w Wytycznych WR-D-41-4 (Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych) i WR-D-41-4 (Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych). Wyniki audytów powinny być konsultowane przez różne grupy interesariuszy, m.in. ekspertów ds. mobilności, specjalistów ds. oznakowania,</p> |
|---|--|

| | |
|--------------------------------------|--|
| | utrzymania dróg, służby miejskie, środowiska lokalne, dyrektorów szkół. |
| Opis sposobu realizacji M | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGG, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, UMWP, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.2.3. Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W | <p>a) Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych, gdzie należy uspokajać i ograniczać ruch oraz parkowanie samochodów poprzez wyznaczanie w miarę potrzeb parkingów Kiss&Ride (dotyczy ulic bez ruchu tranzytowego) we współpracy z dyrekcją i edukacją rodziców oraz młodzieży, ekspertami ds. mobilności, specjalistów ds. oznakowania, utrzymania dróg, służb miejskich, środowisk lokalnych. Zasady funkcjonowania powinny być ustandaryzowane i uwzględniać ich liczbę, odległość do wejścia i czas postoju. Standaryzacja infrastruktury drogowej i oznakowania według Wytycznych WR-D. Włączenie kolejnych skrzyżowań do systemu sterowania ruchem TRISTAR.</p> <p>b) Konsultacje inżynierów ruchu z komendami policji, realizacja postulatów policji dotyczących rozbudowy systemu TRISTAR o kamery rozpoznające numery rejestracyjne.</p> |
| Opis sposobu realizacji M | Brak działań |



| | |
|---|--|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGG, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, UMWP, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.2.4. Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji R | <p>Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich poza rdzeniem Metropolii z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej – przebieg starej drogi krajowej nr 6 w Gdyni, II. po otwarciu Obwodnicy Metropolitalnej – uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym, III. po otwarciu Drogi Czerwonej i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej – uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym. |
| Opis sposobu realizacji R+ | <p>Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej – przebieg starej drogi krajowej nr 6 na odcinku Gdynia–Rumia–Reda, II. po otwarciu Drogi Czerwonej i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej – uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym. |
| Opis sposobu realizacji S | <p>Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej – przebieg starej drogi krajowej nr 6, II. po otwarciu obwodnicy Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214, III. po otwarciu obwodnicy Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 – uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym. |

| | |
|--|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>L</p> | <p>Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg po otwarciu:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Obwodnicy Metropolitalnej – przebiegów dróg krajowych nr 7 i nr 20 oraz dróg wojewódzkich nr 211, II. po otwarciu obwodnicy Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 – uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PA</p> | <p>Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg po otwarciu Obwodnicy Metropolitalnej – uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PB</p> | <p>Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej – przebiegu starej drogi krajowej nr 6 na odcinku Wejherowo–Bożepole Wielkie, II. po otwarciu drogi ekspresowej S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. lęborskiego – w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZA</p> | <p>Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg: po otwarciu drogi ekspresowej S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. lęborskiego – w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M ZB W</p> | <p>Brak działań</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2030+</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>GDDKiA, UMWP, ZDW</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie</p> |

DZIAŁANIE 3.2.5. Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności

| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <ul style="list-style-type: none"> a) Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także rozbudowa systemów ITS oraz doposażenie w infrastrukturę przystankową po wcześniejszych analizach. b) Modernizacje powinny zawierać rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przy przebudowie nie powinno się dążyć do zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego. c) Modernizacja infrastruktury powinna odbywać się z zachowaniem wytycznych krajowych WR-D. d) Modernizacje układu drogowego muszą się odbywać z poszanowaniem zieleni, szczególnie drzew, dążąc do maksymalizacji powierzchni aktywnych biologicznie oraz stosowania infrastruktury błękitno-zielonej. Bilans drzewostanu przy realizacji inwestycji miejskiej nie może być ujemny. Ochronę drzewostanu należy traktować priorytetowo przy projektowaniu układu drogowego. W pierwszej kolejności, należy dążyć do zachowania istniejącego drzewostanu, wprowadzając odpowiednie rozwiązania projektowe. Jeżeli jest to niemożliwe, każde drzewo, z którym koliduje planowana nowa infrastruktura, musi być przesadzone lub zrekompensowane nowymi nasadzeniami, w miarę możliwości w obszarze lub sąsiedztwie inwestycji. Liczba, rodzaj i parametry nowych nasadzeń muszą odzwierciedlać faktyczne straty środowiskowe – wiek i wartość drzewa podlegającego wycince. Należy w możliwie największym stopniu wprowadzać błękitno-zieloną infrastrukturę, zwiększającą powierzchnie czynne biologicznie oraz nawierzchnie przepuszczalne zwiększające retencję, obniżające temperaturę powietrza i nawilżające powietrze. Należy minimalizować lub unikać występowania dużych powierzchni uszczelnionych tworzących tzw. miejskie wyspy ciepła. e) Modernizacja układu drogowego powinna być realizowana z poszanowaniem wartości historycznych i kulturowych miast, szczególnie objętych listą światowego dziedzictwa UNESCO. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Brak działań</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGG, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP</p> |

| | |
|------------------------------|--|
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, UMWP, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.2.6. Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności

Opis sposobu realizacji



- Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych oraz analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg z sąsiednimi układami drogowymi, w tym zastosowanie narzędzi modelowania ruchu oraz badań ruchu uwzględniających w miarę możliwości przemieszczenia piesze i rowerowe.
- Priorytetem inwestycji wykazanym w procesach studyjno-koncepcyjnych będzie poprawa funkcjonowania zrównoważonych środków transportu, a nie indywidualnego ruchu samochodowego.

Drogi, dla których rekomendowane jest przeprowadzenie ww. procesów, to w szczególności: Via Maris, Droga Czerwona w Gdyni, ul. Nowa Kielnieńska, połączenia od węzła S6 „Miszewo” – Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk, drogi na odcinku Kartuska – łącznik Obwodnicy Trójmiasta – Obwodnica Metropolitalna z uwzględnieniem zmian natężeń ruchu drogowego w związku z otwarciem nowych inwestycji, wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość rozbudowy i lepszego wykorzystania transportu kolejowego oraz autobusowego, możliwości poruszania się pieszo i rowerem.

Opis sposobu realizacji



- Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych oraz analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg z sąsiednimi układami drogowymi, w tym zastosowanie narzędzi modelowania ruchu oraz badań ruchu uwzględniających przemieszczenia piesze i rowerowe.
- Priorytetem inwestycji wykazanym w procesach studyjno-koncepcyjnych będzie poprawa funkcjonowania zrównoważonych środków transportu, a nie indywidualnego ruchu samochodowego.

Drogi, dla których rekomendowane jest przeprowadzenie ww. procesów, to w szczególności: Via Maris z uwzględnieniem zmian natężeń ruchu drogowego w związku z otwarciem nowych

| | |
|---|---|
| | inwestycji, wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość rozbudowy i lepszego wykorzystania transportu kolejowego oraz autobusowego, możliwości poruszania się pieszo i rowerem. |
| Opis sposobu realizacji M S ZA ZB | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2027 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, PBPR, BPPMG, BRG, DRMG, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDW, podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |



DZIAŁANIE 3.2.7. Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA W | Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową, likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby wygodnych legalnych przejść (kładki, tunele, a na liniach o mniejszym natężeniu ruchu – zabezpieczone przejazdy kolejowe), budowy wiaduktów i tuneli w miejscu przejazdów z dużym natężeniem ruchu kolejowego oraz ograniczenia efektu dzielącego kolei, a zarazem wspieranie „zszywania” tkanki miejskiej. |
| Opis sposobu realizacji M ZB | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, powiaty OMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |

| | |
|-----------------------|--|
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | PKP PLK, PKP, PKM, PKP SKM, ZDW, ZDP, PBPR, BRG, BPP MG |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |



3.3. Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego

DZIAŁANIE 3.3.1. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu


| | |
|--|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Przeprowadzenie badań jakości powietrza i analiz, których celem jest ocena kosztów i korzyści wynikających z wprowadzenia Stref Czystego Transportu, obejmującej w pierwszym etapie ograniczenia wjazdu dla najbardziej emisyjnych pojazdów spalinowych.</p> <p>b) Wykonanie analizy zasadności i możliwości wprowadzenia jednej SCT dla rdzenia Metropolii (Gdańsk, Sopot, Gdynia). Wypracowanie wspólnie z mieszkańcami, poprzez konsultacje, badania społeczne, badania nastroju i gotowości mieszkańców, uwzględniając zgłaszane opinie interesariuszy odpowiedni i możliwy do realizacji scenariusz wdrożenia SCT.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S |
| Horyzont czasowy | 2030 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |


| | |
|-----------------------|---|
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW, podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |

DZIAŁANIE 3.3.2. Wprowadzenie Stref Czystego Transportu


| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji  | Podjęcie decyzji o utworzeniu lub zaniechaniu tworzenia Strefy Czystego Transportu na podstawie przeprowadzonych badań i analiz jakości powietrza, przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz kampanii zwiększającej świadomość sposobu funkcjonowania Stref Czystego Transportu. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S |
| Horyzont czasowy | 2030 |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |

DZIAŁANIE 3.3.3. Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych

| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji  | a) Opracowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych z uwzględnieniem funkcjonujących Strategii Rozwoju Elektromobilności i danych Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, operatorów systemów dystrybucyjnych. Plan powinien obejmować w szczególności obszary niepokryte Strategiami Rozwoju Elektromobilności, takie jak Sopot, powiat malborski, powiat tczewski, powiat kartuski. Plan powinien uwzględniać analizy zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania oraz określać standard dostępności punktów ładowania dla osób o ograniczonej mobilności, a także zasady udostępniania miejsca w pasie |
|--|---|

| | |
|---|---|
| | <p>drogowym oraz na innych ogólnodostępnych działkach gminnych pod infrastrukturę ładowania oraz czyszczów i oznakowania (pionowego, poziomego).</p> <p>b) Podejmowanie działań na rzecz wprowadzenia Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych obowiązku informowania gmin o planowanej ogólnodostępnej infrastrukturze ładowania na terenach prywatnych.</p> |
| Opis sposobu realizacji  | <p>Współpraca z jednostką opracowującą plan na rzecz wspólnego ustalenia lokalizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz udostępnienia potrzebnych danych.</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | <p>Gminy OMGGS, SOMGGS</p> |
| Horyzont czasowy | <p>2027</p> |
| Źródło finansowania | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE</p> |
| Potencjalni partnerzy | <p>GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW</p> |
| Pakiet działań | <p>PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska</p> |

DZIAŁANIE 3.3.4. Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | <p>Wspieranie rozwoju sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych poprzez wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania (m.in. na węzłach przesiadkowych) w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji. Infrastruktura ładowania w miarę możliwości powinna być dostosowana do obsługi przez osoby o ograniczonej mobilności (np. specjalne oznaczenia, dodatkowa przestrzeń manewrowa). Stacje/punkty ładowania powinny powstawać w miejscach, które nie będą ograniczały i wpływały na bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego, a także nie będą degradowały zieleni. Zostanie utworzona Strategia Rozwoju Elektromobilności i metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania.</p> |
| Opis sposobu realizacji | <p>Brak działań</p> |

| | |
|---|---|
| M | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, podmioty prywatne, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |



DZIAŁANIE 3.3.5. Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji R | Wsparcie budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan) poprzez przygotowanie rezerwy terenowej pod stację oraz współpracę z podmiotami prywatnymi przy pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona stosownymi analizami popytu i opłacalności przedsięwzięcia. Publiczna infrastruktura tankowania w miarę możliwości powinna być dostosowana do obsługi przez osoby o ograniczonej mobilności (np. specjalne oznaczenia, dodatkowa przestrzeń manewrowa). |
| Opis sposobu realizacji R+ | Podjęcie decyzji o wsparciu budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan) poprzez przygotowanie rezerwy terenowej pod stację oraz współpracę z podmiotami prywatnymi przy pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona stosownymi analizami popytu i opłacalności przedsięwzięcia. Publiczna infrastruktura tankowania w miarę możliwości powinna być dostosowana do obsługi przez osoby o ograniczonej mobilności (np. specjalne oznaczenia, dodatkowa przestrzeń manewrowa). |
| Opis sposobu realizacji | Brak działań |

| | |
|---|---|
|  | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, podmioty prywatne |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |



3.4. Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego

DZIAŁANIE 3.4.1. Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców


| | |
|--|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Wypracowanie sposobu i standardu wyznaczania miejsc postojowych (tzw. kopert) przeznaczonych wyłącznie dla dostawców, korzystając z doświadczeń programu URBACT Freight TAILS przeprowadzonego w Gdyni.</p> <p>b) Wytyczenie rotacyjnych miejsc postojowych (tzw. kopert) przeznaczonych wyłącznie dla samochodów dostawczych na obszarach koncentracji handlu i usług. Miejsca dostaw należy tworzyć na istniejącej infrastrukturze parkingowej/drogowej, bez ingerowania w chodniki oraz zieleń. Miejsca powinny służyć wyłącznie czynnościom załadunkowym i rozładunkowym. Wyznaczenie kopert powinno być poprzedzone konsultacjami z przedstawicielami lokalnych przedsiębiorców, policją i strażą miejską.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>W ośrodkach lokalnych tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy).</p> |





| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji PA | W strefie podmiejskiej A tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy). |
| Opis sposobu realizacji PB | W strefie podmiejskiej B tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy). |
| Opis sposobu realizacji ZA ZB W | a) Audyt zapotrzebowania na rozwiązanie zaprezentowane dla całej metropolii. b) W przypadku zidentyfikowania zapotrzebowania na takie rozwiązanie: zaprojektowanie odpowiedniej organizacji ruchu i jej wdrożenie. |
| Opis sposobu realizacji ZA | W strefie pozamiejskiej A tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy). |
| Opis sposobu realizacji ZB | W strefie pozamiejskiej B tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy). |
| Opis sposobu realizacji W | W odniesieniu do strefy wybrzeża tego typu rozwiązanie niekoniecznie będzie dotyczyło stref centralnych miejscowości, a raczej innych miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy, dużych hoteli czy innych obiektów turystycznych i kulturalnych). |
| Opis sposobu realizacji M | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGs, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW |
| Horyzont czasowy | 2027 |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, SOMGGs, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.4.2. Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień

| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Konsultowanie lokalizacji nowych automatów paczkowych z ich operatorami w celu uniknięcia sytuacji, w której obecność takiego automatu blokuje ruch pieszy lub drogowy. Lokalizacje nowych automatów paczkowych nie powinny ingerować w chodniki i zielen miejską.</p> <p>b) Tworzenie zachęt dla operatorów automatów paczkowych do instalacji dodatkowych udogodnień: ładowarek samochodów elektrycznych, zieleni miejskiej lub do lokalnej przebudowy infrastruktury pieszej w obrębie automatu.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, środki prywatne |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |





DZIAŁANIE 3.4.3. Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej.</p> <p>b) Budowa parkingów buforowych w ramach dróg wylotowych dla pojazdów oczekujących na awizację ładunku.</p> |
|---|--|

| | |
|---|--|
| | c) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską. |
| Opis sposobu realizacji  | a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej. b) Budowa parkingów buforowych w ramach dróg wylotowych dla pojazdów oczekujących na awizację ładunku. c) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską. |
| Opis sposobu realizacji  | a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej. b) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską. |
| Opis sposobu realizacji  | a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej. b) Budowa parkingów buforowych w ramach dróg wylotowych dla pojazdów oczekujących na awizację ładunku. c) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW, GDDKiA |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne, środki prywatne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE |



| | |
|------------------------------|--|
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.4.4. Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | Przeprowadzenie diagnozy stanu istniejącego logistyki miejskiej z wykorzystaniem rowerów cargo. Diagnoza powinna obejmować: możliwe obszary wykorzystania rowerów cargo, analizę struktury przestrzennej i funkcjonalnej dzielnic miast z uwagi na możliwość stosowania rowerów cargo oraz sposoby ich wykorzystania. |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Rozwój i dostosowanie infrastruktury miejskiej ze szczególnym uwzględnieniem stworzenia zintegrowanego systemu dróg dla rowerów o parametrach umożliwiających swobodne poruszanie się rowerów cargo. b) Wyodrębnienie stref o ograniczonym ruchu pojazdów samochodowych. c) Uwzględnienie rowerów cargo w systemie roweru miejskiego lub w innych systemach mobilności współdzielonej, m.in. w celu przeciwdziałania problemowi „dzikiego” parkowania pojazdów dostawczych i degradowania przez nie infrastruktury oraz powodowania uciążliwości dla pieszych, rowerzystów, mieszkańców, jak i innych kierowców. |
| Opis sposobu realizacji  | W strefie Wybrzeża działania intensywniejsze niż w całej Metropolii w celu zapewnienia najwyższej jakości środowiska przyrodniczego dla turystów i mieszkańców oraz w celu jak najwyższego ograniczenia negatywnych efektów zewnętrznych transportu na obszarach szczególnie atrakcyjnych przyrodniczo. Jednym z kluczowych oddziaływań, które zostanie w ten sposób ograniczone, jest hałas generowany przez pojazdy towarowe. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, środki prywatne, fundusze i programy europejskie międzynarodowe, budżet obywatelski, UE |



| | |
|------------------------------|--|
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.4.5. Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP)




| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji | Opracowanie dokumentów SULP dla poszczególnych miast OMGGS w oparciu o szczegółowe badania ruchu samochodów dostawczych oraz konsultacje z interesariuszami – m.in. sektorem prywatnym i uczelniami wyższymi. Celem SULP jest wyznaczenie szczegółowych rozwiązań mających na celu poprawę efektywności dostaw przy minimalizacji ich negatywnego wpływu na środowisko. W szczególności zostanie przeprowadzony audyt przestrzeni parkingowych pod kątem możliwości wydzielenia miejsc parkingowych zarezerwowanych dla dostaw i ograniczenia nieprawidłowego parkowania aut dostawczych. |
|  | |
| Opis sposobu realizacji | Brak działań |
|  | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy miejskie OMGGS liczące powyżej 30 tys. mieszkańców |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.4.6. Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych

| | |
|--------------------------------|---|
| Opis sposobu realizacji | a) Rewizja ograniczeń tonażowych pod kątem uciążliwości ruchu ciężarowego w terenach zabudowanych oraz możliwości wytyczenia alternatywnych ciągów. |
|--------------------------------|---|

| | |
|--|---|
|  | <p>b) Sukcesywne wprowadzanie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych w strefach zabudowy mieszkalnej i usługowej.</p> <p>c) W przypadku oddania do ruchu nowej infrastruktury drogowej należy powtórzyć sekwencję działań, zaczynając od pkt. a).</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW, GDDKiA, MZKZG, MZTP/RZTP |
| Horyzont czasowy | 2027 |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 3.4.7. Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach

| | |
|--|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Wprowadzenie obszarowych ograniczeń dla wjazdu samochodów dostawczych (o DMC powyżej 2,5 t) w centrach miast: zakaz wjazdu w godzinach szczytu lub możliwość wjazdu tylko w godzinach porannych. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | W strefie wybrzeża należy odpowiednio dopasować godziny, w których obowiązywać będą ograniczenia, aby były one skorelowane nie tylko z typowym ruchem, ale również z ruchem turystycznym. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW, GDDKiA |

| | |
|------------------------------|--|
| Horyzont czasowy | 2025 |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

4

Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja

4.1. Zwiększenie świadomości ludności w zakresie negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania

DZIAŁANIE 4.1.1. Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się


Opis sposobu realizacji



- a) Przeprowadzanie zajęć, warsztatów, wyjść studyjnych, pogadek, spacerów, kampanii informacyjnych itp. mających na celu uświadamianie mieszkańcom, decydom i użytkownikom transportu negatywnego wpływu przewozów na zdrowie, życie, przyrodę, infrastrukturę i architekturę. W wydarzeniach powinny brać udział osoby z każdego przedziału wiekowego i każdej grupy społecznej, zaś bardzo istotnym elementem działań powinna być tematyka BRD oraz szkodliwość funkcjonowania niewłaściwej polityki parkingowej (zwiększanie świadomości w zakresie zarządzania parkowaniem, kosztów i korzyści dla mieszkańców).
- b) Przeprowadzanie szkoleń dla kierujących pojazdami publicznego transportu zbiorowego oraz kampanii informacyjnych dla pasażerów na temat zachowania się w sytuacjach spornych (np. wykorzystania miejsc dla osób o ograniczonej mobilności ruchowej w pojazdach, przewozu rowerów).
- c) Prowadzenie kampanii promocyjnych w przestrzeni publicznej i pojazdach transportu zbiorowego pokazujących, jak dobry wpływ na ograniczanie negatywnych oddziaływań przewozów ma korzystanie ze zrównoważonych środków transportu oraz zachęcających do korzystania z nich.
- d) Realizowanie różnego rodzaju konkursów i akcji promujących zrównoważone formy podróżowania.
- e) Uwzględnianie jak najszerszego wachlarza działań promocyjnych, informacyjnych i edukacyjnych w ramach funkcjonowania wszelkiego rodzaju urzędów i innych obiektów użyteczności publicznej w celu prezentowania dobrego przykładu i tym samym zachęcania wszystkich innych podmiotów i jednostek do stosowania analogicznych rozwiązań.

| | |
|---|---|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | BPPMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, SOMGGS, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |

DZIAŁANIE 4.1.2. Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych

| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji | Promocja wykorzystania transportu publicznego w trakcie kluczowych wydarzeń z życia miasta poprzez obecność stoisk organizatora przewozów, operatora, prezentację taboru. |
|  | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS, powiaty OMGGS, SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, środki prywatne |
| Potencjalni partnerzy | Podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |

DZIAŁANIE 4.1.3. Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu

| | |
|--------------------------------|--|
| Opis sposobu realizacji | a) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi w organizowaniu okresowych lub całorocznych kampanii zachęcających do dojazdów do pracy, atrakcji, usług publicznych itd. transportem zbiorowym, rowerem, wykorzystując carpooling |
|--------------------------------|--|



lub inny zrównoważony sposób przemieszczania się, wraz z systemem benefitów dla osób biorących udział w akcji (nagrody, dopłaty do wynagrodzenia, zniżki na usługi itd.).

- b) Współpraca i rozmowy z podmiotami zewnętrznymi mające na celu zachęcenie do podróży transportem publicznym w ramach wydarzeń i imprez poprzez uruchamianie specjalnych połączeń obsługujących te wydarzenia oraz benefitów dla ich uczestników w zamian za przyjazd rowerem lub transportem zbiorowym.
- c) Organizowanie platformy wymiany informacji i dobrych praktyk dla samorządów i podmiotów prywatnych w zakresie zachęt dla mieszkańców w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu (działanie możliwe do realizacji w ramach komórki o przykładowej nazwie Metropolitalny Zespół Badań Transportowych).
- d) Zbieranie i wykorzystywanie danych dotyczących przejazdów (liczba, częstotliwość, trasa) w celu rozwoju systemów i infrastruktury zrównoważonej mobilności.
- e) Zapewnianie środków finansowych i odpowiednich programów udostępniających je podmiotom publicznym i prywatnym chcącym udostępnić swoim pracownikom zniżki na bilety transportu zbiorowego i/lub wyposażenie rowerów, UTO itp, i/lub rowery, UTO itp. jako formę nagród/benefitów i/lub dopłaty do infrastruktury rowerowej na terenie zakładów pracy (stojaki, monitoring, zadaszenia, wiaty, zaplecze sanitarne i inne.).

| | |
|---|--|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS, powiaty OMGGS, SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, środki prywatne |
| Potencjalni partnerzy | Podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |

4.2. Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej

DZIAŁANIE 4.2.1. Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.)

| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) Promowanie i współpraca na rzecz rozszerzenie systemu FALA (lub analogicznego) na cały obszar OMGGS. b) Rozszerzenie systemu o wdrożenie modelu mobilności jako usługi (MaaS) w OMGGS, tj. zapewnienie dostępności w jednej aplikacji możliwości wyszukania połączenia i zakupu usługi mobilności łączącej: <ul style="list-style-type: none"> I) transport publiczny (miejski i regionalny), II) transport kolejowy, III) usługi współdzielenia samochodów, IV) usługi współdzielenia hulajnóg, rowerów, innych UTO. c) Zachowanie możliwości zakupu biletu w postaci papierowej dla osób niekorzystających z cyfrowych kanałów sprzedaży biletów. d) Dbanie o cyberbezpieczeństwo systemu, w szczególności ochrona użytkowników przeciw wykradaniu ich danych osobowych i płatniczych. e) Przekazanie funkcjonowania systemu do Regionalnego Zarządu Transportu lub związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego w przypadku pojawienia się możliwości prawnych. f) Dbanie o niski poziom awaryjności biletomatów, zwiększenie liczby biletomatów oraz poprawa czytelności interfejsu graficznego. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S PA PB</p> | <p>Wspieranie rozwoju systemu FALA (lub analogicznego) o nowe funkcjonalności w zakresie informacji pasażerskiej i usługi MaaS (Mobility as a Service).</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZA ZB W L</p> | <p>W miarę możliwości dołączenie do systemu FALA lub analogicznego.</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>MZKZG, MZTP/RZTP, UM, Innobaltica</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2030</p> |

| | |
|------------------------------|--|
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | Gminy OMGGS, mieszkańcy, NGO, podmioty prywatne, SOMGGS, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

DZIAŁANIE 4.2.2. Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją


| | |
|--|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <p>a) Współpraca z operatorami i organizatorami transportu zbiorowego na rzecz wdrożenia standardu GTFS.</p> <p>b) Stworzenie scentralizowanej, regularnie aktualizowanej bazy danych dotyczących funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków. Podejmowanie działań na rzecz utworzenia wojewódzkiej bazy danych dotyczącej funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków, która mogłaby być rozszerzoną wersją bazy metropolitalnej.</p> <p>c) Dostęp do ww. bazy poprzez Zintegrowaną Platformę Informacji OMGGS.</p> <p>d) Udostępnienie danych rozkładowych w formie otwartych danych.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S L PA PB ZA ZB W</p> | <p>a) Współpraca z operatorami i organizatorami transportu zbiorowego na rzecz wdrożenia standardu GTFS. Wyposażenie przewoźników w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (w tym modernizacja obecnie już posiadanych) umożliwiające generowanie plików GTFS-realtime zawierających informacje o bieżących opóźnieniach kursów linii regularnych.</p> <p>b) Współpraca przy tworzeniu scentralizowanej, regularnie aktualizowanej bazy danych dotyczącej funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków. Aktualizacja lokalnych uchwał dotyczących przystanków oraz przekazywanie danych do zintegrowanej bazy.</p> <p>c) Dostęp do ww. bazy poprzez Zintegrowaną Platformę Informacji OMGGS.</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM |

| | |
|------------------------------|--|
| Horyzont czasowy | 2027 (pełna realizacja możliwa po utworzeniu związku powiatowo-gminnego lub metropolitalnego i szerokiej integracji transportu zbiorowego w OMGGS) |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | Gminy OMGGS, podmioty prywatne, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |



4.3. Zintegrowany system informacji

DZIAŁANIE 4.3.1. Opracowanie ujednoczonego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej

| | |
|--------------------------------|---|
| Opis sposobu realizacji | <p>a) Stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych, wzór grafik stosowanych w autobusach (opis trasy z możliwością przesiadek) wraz ze standardami dotyczącymi aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w internecie wraz z wyszukiwarką połączeń. System informacji pasażerskiej powinien być nowoczesny oraz czytelny i intuicyjny, oparty o najlepsze praktyki UX.</p> <p>b) Rozszerzenie funkcjonalności systemu FALA bądź nawiązanie współpracy z przynajmniej jednym podmiotem komercyjnym oferującym usługę planowania podróży i udostępnienie temu podmiotowi wszystkich danych rozkładowych.</p> <p>c) Udostępnienie informacji statycznej i dynamicznej na temat dostępności dla osób o ograniczonej mobilności poszczególnych środków transportu, węzłów integracyjnych i przystanków w miejscach udostępnienia informacji pasażerskiej (rozkłady jazdy, usługi planowania podróży, wyszukiwarki połączeń).</p> <p>d) Udostępnianie informacji o możliwości zakupu biletów zintegrowanych.</p> <p>e) Budowa tablic informacji pasażerskiej zintegrowanych z systemem TRISTAR.</p> |
| Opis sposobu realizacji | Współpraca przy tworzeniu jednolitego systemu informacji pasażerskiej: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych, wzór grafik stosowanych w autobusach (opis trasy z możliwością przesiadek), dostępność infrastruktury i taboru dla osób z ograniczoną mobilnością wraz ze standardami dotyczącymi |

| | |
|---|---|
|  | aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w internecie wraz z wyszukiwarką połączeń. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM |
| Horyzont czasowy | 2030 (pełna realizacja możliwa po utworzeniu związku powiatowo-gminnego lub metropolitalnego i szerokiej integracji transportu zbiorowego w OMGGS) |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, podmioty prywatne, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

DZIAŁANIE 4.3.2. Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Współpraca z UMWP w ramach pozyskiwania danych przestrzennych obejmujących OMGGS na cele związane z wykonywaniem opracowań i analiz w ramach zadań realizowanych przez metropolię. b) Realizacja wspólnych zamówień na dane oraz wykonywanie analiz w oparciu o nie. |
| Opis sposobu realizacji  | <ul style="list-style-type: none"> a) Aktualizacja i wektoryzacja studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego lub planów ogólnych, a także miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. b) Regularne przekazywanie dokumentów planistycznych gmin do UMWP w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu aktualności i zintegrowania danych przestrzennych na terenie OMGGS. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |

| | |
|------------------------------|---|
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | Mieszkańcy, NGO, PBPR, BPPMG, BRG |
| Pakiet działań | PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo |

DZIAŁANIE 4.3.3. Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych

| | |
|--------------------------------|--|
| Opis sposobu realizacji | <p>a) Rozwój usług istniejących Inteligentnych Systemów Transportowych o Centra Zarządzania Mobilnością razem z niezbędnym wyposażeniem, nowoczesną infrastrukturą serwerową z oprogramowaniem, systemami łączności światłowodowej i radiowej, instalacją nowoczesnych systemów detekcji pieszych i rowerzystów, rozbudową systemów informacji dla kierowców, rozbudową systemu kamer rozpoznających numery rejestracyjne i kamer systemu monitoringu, rozbudową systemu informacji parkingowej zliczającej i prezentującej na dynamicznych tablicach liczbę wolnych miejsc parkingowych, rozwojem systemu otwartych danych, rozbudową obszarową systemu sterowania ruchem, budową systemów cyfrowej łączności radiowej z pojazdami transportu zbiorowego. Włączanie kolejnych skrzyżowań do systemu sterowania TRISTAR.</p> <p>b) Rozwijanie systemów ITS i rozwiązań Smart City wykorzystywanych do zarządzania szeroko pojętą mobilnością – ruchem drogowym, pieszym i rowerowym, nadzorem i regulacją ruchu transportu zbiorowego, zarządzania kryzysowego i ochrony ludności, zwiększania efektywności wykorzystania miejsc parkingowych.</p> <p>c) Integracja systemów ITS działających w portach z systemami miejskimi oraz uzyskiwanie informacji o potokach ładunkowych wpływających do i z portów.</p> |
| Opis sposobu realizacji | <p>Współpraca z samorządem województwa na rzecz budowy regionalnych systemów sterowania ruchem, w tym sterowania sygnalizacją, monitorowania ruchu wraz z systemami informowania o aktualnej sytuacji drogowej na drogach powiązanych z węzłami drogowymi na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz wdrażaniem systemów zarządzania drogami kołowymi, w tym informacji przestrzennej o drogach i ich otoczeniu.</p> |
| Opis sposobu realizacji | <p>Współpraca z samorządem województwa na rzecz budowy regionalnych systemów sterowania ruchem, w tym sterowania sygnalizacją, monitorowania ruchu wraz z systemami</p> |



| | |
|---|--|
| W | informowania o aktualnej sytuacji drogowej na drogach krajowych i wojewódzkich prowadzących do miejscowości o sezonowo wysokim ruchu turystycznym, w szczególności w strefie wybrzeża. |
| Opis sposobu realizacji | Brak działań |
| M | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SP, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP |
| Horyzont czasowy | 2030 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, MZKZG, MZTP/RZTP, UMWP, ZKM GDY, ZDW, ZTM GDA |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii |

5


Współpraca

5.1. Zintegrowane zarządzanie transportem

DZIAŁANIE 5.1.1. Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | Aktualizacja ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących instytucjonalnych modeli integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym ze wskazaniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji. |
| Opis sposobu realizacji  | Współpraca przy wykonywaniu ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS |
| Horyzont czasowy | 2026 |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Gminy OMGGS, MZKZG, UMWP |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |



DZIAŁANIE 5.1.2. Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | <ol style="list-style-type: none"> a) Wsparcie prawne i organizacyjne w reorganizacji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG) w zakresie zmiany jego organizacji i finansowania związku. b) Organizacja dialogu JST OMGGS w sprawie reorganizacji MZKZG. |
|---|--|


| | |
|---|--|
| | <p>c) Współpraca Stowarzyszenia OMGGS z Metropolitalnym Związkiem Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej (MZKZG) w zakresie rozwoju zrównoważonej mobilności, oferty publicznego transportu zbiorowego, monitorowania postępów działań w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze związku.</p> <p>d) Zachęcanie członków OMGGS do dołączenia do MZKZG – po zmianie jego formuły.</p> <p>e) Rozszerzenie Związku o kolejne gminy, które wchodzi w skład OMGGS, wsparcie organizacyjne i prawne przy zmianie charakteru związku z międzygminnego na powiatowo-gminny, który umożliwi współpracę z powiatami należącymi do OMGGS.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R</p> | <p>a) Przeanalizowanie możliwości prawnych i finansowych reorganizacji i rozszerzenia kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej.</p> <p>b) Rozszerzenie kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej o organizację transportu publicznego, ustalanie taryf przewozowych poprzez przejęcie zadań od organizatorów ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia. Zachowanie zadań realizowanych przez podmioty wewnętrzne, które są operatorami publicznego transportu zbiorowego. Zachowanie przez nowego organizatora przynajmniej obecnej oferty przewozowej i jakości świadczonych usług. Działanie realizowane pod warunkiem zabezpieczenia środków finansowych przez JST.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R+</p> | <p>Podjęcie rozmów przez Zgromadzenie MZKZG oraz Rady Miast/Gmin o reorganizacji i rozszerzeniu kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej o organizację transportu publicznego, ustalanie taryf przewozowych poprzez przejęcie zadań od organizatorów ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia i UM Wejherowo. Zachowanie zadań realizowanych przez podmioty wewnętrzne, które są operatorami publicznego transportu zbiorowego. Zachowanie przez nowego organizatora przynajmniej obecnej oferty przewozowej i jakości świadczonych usług.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>S PA PB</p> | <p>a) Gminy należące do MZKZG: podjęcie rozmów przez Zgromadzenie MZKZG oraz Rady Miast/Gmin o reorganizacji i rozszerzeniu kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej o organizację transportu publicznego, ustalanie taryf przewozowych poprzez przejęcie zadań od organizatorów UM Wejherowo. Zachowanie zadań realizowanych przez podmioty wewnętrzne, które są operatorami publicznego transportu zbiorowego. Zmiana charakteru związku z międzygminnego na powiatowo-gminny, który umożliwi współpracę z powiatami należącymi do</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>OMGGS. Zachowanie przez nowego organizatora przynajmniej obecnej oferty przewozowej i jakości świadczonych usług.</p> <p>b) Gminy i powiaty nienależące do MZKZG, ale należące do SOMGGS: podjęcie rozmów przez władze z MZKZG na temat dołączenia do organizacji i ustalenia zasad współpracy wraz z możliwością podjęcia uchwał Rady Miasta/Gminy o dołączeniu do związku oraz przekazaniu kompetencji w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy/powiatu. Zachowanie przez nowego organizatora przynajmniej obecnej oferty przewozowej i jakości świadczonych usług.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>L ZA ZB</p> <p>W</p> | <p>Gminy i powiaty nienależące do MZKZG, ale należące do SOMGGS: podjęcie rozmów przez władze gmin z MZKZG na temat dołączenia do organizacji i ustalenia zasad współpracy wraz z możliwością podjęcia uchwał Rady Miasta/Gminy o dołączeniu do związku oraz przekazaniu kompetencji w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego na obszarze gminy/powiatu. Zachowanie przez nowego organizatora przynajmniej obecnej oferty przewozowej i jakości świadczonych usług.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PA</p> | <p>Gmina wiejska Pruszcz Gdański, gmina Żukowo: otwarcie przewozów szkolnych.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZA</p> | <p>Gmina Lichnowy, gmina Łęczyce, gmina Pszczółki: otwarcie przewozów szkolnych.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZB</p> | <p>Gmina Sztutowo: otwarcie przewozów szkolnych.</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>SOMGGS, gminy OMGGS, MZKZG, SP, UM</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2027 (w zakresie częściowego przekazania kompetencji przez JST do MZKZG)</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>Podmioty prywatne, PKP SKM, POLREGIO, SOMGGS, UMWP</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami</p> |

DZIAŁANIE 5.1.3. Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego

| | |
|--|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Powołanie na podstawie uchwały Związku Metropolitalnego Zarządu Transportu Metropolitalnego bazującego na przekształceniu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej. Podstawą prawną dla funkcjonowania nowego podmiotu byłaby ustawa metropolitalna, umożliwiająca prawnie i finansowo realizowanie takiego zadania. Określenie zakresu obowiązków powołanej jednostki. Alternatywnie w porozumieniu z Samorządem Województwa Pomorskiego powołanie związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego, jako Regionalnego Zarządu Transportu w przypadku pojawienia się możliwości prawnych.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Brak działań</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, MZKZG, SP, UM, SOMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2030 (realizacja w tym horyzoncie uzależniona od powołania ustawy metropolitalnej i realizacji związku metropolitalnego dla OMGGS)</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>UMWP</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami</p> |

DZIAŁANIE 5.1.4. Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Zawarcie porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenie oferty połączeń kolejowych. Wykorzystanie możliwości wynikających z taryf wspólnych lub biletów łączonych.</p> |
|---|--|

| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji M ZB | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, MZKZG SP, UM |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | UMWP |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

DZIAŁANIE 5.1.5. Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej

| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji M | Cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej, konkurencyjnej dla transportu samochodowego, koordynacji działań na rzecz organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego prowadzonych przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, wymiany informacji pomiędzy stronami w zakresie związanym z organizacją systemu publicznego transportu zbiorowego, opracowania zasad, dotyczących wspólnej komunikacji i promocji, prowadzonych działań informacyjno-społecznych, uruchomienia portalu informacyjnego, zawierającego kompleksowe informacje dotyczące funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego, przeprowadzenia diagnozy stanu obecnego, analizy obszarów problemowych i nawyków komunikacyjnych związanych z użytkowaniem m.in. transportu publicznego, rowerowego, kołowego oraz z ruchem pieszych, systematycznego prowadzenia badań potrzeb i preferencji komunikacyjnych mieszkańców związanych z codziennym przemieszczaniem się, promocji nazwy połączeń kolei aglomeracyjnej. |
| Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W | Współpraca z SOMGGS w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej, konkurencyjnej dla transportu samochodowego, koordynacji działań na rzecz organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego prowadzonych przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, wymiany informacji pomiędzy stronami w zakresie związanym z organizacją systemu publicznego transportu zbiorowego, opracowania zasad |

| | |
|---|--|
| | dotyczących wspólnej komunikacji i promocji, prowadzonych działań informacyjno-społecznych, uruchomienia portalu informacyjnego zawierającego kompleksowe informacje dotyczące funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego, przeprowadzenia diagnozy stanu obecnego, analizę obszarów problemowych i nawyków komunikacyjnych związanych z użytkowaniem m.in. transportu publicznego, rowerowego, kołowego oraz z ruchem pieszych, systematycznego prowadzenia badań potrzeb i preferencji komunikacyjnych mieszkańców związanych z codziennym przemieszczaniem się, promocji nazwy połączeń kolei aglomeracyjnej. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, MZKZG SP, SOMGGS, UM |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | UMWP |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

DZIAŁANIE 5.1.6. Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji | <p>a) Utworzenie zintegrowanej taryfy łączącej kolej, regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską w drodze zawierania porozumień pomiędzy organizatorem przewozów kolejowych a organizatorami transportu zbiorowego.</p> <p>b) Wspieranie porozumień między organizatorami dotyczących wspólnej taryfy biletowej bądź wzajemnego honorowania biletów.</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SOMGGS, MZKZG |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |

| | |
|-----------------------|--|
| Potencjalni partnerzy | UMWP |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

DZIAŁANIE 5.1.7. Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego

| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji M | Nawiązanie współpracy z operatorami systemów pojazdów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego. |
| Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, MZKZG, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2030+ |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | UMWP |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |


DZIAŁANIE 5.1.8. Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu

| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W | Współpraca podczas działań inwestycyjnych i remontowych pomiędzy samorządami OMGGS, GDDKiA, zarządcami dróg wojewódzkich i powiatowych oraz zarządcami ruchu poprzez poprawę wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami, w szczególności poprzez udostępnianie i omawianie wyników badań i analiz z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, procesów studyjno-koncepcyjnych, wymianę doświadczeń z zakresu zarządzania i upływniania ruchu, rozwiązań dotyczących standaryzacji i hierarchizacji infrastruktury drogowej, |
|--|--|


| | |
|---|---|
| | budowy i przebudowy sieci dróg rowerowych, możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury do przemieszczania się rowerem w ruchu ogólnym. Współpraca może się odbywać poprzez spotkania zespołu tematycznego, jak i stworzenie wspólnej bazy danych pomiędzy podmiotami w ramach komórki o przykładowej nazwie Metropolitalny Zespół Badań Transportowych. |
| Opis sposobu realizacji M | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | GDDKiA, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |


DZIAŁANIE 5.1.9. Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji

| | |
|--|--|
| Opis sposobu realizacji M | <p>a) Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji i rozszerzenie oferty o tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności, np. organizacją i finansowaniem transportu publicznego, elektromobilnością, bezpieczeństwem ruchu drogowego, rozwojem mobilności aktywnej, modelowaniem ruchu, pozyskiwaniem dofinansowań zewnętrznych, przyczynami i skutkami zmian klimatu wynikającymi z użycia paliw kopalnych, a także prelekcjami zagranicznych prelegentów, przedstawicieli organizacji pozarządowych czy wizytami studyjnymi.</p> <p>b) W ramach centrum może powstać także platforma e-kursów obejmująca różne tematy związane z mobilnością, a podczas warsztatów mogą być wykorzystane narzędzia wyposażone w wirtualną lub rozszerzoną rzeczywistość do poznawania doświadczeń użytkownika infrastruktury i usług w zakresie mobilności.</p> |
|--|--|


| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> c) Metropolitalne Centrum Kompetencji może być także platformą wypracowywania nowych rozwiązań wokół kluczowych zagadnień z punktu widzenia różnego rodzaju miejscowości z OMGGS. d) Udzielanie pomocy merytorycznej przy opracowywaniu planów mobilności dla instytucji, urzędów, firm. e) Działania Metropolitalnego Centrum Kompetencji będą skierowane zarówno do samorządów w postaci wsparcia merytorycznego i podnoszenia kompetencji, jak i do mieszkańców (kampanie edukacyjne i promocyjne). f) Współdziałanie z innymi podmiotami (np. MZKZG, InnoBaltica sp. z o.o.) w ramach działań edukacyjnych i promocyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności. g) Certyfikacja i szkolenia kierowców PTZ. h) Badanie potrzeb samorządów OMGGS w zakresie oferty Metropolitalnego Centrum Kompetencji, prowadzenie badań ewaluacyjnych oferty. |
| Opis sposobu realizacji  | Wskazywanie zapotrzebowania na tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności np. w ramach oferty Metropolitalnego Centrum Kompetencji, wypracowania nowych rozwiązań wokół kluczowych zagadnień z punktu widzenia różnego rodzaju miejscowości z OMGGS. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | BPPMG, BRG, gminy OMGGS, MZKZG, podmioty prywatne, PKP SKM, POLREGIO, SP, UM, UMWP, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |

DZIAŁANIE 5.1.10. Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | a) Utworzenie komórki o przykładowej nazwie Metropolitalny Zespół Badań Transportowych – komórki odpowiedzialnej za zbieranie i gromadzenie danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu, systematyczne raportowanie zmian |
|---|--|


| | |
|--|--|
| | <p>i wskazywanie pojawiających się problemów, monitorowanie realizacji działań strategicznych, inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych dotyczących zrównoważonej mobilności, diagnozowanie stanu obecnego i potrzeb użytkowników transportu. Realizacja badań ruchu w ramach monitoringu wprowadzonych zmian. Badania ruchu powinny być realizowane według wytycznych WR-D-12 i WR-D-13.</p> <p>b) Jednym z zadań komórki powinno być zbieranie i analiza danych umożliwiające określenie stopnia realizacji celów i działań określonych w SUMP OMGGS. Docelowo, zakładając wystarczający dostęp do danych w OMGGS, każde z zaproponowanych działań powinno być mierzone indywidualnym wskaźnikiem/wskaźnikami.</p> <p>c) Działania komórki mogą być powiązane z realizacją wspólnej infrastruktury danych przestrzennych proponowanej w działaniu 4.3.2.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Przekazywanie danych do komórki o systemie transportu i jego funkcjonowaniu. Systematyczne raportowanie zmian, wskazywanie pojawiających się problemów, monitorowanie realizacji działań strategicznych, a także inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE |
| Potencjalni partnerzy | BPPMG, BRG, gminy OMGGS, MZKZG, podmioty prywatne, PKP SKM, POLREGIO, SP, UM, UMWP, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP, ZDW |
| Pakiet działań | PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska |


DZIAŁANIE 5.1.11. Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | Nawiązanie kontaktu i współpracy z podmiotami prywatnymi w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. |
|---|--|


| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | Realizacja inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | Podmioty prywatne |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 5.1.12. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | <ol style="list-style-type: none"> a) Zachęcanie do opracowywania oraz udzielanie pomocy merytorycznej przy opracowywaniu planów mobilności dla instytucji, urzędów, firm itd. b) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi: biznesem i instytucjami publicznymi w celu wymiany doświadczeń i dobrych praktyk w ramach wprowadzania rozwiązań promujących zrównoważoną mobilność w ww. jednostkach (zarówno w kontekście dojazdów pracowników, jak i obsługi klientów/petentów). c) Organizowanie regularnych spotkań, na których będą prezentowane lokalne, krajowe i zagraniczne praktyki, a także będą omawiane możliwe rozwiązania uwzględniające lokalne uwarunkowania. d) Proponowane wyznaczenie ambasadorów realizacji SUMP OMGGS w podmiotach zewnętrznych jako części działań związanych z promocją, edukacją i współpracą we wdrażaniu SUMP OMGGS. e) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi w celu realizacji projektów pilotażowych dla nowych rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności. f) Działanie może być realizowane w ramach funkcjonowania Metropolitalnego Centrum Kompetencji. |
|---|--|

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Zachęcanie do opracowywania oraz udzielanie pomocy merytorycznej przy opracowywaniu planów mobilności dla instytucji, urzędów, firm itd.</p> <p>b) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi: biznesem i instytucjami publicznymi w celu wymiany doświadczeń i dobrych praktyk w ramach wprowadzania rozwiązań promujących zrównoważoną mobilność w ww. jednostkach (zarówno w kontekście dojazdów pracowników, jak i obsługi klientów/petentów).</p> <p>c) Branie udziału w spotkaniach dotyczących dobrych praktyk z zakresu zrównoważonej mobilności.</p> <p>d) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi w celu realizacji projektów pilotażowych dla nowych rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności.</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>SOMGGS, gminy OMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>Działanie ciągłe</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>BPPMG, BRG, gminy OMGGS, MZKZG, podmioty prywatne, PKP SKM, POLREGIO, SP, UM, UMWP, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP, ZDW</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska</p> |



DZIAŁANIE 5.1.13. Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Podejmowanie wspólnych działań (np. tworzenie projektu ustawy, udział w konferencjach, lobbowanie u polityków, w tym tych, którzy związani są z terenem OMGGS) na rzecz przyjęcia przez polski rząd ustawy o związku metropolitalnym OMGGS.</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>SOMGGS, gminy OMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>Działanie ciągłe</p> |

| | |
|-----------------------|--|
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | UMWP |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

5.2. Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności

DZIAŁANIE 5.2.1. Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy

| | |
|--|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Współpraca z województwem pomorskim w celu uruchomienia linii metropolitalnych o wysokiej częstotliwości kursowania wzdłuż nieczynnych linii kolejowych do czasu ich rewitalizacji bądź na odcinkach, gdzie istnieje szybkie połączenie drogowe z rdzeniem metropolii i brakuje alternatywy w postaci linii kolejowej bądź dogodnego połączenia z przesiadkami.</p> <p>b) Uruchamianie linii metropolitalnych – początkowo przez UMWP w porozumieniu z gminami OMGGs, docelowo – przez Metropolitalny Zarząd Transportu w przypadku utworzenia związku metropolitalnego lub przez MZKZG w przypadku zwiększenia obszaru jego funkcjonowania. Badanie zapotrzebowania gmin i powiatów na przewozy.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Wskazywanie zapotrzebowania na uruchomienie linii metropolitalnych, czyli linii uruchamianych przez Metropolitalny lub Regionalny Zarząd Transportu o wysokiej częstotliwości kursowania, wzdłuż nieczynnych linii kolejowych do czasu ich rewitalizacji bądź na odcinkach, gdzie istnieje szybkie połączenie drogowe z rdzeniem metropolii i brakuje alternatywy w postaci linii kolejowej bądź dogodnego połączenia z przesiadkami.</p> <p>b) Przykładowe relacje na których mogą zostać utworzone połączenia linie metropolitalne, to:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. 22-05 (Elbląg)–Nowy Dwór Gdański–Gdańsk, II. 22-04 Nowy Dwór Gdański–Cedry Wielkie–Gdańsk, III. 22-09 Nowy Dwór Gdański–Malbork, IV. 22-20 Lębork–Krokowa–Puck, V. 22-63 Lębork–Sierakowice–Kartuzy. |

| | |
|---|--|
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, MZKZG, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2025 |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| Potencjalni partnerzy | UMWP |
| Pakiet działań | PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami |

5.3. Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową

DZIAŁANIE 5.3.1. Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych


| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji M | <p>a) Aktualizacja i wdrożenie standardów w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. planowania i projektowania węzłów integracyjnych, II. wyposażenia węzłów integracyjnych (stojaki dla rowerów, toalety), III. wspólnej identyfikacji wizualnej i informacji pasażerskiej na węzłach. <p>b) Uzyskanie promesy stosowania standardów przez operatorów infrastruktury i gminy.</p> |
| Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W | <p>a) Wdrożenie standardu przy nowych węzłach integracyjnych.</p> <p>b) Audyt istniejących węzłów oraz ich modyfikacja w celu dostosowania do standardu (np. dodanie parkingów, modyfikacja w celu poprawy dostępności).</p> <p>c) Wprowadzenie bądź zmiana oznakowania węzła lub jego otoczenia przy uzgodnieniu z zarządzającym infrastrukturą.</p> |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS, SOMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |

| | |
|------------------------------|--|
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie |
| Potencjalni partnerzy | UMWP, PKM, PKP PLK |
| Pakiet działań | PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem. |

5.4. Zintegrowane planowanie systemu transportowego

DZIAŁANIE 5.4.1. Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji M | Opracowanie Strategii Transportu i Mobilności ze wskazaniem działań o charakterze metropolitalnym, tzn. obejmujących co najmniej dwie gminy lub działania związane z funkcjonowaniem metropolitalnego systemu transportowego w obszarze gminy. |
| Opis sposobu realizacji R | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu dla obszaru miasta z wielowariantową analizą możliwości rozwoju transportowego i przestrzennego z uwzględnieniem możliwości i zasadności rozwoju z wykorzystaniem różnych środków transportu. Jednym z efektów studium powinna być wizja układu docelowego systemu z etapowaniem jego rozwoju wynikającym z priorytetów środowiskowych, ekonomicznych i przestrzennych wraz z analizą funkcjonalną dla poszczególnych stanów. Dokument powinien uwzględniać różne obszary tematyczne: indywidualny ruch zmotoryzowany (w tym polityka parkingowa), transport zbiorowy, ruch rowerowy, ruch pieszy, logistyka – możliwe jest opracowanie osobnych dokumentów sektorowych uszczegóławiających wskazania studium/strategii. |
| Opis sposobu realizacji R+ S | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu dla obszaru miasta z wielowariantową analizą możliwości rozwoju transportowego i przestrzennego z uwzględnieniem rozwoju transportu zbiorowego, zarządzania parkowaniem, wdrażaniem nowoczesnych środków uspokajania ruchu, organizacji i zarządzania ruchem. Dokument powinien uwzględniać różne obszary tematyczne: indywidualny ruch zmotoryzowany (w tym polityka parkingowa), transport zbiorowy, ruch rowerowy, ruch pieszy, logistyka – możliwe jest opracowanie osobnych dokumentów sektorowych uszczegóławiających wskazania studium/strategii. |



| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu dla obszaru gminy z wielowariantową analizą możliwości rozwoju transportowego i przestrzennego z uwzględnieniem rozwoju transportu zbiorowego, identyfikacji stanu infrastruktury transportowej, harmonogramu realizacji inwestycji, utrzymaniem i modernizacją systemu, wdrażaniem nowoczesnych środków uspokajania ruchu, organizacji i zarządzania ruchem. Dokument powinien uwzględniać różne obszary tematyczne: indywidualny ruch zmotoryzowany (w tym polityka parkingowa), transport zbiorowy, ruch rowerowy, ruch pieszy, logistyka – możliwe jest opracowanie osobnych dokumentów sektorowych uszczegóławiających wskazania studium/strategii.</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, SOMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>Działanie ciągłe</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>UMWP, PBPR, SOMGGS, gminy i powiaty OMGGS</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie</p> |

6



Planowanie przestrzenne

6.1. Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności

DZIAŁANIE 6.1.1. Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Zbieranie danych dotyczących prognozowanej liczby ludności oraz planowanego zagospodarowania przestrzennego w celu wykonania tzw. Bilansu Metropolitalnego, czyli zestawienia bilansów (powierzchni terenów przeznaczonych pod zabudowę, ich funkcji i lokalizacji, przewidywanej liczby mieszkańców itd.) dla Obszaru Metropolitalnego.</p> <p>b) Wykorzystywanie wyników Bilansu Metropolitalnego w opracowaniach metropolitalnych, a także udostępnianie jego wyników samorządom OMGGS.</p> <p>c) Aktualizacja Bilansu Metropolitalnego co 5 lat (raz na kadencję).</p> <p>d) Działanie powinno być realizowane wspólnie lub przy współpracy z regionalnymi służbami planistycznymi oraz samorządami OMGGS.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Przekazywanie aktualnych danych dotyczących prognozowanej liczby ludności oraz planowanego zagospodarowania przestrzennego (powierzchnie terenów przeznaczonych pod zabudowę, ich funkcji i lokalizacji wynikających z SUIKZP/Planu ogólnego) do OMGGS (do czasu utworzenia ogólnodostępnej bazy danych zawierającej te informacje, np. rejestru urbanistycznego).</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>SOMGGS, gminy OMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2026 (w zakresie opracowania Bilansu Metropolitalnego) Działanie ciągłe (w zakresie aktualizacji Bilansu Metropolitalnego)</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>PBPR, BPPMG, BRG, gminy OMGGS, SOMGGS</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo</p> |

DZIAŁANIE 6.1.2. Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych

| | |
|--|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <ul style="list-style-type: none"> a) Zabezpieczenie środków na pomoc techniczną dla samorządów OMGGS w zakresie analiz komunikacyjnych. b) Szkolenia i wsparcie dla urzędników wydziałów odpowiedzialnych za procedury pozwoleń na budowę i rozbudowę układu komunikacyjnego z zakresu stosowania analiz wpływu na układ komunikacyjny i negocjowania realizacji infrastruktury, m.in. tytułem art. 16 ustawy o drogach publicznych. c) Zapewnienie godzin doradczych na doradztwo prawne i techniczne dla gmin OMGGS. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <ul style="list-style-type: none"> a) Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru dla inwestycji na terenach powyżej 2 ha (analizy mogą być zarówno wykonywane na etapie planowania funkcji w dokumentach planistycznych, jak i na etapie planowania inwestycji budowlanej). b) Stosowanie narzędzi negocjacji w celu wykorzystania art. 16 u.d.p. (ustawy o drogach publicznych) dla realizacji infrastruktury drogowej, w tym dla mobilności zrównoważonej. c) Wypracowanie mechanizmów negocjowania realizacji nowych, zwartych terenów pod inwestycje mieszkaniowe powyżej 2 ha w sposób skoordynowany z wypracowaniem możliwości wyposażenia ich w niezbędną infrastrukturę społeczną i komunalną. Wykorzystanie dostępnych mechanizmów prawnych i planistycznych. d) Uwzględnienie ww. ustaleń w dokumentach planistycznych. e) Korzystanie ze wsparcia technicznego SOMGGS w zakresie możliwości stosowania narzędzi negocjacji w celu wykorzystania, m.in. art. 16 u.d.p. dla realizacji infrastruktury drogowej, w tym dla mobilności zrównoważonej. |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, SOMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>Działanie ciągłe</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>PBPR, BPPMG, BRG</p> |

DZIAŁANIE 6.1.3. Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi

Opis sposobu realizacji

M

- a) Inicjowanie i podejmowanie współpracy z lokalnymi samorządami w celu wykonywania takich opracowań oraz wspieranie porozumień międzygminnych podejmowanych przez samorzady w celu realizacji takich opracowań.
- b) Przyjmowanie roli koordynatora w przygotowywaniu opracowań programowo-przestrzennych (masterplanów) dla otoczenia węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych oraz głównych korytarzy transportowych lub ich kluczowych odcinków.
- c) Uwzględnienie lokalizacji usług w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, w tym placówek opiekuńczych (żłobków, przedszkoli) oraz innych usług publicznych.
- d) Wykonanie analizy dla ciągów kolejowych na bazie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz analiz dostępności terenów i wskazanie obszarów możliwego dogęszczenia zabudowy na terenach o dobrej dostępności do transportu kolejowego. Priorytet dla przystanków i węzłów w miejscach pozwalających na lokalizację zabudowy.


Opis sposobu realizacji

R R+ S
L



- a) Wykonanie opracowań programowo-przestrzennych (masterplanów) dla otoczenia węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych oraz głównych korytarzy transportowych lub ich kluczowych odcinków, w tym opracowanie analiz chłonności oraz wskazanie możliwego potencjału zagospodarowania (przeznaczenia oraz typu usług) oraz elementów infrastruktury transportowej (tzn. przystanków transportu zbiorowego, infrastruktury P&R, B&R i innych), a także oszacowanie kosztów inwestycji i wskazanie możliwości realizacji dla wybranych lokalizacji dla obszarów położonych na terenie rdzenia metropolii.
- b) Rekomendowane jest wykonywanie opracowań wraz z przeprowadzeniem konsultacji społecznych w celu zdiagnozowania potrzeb lokalnej społeczności związanych

| | |
|--|---|
| | <p>z obszarem opracowania, a także podnoszenie społecznej świadomości w zakresie planowania przestrzennego.</p> <p>c) Uwzględnienie lokalizacji usług w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, w tym usług publicznych, np. placówek opiekuńczych (żłobków, przedszkoli) oraz innych usług publicznych (lokalizacja usług i nowej zabudowy przy węzłach powinna każdorazowo być dostosowana do indywidualnych uwarunkowań).</p> <p>d) Współpraca przy opracowywaniu masterplanów dla obszarów położonych na terenie gminy/miasta (jeśli masterplan będzie opracowywany przez inne podmioty niż miasto/gmina).</p> <p>e) Zawiazywanie porozumień międzygminnych oraz z władzami regionalnymi w celu opracowywania masterplanów dla obszarów znajdujących się na terenie miasta lub gminy.</p> <p>f) Uwzględnienie zapisów masterplanów w opracowywanych dokumentach planistycznych dla terenów objętych masterplanami oraz lokalizowania nowych inwestycji, w szczególności inwestycji celu publicznego.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PA PB ZA ZB W</p> | <p>a) Współpraca przy opracowywaniu masterplanów dla obszarów położonych na terenie gminy/miasta.</p> <p>b) Zawiazywanie porozumień międzygminnych oraz z władzami regionalnymi w celu opracowywania masterplanów dla obszarów znajdujących się na terenie miasta lub gminy.</p> <p>c) Uwzględnienie zapisów masterplanów w opracowywanych dokumentach planistycznych dla terenów objętych masterplanami oraz lokalizowania nowych inwestycji, w szczególności inwestycji celu publicznego.</p> |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w rdzeniu metropolii:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. centralne pasmo usługowe, w tym pasmo al. Grunwaldzkiej, II. tereny wzdłuż Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, III. tereny wzdłuż planowanych połączeń drogowych Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta wraz z Metropolitalną Obwodnicą Trójmiasta. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R+</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w miastach okołordzeniowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. centralne pasmo usługowe, II. tereny wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 6 na terenie Rumii i Redy ze względu na zmiany transportowe wynikające z otworzenia tzw. Trasy Kaszubskiej oraz planowanej Obwodnicy Północnej Trójmiasta. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w centrach subregionalnych:</p> |

| | |
|--|--|
| <p>S</p> | <ul style="list-style-type: none"> I. centralne pasmo usługowe, II. tereny wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 6 na terenie Wejherowa ze względu na zmiany transportowe wynikające z otworzenia tzw. Trasy Kaszubskiej oraz planowanej Obwodnicy Północnej Trójmiasta, III. tereny wzdłuż planowanych obwodnic Malborka i Lęborka. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>L</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w ośrodkach lokalnych:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. tereny wzdłuż istniejących/planowanych obwodnic Kartuz i Sierakowic. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PA</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie podmiejskiej A:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. tereny wzdłuż Metropolitalnej Obwodnicy Trójmiasta, II. tereny wzdłuż planowanych połączeń drogowych Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta wraz z Metropolitalną Obwodnicą Trójmiasta, III. tereny wzdłuż tzw. Trasy Kaszubskiej. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>PB</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie podmiejskiej B:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. tereny wzdłuż tzw. Trasy Kaszubskiej, II. tereny wzdłuż kolejowych korytarzy transportowych, III. tereny wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 6 na terenie Wejherowa ze względu na zmiany transportowe wynikające z otworzenia tzw. Trasy Kaszubskiej oraz planowanej Obwodnicy Północnej Trójmiasta. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZA</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie pozamiejskiej A:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. tereny wzdłuż tzw. Trasy Kaszubskiej, II. tereny wzdłuż kolejowych korytarzy transportowych, III. tereny wzdłuż planowanej linii kolejowej z Kartuz do Sierakowic, IV. tereny wzdłuż planowanego połączenia drogowego pomiędzy drogą S6 a planowaną elektrownią jądrową. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>ZB</p> | <p>Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie pozamiejskiej B:</p> <ul style="list-style-type: none"> I. tereny położone wzdłuż planowanej linii kolejowej obsługującej planowaną elektrownię atomową, II. tereny wzdłuż planowanej linii kolejowej z Kartuz do Sierakowic, III. tereny wzdłuż planowanego połączenia drogowego pomiędzy drogą S6 a planowaną elektrownią jądrową. |

| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie wybrzeża: <ol style="list-style-type: none"> I. tereny położone wzdłuż planowanej linii kolejowej obsługującej planowaną elektrownię atomową, II. tereny wzdłuż planowanego połączenia drogowego pomiędzy drogą S6 a planowaną elektrownią jądrową. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | PBPR, BPPMG, BRG |
| Pakiet działań | PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie |

DZIAŁANIE 6.1.4. Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego

| | |
|---|--|
| Opis sposobu realizacji  | Lokalizacja stref działalności gospodarczej (SDG) w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu dobrego dostępu do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego: <ol style="list-style-type: none"> I. w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu autostrady (A) lub drogi ekspresowej (S), II. w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi, III. w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, IV. bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych. |
| Opis sposobu realizacji  | Brak działań |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS |


| | |
|-----------------------|--|
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | PBPR, BPPMG, BRG |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 6.1.5. Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>M</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) Wypracowanie zbioru dobrych praktyk i mechanizmu uwzględniania potencjału mobilnościowego wynikającego z infrastruktury transportu zbiorowego oraz ich wpływu na zapisy dokumentów planistycznych (intensywności zabudowy w sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego i inne parametry zabudowy, wskaźniki miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, wymogi dotyczące kształtowania infrastruktury drogowej, dostępność do przystanków transportu zbiorowego oraz usług społecznych), o ile takie standardy nie zostaną wprowadzone na poziomie krajowym. W szczególności standardy powinny dotyczyć dostępności do przystanków transportu zbiorowego. b) Integracja standardu z metodyką pracy przy ocenie potrzeb transportowych gmin. c) Wdrażanie standardów zapisu w dokumentach planistycznych. d) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorzady ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach. |
| <p>Opis sposobu realizacji</p> <p>R R+ S L PA PB ZA ZB W</p> | <ul style="list-style-type: none"> a) Współpraca przy tworzeniu standardów i mechanizmu uwzględniania potencjału mobilnościowego wynikającego z dostępności transportu zbiorowego oraz ich wpływu na zapisy studiów i planów (intensywności zabudowy w sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego i inne parametry zabudowy, wskaźniki miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, wymogi dotyczące kształtowania infrastruktury drogowej, dostępność do przystanków transportu zbiorowego oraz usług społecznych), o ile takie standardy nie zostaną wprowadzone na poziomie krajowym. W szczególności standardy powinny dotyczyć dostępności do przystanków transportu zbiorowego. |

| | |
|---|---|
| | b) Uwzględnianie dobrych praktyk i mechanizmu uwzględniania potencjału mobilnościowego w opracowywanych dokumentach planistycznych. |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2025 (w zakresie opracowania standardów) Działanie ciągłe (w zakresie stosowania standardów) |
| Źródło finansowania | Środki własne, fundusze europejskie krajowe |
| Potencjalni partnerzy | Gminy OMGGS, PBPR, SOMGGS |
| Pakiet działań | PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym |

DZIAŁANIE 6.1.6. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego


| | |
|---|---|
| Opis sposobu realizacji  | <p>a) W przypadku wystąpienia potrzeby zwiększenia powierzchni terenów inwestycyjnych w gminie, wyznaczanie takich terenów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, planach ogólnych (lub innych analogicznych dokumentach) oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego powinno się realizować w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji transportu zbiorowego.</p> <p>b) Planowana zabudowa powinna zakładać zróżnicowane funkcje: mieszkaniowe, usługowe (w tym usługi publiczne), rekreacyjne, zieleń itd.</p> <p>c) Tam, gdzie to możliwe, należy dążyć do relokacji rezerw terenów rozwojowych na te o korzystniejszej lokalizacji ze względu na dostępność transportu zbiorowego.</p> <p>d) Na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego w pierwszej kolejności powinny być tworzone warunki do realizacji na nich nowej zabudowy (układ drogowy, infrastruktura podziemna itd.).</p> <p>e) Tereny inwestycyjne w sąsiedztwie infrastruktury transportu zbiorowego należy kształtować tak, aby zapewniały możliwie najkrótszy dostęp pieszy i rowerowy do przystanków, stacji i dworców.</p> |
| | Opis sposobu realizacji Brak działań |

| | |
|---|---|
| M | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | Gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | Działanie ciągłe |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem |


6.2. Zintegrowane planowanie przestrzenne

DZIAŁANIE 6.2.1. Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS

| | |
|--------------------------------|--|
| Opis sposobu realizacji | <ul style="list-style-type: none"> a) W przypadku reformy planowania przestrzennego, o ile takie oznaczenia nie zostaną jednoznacznie wskazane na poziomie krajowym, opracowanie jednolitych standardów dla oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych. Standardy powinny być opracowane przy współudziale samorządów OMGGS. b) W przypadku braku zmian w systemie planowania przestrzennego na poziomie krajowym, udostępnienie gminom wypracowanych dotychczas standardów w zakresie oznaczeń stosowanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w gminach, a w razie potrzeby aktualizacja tych standardów. c) Opracowanie analogicznych standardów dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. d) Prowadzenie bieżącego monitoringu wdrażania standardów oraz ich aktualizacja w razie potrzeby. e) Zapewnienie godzin doradczych na doradztwo prawne i techniczne dla gmin OMGGS w ramach opracowywania dokumentów planistycznych i stosowania ujednoczonych standardów oznaczeń dla OMGGS. f) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorzady ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach. |
|--------------------------------|--|

| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <ul style="list-style-type: none"> a) Stosowanie jednolitych na całym terenie OMGGS oznaczeń w nowych i aktualizowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planach ogólnych lub innych analogicznych dokumentach, a także modelach struktury funkcjonalno-przestrzennej gmin stanowiących element strategii rozwoju gminy. b) Wskazana jest harmonizacja opracowań i wymiana dobrych praktyk. c) Współpraca przy opracowywaniu standardów dla oznaczeń w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, studiach, planach ogólnych lub innych analogicznych dokumentach planistycznych. d) Załączanie wypracowanych standardów do dokumentacji przetargowej jako wiążących dla wykonawców opracowujących dokumenty planistyczne dla samorządów. e) Korzystanie ze wsparcia technicznego SOMGGS w ramach stosowania ujednoliconych oznaczeń w dokumentach planistycznych. f) Konsultowanie opracowywanych dokumentów planistycznych z SOMGGS w zakresie stosowanych oznaczeń. |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>Gminy OMGGS, SOMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>2025 (w zakresie opracowania standardów) Działanie ciągłe (w zakresie stosowania standardów)</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>PBPR</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo</p> |


DZIAŁANIE 6.2.2. Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy

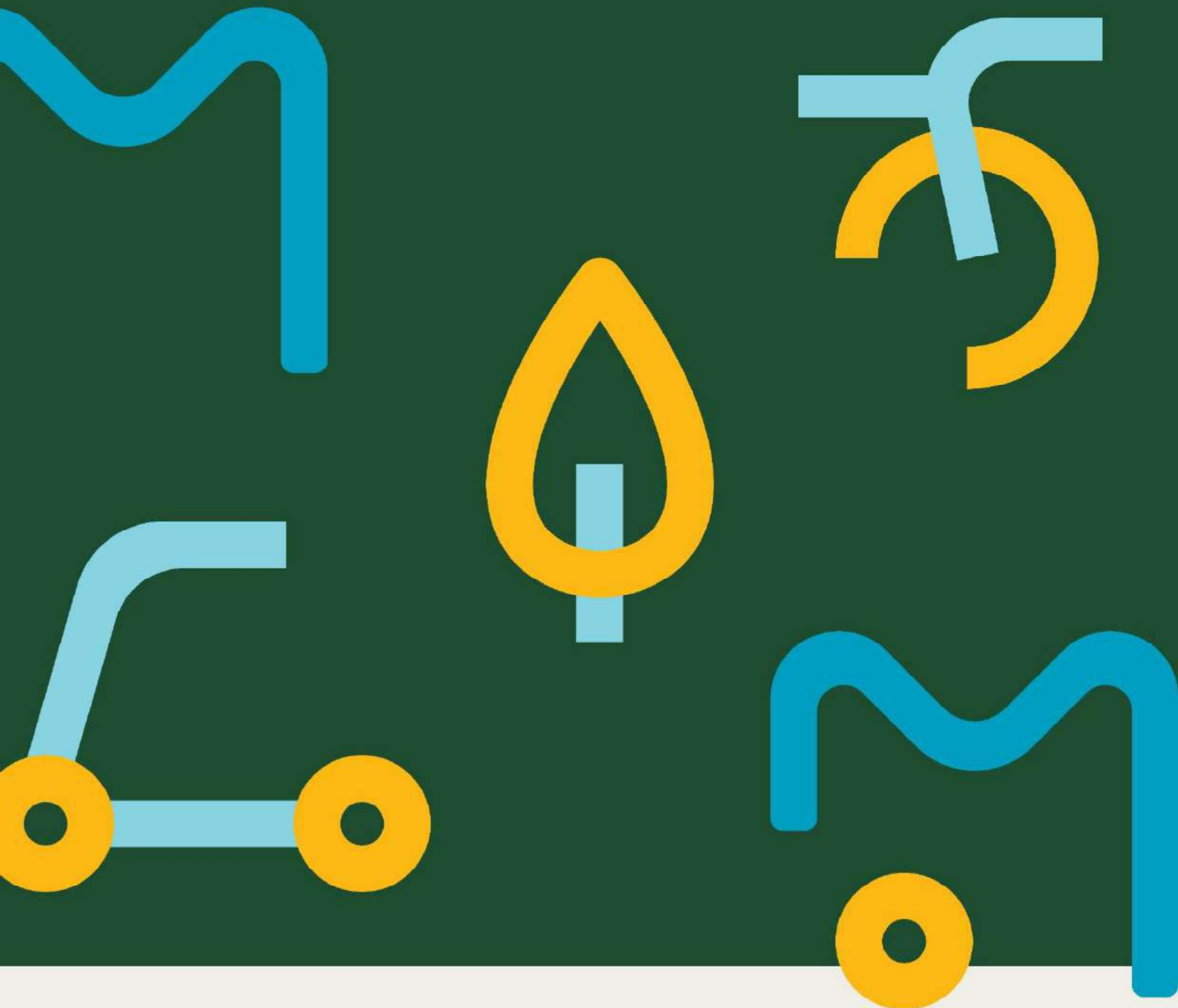
| | |
|---|---|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>Współpraca SOMGGS, gmin OMGGS oraz PBPR w ramach koordynacji i uzgadniania gminnych dokumentów planowania przestrzennego (w strefach przygranicznych) w zakresie oddziaływania na potrzeby transportowe z wykorzystaniem formuły Dialogu Terytorialnego.</p> |
|---|---|

| | |
|--------------------------------------|---|
| PB ZA ZB W | |
| Podmiot odpowiedzialny za realizację | SOMGGS, gminy OMGGS |
| Horyzont czasowy | 2026 (w zakresie dołączenia SOMGGS do formuły Dialogu Terytorialnego) Działanie ciągłe (w zakresie prowadzenia Dialogu Terytorialnego) |
| Źródło finansowania | Środki własne |
| Potencjalni partnerzy | UMWP, PBPR |
| Pakiet działań | PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo |

DZIAŁANIE 6.2.3. Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności

| | |
|--|---|
| Opis sposobu realizacji M | <ol style="list-style-type: none"> a) Organizacja szkoleń i wyjazdów studialnych z zakresu planowania przestrzennego, których celem będzie przedstawienie dobrych praktyk zarządzania rozwojem przestrzennym powiązanych ze zrównoważoną mobilnością. b) Organizacja szkoleń z zakresu pozyskiwania i analizy danych, a także sposobu realizacji opracowań studialnych (działanie 6.1.3.) oraz pozyskiwania na nie funduszy. c) Wsparcie merytoryczne gmin OMGGS w zakresie planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność. d) Wsparcie merytoryczne dla gmin w zakresie zmian w planowaniu przestrzennym wynikających z reformy planowania przestrzennego. e) Określenie możliwości ubiegania się samorządów OMGGS o wsparcie w zakresie planowania przestrzennego, zakresu wsparcia oraz formy jego udzielania. f) Odbiorcami szkoleń powinni być politycy, wóldarze miast i gmin oraz urzędnicy zajmujący się planowaniem przestrzennym. g) Działanie może być realizowane w ramach Metropolitalnego Centrum Kompetencji. |
|--|---|

| | |
|---|--|
| <p>Opis sposobu realizacji</p>  | <p>a) Udział w organizowanych szkoleniach i wyjazdach studialnych. b) Korzystanie ze wsparcia merytorycznego SOMGGS w ramach opracowywanych dokumentów planistycznych.</p> |
| <p>Podmiot odpowiedzialny za realizację</p> | <p>SOMGGS</p> |
| <p>Horyzont czasowy</p> | <p>Działanie ciągłe</p> |
| <p>Źródło finansowania</p> | <p>Środki własne, fundusze europejskie krajowe</p> |
| <p>Potencjalni partnerzy</p> | <p>PBPR</p> |
| <p>Pakiet działań</p> | <p>PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo</p> |



SUMP OMGGS

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
Załącznik nr 2 – Wybór scenariusza i ocena działań

Zamawiający:



Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40
80-830 Gdańsk
www.metropoliagdansk.pl/

Zespół opracowujący:



A2P2 architecture&planning
Ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl



Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.
ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl



FUNDACJA
ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ
Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej
ul. Narutowicza 11
80-233 Gdańsk
www.fril.org.pl

Gdańsk, 02.11.2023 r.

Autorzy opracowania:

Łukasz Pancewicz – kierownik projektu
Michał Jabłonowski – koordynator projektu
Monika Arczyńska
Krystian Birr
Agnieszka Gajda
Michał Grobelny
Kamil Hyla
Bartosz Jarecki
Bartłomiej Kasiuk
Konrad Korzistka
Michał Litwin
Michał Męczyński
Maciej Mysona
Natalia Pawelec
Jakub Piecuch
Robert Wojciechowski
Maria Zych-Lewandowska

Zespół ekspertów wspomagających prace nad opracowaniem:

Michał Babicki
Tomasz Budziszewski
Dorota Gajda-Kutowińska
Michał Jamroż
Jacek Oskarbski
Jakub Pietruszewski
Agnieszka Różga-Micewicz
Paulina Szewczyk
Michał Tusk
Marcin Wołek

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGs:

Krzysztof Perycz – Szczepański – nadzór prac i kierowanie zespołem
Maciej Jendryczka – Koordynator ds. transportu i mobilności, kierownik projektu
Marta Gorczyca – Specjalistka ds. administracji
Beata Bona – Kierowniczka zespołu finansów

Spis treści

| | |
|---|-----|
| Wykaz pojęć | 5 |
| 1 Jak czytać załącznik dotyczący wyboru scenariusza | 7 |
| 2 Analizowane scenariusze | 9 |
| 2.1. Scenariusze | 10 |
| 3 Działania SUMP OMGGS w analizowanych scenariuszach | 25 |
| 4 Ocena działań | 68 |
| 4.1. Opis kryteriów oceny działań | 69 |
| 4.2. Scenariusz bazowy (BAU) | 72 |
| 4.3. Scenariusz restrykcyjny | 91 |
| 4.4. Scenariusz inwestycyjny | 110 |
| 4.5. Scenariusz zrównoważonej mobilności | 129 |
| 4.6. Podsumowanie analizy wielokryterialnej | 148 |
| 5 Wskaźniki horyzontalne | 149 |
| 5.1. Opis poszczególnych wskaźników i sposób ich obliczania | 155 |
| 6 Wybór scenariusza do realizacji | 157 |
| 7 Działania o największym wpływie na rozwój zrównoważonej mobilności | 159 |

Wykaz pojęć

BAU – ang. *business as usual*, scenariusz bazowy

Bike&Ride (B+R, B&R) – parking dla rowerów zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie roweru w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego

BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego

CPK – Centralny Port Komunikacyjny

CPU – Centralne Pasma Usługowe

DDR – droga dla rowerów

DWZiZT – Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu

EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

ETS – europejski system handlu emisjami dwutlenku węgla

FRPA – Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ustanowiony ustawą z dnia 16 marca 2019 r. w celu dofinansowania przywracanych połączeń autobusowych

GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

GPR – Generalny Pomiar Ruchu

GUS – Główny Urząd Statystyczny

ITS – inteligentne systemy transportowe (ang. Intelligent Transport Systems)

JST – jednostki samorządu terytorialnego

Kiss&Ride (K&R, K+R) – wyznaczone miejsce przeznaczone do krótkiego postoju (nie dłużej niż 2 minuty), ułatwiające przesiadkę pasażera na inny środek transportu

KE – Komisja Europejska

KPM – Krajowa Polityka Miejska

LCC – ang. low-cost carrier, tanie linie lotnicze

MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny

MPU – Metropolitalne Pasma Usługowe

MPZP – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego

NSP – Narodowy Spis Powszechny

OMGGS/OM/Obszar Metropolitalny – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot

OzN – Osoba z niepełnosprawnością

Park&Ride (P+R, P&R) – parking dla samochodów osobowych zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego

PTZ – publiczny transport zbiorowy

Podział modalny podróży – gałęziowy podział podróży wyrażony w procentach, w którym poszczególne zadania przewozowe zostają podzielone pomiędzy różne gałęzie transportu (samochody, rowery, transport zbiorowy, itp.)

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

PZP WP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

RPS – Regionalny Program Strategiczny

RPT – Regionalny Plan Transportowy
SCT – Strefa Czystego Transportu
SIP – System Informacji Przestrzennej
SKM – Szybka Kolej Miejska
SOR – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
SRWP – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030
SSE – specjalna strefa ekonomiczna
SPP – strefa płatnego parkowania
ŚSPP – śródmiejska strefa płatnego parkowania
SUiKZP – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
SUMP – ang. *Sustainable Urban Mobility Plan*, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej
(także: plan mobilności)
SWP – samorząd województwa pomorskiego
ULCC – ang. *ultra low-cost carrier*
UMWP – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
UTO – urządzenia transportu osobistego

1

Jak czytać
załącznik
dotyczący wyboru
scenariusza

Załącznik prezentuje analizę, która została przeprowadzona w celu wyboru scenariusza do realizacji w SUMP OMGGS. Ocena poszczególnych działań oraz wybór scenariusza zostały wykonane wspólnie przez interesariuszy w ramach konsultacji społecznych oraz zespół opracowujący SUMP OMGGS.

Załącznik składa się z 7 części:

1. Objasnienia, jak czytać załącznik.
2. Opisu analizowanych scenariuszy, gdzie wskazano, które scenariusze przyjęto oraz jakie są ich podstawowe założenia.
3. Wykazu działań SUMP OMGGS wraz z przydzieleniem działań do poszczególnych scenariuszy oraz opisem, jak konkretne działanie zostanie zrealizowane w ramach danego scenariusza.
4. Oceny działań w każdym ze scenariuszy w ramach analizy wielokryterialnej.
5. Określenia wartości wskaźników horyzontalnych dla każdego ze scenariuszy, wskazujących na możliwe efekty ich wdrożenia i służących monitorowaniu procesu ich wdrażania.
6. Podsumowania wraz ze wskazaniem wybranego na podstawie przeprowadzonych analiz i konsultacji społecznych scenariusza do realizacji w ramach SUMP OMGGS.
7. Wskazania łatwych wygranych, czyli działań, które przy stosunkowo niskich nakładach przyniosą największe efekty, oraz działań o największym wpływie na realizację założonych celów.

W SUMP OMGGS brano pod uwagę 4 scenariusze: 1 bazowy, który posłużył jako punkt odniesienia oraz 3 scenariusze alternatywne (restrykcyjny, inwestycyjny i zrównoważonej mobilności). Ewaluacji scenariuszy dokonano na podstawie analizy wielokryterialnej oraz wartości wskaźników horyzontalnych uzyskiwanych w poszczególnych scenariuszach.

W analizie wielokryterialnej działania zostały ocenione ze względu na ich priorytet, wykonalność, koszt, wpływ na ekologię oraz efektywność, w której uwzględniono wpływ danego działania na podział zadań przewozowych (modal split), bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) oraz dostępność publicznego transportu zbiorowego.

Punkty uzyskane przez działania w danym scenariuszu przełożyły się na sumę punktów uzyskaną przez każdy ze scenariuszy. Wyższa liczba punktów oznacza, że dany scenariusz w większym stopniu realizuje założone w SUMP OMGGS cele. Ostateczny wybór scenariusza został dokonany przy uwzględnieniu wyników konsultacji społecznych oraz wartości wskaźników horyzontalnych uzyskiwanych w poszczególnych scenariuszach.

2

Analizowane scenariusze

2.1. Scenariusze

SUMP OMGGS to dokument wyznaczający kierunek rozwoju transportu i mobilności w OMGGS w perspektywie do 2040 roku. Możliwość prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej jest zależna od sytuacji społecznej, gospodarczej i politycznej. Uwzględnienie czynników, które mogą wpływać na sposób realizacji SUMP, prowadzi do określenia trzech możliwych scenariuszy rozwoju. Dodatkowo jako punkt odniesienia, określono scenariusz bazowy, czyli obraz rozwoju obszaru bez realizacji SUMP OMGGS.

Do klasyfikacji scenariuszy przyjęto następujące kryteria:

- **Ochrona środowiska** – całokształt działań oddziałujących pozytywnie na jakość otoczenia, tak by warunki w nim panujące były optymalne dla społeczeństwa oraz zapewniały ciągłość naturalnych procesów w środowisku. Są to także działania skutkujące ogólną redukcją emisji odtransportowych. Rozwój tego czynnika jest ściśle związany z działalnością człowieka, która ma największy wpływ na środowisko, a szczególnie w kontekście planowania i budowy systemu transportowego. Przyjęte poziomy tego kryterium:
 - niska ochrona środowiska – charakteryzuje się ograniczoną inicjatywą inwestowania w rozwiązania obniżające zanieczyszczenia odtransportowe oraz częściowe ignorowanie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko i jakość życia mieszkańców;
 - średnia ochrona środowiska – charakteryzuje się istnieniem w świadomości decydentów wiedzy o negatywnym wpływie transportu na środowisko oraz podejmowaniem działań na rzecz redukcji emisji odtransportowych, które jednak są realizowane w stopniu niewystarczającym do uzyskania wymiernych efektów poprawy jakości środowiska;
 - wysoka ochrona środowiska - charakteryzuje się dużą świadomością o negatywnym wpływie transportu na środowisko, co przekłada się na działania inwestycyjne i promocyjne dążące do ograniczenia tego zjawiska, polegające na utworzeniu efektywnego systemu transportowego ukierunkowanego na ograniczanie ruchu samochodowego, promocję aktywnej mobilności oraz inwestowanie w ekologiczne rozwiązania technologiczne w transporcie.
- **Dostępność** – określa możliwość skorzystania przez mieszkańców i użytkowników OMGGS z różnych środków transportu w celu odbycia podróży obowiązkowych lub opcjonalnych, uwzględnia również dostępność celów prywatnym samochodem. Poziom dostępności warunkuje poziom i dynamikę rozwoju gospodarczego obszaru, wpływa na możliwości rozwoju i zaspokojenia podstawowych potrzeb transportowych mieszkańców, wpływa na koszty

funkcjonowania transportu jak i koszty ponoszone przez jego użytkowników. Przyjęte poziomy tego kryterium:

- niska dostępność - charakteryzuje się ograniczonymi nakładami na rozwój infrastruktury transportowej, ograniczonym rozwojem oferty przewozowej, a w efekcie ograniczoną możliwością przemieszczania się i wydłużonym czasem podróży. Dominuje przemieszczanie się prywatnym transportem samochodowym;
 - ■ średnia dostępność - charakteryzuje się równoległym rozwijaniem infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego, co przekłada się na poprawę ogólnego poziomu dostępności;
 - ■ ■ wysoka dostępność - wysoka dostępność - charakteryzuje się działaniami dążącymi do rozwoju infrastruktury transportowej z bilansem korzyści na rzecz transportu zbiorowego, przede wszystkim poprzez rozszerzenie oferty przewozowej transportu zbiorowego, ograniczaniem zjawiska wykluczenia transportowego, minimalizacją kosztów podróży.
- **Sytuacja społeczno-gospodarcza** - określa poziom rozwoju społeczno-gospodarczego w syntetyczny sposób mierzony wielkością PKB, a wyrażający rozwój demograficzny (liczba mieszkańców) i gospodarczy OMGGS, a także wskaźnik motoryzacji (im lepsza sytuacja gospodarcza, tym potencjalnie wyższy poziom zmotoryzowania społeczeństwa) i możliwość korzystania z zasobów przez JST. Przyjęte poziomy tego kryterium:
- oznacza stagnację lub niewielki spadek liczby mieszkańców OMGGS do roku 2040, mały wzrost lub stagnację PKB oraz mały przyrost liczby samochodów osobowych;
 - ■ średnia sytuacja społeczno-gospodarcza - oznacza stagnację lub niewielki wzrost liczby mieszkańców OMGGS oraz umiarkowane możliwości inwestycyjne, a także umiarkowany wzrost liczby samochodów osobowych;
 - ■ ■ dobra sytuacja społeczno-gospodarcza - oznacza niewielki wzrost liczby mieszkańców w OMGGS do roku 2040, duży wzrost PKB oraz duży wzrost liczby samochodów osobowych.
- **Skuteczność polityki samorządów OMGGS** - oznacza możliwość zastosowania przez władze samorządowe, zarządy dróg i zarządy transportu narzędzi zarządzania mobilnością: stymulujących racjonalne zachowania transportowe mieszkańców, racjonalne korzystanie ze środków transportu w podróżach, skuteczne i efektywne zarządzanie ruchem i przewozami, a także racjonalną politykę przestrzenną zapewniającą rozwój funkcjonalno-przestrzenny w oparciu o zasady zrównoważonej mobilności. Przyjęte poziomy tego kryterium:
- niska skuteczność polityki - oznacza praktycznie brak możliwości (politycznych lub finansowych) stosowania restrykcyjnych

i niepopularnych narzędzi polityki transportowej ograniczających możliwość dostępu samochodem do obszarów centralnych itp. oraz brak lub ograniczoną współpracę samorządów we wdrażaniu zrównoważonej mobilności i dalszy niekontrolowany rozwój przestrzenny obszaru;

- ■ średnia skuteczność polityki – oznacza umiarkowane możliwości wprowadzania zmian wpływających na indywidualny transport samochodowy, ograniczoną współpracę samorządów na rzecz zrównoważonej mobilności oraz znikomy wpływ na uporządkowany rozwój przestrzenny obszaru;
- ■ ■ wysoka skuteczność polityki – oznacza duże możliwości (determinacja polityków i właściwe ukierunkowanie środków publicznych) stosowania restrykcyjnych i niepopularnych narzędzi polityki transportowej ograniczających możliwość dostępu samochodem do obszarów centralnych itp. oraz współpracę samorządów w organizacji transportu zbiorowego i kierowanie suburbanizacji na tereny o dobrym dostępie do transportu zbiorowego.

Tabela 1. Analizowane scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności w OMGGS oraz klasyfikacja wg przyjętych kryteriów

| Kryterium/ Scenariusz | Ochrona środowiska | Dostępność | Sytuacja społeczno- gospodarcza | Skuteczność polityki |
|---|-----------------------|------------|---------------------------------------|-------------------------|
| Scenariusz bazowy tzw. BAU | ■ | ■ ■ | ■ ■ | ■ |
| Scenariusz restrykcyjny | ■ ■ | ■ ■ | ■ | ■ ■ ■ |
| Scenariusz inwestycyjny | ■ ■ | ■ ■ ■ | ■ ■ ■ | ■ ■ |
| Scenariusz zrównoważonej mobilności | ■ ■ ■ | ■ ■ ■ | ■ ■ ■ | ■ ■ ■ |

Źródło: Opracowanie własne.

2.1.1. Scenariusz bazowy

Scenariusz zakłada niski poziom ochrony środowiska, średni poziom dostępności, średnią sytuację społeczno-gospodarczą i niski poziom skuteczności polityki samorządów OMGGS. Scenariusz bazowy to kontynuacja dotychczasowej polityki i realizacja aktualnie planowanych inwestycji. Współpraca w organizowaniu transportu zbiorowego będzie odbywać się jedynie w ograniczonym zakresie. Dostępność transportu zbiorowego ulegnie poprawie, ale przy dynamicznym rozwoju indywidualnego transportu samochodowego. W skali całej metropolii realizowane

działania będą przynosiły umiarkowany spadek emisji, wynikający przede wszystkim z wymogów UE dotyczących ograniczeń w użytku samochodów spalinowych.

W scenariuszu bazowym przyjęto inwestycje krajowe i regionalne, które obecnie są realizowane lub są na zaawansowanym etapie prac projektowych i wkrótce powinna nastąpić ich realizacja. Wartości wskaźników horyzontalnych w scenariuszu bazowym przyjęto więc już z uwzględnieniem tych inwestycji.

Wykaz inwestycji uwzględnionych w scenariuszu bazowym przedstawiono na mapie (Rysunek 1) oraz w kolejnych tabelach.

Rysunek 1. Inwestycje krajowe i regionalne rozwoju sieci transportowej uwzględnione w scenariuszu bazowym SUMP OMGGS



Inwestycje krajowe i regionalne rozwoju sieci transportowej uwzględnione w scenariuszu bazowym SUMP OMGGS

Infrastruktura transportowa Granice

- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Kolej
- Gmin
- Powiatów
- OMGGS względem gmin
- OMGGS względem powiatów

Inwestycje Krajowe

- Infrastruktura portów morskich
- Infrastruktura przystanków kolejowych
- Infrastruktura drogowa
- Infrastruktura kolejowa

Inwestycje regionalne

- Przystanie żeglugi pasażerskiej
- Infrastruktura portów regionalnych
- Infrastruktura drogowa
- Infrastruktura kolejowa

Planowane inwestycje o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji.

- Drogowe
- Kolejowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych BDOT.

Tabela 2. Założenia rozwoju krajowej sieci transportowej

| L.p. | Działanie | Stan prognostyczny | | |
|---|---|--------------------|------|------|
| | | 2030 | 2040 | 2050 |
| Infrastruktura transportu drogowego | | | | |
| 1 | Budowa drogi ekspresowej S6 Gdynia Wielki Kack – Strzebielino | + | + | + |
| 2 | Budowa Obwodnicy Metropolitalnej Trójmiasta | + | + | + |
| 3 | Budowa drogi ekspresowej S6 Koszalin – Słupsk | + | + | + |
| 4 | Budowa drogi ekspresowej S6 Słupsk – Lębork | + | + | + |
| 5 | Budowa drogi ekspresowej S6 Lębork – Strzebielino | + | + | + |
| 6 | Budowa południowej obwodnicy Starogardu Gdańskiego | + | + | + |
| 7 | Budowa obwodnicy Brzezia | + | + | + |
| 8 | Budowa obwodnicy Słupska i Kobylnicy | + | + | + |
| 9 | Wsparcie działań poprawiających dostęp do terminali intermodalnych (OIU) od strony sieci dróg krajowych. | + | + | + |
| Infrastruktura transportu kolejowego | | | | |
| 15 | Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni | + | + | + |
| 16 | Poprawa infrastruktury kolejowego dostępu do portu Gdańsk | + | + | + |
| 17 | Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – budowa przedłużenia linii kolejowej nr 250 na odcinku Rumia - Wejherowo | + | + | + |
| 18 | Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto - etap I (na odcinku linii kolejowej nr 234 Kokoszki – Stara Piła oraz na odcinku linii kolejowej nr 229 Stara Piła – Glinz jako trasy objazdowej na czas modernizacji linii 201) | + | + | + |
| 19 | Włączenie północnych dzielnic Gdyni i Gminy Kosakowo w system kolei aglomeracyjnej | - | + | + |

Źródło: Regionalny Plan Transportowy dla województwa pomorskiego.

Tabela 3. Założenia rozwoju wojewódzkiej sieci transportowej

| L.p. | Działanie | Stan prognostyczny | | |
|-------------------------------|---|--------------------|------|------|
| | | 2030 | 2040 | 2050 |
| Infrastruktura drogowa | | | | |
| 1 | Przebudowa drogi nr 211 na odcinku Sierakowice – Kartuzy (odcinek Sierakowice – Mojusz) | + | + | + |
| 2 | Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Wicko - Krokowa | - | + | + |
| 3 | Przebudowa drogi nr 213 na odcinku Krokowa - Celbowo | - | + | + |

| | | | | |
|--|--|---|---|---|
| 4 | Przebudowa drogi nr 214 na odcinku ulica Gdańska - węzeł Lębork Wschód | - | + | + |
| 5 | Przebudowa drogi nr 214 na odcinku Lębork - Osowo Lęborskie | + | + | + |
| 6 | Przebudowa drogi nr 214 na odcinku Osowo Lęborskie - Sierakowice | + | + | + |
| 7 | Przebudowa drogi nr 216 na odcinku Władysławowo - Hel | + | + | + |
| 8 | Przebudowa drogi nr 218 na odcinku Krokowa - Wejherowo (droga nr 6) | + | + | + |
| 9 | Przebudowa drogi nr 218 na odcinku Wejherowo (droga nr 6) - droga nr 224 | + | + | + |
| 10 | Przebudowa drogi nr 221 na odcinku droga nr S6 węzeł „Kowale” – Nowa Karczma - Kościerzyna | + | + | + |
| 11 | Przebudowa drogi nr 224 na odcinku Sopieszyno – Kartuzy - droga nr A1 węzeł „Tczew” - droga nr 91 Tczew | + | + | + |
| 12 | Przebudowa drogi nr 501 na odcinku Stegna (sk. DW nr 502) - Krynica Morska - Nowa Karczma | - | + | + |
| 13 | Przebudowa drogi nr 502 na odcinku Stegna - droga nr S7 węzeł „Nowy Dwór Gdański” | + | + | + |
| 14 | Budowa odcinka ulicy nowej Kielnieńskiej w Gdańsku od węzła „Chwaszczyno” do granicy miasta Gdańska | + | + | + |
| 15 | Budowa nowego połączenia Obwodnicy Metropolii Trójmiejskiej (węzeł „Miszewo”) z Portem Lotniczym Gdańsk | + | + | + |
| 16 | Budowa nowego połączenia od drogi nr 224 (m. Przdokowo) do drogi nr S7 węzeł „Miszewo” | - | + | + |
| 17 | Budowa nowego połączenia od drogi nr 211 do węzła „Żukowo” poprzez drogę nr 20 jako obejście m. Żukowo | - | + | + |
| 18 | Budowa/przebudowa połączenia od drogi nr 213 (m. Głównicy) – droga nr S6 węzeł „Bobrowniki” | + | + | + |
| 19 | Przebudowa drogi na odcinku Kartuska – łącznik Obwodnicy Trójmiasta - Obwodnica Metropolitalna | + | + | + |
| 20 | Przebudowa węzła drogowego „Szadółki” na drodze nr S6 | - | + | + |
| 21 | Przebudowa węzła drogowego „Kowale” na drodze nr S6 | - | + | + |
| 22 | Modernizacja Estakady Kwiatkowskiego w Gdyni | + | + | + |
| 23 | Budowa układu drogowego zapewniającego dostęp do terenów Doliny Logistycznej portu morskiego w Gdyni od strony północno zachodniej | + | + | + |
| Obwodnice i obejścia miejscowości | | | | |
| 24 | Budowa obwodnicy Kartuz w ciągu drogi nr 211 (etap II i III) | + | + | + |

| | | | | |
|----------------------------------|--|---|---|---|
| 25 | Budowa obwodnicy Sierakowic w ciągu drogi nr 211 | - | + | + |
| 26 | Budowa obwodnicy Sierakowic w ciągu drogi nr 214 | - | + | + |
| 27 | Budowa obwodnicy Władysławowa w ciągu drogi nr 215 (Chłapowo – droga nr 216) | + | + | + |
| 28 | Budowa obwodnicy Lęborka w ciągu drogi nr 214 | + | + | + |
| 29 | Budowa Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiasta (OPAT) | + | + | + |
| Regionalne linie kolejowe | | | | |
| 30 | Elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 (PKM) | + | + | + |
| 31 | Przebudowa linii kolejowej nr 234 Gdańsk Kiełpiniek – Gdańsk Kokoszki | + | + | + |
| 32 | Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej II – Gdańsk Śródmieście - Gdańsk Południe – linia kolejowa nr 229 wraz z przystankami i węzłami integracyjnymi | + | + | + |
| Węzły integracyjne | | | | |
| 33 | Budowa węzła integracyjnego w Łebie | + | + | + |
| 34 | Budowa węzła integracyjnego w Pelplinie | + | + | + |
| 35 | Budowa węzła integracyjnego w Luzinie | + | + | + |
| 36 | Budowa węzła integracyjnego w Bolszewie | + | + | + |
| 37 | Budowa węzła integracyjnego przy SKM Reda Pieleszewo | + | + | + |
| 38 | Budowa węzła integracyjnego w Stegnie | + | + | + |
| 39 | Budowa węzła integracyjnego przy SKM Wejherowo Śmiechowo | + | + | + |
| 40 | Węzeł integracyjny Kosakowo Centrum | + | + | + |
| 41 | Budowa węzła integracyjnego Władysławowo Południe | + | + | + |
| 42 | Rozbudowa węzła integracyjnego SKM Rumia | + | + | + |
| 43 | Budowa węzła integracyjnego SKM Rumia Janowo | + | + | + |
| 44 | Rozbudowa węzła integracyjnego Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana dla PKM | + | + | + |
| 45 | Budowa węzła integracyjnego Gdynia Mały Kack PKM | + | + | + |
| 46 | Budowa węzła integracyjnego Gdynia Wielki Kack PKM | + | + | + |
| 47 | Budowa węzła integracyjnego Gdynia Karwiny II PKM | + | + | + |
| 48 | Budowa węzła integracyjnego Gdynia Śródmieście SKM | - | + | + |
| 49 | Budowa węzła integracyjnego Gdynia Wielkopolska SKM | - | + | + |
| 50 | Budowa węzła integracyjnego Gdynia Pogórze (w przypadku rozbudowy sieci kolejowej z połączeniami pasażerskimi do tego węzła) | - | + | + |

| | | | | |
|---|--|---|---|---|
| 51 | Budowa węzła integracyjnego przy PKM Gdańsk Port Lotniczy | + | + | + |
| 52 | Budowa węzła integracyjnego w Baninie | + | + | + |
| 53 | Budowa węzła integracyjnego w Słupsku – II etap | + | + | + |
| 54 | Budowa węzła integracyjnego Reda Centrum | + | + | + |
| 55 | Budowa węzła integracyjnego Reda Rekowo | - | + | + |
| 56 | Rozbudowa węzła integracyjnego w Kartuzach | + | + | + |
| Rozwój PTZ regionalnego i miejskiego | | | | |
| 57 | Rozbudowa sieci tramwajowej o nowe odcinki: Gdańsk – Południe – Wrzeszcz, Nowa Wałowa - wraz z tunelem pod Motławą, Zielony Bulwar, Nowa Abrahama, Klonowa / Wyspiańskiego, Nowa Bułowska Południowa * | + | + | + |
| 58 | Rozwój sieci buspasów w miastach | + | + | + |

Źródło: Regionalny Plan Transportowy dla województwa pomorskiego.

Tabela 4. Założenia rozwoju sieci transportowej w Gdańsku

| L.p. | Działanie | Stan prognostyczny | | |
|------|---|--------------------|------|------|
| | | 2030 | 2040 | 2050 |
| | Sieć transportu drogowego | | | |
| 1 | Obwodnica Metropolitalna | + | + | + |
| 2 | Obwodnica Trójmiasta - rozbudowa do 2x3 | - | - | + |
| 3 | ul. Nowa Kielnieńska | - | + | + |
| 4 | ul. Kartuska (od Otomińskiej do granicy miasta) | + | + | + |
| 5 | ul. Nowa Meteorytowa 1x2 | - | + | + |
| 6 | ul. Nowa Meteorytowa 2x2 | - | - | + |
| 7 | ul. Nowa Spadochroniarzy 1x2 | + | + | + |
| 8 | ul. Nowa Spadochroniarzy 2x2 | - | - | + |
| 9 | Zielony Bulwar (od al. Hallera do Jana Pawła II) 2x2 | + | + | + |
| 10 | Zielony Bulwar (od Jana Pawła II do Obrońców Wybrzeża) 1x2 | + | + | + |
| 11 | Zielony Bulwar (od Obrońców Wybrzeża do Pomorskiej) 1x2 | - | - | + |
| 12 | Zielony Bulwar (od Pomorskiej do Gospody) 1x2 | - | + | + |
| 13 | Zielony Bulwar (od Pomorskiej do Gospody) 2x2 | - | - | + |
| 14 | ul. Nowa Kościuszki | - | + | + |
| 15 | ul. Nowa Gdańska | - | + | + |
| 16 | ul. Nowa Wałowa 1x2 (od ul. Rybaki Górne do Stępkarskiej) | + | + | + |
| 17 | ul. Nowa Wałowa 1x2 (od ul. Stępkarskiej do ul. Elbląskiej) | | + | + |

| | | | | |
|----|--|---|---|---|
| 18 | ul. Nowa Wałowa 2x2 (od ul. Rybaki Górne do ul. Elbląskiej) | - | - | + |
| 19 | ul. Nowa Cienista | - | - | + |
| 20 | ul. Nowa Podmiejska 1x2 (odcinek od ul. Równej do Traktu św. Wojciecha) | + | + | + |
| 21 | ul. Nowa Podmiejska 1x2 - ul. Nowa Małomiejska 1x2 (od Trasy PP do Traktu św. Wojciecha) | + | + | + |
| 22 | ul. Nowa Małomiejska 1x2 (od al. Havla do Trasy PP) | - | + | + |
| 23 | ul. Nowa Świętokrzyska 1x2 (odcinek od Havla do ul. Kampinoskiej) | + | + | + |
| 24 | ul. Nowa Świętokrzyska 1x2 (całość) | - | + | + |
| 25 | ul. Nowa Bulońska odcinek południowy 1x2 | - | + | + |
| 26 | ul. Nowa Warszawska 1x2 | - | + | + |
| 27 | ul. Nowa Jabłoniowa 1x2 z buspasem | + | + | + |
| 28 | Trasa PP | - | + | + |
| 29 | ul. Nowa Stężycka | - | - | + |
| 30 | ul. Nowa Leszczynowa | - | + | + |
| 31 | ul. Nowa Unruga 1x2 | + | + | + |
| 32 | ul. Nowa Zakoniczyńska 1x2 | - | + | + |
| 33 | rozbudowa ul. Budowlanych do przekroju 2+1 | + | + | + |
| 34 | rozbudowa ul. Budowlanych do przekroju 2x2 | - | - | + |
| 35 | ul. Nowa Spacerowa (rozbudowa o buspas - bez tunelu pod wzgórzem Pachotek) | + | + | + |
| 36 | ul. Nowa Spacerowa 2x2 (z tunelem pod wzgórzem Pachotek) | - | - | + |
| 37 | ul. Hallera – łącznik al. Grunwaldzka - ul. Kliniczna 2x2 | - | - | + |
| 38 | ul. Nowa Politechniczna 1x2 z tramwajem | - | - | + |
| 39 | ul. Nowa Smęgorzyńska | - | + | + |
| 40 | ul. Nowa Inżynierska | - | + | + |
| 41 | ul. Nowa Abrahama 1x2 (odcinek Grunwaldzka - Rzeczypospolitej) | - | + | + |
| 42 | ul. Nowa Abrahama 1x2 (odcinek leśny) + 2x2 (odcinek Grunwaldzka - Rzeczypospolita) + tramwaj od Brętowa | - | - | + |
| 43 | ul. Nowa Bursztynowa | - | + | + |
| 44 | ul. Jana Pawła II 2x2 | - | - | + |
| 45 | ul. Nowa Sandomierska | - | - | + |
| 46 | ul. Nowa Niepołomicka 1x2 | - | - | + |
| 47 | ul. Nowa Muzyczna (odcinek Płazyńskiego-Starowiejska) | + | + | + |

| | | | | |
|----------------------------------|--|---|---|---|
| 48 | ul. Nowa Muzyczna 1x2 (odcinek: Starowiejska-Marynarki Polskiej) | - | + | + |
| 49 | ul. Nowa Wyzwolenia | - | + | + |
| 50 | ul. Nowa Chmielna | - | + | + |
| 51 | ul. Nowa Pruszczańska | - | + | + |
| 52 | węzeł Szadółki | + | + | + |
| 53 | węzeł Kowale | - | + | + |
| 54 | ul. Nowa Lubowidzka | - | + | + |
| 55 | Droga Czerwona 1x2 (od Kołobrzeskiej - do Galerii Metropolia) | - | + | + |
| 56 | Droga Czerwona 1x2 (od Zielonego Bulwaru - do Kołobrzeska) | - | - | + |
| 57 | Droga Czerwona 1x2 (od Galeria Metropolia - do Klinicznej) | - | - | + |
| 58 | połączenie między węzłem Lotnisko a węzłem Miszewo | - | + | + |
| 59 | ul. Nowatorów 2x2 (od ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych) | - | - | + |
| 60 | łącznice na Armii Krajowej (Łostowicka, Cedrowa, Leszczynowa) | - | + | + |
| 61 | ul. Nowa Keplera | - | + | + |
| 62 | ul. Nowa Myśliwska (od Kartuskiej Północnej do Gronostajowej) | - | + | + |
| 63 | ul. Lema | + | + | + |
| 64 | ul. Nowa Kadmowa | - | + | + |
| 65 | droga do szkoły Metropolitalnej | + | + | + |
| 66 | ul. Osińskiego (odcinek od Andersa do Osińskiego) | - | + | + |
| 67 | ul. Ciesielska (odcinek od Kartuskiej Północnej do Osińskiego) | - | + | + |
| Sieć transportu szynowego | | | | |
| 70 | PKM Gdańsk Południe (do Kowal) | + | + | + |
| 71 | PKM Gdańsk Południe (połączenie do LK248) | - | + | + |
| 72 | PKM Gdańsk Południe (połączenie do LK229) | - | - | + |
| 73 | Trasa GPW (przez ul. Wileńską) | + | + | + |
| 74 | ul. Nowa Politechniczna | - | + | + |
| 75 | ul. Nowa Warszawska | + | + | + |
| 76 | ul. Nowa Świętokrzyska | - | - | - |
| 77 | ul. Nowa Bulońska odcinek południowy | + | + | + |
| 78 | ul. Nowa Wałowa (od ul. Rybaki Górne do ul. Stępkarskiej) | + | + | + |

| | | | | |
|----|---|---|---|---|
| 79 | Nowa Wałowa (od ul. Stępkarskiej do ul. Siennickiej) | - | + | + |
| 80 | Zielony Bulwar - Obrońców Wybrzeża (odcinek al. Hallera - ul. Chłopska) | + | + | + |
| 81 | Zielony Bulwar (odc. Obrońców Wybrzeża - Jelitkowo) | - | - | + |
| 82 | ul. Nowa Abrahama (Strzyża – Zaspa) | - | + | + |
| 83 | ul. Nowa Abrahama (Brętowo – Strzyża) | - | + | + |
| 84 | ul. Klonowa (odcinek al. Grunwaldzka - dworzec Wrzeszcz) | + | + | + |
| 85 | ul. Klonowa (odcinek dworzec Wrzeszcz - al. Legionów) | - | + | + |
| 86 | Tramwaj na Letnicę (ul. Nowa Muzyczna, ul. Uczniowska, ul. Nowa Kościuszki) | - | - | + |
| 87 | tramwaj na Żabiankę (od ul. Pomorskiej do ul. Rybackiej) | + | + | + |
| 88 | tramwaj w Śródmieściu | - | - | + |
| 89 | ul. Nowa Kościuszki (od al. Legionów do al. Hallera) | - | + | + |
| 90 | ul. Hallera – łącznik al. Grunwaldzka - ul. Kliniczna | + | + | + |
| 91 | tramwaj ulicą Wyspiańskiego | - | - | + |

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 5. Założenia rozwoju sieci transportowej Gdyni

| L.p. | Działanie | Stan prognostyczny | | |
|------|------------------------------|--------------------|------|------|
| | | 2030 | 2040 | 2050 |
| 1 | ul. Nowa Rdestowa | + | + | + |
| 2 | ul. Nowa Chwarznieńska | + | + | + |
| 3 | ul. Nowa Węglowa | + | + | + |
| 4 | ul. Nowa Waszyngtona | + | + | + |
| 5 | ul. Nowa Kielecka | + | + | + |
| 6 | OPAT | - | + | + |
| 7 | Droga Gdyńska | - | + | + |
| 8 | Węzeł Chwarzno | + | + | + |
| 9 | ul. J. N. Jeziorańskiego | - | + | + |
| 10 | Obwodnica Witomina | + | + | + |
| 11 | Droga Czerwona | - | + | + |
| 12 | ul. Nowa Unruga | - | + | + |
| 13 | ul. Dąbka (wiadukt) | + | + | + |
| 14 | łącznik Morska-Hutnicza | - | + | + |
| 15 | Droga Różowa – Śródmieście | - | - | + |
| 16 | Droga Różowa – do Sopotu 2x2 | - | - | + |

| | | | | |
|----|-------------------------------------|---|---|---|
| 17 | ul. Małokacka | - | - | + |
| 18 | ul. Nowa Wrocławska | - | - | + |
| 19 | Łącznik ul. N. Węglowa – ul. Morska | - | - | + |

Źródło: Opracowanie własne.

2.1.2. Scenariusz restrykcyjny

Scenariusz restrykcyjny to wysoka świadomość polityczna, chęć do współpracy zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, jednak przy ograniczonych funduszach. Z tego względu realizowane działania będą opierały się głównie na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury oraz lepszej organizacji, a także na rozwiązaniach formalno-prawnych. W skali całej metropolii do 2040 roku nastąpi umiarkowany spadek emisji.

Wizja dla scenariusza restrykcyjnego

W 2030 roku rośnie udział transportu indywidualnego, a trudna sytuacja gospodarcza zmusza samorzady do konserwatywnej polityki finansowania transportu zbiorowego, czyli podwyżek cen biletów i ograniczania wozokilometrów. Największa poprawa obejmuje transport szynowy, choć trudna kondycja samorządów zmniejsza częstotliwość usług aglomeracyjnych na połączeniach poza otoczeniem rdzenia metropolii. Wymiana taboru jest znacząco ograniczona.

Samorzady OMGGS powołują Metropolitalny Zarząd Transportu i rozpoczynają działania związane z restrukturyzacją przewozów w ramach rdzenia i gmin otoczenia. Trudną sytuację finansową częściowo łagodzi zgodność samorządów w działaniach związanych z integracją przewozów i taryf. Przy ograniczonych możliwościach inwestycyjnych wprowadzane są rozwiązania związane z organizacją ruchu – buspasy na połączeniach międzygminnych czy strefy ograniczonego ruchu i płatnego parkowania oraz zmiany w organizacji ruchu. Działania te są najbardziej skuteczne w samorządach rdzenia i jego otoczenia. Infrastruktura rowerowa rozwija się w stopniu ograniczonym, konsekwentnie jednak uzupełniane są brakujące odcinki dróg rowerowych, a ruch na drogach jest uspokajany, aby możliwa była jazda rowerem w ruchu ogólnym.

Gminy próbują poprawić sytuację planistyczną, a ich współdziałanie poprawia jakość opracowań planistycznych i buduje płaszczyznę do współpracy międzygminnej. Ograniczone środki przeznaczone na planowanie powodują jednak nierówną sytuację gmin, co wpływa na kontynuację ich rozlewania się i w rezultacie zwiększanie ruchu samochodowego. W 2040 roku podjęte działania wpływają na ograniczenie wzrostu ruchu samochodowego. Sytuacja poprawia się głównie w Trójmieście, gdzie działa system parkingów buforowych i P&R. Powolnie budowany system stref czystego transportu i stref płatnego parkowania oraz połączenia kolejowe i autobusowe sprawiają, że część wjazdowego ruchu samochodowego do miast OMGGS zostaje zatrzymana. Poza miastami i terenami o dobrym dostępie do kolei dominuje ruch indywidualny.

Warunki środowiskowe i jakość życia polepszają się w rdzeniu, jednak ruch dojazdowy z przedmieść metropolii wciąż generuje istotne emisje odtransportowe. Mieszkańcy gmin otoczenia Trójmiasta czują, że poziom dostępu do usług transportu zbiorowego wciąż nie jest wystarczający, co motywuje ich do częstszego korzystania z aut. Jakość życia na tym obszarze pogarsza się dla osób, dla których możliwość korzystania z transportu indywidualnego jest ograniczona.

2.1.3. Scenariusz inwestycyjny

Scenariusz inwestycyjny to sytuacja, w której polepszają się warunki społeczno-gospodarcze, ale współpraca samorządów jest ograniczona. Realizowane są inwestycje w infrastrukturę drogową, w transport zbiorowy oraz w infrastrukturę rowerową. Duża część podróży wciąż wykonywana jest samochodem. Osiągnięcie celów SUMP OMGGS w dużej mierze będzie zależało od indywidualnych działań gmin i powiatów. W skali całej metropolii do 2040 roku nastąpi umiarkowany spadek emisji.

Wizja dla scenariusza inwestycyjnego

W 2030 roku samorzady wykorzystują dostępne fundusze na intensywny rozwój infrastruktury. Gminy oraz związki powiatowo-gminne sięgają po te środki i przekierowują je na realizację działań poprawiających obszarowo dostęp do transportu zbiorowego. W perspektywie dekady rozwijana jest infrastruktura drogowa oraz kolejowa, przy większym udziale rozbudowy linii kolejowych.

Pomimo rozwoju infrastruktury w pierwszej dekadzie, nie udaje się zbudować skutecznych mechanizmów szerokiej współpracy metropolitalnej. Co prawda zostaje powołany Metropolitalny Zarząd Transportu, jednak jego mankamentem jest ograniczony zasięg oddziaływania i niska skuteczność we wdrażaniu integracji taryfowej i przewozowej. Brak porozumienia na tym polu oraz na różnych szczeblach administracji samorządowej sprawia, że oferta transportowa jest nadal niespójna. Gminy widzą, że dzięki dobrej sytuacji finansowej ich motywacja do realnej współpracy w ramach związku metropolitalnego jest niższa. Dobra sytuacja gospodarcza pozwala na poprawę zasięgu i częstotliwości kolejowych połączeń aglomeracyjnych.

Jednym z efektów działań inwestycyjnych jest jednak znaczna poprawa stanu floty pojazdów na rzecz pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Sytuacja ta pozwala na niewielkie zmniejszenie emisji odtransportowych. Dobra sytuacja gospodarcza wpływa także na dalszy rozwój mobilności indywidualnej. Mieszkańców OMGGS stać na budowę własnych domów na przedmieściach i dojazdy nowoczesnymi autami napędzanymi elektrycznością lub wodorem. System parkingów buforowych, stref płatnego parkowania i rozwijającej się kolei wpływa na ograniczenie dojazdów samochodem z gmin ościennych do Trójmiasta.

W 2040 roku efekty działań gmin są nierównomierne. Poprawa jakości infrastruktury drogowej, przesiadkowej i floty pojazdów nie rozwiązuje problemów związanych z niespójną ofertą transportową i cenową. Grupa użytkowników samochodów jest nadal duża, a nowoczesne auta bardziej przyjazne środowisku, co wyraża politykom z rąk argumenty do prowadzenia polityki ograniczania tej formy mobilności.

Jednocześnie korzyści, które wynikałyby ze spójnego zarządzania transportem, nie materializują się w oczekiwanym stopniu.

2.1.4. Scenariusz zrównoważonej mobilności

Scenariusz zrównoważonej mobilności to scenariusz najbardziej optymistyczny, stanowiący połączenie scenariusza inwestycyjnego i restrykcyjnego. Dostępne fundusze oraz współpraca wszystkich samorządów metropolii umożliwiają zwiększenie dostępności transportu zbiorowego na terenie całego OMGGS, a także podnoszą konkurencyjność przemieszczania się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym względem podróży samochodem. W skali całej metropolii do 2040 roku nastąpi największy spadek emisji.

Wizja dla scenariusza zrównoważonej mobilności

Samorzady OMGGS koordynują swoje działania w ramach powołanego Metropolitalnego Zarządu Transportu. Po okresie przejściowym planowanie i zarządzanie transportem na obszarze metropolii zostaje sprawnie zintegrowane pod względem taryfowym, biletowym i organizacyjnym. Współpraca pozwala na wyrównywanie szans w dostępie do transportu zbiorowego dla gmin ościennych oraz znaczną poprawę jego oferty. W zakresie organizacji znacznym sukcesem jest zsynchronizowanie kolejowych połączeń aglomeracyjnych wraz z liniami dowozowymi oraz szybkich połączeń autobusowych na liniach dojazdowych do rdzenia. Koordynacja rozkładowa i integracja zarządzania pomagają też w wykorzystaniu potencjału przewoźników prywatnych. Działania organizacyjne zostały wsparte odpowiedzialną polityką inwestycyjną. Dzięki dofinansowaniu zakupów taborowych, rozwoju transportu szynowego, budowy węzłów przesiadkowych oraz inwestycji w cyfryzację znacząco podniosła się przyjazność i poprawiono wizerunek transportu zbiorowego. Jego wykorzystanie wzrosło także dzięki rozwojowi zabudowy na terenach przylegających do sieci transportu zbiorowego.

Gminy szeroko wprowadziły rozwiązania pozwalające na ograniczenie wjazdu i parkowania dla aut – stref płatnego parkowania i stref czystego transportu – wiedząc, że mieszkańcy OMGGS mają dostęp do dobrej oferty transportowej. Poprawa bezpieczeństwa ruchu i dogęszczanie zabudowy w obszarach już zurbanizowanych pozwoliły na znaczne zwiększenie udziału podróży pieszych i rowerowych. Efektem sprawnej współpracy i wspólnego finansowania stał się rozwój metropolitalnych służb planistycznych. Dzięki cyfryzacji oraz koordynacji planowania i transportu gminy prowadziły dogęszczanie terenów już obsłużonych transportem zbiorowym. Dzięki budowaniu i monitoringowi baz danych, cyfryzacji transportu oraz integrowaniu usług cyfrowych planowanie podróży staje się dużo wygodniejsze. W 2040 roku dzięki ciągłej ścisłej współpracy samorzady OMGGS mogą w pełni korzystać z efektów reformy systemu transportowego metropolii. Transport zbiorowy, rower czy podróż pieszo są atrakcyjną i sprawną alternatywą dla samochodu.auta są wykorzystywane w dużo mniejszym stopniu, często w oparciu o usługi współdzielone i na podróżach do węzłów przesiadkowych lub na terenach podmiejskich, które wciąż borykają się ze skutkami chaotycznego rozwoju zabudowy.

3

Działania SUMP

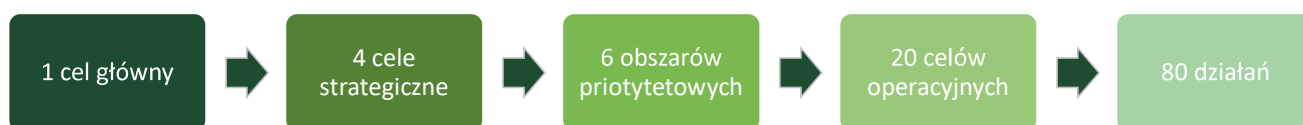
OMGGS

w analizowanych

scenariuszach

Opracowanie SUMP OMGGS wskazuje transport jako bardzo istotny czynnik dla wzrostu gospodarczego oraz społecznego obszaru OMGGS. Dążąc do rozwoju zrównoważonej mobilności na obszarze, logika opracowania opiera się o wypracowane i usystematyzowane cele strategiczne oraz operacyjne, które mają przełożenie na poszczególne działania. Działania określone do realizacji zgodnie z dokumentem Planu pogrupowane zostały w zależności od obszaru działania i określonych celów operacyjnych.

Schemat 6. Systematyka działań SUMP OMGGS



W poniższej tabeli przedstawione zostały wszystkie działania proponowane w ramach opracowania SUMP OMGGS z opisem ich realizacji w poszczególnych scenariuszach.

Tabela 7. Lista działań z opisem ich realizacji w podziale na scenariusze

| Nr | Działanie | Scenariusz Bazowy (BAU) | Scenariusz Restrykcyjny | Scenariusz Inwestycyjny | Scenariusz Zrównoważonej Mobilności |
|---|--|---|--|--|--|
| OBSZAR 1 | | | | | |
| Transport publiczny i punkty przesiadkowe | | | | | |
| 1.1 Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | | | | | |
| 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | Nawiązanie współpracy, udzielanie wsparcia i działalność lobbingsowa jedynie na rzecz inwestycji kolejowych ujętych | Nawiązanie współpracy, udzielanie wsparcia i działalność na rzecz inwestycji kolejowych ujętych na listach | Nawiązanie współpracy, udzielanie wsparcia i działalność na rzecz inwestycji kolejowych ujętych na listach | Nawiązanie współpracy, udzielanie wsparcia i działalność na rzecz inwestycji kolejowych ujętych na listach podstawowych i rezerwowych oficjalnych planów i dokumentów strategicznych |

| | | | | | |
|-------|--|--|---|---|---|
| | | na listach podstawowych oficjalnych planów i dokumentów strategicznych rządowych oraz spółek kolejowych. | podstawowych i rezerwowych oficjalnych planów i dokumentów strategicznych rządowych oraz spółek kolejowych, a także dodatkowych projektów proponowanych do realizacji przez samorząd województwa. | podstawowych i rezerwowych oficjalnych planów i dokumentów strategicznych rządowych oraz spółek kolejowych, a także dodatkowych projektów proponowanych do realizacji przez samorząd województwa. Jeśli to możliwe i konieczne - partycypacja w kosztach przygotowania m.in. analiz, dokumentacji czy projektowania inwestycji. | rządowych oraz spółek kolejowych, a także dodatkowych projektów proponowanych do realizacji przez samorząd województwa. Jeśli to możliwe i konieczne - partycypacja w kosztach przygotowania m.in. analiz, dokumentacji czy projektowania inwestycji. |
| 1.1.2 | Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej | Wykorzystanie istniejącej infrastruktury sieci pieszej i układu drogowego. | Ograniczony stopień interwencji - uspokajanie ruchu lub zmiana jego organizacji w okolicach przystanków i dworców, wykorzystanie istniejącej infrastruktury. | Realizacja inwestycji w poszerzonym stopniu - modernizacja i budowa nowej infrastruktury. | Realizacja inwestycji w poszerzonym stopniu - modernizacja i budowa nowej infrastruktury. |

| | | | | | |
|-------|--|--|---|--|--|
| 1.1.3 | Zakup nowoczesnego taboru kolejowego | Samorządy OMGGS są bierne wobec planów zakupowych spółek kolejowych i Urzędu Marszałkowskiego, pozostawiając kwestie tego, jaki tabor obsługuje linie przechodzące przez Obszar Metropolitalny decyzji organizatora transportu. | Samorządy OMGGS są bierne wobec planów zakupowych spółek kolejowych i Urzędu Marszałkowskiego, pozostawiając kwestie tego, jaki tabor obsługuje linie przechodzące przez Obszar Metropolitalny decyzji organizatora transportu. | Samorządy OMGGS partycypują finansowo w realizacji niewielkiej części samorządowych planów zakupu taboru kolejowego (angażując w to dostępne środki unijne). | Samorządy OMGGS partycypują finansowo w realizacji istotnej części samorządowych planów zakupu taboru kolejowego (angażując w to dostępne środki unijne). Dzięki temu biorą udział w określeniu oczekiwań dotyczących wyposażenia, rozwiązań funkcjonalnych czy standardu pojazdów, dostosowując parametry taboru w zakresie długości, pojemności, układu siedzeń, drzwi, powierzchni dla pasażerów stojących, przewozu rowerów i wózków do charakteru obsługiwanych przez niego tras. |
| 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | Przekierowanie linii komunikacji miejskiej oraz regionalnej autobusowej w taki sposób, żeby umożliwić korzystanie z węzłów przesiadkowych, pozostanie w gestii poszczególnych organizatorów PTZ oraz operatorów komunikacji prywatnej. | Poszczególni organizatorzy transportu przekierują zarządzane linie PTZ przez węzły przesiadkowe i ułożą rozkłady jazdy w ten sposób, aby dostosować je do rozkładu jazdy kolei. Przewoźnicy prywatni podejmą samodzielnie decyzje | Przekierowanie linii komunikacji miejskiej oraz regionalnej autobusowej w taki sposób, żeby umożliwić korzystanie z węzłów przesiadkowych, pozostanie w gestii poszczególnych organizatorów PTZ oraz operatorów komunikacji prywatnej. | Metropolitalny organizator transportu zadba o to, żeby system komunikacji miejskiej oraz regionalnej autobusowej był spójny z siecią kolejową i umożliwił dogodne przesiadki. |

| | | | | | |
|--|--|--|--|---|--|
| | | | dotyczące przetrasowania swoich linii autobusowych. | | |
| 1.2 Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | | | | | |
| 1.2.1 | Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością | Modernizacja przystanków komunikacyjnych w gestii każdego z zarządców, brak jednolitego standardu. | Ustalanie standardów przystankowych przez poszczególnych zarządców infrastruktury z możliwością szerszego porozumienia, doposażanie przystanków w elementy małej architektury, ujednolicenie nazewnictwa przystanków oraz wydawanie nowych zezwoleń dla przewoźników komercyjnych uwarunkowane stosowaniem prawidłowych nazw przystanków, aktualizacja uchwał przystankowych | Modernizacja przystanków komunikacyjnych przy okazji inwestycji drogowych z doposażaniem w elementy tzw. małej architektury oraz czytelne oznakowanie. Stosowanie jednolitego standardu w ograniczonym stopniu. | Aglomeracyjny organizator transportu zarządza infrastrukturą PTZ, lokalizuje nowe przystanki i doposaża istniejące według jednolitego standardu, także w kwestii bezpieczeństwa ruchu drogowego. Przeprowadzony zostaje także audyt dostępności przystanków oraz odpowiednie oznaczenie przystanków słabo dostępnych dla osób z niepełnosprawnościami poprzez adnotację na rozkładach jazdy, schematach sieci oraz przez komunikaty głosowe w systemie informacji pasażerskiej pojazdów. Linie autobusowe zostają zhierarchizowane, a rozkłady jazdy na wszystkich liniach są oparte o równe odstępy między kursami; ich częstotliwość określa kategoria linii. Przewozy szkolne funkcjonują |

| | | | | | |
|-------|---|---|--|--|---|
| | | | ze współrzędnymi geograficznymi. | | jako linie PTZ dostępne dla każdego. |
| 1.2.2 | Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego | Sieć przystanków autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych zapewnia bardzo dobrą dostępność w miastach oraz ograniczoną na terenach podmiejskich i wiejskich. | Sieć przystanków autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych zapewnia bardzo dobrą dostępność w miastach i na terenach podmiejskich oraz dobrą na terenach wiejskich. | Sieć przystanków autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych zapewnia bardzo dobrą dostępność w miastach oraz ograniczoną na terenach podmiejskich i wiejskich. | Sieć przystanków autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych zapewnia bardzo dobrą dostępność w miastach i na terenach podmiejskich oraz dobrą na terenach wiejskich. |
| 1.2.3 | Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego | Zakupiono nowy tabor komunikacji miejskiej w ramach ZIT. Silna dominacja pojazdów z silnikiem diesla. Autobusy CNG jedynie w ZKM Gdynia. 1/3 pojazdów z silnikiem diesla spełnia normę EURO 6. Autobusy miejskie zeroemisyjne w rdzeniu oraz nieliczne sztuki poza rdzeniem metropolii. Wśród autobusów | Zakup nowego taboru tramwajowego jest mocno ograniczony do zakupu jedynie takiej ilości nowych pojazdów, aby zapobiec zmniejszeniu aktualnie eksploatowanej puli pojazdów bądź całkowicie zawieszony. Zakup nowych trolejbusów jedynie w razie | Jak największa wymiana przestarzałego taboru tramwajowego na nowoczesny. Zakup nowych trolejbusów i zwiększanie realizacji transportu publicznego za pomocą tego podsystemu transportowego. Jak największa wymiana przestarzałego taboru | Brak pojazdów tramwajowych w taborze starszych niż 20 lat. Wymiana wszystkich pojazdów na nowoczesne tramwaje niskopodłogowe. Elektryfikacja oraz wytyczenie nowych linii oraz zakup większej liczby pojazdów zwiększając udział trolejbusów w publicznym transporcie zbiorowym. Pełna wymiana floty autobusów miejskich i podmiejskich na nowoczesne i proekologiczne pojazdy. Dążenie do jak największego udziału pojazdów zeroemisyjnych w taborze |

| | | | | | |
|-------|---|---|--|--|---|
| | | obsługujących połączenia regionalne jest jeden pojazd zeroemisyjny. | potrzeby, tak aby nie zmniejszać liczby aktualnie funkcjonujących pojazdów. Wymiana autobusów miejskich i podmiejskich jedynie, aby zapobiec zmniejszeniu aktualnie eksploatowanej puli pojazdów, bądź brak wymiany pojazdów. Dostosowanie zakupów pojazdów zeroemisyjnych do wymagań na poziomie UE tj. 30% udział autobusów zeroemisyjnych w całości pojazdów we flocie od 1 stycznia 2028 roku. | autobusowego miejskiego i podmiejskiego poprzez zakup nowych autobusów. Szybka wymiana taboru autobusowego o konwencjonalnym napędzie na pojazdy zeroemisyjne. | autobusowym poprzez wymianę floty na nowe pojazdy zeroemisyjne. |
| 1.2.4 | Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego | Pojedyncze odcinki wyznaczonych pasów i kontrapasów, brak ciągłości na styku miast i gmin podmiejskich. | Wyznaczenie spójnej sieci pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego i trolejbusowego. Realizacja przede wszystkim tam, gdzie realizacja buspasa nie | Pojedyncze odcinki wyznaczonych pasów i kontrapasów, brak ciągłości na styku miast i gmin podmiejskich. | Wyznaczenie spójnej sieci pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego i trolejbusowego oraz ich sukcesywne wdrażanie. |

| | | | | | |
|-------|--|---|---|---|---|
| | | | | | wymaga przebudowy infrastruktury. |
| 1.2.5 | Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych | Sieć tramwajowa i trolejbusowa jest rozwijana podobnie jak dotychczas. | Sieć tramwajowa i trolejbusowa jest rozwijana w mniejszym stopniu niż dotychczas. | Sieć tramwajowa i trolejbusowa jest rozwijana w większym stopniu niż dotychczas wraz z równoległymi do niej drogami. | Sieć tramwajowa i trolejbusowa jest rozwijana w większym stopniu niż dotychczas. |
| 1.2.6 | Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | Współpraca z organizatorami wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych tylko z wyraźnej inicjatywy tych podmiotów. | Współpraca z organizatorami wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych. | Współpraca z organizatorami wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych tylko z wyraźnej inicjatywy tych podmiotów. | Współpraca z organizatorami wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych na rzecz zwiększenia wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych (zniżki przy okazaniu biletu na transport publiczny, specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń). |
| 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów | JST we własnym zakresie pozyskują dofinansowania. | Współpraca JST w zakresie pozyskiwania dofinansowania w ograniczonym zakresie. | JST we własnym zakresie pozyskują dofinansowania. | Współpraca JST w pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych oraz korzystanie ze wszystkich możliwych źródeł dofinansowań. |

| | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|
| 1.2.8 | Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż | Dostosowywanie przestrzeni do osób z ograniczoną mobilnością odbywa się przy okazji inwestycji bądź wymiany taboru. Nadal popełniane są błędy projektowe w kwestii barier architektonicznych. | Dostosowywanie przestrzeni do osób z ograniczoną mobilnością odbywa się przy okazji inwestycji bądź wymiany taboru. Błędy projektowe popełniane są w ograniczonym stopniu dzięki stosowaniu standardów i bazowaniu na audytach. | Dostosowywanie przestrzeni do osób z ograniczoną mobilnością odbywa się przy okazji inwestycji bądź wymiany taboru. Nadal popełniane są błędy projektowe w kwestii barier architektonicznych. | Tabor oraz infrastruktura transportu zbiorowego są dostępne, bezpieczne i przyjazne dla każdego. Podróż transportem zbiorowym dla osób z ograniczoną mobilnością jest możliwa do każdego przystanku na terenie metropolii, także uwzględniając przesiadki na przystankach pośrednich. |
| 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | Transport zbiorowy zapewnia dobrą dostępność do istotnych generatorów ruchu. | Transport zbiorowy zapewnia dobrą dostępność do istotnych generatorów ruchu. | Transport zbiorowy zapewnia dobrą dostępność do istotnych generatorów ruchu. | Transport zbiorowy zapewnia bardzo dobrą dostępność do istotnych generatorów ruchu. |
| 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | Przewozy w formie DRT nie są wdrożone. | Przewozy DRT są pilotażowo wdrożone na obszarze 1-3 gmin. | Przewozy DRT są pilotażowo wdrożone na obszarze więcej niż 3 gmin. | Przewozy DRT są pilotażowo wdrożone na obszarze więcej niż 3 gmin oraz po okresie pilotażu zostały utrzymane jako stały element oferty przewozowej OMGGS. |
| 1.3 System wysokiej jakości węzłów integracyjnych | | | | | |

| | | | | | |
|---|---|---|---|--|---|
| 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych | Dokończenie trwających programów budowy i modernizacji węzłów integracyjnych. Realizacja integracji w analogiczny sposób i w niezmiennym tempie jak dotychczas. | Dokończenie trwających programów budowy i modernizacji węzłów integracyjnych. Realizacja integracji w analogiczny sposób i w niezmiennym tempie jak dotychczas. | Budowa węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi założeniami (RPT) oraz dokończenie trwających programów budowy i modernizacji węzłów integracyjnych. Wyznaczenie nowych węzłów integracyjnych wraz z rozwojem sieci kolejowej. Przeprowadzenie szczegółowych audytów i konsultacji w zakresie zapotrzebowania na infrastrukturę pieszą oraz rowerową i systematyczna realizacja wybranych działań wynikających ze zidentyfikowanego zapotrzebowania. | Budowa węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi założeniami (RPT) oraz dokończenie trwających programów budowy i modernizacji węzłów integracyjnych. Wyznaczenie nowych węzłów integracyjnych wraz z rozwojem sieci kolejowej. Przeprowadzenie szczegółowych audytów i konsultacji w zakresie zapotrzebowania na infrastrukturę pieszą i rowerową, systematyczna i sprawna realizacja wszystkich działań wynikających ze zidentyfikowanego zapotrzebowania, zamykająca się w zakładanym w SUMP horyzoncie czasowym. |
| 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | | | | | |

| | | | | | |
|-------|--|---|---|--|---|
| 1.4.1 | Uruchomienie sezonowego tramwaju wodnego łączącego ośrodki OMGGS | Bez zmian względem sytuacji bazowej - funkcjonują pojedyncze połączenia komercyjne. | Bez zmian względem sytuacji bazowej - funkcjonują pojedyncze połączenia komercyjne. | Uruchomienie transportu wodnego z częstotliwością min. 4 par połączeń dziennie. | Uruchomienie transportu wodnego z częstotliwością min. 8 par połączeń dziennie. |
| 1.4.2 | Budowa i modernizacja przystanków tramwaju wodnego | Bez zmian względem sytuacji bazowej - przystanki funkcjonują w obecnym kształcie. | Bez zmian względem sytuacji bazowej - przystanki funkcjonują w obecnym kształcie. | Przebudowa istniejących przystanków transportu wodnego. | Przebudowa istniejących przystanków transportu wodnego i budowa nowych. |
| 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | Bez zmian względem sytuacji bazowej - przystanki funkcjonują w obecnym kształcie. | Bez zmian względem sytuacji bazowej - przystanki funkcjonują w obecnym kształcie. | Część przystanków transportu wodnego posiada połączenie autobusowe, tramwajowe lub trolejbusowe. | Wszystkie przystanki transportu wodnego posiadają połączenie autobusowe, tramwajowe lub trolejbusowe. |

OBSZAR 2 Piesi i rowerzyści

2.1 Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa

| | | | | | |
|-------|---|--|--|--|--|
| 2.1.1 | Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej | Realizacja działań w sposób, w skali i w horyzontach czasowych analogicznych jak dotychczas. | Realizacja działań w sposób, w skali i w horyzontach czasowych analogicznych jak dotychczas. Położenie nacisku na realizację tras rowerowych p1n-p1d w Trójmieście oraz | Realizacja większości szkieletu sieci rowerowej (V i P) oraz wybranych tras uzupełniających (U) zgodnie z wynikami przeprowadzonych audytów i konsultacji. Sieć piesza jest dużo | Sieć piesza i rowerowa stają się spójne, bezpieczne i wygodne. Zlikwidowano większość luk. Istnieje wybudowany/zmodernizowany w wysokim standardzie szkielet sieci (V i P) oraz większość tras uzupełniających (U), spełniających wymagania mieszkańców. Sieć piesza |
|-------|---|--|--|--|--|

| | | | | | |
|-------|---|--|---|--|---|
| | | | <p>wsch-zach. przekraczających drogę ekspresową S6. Realizacja audytów i pojedynczych konsultacji społecznych dot. rozbudowy sieci pieszej. Realizacja nowych tras rowerowych z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury drogowej, tj. poprzez wydzielenie pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów, uspokajanie ruchu i wprowadzanie stref tempo 30.</p> | <p>bardziej spójna oraz dostępna dla osób o ograniczonej mobilności. Dotychczasowa sieć piesza i rowerowa jest coraz lepszej jakości, zaś nowe odcinki i elementy są budowane zgodnie z co najmniej najniższymi standardami.</p> | <p>zapewnia możliwość swobodnego i bezpiecznego poruszania się zarówno po terenach miejskich jak i poza nimi. Przestrzeń OMGGs jest wzbogacona wygodnymi, dostępnymi, bezpiecznymi, estetycznymi i funkcjonalnymi elementami punktowej infrastruktury pieszej i rowerowej, również "błękitno-zielonej".</p> |
| 2.1.2 | <p>Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów</p> | <p>Sporadyczne audyty i konsultacje wynikające w głównej mierze z chwilowych potrzeb lub narzuconych odgórnie zadań. Projektowanie rozwiązań dla pojedynczych zagadnień i ich powolna realizacja</p> | <p>Regularne, cykliczne audyty i konsultacje, realizowane zgodnie z ustalonym długoterminowym harmonogramem. Projektowanie rozwiązań dla wybranych zagadnień zidentyfikowanych w ramach audytów i konsultacji</p> | <p>Sporadyczne audyty i konsultacje, nie wynikające z ustalonego harmonogramu, ale uwzględniające istotność regularnych analiz tego typu. Realizacja wybranych projektów, w tym realizacja głównych w zakładanym</p> | <p>Regularne, cykliczne audyty i konsultacje, realizowane zgodnie z ustalonym długoterminowym harmonogramem. Sprawna realizacja projektów uzgodnionych na podstawie audytów i konsultacji.</p> |

| | | | | | |
|---|---|--|--|--|--|
| | | lub brak realizacji w założonym horyzoncie czasowym. | i realizacja części z nich. | horyzoncie czasowym. | |
| 2.1.3 | Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej | Brak wysokiej jakości utrzymania sieci. Ograniczone jesienno-zimowe utrzymanie większości sieci rowerowej. | Brak wysokiej jakości utrzymania sieci. Jesienno-zimowe, niesystematyczne utrzymanie sieci rowerowej w obrębie wybranych głównych węzłów integracyjnych. | Brak wysokiej jakości utrzymania sieci. Jesienno-zimowe, utrzymanie sieci rowerowej w obrębie głównych węzłów integracyjnych oraz na велоstradzie (V) i na wybranych głównych odcinkach sieci podstawowej (P). | Wysoka jakość utrzymania sieci, zarówno pieszej jak i rowerowej na całym obszarze z uwzględnieniem możliwych utrudnień przy długotrwałych opadach śniegu lub innych wyjątkowo uporzecznych warunkach atmosferycznych. |
| 2.2 Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | | | | | |
| 2.2.1 | Audyty i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności | Realizacja integracji w analogiczny sposób i w niezmiennym tempie jak dotychczas. | Przeprowadzenie szczegółowych audytów i konsultacji w danej tematyce i systematyczna powolna realizacja wybranych działań wynikających ze zidentyfikowanego zapotrzebowania. | Przeprowadzenie szczegółowych audytów i konsultacji w danej tematyce i systematyczna realizacja wybranych działań wynikających ze zidentyfikowanego zapotrzebowania. | Przeprowadzenie szczegółowych audytów i konsultacji w danej tematyce oraz systematyczna i sprawna realizacja wszystkich działań wynikających ze zidentyfikowanego zapotrzebowania, zamykająca się w zakładanym w SUMP horyzoncie czasowym. |

| | | | | | |
|---|--|---|--|---|---|
| 2.2.2 | Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego | Brak zmian względem sytuacji bazowej. Niski dostęp do możliwości przewozu rowerów lub zupełny jej brak, zarówno z przyczyn technicznych (ograniczenia infrastrukturalne), taborowych (nieodpowiednie pojazdy), jak i prawno-organizacyjnych (nieodpowiednie zapisy w regulaminach i taryfach przewozowych). | Podjęcie rozmów w kierunku zmiany zapisów taryfowych, ujednolicone standardy przewozu rowerów, powolna modernizacja części taboru pod kątem rowerzystów oraz jednoznaczne ustalenie minimów w tym zakresie w przypadku zakupu nowego taboru. | Podjęcie rozmów w kierunku zmiany zapisów taryfowych, modernizacja części taboru pod kątem rowerzystów oraz jednoznaczne ustalenie minimów w tym zakresie w przypadku zakupu nowego taboru. | Pełna integracja zgodnie z założeniami przedstawionymi w opisie działania. Uzyskanie 100% dostępnej dla rowerzystów i użytkowników UTO sieci transportu publicznego do roku 2030. |
| 2.3 Systemy pojazdów współdzielonych | | | | | |
| 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | Wdrożenie systemu Mevo 2.0 i jego sprawne funkcjonowanie. Niezmienny udział w rynku prywatnych podmiotów oferujących systemy rowerów i UTO współdzielonych. | Wdrożenie systemu Mevo 2.0 i jego sprawne funkcjonowanie. Niezmienny udział w rynku prywatnych podmiotów oferujących systemy rowerów, UTO itp. współdzielonych. | Pełne wdrożenie systemu Mevo 2.0. i jego sprawne funkcjonowanie. Niewielki wzrost udziału w rynku prywatnych podmiotów oferujących systemy rowerów, UTO itp. współdzielonych, | Pełne wdrożenie systemu Mevo 2.0 oraz jego sprawny rozwój, w tym oferowanie bogatej oferty różnorodnych rowerów i zapewnienie ich jak najwyższej jakości i dostępności. Duża konkurencja (i bardzo korzystna oferta dla użytkowników) na rynku operatorów rowerów, UTO itp. |

| | | | | | |
|---|---|--|---|--|--|
| | | | | jedynie w największych ośrodkach miejskich. | współdzielonych, również w małych miejscowościach wraz z możliwością wykonywania przejazdów między nimi. |
| 2.3.2 | Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego | Brak zmian względem sytuacji bazowej. Brak integracji, brak możliwości przewozu pojazdów transportem zbiorowym. Niewielka dostępność pojazdów współdzielonych w pobliżu wybranych węzłów transportowych. | Złagodzenie wybranych zapisów dot. przewozu rowerów i UTO w wybranych miejscowościach. Pojawianie się stacji i obszarów wypożyczania na wybranych węzłach integracyjnych. | Rozpoczęcie rozmów w kierunku możliwości obsługi systemu Mevo z poziomu systemu FALA. Możliwość wygodnej obsługi poszczególnych systemów z poziomu intuicyjnych aplikacji. Łączenie wybranych systemów jedną aplikacją w obrębie podmiotów prywatnych. | Pełna integracja systemów Mevo, FALA oraz możliwość obsługi tą drogą pojazdów większości operatorów prywatnych. Uzupełniający się system Mevo i prywatnych dostawców rowerów, UTO itp. współdzielonych jest dostępny na każdym węźle i przystanku integracyjnym oraz w optymalnej gęstości na większości obszarów w lokalizacjach wynikających m.in. z konsultacji społecznych. Rozpoczęto działania dążące do realizacji projektu systemu MaaS. |
| OBSZAR 3 | | | | | |
| Ruch zmotoryzowany | | | | | |
| 3.1 Metropolitalna polityka parkingowa | | | | | |
| 3.1.1 | Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP | Brak wspólnej polityki parkingowej dla OMGGS. | Spójna i dążąca do zrównoważonej polityki parkingowa przyjęta na | Rozpoczęcie działań w kierunku utworzenia wspólnej polityki parkingowej OMGGS i jej | Spójna i zrównoważona polityka parkingowa obowiązuje w całym OMGGS. |

| | | | wybranych obszarach OMGGS. | obszarowe niepełne wdrażanie. | |
|-------|---|---|--|--|--|
| 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania | SPP pozostaje bez zmian względem sytuacji bazowej. Występuje na wybranych obszarach nie tworząc jednolitego systemu na skalę OMGGS i posiada zróżnicowaną, niespójną taryfę. | Rozszerzenie SPP i ujednoczenie taryfy oraz zasad funkcjonowania w głównych ośrodkach OMGGS. | Niewielkie rozszerzenie SPP, podjęcie pojedynczych działań ujednoczających taryfę i zasady funkcjonowania SPP. | Optymalne rozbudowanie SPP na terenie OMGGS, przyjęcie spójnych standardów funkcjonowania i taryf, pilotażowe programy umożliwiające obsługę SPP z poziomu aplikacji typu MaaS |
| 3.1.3 | Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania | Bez zmian względem sytuacji bazowej. Brak spójnej polityki parkingowej. Parkowanie na obszarze jest częściowo uregulowane, ale w wielu miejscach jest nieuporządkowane prawnie i przestrzennie oraz koliduje z innymi uczestnikami ruchu. Zbyt dużo dostępnych miejsc parkingowych w miastach powoduje wzrost udziału | Stopniowe wprowadzanie regulacji w parkowaniu poza SPP, parkingami buforowymi i P&R. Ograniczenie liczby miejsc parkingowych poza parkingami buforowymi w większości istotnych ośrodków miejskich. | Rozpoczęcie działań w kierunku uregulowania parkowania w głównych ośrodkach OMGGS. Niewielkie ograniczenie liczby miejsc parkingowych poza SPP, parkingami buforowymi i P&R. | Pełne uregulowanie, kontrola i rzeczywiste egzekwowanie zasad parkowania poza SPP i parkingami buforowymi i P&R. Znaczne ograniczenie liczby miejsc parkingowych poza parkingami buforowymi w większości istotnych ośrodków miejskich. |

| | | | | | |
|---|--|--|--|---|---|
| | | transportu samochodowego w udziale podróży. | | | |
| 3.1.4 | Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości | Bez zmian względem sytuacji bazowej. Występowanie pojedynczych parkingów uznawanych za buforowe, jednak niekoniecznie spełniających taką rolę. Brak spójnej organizacji tego typu parkingów, odpowiedniego zarządzania nimi i ich lokowania. | Pojedyncze parkingi buforowe. | Pojawienie się wybranych parkingów buforowych. | Budowa systemu parkingów buforowych umożliwiających optymalne zarządzanie transportem drogowym w połączeniu z parkingami P&R, transportem zbiorowym, rowerowym i pieszym. |
| 3.2 Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | | | | | |
| 3.2.1 | Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie | Wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie. | Wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie. | Wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie w mniejszym zakresie niż w pozostałych scenariuszach. | Wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie. |

| | | | | | |
|-------|---|--|--|--|--|
| 3.2.2 | Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków | Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania. | Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania. | Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania. | Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania. |
| 3.2.3 | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów. Program powinien być realizowany w szczególności przy szkołach; konsultacje inżynierów ruchu z Komendami Policji. | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów. Program powinien być realizowany w szczególności przy szkołach; konsultacje inżynierów ruchu z Komendami Policji. | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów. Program powinien być realizowany w szczególności przy szkołach; konsultacje inżynierów ruchu z Komendami Policji. | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów. Program powinien być realizowany w szczególności przy szkołach. Konsultacje inżynierów ruchu z Komendami Policji. |
| 3.2.4 | Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic | Trasa Kaszubska, Obwodnica Metropolitalna, droga ekspresowa S6 bez uspokojenia ruchu. | Trasa Kaszubska, Obwodnica Metropolitalna, droga ekspresowa S6 bez uspokojenia ruchu. | Trasa Kaszubska - przebieg starej drogi krajowej nr 6 na odcinku Gdynia - Wejherowo, Obwodnica Metropolitalna - | Trasa Kaszubska - przebieg starej drogi krajowej nr 6 na odcinku Gdynia - Wejherowo, Obwodnica Metropolitalna - przebieg dróg krajowych nr 7 i 20 oraz dróg wojewódzkich nr 211 i 501, Droga Czerwona - |

| | | | | | |
|-------|--|---|---|--|---|
| | | | | <p>przebieg dróg krajowych nr 7 i 20 oraz dróg wojewódzkich nr 211 i 501, Drogi Czerwonej i Obwodnicy Północna Aglomeracji Trójmiejskiej - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym, Droga Czerwona i Obwodnica Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym, droga ekspresowa S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. łęborskiego - w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6.</p> | <p>uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym, droga ekspresowa S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. łęborskiego - w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6, obwodnica Łęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214, obwodnica Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.</p> |
| 3.2.5 | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności | Modernizacja infrastruktury drogowej bez infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. | Modernizacja infrastruktury drogowej bez infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także infrastruktury przystankowej po wcześniejszych analizach. |

| | | | | | |
|-------|--|--|---|---|---|
| | | | | <p>także infrastruktury przystankowej po wcześniejszych analizach. Modernizacje powinny zawierać rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p> | <p>Modernizacje powinny zawierać rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przy przebudowie nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększenia przepustowości dla ruchu samochodowego.</p> |
| 3.2.6 | <p>Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności</p> | <p>Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.</p> | <p>Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.</p> | <p>Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.</p> | <p>Przeprowadzanie analiz dla: Via Maris, ul. Nowej Kielnieńskiej, połączenia od węzła S6 „Miszewo” - Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta, do Portu Lotniczego Gdańsk, drogi na odcinku Kartuska – łącznik Obwodnicy Trójmiasta - Obwodnica Metropolitalna, trasy od drogi wojewódzkiej nr 211 w m. Borkowo do węzła „Gliniec” - droga krajowa nr 20.</p> |
| 3.2.7 | <p>Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową</p> | <p>Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.</p> | <p>Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową na rzecz likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby</p> | <p>Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową na rzecz likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby</p> | <p>Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową na rzecz likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby wygodnych legalnych przejść (kładki, tunele, a na liniach o mniejszym natężeniu ruchu - zabezpieczone przejazdy</p> |

| | | | | | |
|--|--|--|--|--|---|
| | | wygodnych legalnych przejść (kładki, tunele, a na liniach o mniejszym natężeniu ruchu - zabezpieczone przejazdy kolejowe), budowy wiaduktów i tuneli w miejscu przejazdów z dużym natężeniem ruchu kolejowego oraz ograniczenia efektu dzielącego kolei, a zarazem "zszywania" tkanki miejskiej. | wygodnych legalnych przejść (kładki, tunele, a na liniach o mniejszym natężeniu ruchu - zabezpieczone przejazdy kolejowe), budowy wiaduktów i tuneli w miejscu przejazdów z dużym natężeniem ruchu kolejowego oraz ograniczenia efektu dzielącego kolei, a zarazem "zszywania" tkanki miejskiej. | kolejowe), budowy wiaduktów i tuneli w miejscu przejazdów z dużym natężeniem ruchu kolejowego oraz ograniczenia efektu dzielącego kolei, a zarazem "zszywania" tkanki miejskiej. | |
| 3.3 Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego | | | | | |
| 3.3.1 | Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Przeprowadzenie badań jakości powietrza i analiz, których celem jest ocena kosztów i korzyści wynikających z wprowadzenia Stref Czystego Transportu, obejmujących w pierwszym etapie ograniczenia wjazdu dla najbardziej | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Przeprowadzenie badań jakości powietrza i analiz, których celem jest ocena kosztów i korzyści wynikających z wprowadzenia Stref Czystego Transportu, obejmujących w pierwszym etapie ograniczenia wjazdu dla najbardziej emisyjnych pojazdów spalinowych. |

| | | | | | |
|-------|---|--|--|--|---|
| | | | emisyjnych pojazdów spalinowych. | | |
| 3.3.2 | Wprowadzenie Stref Czystego Transportu | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Podjęcie decyzji o utworzeniu lub zaniechaniu tworzenia strefy na podstawie przeprowadzonych badań. | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Podjęcie decyzji o utworzeniu lub zaniechaniu tworzenia strefy na podstawie przeprowadzonych badań. |
| 3.3.3 | Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych | Opracowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych z uwzględnieniem funkcjonujących Strategii Rozwoju Elektromobilności. Plan powinien obejmować w szczególności obszary nie pokryte Strategiami Rozwoju Elektromobilności, takie jak Sopot, powiat malborski, powiat tczewski, powiat kartuski, powiat pucki. Plan | Opracowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych z uwzględnieniem funkcjonujących Strategii Rozwoju Elektromobilności. Plan powinien obejmować w szczególności obszary nie pokryte Strategiami Rozwoju Elektromobilności, takie jak Sopot, powiat malborski, powiat tczewski, powiat kartuski, powiat pucki. Plan | Opracowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych z uwzględnieniem funkcjonujących Strategii Rozwoju Elektromobilności. Plan powinien obejmować w szczególności obszary nie pokryte Strategiami Rozwoju Elektromobilności, takie jak Sopot, powiat malborski, powiat tczewski, powiat kartuski, powiat pucki. Plan | Opracowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych z uwzględnieniem funkcjonujących Strategii Rozwoju Elektromobilności. Plan powinien obejmować w szczególności obszary nie pokryte Strategiami Rozwoju Elektromobilności, takie jak Sopot, powiat malborski, powiat tczewski, powiat kartuski, powiat pucki. Plan powinien uwzględnić analizę zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania. |

| | | powinien uwzględnić analizę zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania. | powinien uwzględnić analizę zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania. | powinien uwzględnić analizę zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania. | |
|-------|---|--|---|---|---|
| 3.3.4 | Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych | Wspieranie rozwoju punktów ładowania pojazdów elektrycznych, wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji. Realizacja Strategii Rozwoju Elektromobilności i metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania. | Wspieranie rozwoju punktów ładowania pojazdów elektrycznych, wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji. Realizacja Strategii Rozwoju Elektromobilności i metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania. U uruchomienie ogólnodostępnych punktów ładowania autobusów elektrycznych. | Wspieranie rozwoju punktów ładowania pojazdów elektrycznych, wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji. Realizacja Strategii Rozwoju Elektromobilności i metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania. U uruchomienie ogólnodostępnych punktów ładowania autobusów elektrycznych. | Wspieranie rozwoju punktów ładowania pojazdów elektrycznych, wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji. Realizacja Strategii Rozwoju Elektromobilności i metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania. U uruchomienie ogólnodostępnych punktów ładowania autobusów elektrycznych. |

| | | | | | |
|---|---|--|--|---|---|
| 3.3.5 | Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych | Wsparcie budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania wodoru pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan). Stacja powinna być dostępna m.in. dla wszystkich zainteresowanych przewoźników autobusowych. | Wsparcie budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania wodoru pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan). Stacja powinna być dostępna m.in. dla wszystkich zainteresowanych przewoźników autobusowych. | Wsparcie budowy co najmniej dwóch stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania wodoru pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan). Stacja powinna być dostępna m.in. dla wszystkich zainteresowanych przewoźników autobusowych. | Wsparcie budowy co najmniej dwóch stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania wodoru pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan). Stacja powinna być dostępna m.in. dla wszystkich zainteresowanych przewoźników autobusowych. |
| 3.4 Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego | | | | | |
| 3.4.1 | Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostaw | Bez zmian względem sytuacji bazowej, w miastach OMGGS funkcjonują pojedyncze wydzielone miejsca dla dostaw. | "Koperty" dla dostaw jako standard przy wyznaczaniu powierzchni parkingowych. | Wyznaczanie pojedynczych "kopert" dla dostaw w Gdańsku i Gdyni. | "Koperty" dla dostaw jako standard przy wyznaczaniu powierzchni parkingowych. |
| 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienia dodatkowych udogodnień | Bez zmian względem sytuacji bazowej - lokalizacje paczkomatów nie są konsultowane. | Większość automatów paczkowych jest lokalizowana w konsultacji z gminami. | Automaty paczkowe w strefach śródmiejskich są lokalizowane w konsultacji z gminami. | Wszystkie automaty paczkowe są lokalizowane w konsultacji z gminami. |

| | | | | | |
|-------|---|---|--|--|--|
| 3.4.3 | Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS | Bez zmian względem sytuacji bazowej - brak pełnej separacji ruchu ciężarowego i osobowego. | Zapewnienie możliwości prowadzenia ruchu ciężarowego z portów z pełnym pominięciem terenów zabudowanych. | Zapewnienie możliwości prowadzenia ruchu ciężarowego z portów z pełnym pominięciem terenów zabudowanych. | Zapewnienie możliwości prowadzenia ruchu ciężarowego z portów z pełnym pominięciem terenów zabudowanych. |
| 3.4.4 | Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili | Bez zmian względem sytuacji bazowej, rowery cargo nie są udostępniane. | Bez zmian względem sytuacji bazowej. Przeprowadzane są kolejne projekty pilotażowe wykorzystania rowerów cargo w transporcie ostatniej mili. | Dostosowanie nowych dróg dla rowerów do swobodnego poruszania się rowerów cargo. Zwiększa się udział wykorzystania rowerów cargo w transporcie ostatniej mili. | Dostosowanie nowych i istniejących dróg dla rowerów do swobodnego poruszania się rowerów cargo. Rowery cargo są powszechnie wykorzystywane w transporcie ostatniej mili. |
| 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | Bez zmian względem sytuacji bazowej, brak SULP. | Bez zmian względem sytuacji bazowej, brak SULP. | Opracowane zostają dokumenty SULP w Gdańsku i Gdyni. | Opracowane zostają dokumenty SULP w Gdańsku, Gdyni i niektórych pozostałych miastach OMGGS. |
| 3.4.6 | Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych | Bez zmian względem sytuacji bazowej - w wielu miejscach pojazdy ciężkie przejeżdżają przez centra miast i miejscowości. | Wprowadzanie lokalnych ograniczeń tonażowych w miejscowościach posiadających układy obwodnicowe. | Rewizja istniejących ograniczeń tonażowych. Strefowanie ruchu samochodów ciężarowych w ramach miejscowości. | Rewizja istniejących ograniczeń tonażowych. Strefowanie ruchu samochodów dostawczych i ciężarowych w ramach miejscowości. |

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|---|
| 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach | Bez zmian względem sytuacji bazowej - dostawy odbywają się całodobowo. | Funkcjonowanie ograniczeń w centrach miast OMGGS. | Funkcjonowanie ograniczeń w centrach miast OMGGS. | Funkcjonowanie ograniczeń w centrach miast OMGGS. |
| OBSZAR 4 | | | | | |
| Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja | | | | | |
| 4.1 Zwiększenie świadomości ludności w zakresie negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | | | | | |
| 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się | Przeprowadzane są spotkania i kampanie promocyjne, organizowane indywidualnie przez miasta i gminy OMGGS o różnym zasięgu i grupie docelowej, głównie wśród uczniów szkół. | Bez zmian względem sytuacji bazowej. | Podjęcie szerszych działań w tematyce edukacji i informacji. | Bogaty pakiet działań z zakresu edukacji i informacji. |
| 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | Promocja wykorzystania transportu publicznego w trakcie kluczowych wydarzeń z życia miasta poprzez stoiska organizatora, operatora, prezentację taboru. | Promocja wykorzystania transportu publicznego w trakcie kluczowych wydarzeń z życia miasta poprzez stoiska organizatora, operatora, prezentację taboru. | Promocja wykorzystania transportu publicznego w trakcie kluczowych wydarzeń z życia miasta poprzez stoiska organizatora, operatora, prezentację taboru. | Promocja wykorzystania transportu publicznego w trakcie kluczowych wydarzeń z życia miasta poprzez stoiska organizatora, operatora, prezentację taboru. |

| | | | | | |
|--|---|--|---|---|---|
| 4.1.3 | Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu | Przeprowadzane są akcje, w ramach których mieszkańcy dostają benefity za zrównoważone dojazdy do pracy lub w ramach wydarzeń i imprez. Zasięg przestrzenny i liczba takich akcji jest ograniczona. | Przeprowadzane są akcje, w ramach których mieszkańcy dostają benefity za zrównoważone dojazdy do pracy lub w ramach wydarzeń i imprez. Następuje wymiana doświadczeń pomiędzy różnymi podmiotami. Zasięg przestrzenny i liczba takich akcji wciąż jest ograniczona. | Przeprowadzane są akcje, w ramach których mieszkańcy dostają benefity za zrównoważone dojazdy do pracy lub w ramach wydarzeń i imprez. Następuje wymiana doświadczeń pomiędzy różnymi podmiotami. Ograniczone zaangażowanie podmiotów prywatnych wynikające z dobrych warunków do dojazdu samochodem. Zasięg przestrzenny i liczba takich akcji wciąż jest ograniczona. | Przeprowadzane są akcje, w ramach których mieszkańcy dostają benefity za zrównoważone dojazdy do pracy lub w ramach wydarzeń i imprez. Następuje wymiana doświadczeń i danych pomiędzy różnymi podmiotami. Zasięg przestrzenny i liczba takich akcji wzrasta. |
| 4.2 Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej | | | | | |
| 4.2.1 | Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) | System FALA jedynie w zakładanym obecnie (2022) zakresie. | System FALA jedynie w zakładanym obecnie (2022) zakresie. | System FALA jedynie w zakładanym obecnie (2022) zakresie. | Rozszerzenie systemu FALA (lub analogicznego) na cały obszar OMGGS. Rozszerzenie systemu o wdrożenie modelu mobilności jako usługi (MaaS) w OMGGS, tj. zapewnienie dostępności w jednej aplikacji możliwości wyszukania |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | połączenia i zakupu usługi mobilności łączącej: I) transport publiczny (miejski i regionalny), II) transport kolejowy, III) usługi współdzielenia samochodów, IV) usługi współdzielenia hulajnóg, rowerów, innych UTO. |
| 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją | Działanie jest ograniczone jedynie do nielicznych samorządów OMGGS współpracujących w ramach MZKZG. | Działanie jest ograniczone jedynie do nielicznych samorządów OMGGS współpracujących w ramach MZKZG. | Działanie jest ograniczone jedynie do nielicznych samorządów OMGGS współpracujących w ramach MZKZG. | Współpraca z operatorami i organizatorami transportu zbiorowego na rzecz wdrożenia standardu GTFS. Stworzenie scentralizowanej, regularnie aktualizowanej bazy danych dotyczących funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków. Dostęp do bazy poprzez Zintegrowaną Platformę Informacji OMGGS. |
| 4.3 Zintegrowany system informacji | | | | | |
| 4.3.1 | Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej | Każdy z organizatorów oraz przewoźników prywatnych stosuje własny system informacji pasażerskiej. Systemy nie muszą | Każdy z organizatorów oraz przewoźników prywatnych stosuje własny system informacji pasażerskiej. Systemy nie muszą | Każdy z organizatorów oraz przewoźników prywatnych stosuje własny system informacji pasażerskiej. Systemy nie muszą | Stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej, obowiązującej spójne: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych, wzór grafik stosowanych w autobusach (opis trasy z możliwością przesiadek) wraz ze standardami dotyczącymi |

| | | | | | |
|--|--|--|---|--|---|
| | | być wobec siebie kompatybilne. | być wobec siebie kompatybilne. | być wobec siebie kompatybilne. | aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń. System informacji pasażerskiej powinien być nowoczesny oraz czytelny i intuicyjny, oparty o najlepsze praktyki UX. |
| 4.3.2 | Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS | Regionalny system informacji przestrzennej jest niepełny, a dokumenty w nim zawarte są jedynie w formacie rastrowym. | Bez zmian względem stanu bazowego. | Utworzono metropolitalny system informacyjny, powoli są w nim udostępniane dane przez członków OMGGS, w systemie występują istotne braki danych. | System informacji przestrzennej, metropolitalny lub regionalny, jest kompletny i posiada aktualne dane, zwektoryzowane, udostępniane członkom OMGGS w ramach realizacji przez nie zadań własnych. |
| 4.3.3. | Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych | Inteligentne Systemy Transportowe funkcjonują w dotychczasowym zakresie. | Inteligentne Systemy Transportowe funkcjonują w dotychczasowym zakresie. Zostaje nawiązana współpraca na rzecz stworzenia systemu regionalnego i razem z portami. | Inteligentne Systemy Transportowe zostaną rozbudowane w rdzeniu Metropolii. | Inteligentne Systemy Transportowe zostaną rozbudowane w rdzeniu Metropolii. Zostaje nawiązana współpraca na rzecz stworzenia systemu regionalnego i razem z portami. |
| OBSZAR 5 | | | | | |
| Współpraca | | | | | |
| 5.1 Zintegrowane zarządzanie transportem | | | | | |

| | | | | | |
|-------|--|---|---|---|---|
| 5.1.1 | Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego | Aktualizacja ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących instytucjonalnych modeli integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym ze wskazaniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji. | Aktualizacja ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących instytucjonalnych modeli integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym ze wskazaniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji. | Aktualizacja ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących instytucjonalnych modeli integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym ze wskazaniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji. | Aktualizacja ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących instytucjonalnych modeli integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym ze wskazaniem kosztów integracji, ale także oszczędności i korzyści wynikających z integracji. |
| 5.1.2 | Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Rozszerzenie kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej o organizację transportu publicznego poprzez przejęcie zadań od organizatorów ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, UM Wejherowo i UM w Tczewie z zachowaniem struktur | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Rozszerzenie kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej o organizację transportu publicznego poprzez przejęcie zadań od organizatorów ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia, UM Wejherowo i UM w Tczewie z zachowaniem struktur organizatorów w Gdańsku i Gdyni jako oddziałów terenowych MZKZG o określonej autonomii w zakresie kształtowania sieci transportu publicznego na |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>organizatorów w Gdańsku i Gdyni jako oddziałów terenowych MZKZG o określonej autonomii w zakresie kształtowania sieci transportu publicznego na obszarze tych miast. Zachowanie zadań realizowanych przez podmioty wewnętrzne. Rozszerzenie Związku o kolejne gminy, które wchodzi w skład OMGGS, a także zmiana charakteru związku z międzygminnego na powiatowo-gminny, który umożliwi współpracę z powiatami należącymi do OMGGS. Otwieranie przewozów szkolnych. Współpraca Związku ze Stowarzyszeniem OMGGS.</p> | <p>obszarze tych miast. Zachowanie zadań realizowanych przez podmioty wewnętrzne. Rozszerzenie Związku o kolejne gminy, które wchodzi w skład OMGGS, a także zmiana charakteru związku z międzygminnego na powiatowo-gminny, który umożliwi współpracę z powiatami należącymi do OMGGS. Otwieranie przewozów szkolnych. Współpraca Związku ze Stowarzyszeniem OMGGS.</p> |
|--|--|--|--|

| | | | | | |
|-------|--|---|--|---|--|
| 5.1.3 | Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Powołanie na podstawie uchwały Zgromadzenia Metropolii Zarządu Transportu Metropolitalnego bazującego na Metropolitalnym Związku Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej. Określenie zakresu obowiązków powołanej jednostki. | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Powołanie na podstawie uchwały Zgromadzenia Metropolii Zarządu Transportu Metropolitalnego bazującego na Metropolitalnym Związku Komunikacyjnym Zatoki Gdańskiej. Określenie zakresu obowiązków powołanej jednostki. |
| 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Zawarcie porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenie oferty połączeń kolejowych. Uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu. |
| 5.1.5 | Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP w celu opracowania | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej. |

| zintegrowanej oferty przewozowej. | | | | | |
|-----------------------------------|--|---|--|--|--|
| 5.1.6 | Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym | Brak rozszerzania obecnych porozumień. Pozostaje istniejąca oferta wspólnych biletów MZKZG oraz operatorów autobusowych, bez rozszerzenia zakresu jej obowiązywania. Ewentualne nowe porozumienia między organizatorami bądź między operatorami prywatnymi a organizatorami są ich własną inicjatywą. | Zawieranie nowych porozumień między UMWP a poszczególnymi organizatorami transportu w OMGGS i wspieranie porozumień między organizatorami dotyczących wspólnej taryfy biletowej bądź wzajemnego honorowania biletów. | Zawieranie nowych porozumień między UMWP a poszczególnymi organizatorami transportu w OMGGS. | Nawiązanie współpracy między jednym organizatorem transportu OMGGS a UMWP, co będzie skutkowało powstaniem jednolitej taryfy. Pełen zakres realizacji. |
| 5.1.7 | Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego | Brak wspólnej oferty. | Brak wspólnej oferty. | Brak wspólnej oferty. | Nawiązanie współpracy z operatorami systemów samochodów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego. |

| | | | | | |
|-------|---|---|---|---|---|
| 5.1.8 | Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Współpraca podczas działań inwestycyjnych i remontowych pomiędzy samorządami OMGGS oraz GDDKiA i zarządcami dróg wojewódzkich i powiatowych. Poprawa wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami, w szczególności udostępnianie i omawianie wyników badań i analiz. | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Współpraca podczas działań inwestycyjnych i remontowych pomiędzy samorządami OMGGS oraz GDDKiA i zarządcami dróg wojewódzkich i powiatowych. Poprawa wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami, w szczególności udostępnianie i omawianie wyników badań i analiz. |
| 5.1.9 | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji i rozszerzenie oferty o tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności, np. organizacją transportu publicznego, elektromobilnością, bezpieczeństwem | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji i rozszerzenie oferty o tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności, np. organizacją transportu publicznego, elektromobilnością, bezpieczeństwem ruchu drogowego, modelowaniem ruchu, a także wystąpieniami zagranicznych prelegentów czy wizytami studyjnymi. |

ruchu drogowego, modelowaniem ruchu, a także wystąpieniami zagranicznych prelegentów czy wizytami studyjnymi. W ramach centrum może powstać także platforma e-kursów obejmująca różne tematy związane z mobilnością, a podczas warsztatów mogą być wykorzystane narzędzia wyposażone w wirtualną lub rozszerzoną rzeczywistość do poznawania doświadczeń użytkownika infrastruktury i usług w zakresie mobilności. Metropolitalne Centrum Kompetencji może być także platformą wypracowywania nowych rozwiązań wokół kluczowych

W ramach centrum może powstać także platforma e-kursów obejmująca różne tematy związane z mobilnością, a podczas warsztatów mogą być wykorzystane narzędzia wyposażone w wirtualną lub rozszerzoną rzeczywistość do poznawania doświadczeń użytkownika infrastruktury i usług w zakresie mobilności. Metropolitalne Centrum Kompetencji może być także platformą wypracowywania nowych rozwiązań wokół kluczowych zagadnień z punktu widzenia różnego rodzaju miejscowości z OMGGS. Centrum może służyć także jako instytucja certyfikująca oraz szkoląca prowadzących pojazdy publicznego transportu zbiorowego w zakresie standardów obsługi, obsługi osób z ograniczoną mobilnością czy zachowania w sytuacjach nadzwyczajnych.

| | | | | | |
|--------|---|---|--|---|--|
| | | | zagadnień z punktu widzenia różnego rodzaju miejscowości z OMGGS. Centrum może służyć także jako instytucja certyfikująca oraz szkoląca prowadzących pojazdy publicznego transportu zbiorowego w zakresie standardów obsługi, obsługi osób z ograniczoną mobilnością czy zachowania w sytuacjach nadzwyczajnych. | | |
| 5.1.10 | Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu - komórki odpowiedzialnej za zbieranie i gromadzenie danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu, systematyczne raportowanie zmian i wskazywanie | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu - komórki odpowiedzialnej za zbieranie i gromadzenie danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu, systematyczne raportowanie zmian i wskazywanie pojawiających się problemów, monitorowanie realizacji działań strategicznych, inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych. |

| | | | | | |
|--------|---|---|---|---|--|
| | | | pojawiających się problemów, monitorowanie realizacji działań strategicznych, inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych. | | |
| 5.1.11 | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. |
| 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | Plany zrównoważonej mobilności są opracowywane w ograniczonym zakresie przez podmioty zewnętrzne. | Następuje wymiana informacji i doświadczeń, odbywają się regularne spotkania, w ramach których zacieśnia się współpraca podmiotów publicznych i biznesu w obszarze | Następuje wymiana informacji i doświadczeń, odbywają się regularne spotkania, w ramach których zacieśnia się współpraca podmiotów publicznych i biznesu w obszarze | Następuje wymiana informacji i doświadczeń, odbywają się regularne spotkania, w ramach których zacieśnia się współpraca podmiotów publicznych i biznesu w obszarze zrównoważonej mobilności. Podmioty zewnętrzne przy wsparciu OMGGS (metropolii i lokalnych |

| | | | | | |
|---|---|---|---|--|--|
| | | | zrównoważonej mobilności. Podmioty prywatne opracowują plany zrównoważonej mobilności w ograniczonym zakresie. Działania systemowe nie są uzupełniane w wystarczającym stopniu przez działania infrastrukturalne, co ogranicza ich wpływ na poprawę sytuacji. | zrównoważonej mobilności. Zmiany następują w ograniczonym zakresie ze względu na dobre warunki do podróży samochodem i niską motywację do rozwoju zrównoważonej mobilności. Podmioty prywatne opracowują plany zrównoważonej mobilności w ograniczonym zakresie. | samorządów) opracowują plany zrównoważonej mobilności. |
| 5.1.13 | Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS | SOMGGS realizuje działania lobbingsowe. | Działania lobbingsowe są kontynuowane. | Działania lobbingsowe są kontynuowane. | Działania lobbingsowe są kontynuowane. |
| 5.2 Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności | | | | | |
| 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy | Funkcjonują linie komercyjne oraz wojewódzkie o charakterze PTZ bez marki "linii metropolitalnych". | Jak najwięcej linii jest dofinansowanych z FRPA, lecz bez tworzenia osobnej marki i sieci "linii metropolitalnych". | Brak zmian względem sytuacji bazowej. | Do czasu rewitalizacji linii kolejowych na niektórych ciągach komunikacyjnych funkcjonują linie autobusowe metropolitalne. Następnie zostają zastąpione przez kolej, z podobną ofertą i tą samą ceną |

biletu. Zmienia się środek transportu.

5.3 Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową

| | | | | | |
|-------|---|--|--|---|---|
| 5.3.1 | Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych | Standard zostaje przyjęty i nowo realizowane węzły są realizowane w zgodzie z nim. | Standard zostaje przyjęty i nowo realizowane węzły spełniają jego wymogi, istniejące węzły są doposażane w ramach możliwości gmin. | Standard zostaje przyjęty i nowo realizowane węzły spełniają jego wymogi, istniejące węzły są doposażane aby spełnić wymagania. | Standard zostaje przyjęty i nowo realizowane węzły spełniają jego wymogi, istniejące węzły są doposażane aby spełnić wymagania. |
|-------|---|--|--|---|---|

5.4 Zintegrowane planowanie systemu transportowego

| | | | | | |
|-------|---|--|--|--|--|
| 5.4.1 | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu | Tylko nieliczne jednostki są w posiadaniu studium transportowego lub strategii rozwoju transportu. Jednostki te, biorąc pod uwagę ograniczenia finansowe, rozwijają system transportowy z uwzględnieniem dalszych planów i wizji rozwoju. Jednostki te mają opracowany plan i harmonogram inwestycji, dzięki czemu są w stanie | Duże miasta i nieliczne gminy są w posiadaniu studium transportowego lub strategii rozwoju transportu. Jednostki te, biorąc pod uwagę ograniczenia finansowe, rozwijają system transportowy z uwzględnieniem dalszych planów i wizji rozwoju. Jednostki te mają opracowany plan i harmonogram inwestycji, dzięki czemu są w stanie | Duże miasta i ponad połowa gmin jest w posiadaniu studium transportowego lub strategii rozwoju transportu. Jednostki te, biorąc pod uwagę ograniczenia finansowe, rozwijają system transportowy z uwzględnieniem dalszych planów i wizji rozwoju. Jednostki te mają opracowany plan i harmonogram inwestycji, dzięki czemu są w stanie | Wszystkie jednostki są w posiadaniu studium transportowego lub strategii rozwoju transportu. Jednostki te, biorąc pod uwagę ograniczenia finansowe, rozwijają system transportowy z uwzględnieniem dalszych planów i wizji rozwoju. Jednostki te mają opracowany plan i harmonogram inwestycji, dzięki czemu są w stanie wcześniej przygotować się do aplikacji o dodatkowe środki finansowe ze źródeł zewnętrznych. |
|-------|---|--|--|--|--|

| | | | | | |
|---|--|--|--|--|--|
| | | wcześniej przygotować się do aplikacji o dodatkowe środki finansowe ze źródeł zewnętrznych. Jednostki bez takiego opracowania rozwijają system transportowy w odpowiedzi na bieżące potrzeby bez identyfikacji przyszłych problemów transportowych lub potencjału przestrzennego i transportowego. | wcześniej przygotować się do aplikacji o dodatkowe środki finansowe ze źródeł zewnętrznych. Jednostki bez takiego opracowania rozwijają system transportowy w odpowiedzi na bieżące potrzeby bez identyfikacji przyszłych problemów transportowych lub potencjału przestrzennego i transportowego. | wcześniej przygotować się do aplikacji o dodatkowe środki finansowe ze źródeł zewnętrznych. Jednostki bez takiego opracowania rozwijają system transportowy w odpowiedzi na bieżące potrzeby bez identyfikacji przyszłych problemów transportowych lub potencjału przestrzennego i transportowego. | |
| OBSZAR 6 | | | | | |
| Planowanie przestrzenne | | | | | |
| 6.1 Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | | | | | |
| 6.1.1 | Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Wykonanie bilansu metropolitalnego. Sporządzenie bazy danych. | Wykonanie bilansu metropolitalnego. | Wykonanie bilansu metropolitalnego. Sporządzenie bazy danych. Aktualizacja bilansu metropolitalnego raz na kadencję. |

| | | | | | |
|-------|---|---|--|---|--|
| 6.1.2 | Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych | Analizy transportowe są wykonywane jedynie dla wybranych inwestycji w największych ośrodkach miejskich. | Analizy transportowe są wykonywane dla większych inwestycji. Opracowania programowo-przestrzenne są realizowane sporadycznie. | Analizy transportowe są wykonywane sporadycznie, wyłącznie w samorządach które posiadają wdrożone procedury i zasoby. Realizacja opracowań programowo-przestrzennych dotyczy inwestycji prywatnych. | Analizy transportowe są wykonywane powszechnie. Stosowanie narzędzi programowo-przestrzennych jest realizowane przez samorządy OMGGS szeroko, w oparciu o wzajemne wsparcie techniczne samorządów. |
| 6.1.3 | Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi | Opracowania studialne wykonywane w ograniczonym stopniu, jedynie przez największe ośrodki miejskie. | Studia korytarzowe są wykonywane przez gminy OMGGS. Przełożenie na działania inwestycyjne jest ograniczone ze względu na koszty. | Wspólne opracowania studialne dla ciągów transportowych nie są wykonywane. Nie ma mechanizmów koordynacji działań w takiej skali. | Studia są wykonywane regularnie przez gminy OMGGS dzięki mechanizmom współpracy oraz posiadaniu kompetencji przez JST. |
| 6.1.4 | Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego | SDG są rozwijane/tworzone na obszarach o dobrej dostępności drogowej i umiarkowanej dostępności | SDG są rozwijane/tworzone tylko na terenach o dobrej dostępności drogowej i transportem | Strefy są rozwijane/tworzone na obszarach o umiarkowanej dostępności drogowej i transportem | SDG są rozwijane/tworzone tylko na terenach o dobrej dostępności drogowej i transportem zbiorowym (powstaje ich więcej niż w BAU). |

| | | transportem zbiorowym. | zbiorowym (powstaje ich mniej niż w BAU). | zbiorowym (powstaje ich więcej niż w BAU). | |
|---|--|--|--|--|--|
| 6.1.5 | Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego | Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu. | Standardy są wypracowane i stosowane przez samorządy. Aktualizacja dokumentów planistycznych jest ograniczona przez środki finansowe. | Standardy nie są stosowane. Gminy prowadzą niezależną politykę planistyczną. | Standardy są wypracowane i stosowane powszechnie przez gminy dzięki mechanizmom współpracy. |
| 6.1.6 | Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego. | Tereny inwestycyjne powstają jedynie z częściowym uwzględnieniem infrastruktury transportu zbiorowego. | Wzrost intensywności zagospodarowania terenów przy infrastrukturze transportu zbiorowego. Częściowe zorientowanie planowania przestrzennego na dobry dostęp do infrastruktury transportu zbiorowego. | Wzrost intensywności zagospodarowania terenów przy infrastrukturze transportu zbiorowego. Częściowe zorientowanie planowania przestrzennego na dobry dostęp do infrastruktury transportu zbiorowego. | Znaczny wzrost intensywności zagospodarowania terenów przy infrastrukturze transportu zbiorowego. Zorientowanie planowania przestrzennego na dobry dostęp do infrastruktury transportu zbiorowego. |
| 6.2 Zintegrowane planowanie przestrzenne | | | | | |

| | | | | | |
|-------|---|--|---|--|--|
| 6.2.1 | Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS | Standaryzacja jest wprowadzona, ale nie jest stosowana przez gminy. | Standaryzacja jest wprowadzona, ale jej stosowanie jest powolne, w zależności od dostępności finansów gmin. | Standaryzacja nie jest stosowana. | Standaryzacja jest stosowana powszechnie. Stosowanie standaryzacji pozwala na rozwój baz danych i sprawniejszą aktualizację bilansów metropolitalnych. |
| 6.2.2 | Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy | Dialog Terytorialny funkcjonuje w ograniczonym stopniu i bez zaangażowania SOMGGS. | Dialog Terytorialny jest prowadzony jak dotychczas i dotyczy gmin i UMWP | Dialog Terytorialny jest prowadzony w stopniu podstawowym. | Dialog Terytorialny jest traktowany jako narzędzie współpracy między gminami OMGGS a UMWP oraz dialogu planistycznego między nimi. |
| 6.2.3 | Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności | Działanie jest realizowane w ograniczonym zakresie i nieregularnie, zależnie od dostępności dofinansowania zewnętrznego. | Gminy OMGGS prowadzą wspólne szkolenia i budowanie kompetencji JST. | Gminy OMGGS prowadzą indywidualne szkolenia i budowanie kompetencji JST. | Gminy OMGGS posiadają zaawansowany, wspólny program szkoleń, koordynacji i poprawy kompetencji oraz zapewniają możliwość praktyki dla personelu. |

4

Ocena działań

4.1. Opis kryteriów oceny działań

Zgodnie z metodyką opracowywania SUMP konieczne jest określenie możliwości i efektów realizacji poszczególnych działań (wybór scenariusza) i wskazanie priorytetów tak, aby działania w zakresie zrównoważonej mobilności były odpowiednio zaplanowane i przynosiły zakładane rezultaty (realizacja celu głównego i celów strategicznych). W ramach przeprowadzonej analizy wielokryterialnej dla wszystkich scenariuszy każde z zadań zostało ocenione w skali 1-3, przy uwzględnieniu kosztów, wpływu realizacji działania na środowisko oraz efektywności względem danego kryterium. Na podstawie analizy oraz wspólnej oceny priorytetu i wykonalności działań przeprowadzanej w trakcie konsultacji społecznych wybrano scenariusz oraz grupę działań wskazanych jako priorytetowe dla realizacji SUMP OMGGS. Poniżej przedstawione zostały opisy poszczególnych kryteriów wraz ze skalą, która była podstawą dla przyznawania ocen działania w danym scenariuszu.

4.1.1. Ocena efektywności działań względem określonego kryterium

Ocena efektywności opiera się na określeniu wpływu realizacji działania na jeden z poniższych obszarów:

- **Modal Split** – ocena pod względem zmiany udziału podróży wykonywanych przy użyciu poszczególnych środków transportu, gdzie jako pozytywny efekt działania przyjmuje się wzrost udziału podróży wykonywanych zrównoważonymi środkami transportu. Wskaźnik określa zaawansowanie miasta lub gminy pod względem wprowadzania i promowania zrównoważonej mobilności.
- **BRD** – ocena pod względem wpływu na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- **Dostępność transportu zbiorowego** – ocena pod względem wpływu działania na dostępność przestrzenną, cenową i popularyzację publicznego transportu zbiorowego na obszarze metropolii.

Tabela 8. Skala ocen efektywności

| DZIAŁANIE NIE UWZGLĘDNIONE W SCENARIUSZU | NIE WPŁYWA NA OKREŚLONY ASPEKT LUB JEST NAJMNIJ SKUTECZNE | UMIARKOWANIE SKUTECZNE | NAJBARDZIEJ SKUTECZNE |
|--|---|------------------------|-----------------------|
| | 1 | 2 | 3 |

4.1.2. Ocena wpływu działań na środowisko i klimat

Tabela 9. Skala ocen wpływu działań na środowisko i klimat

| WPŁYW NA REDUKCJĘ CO ₂ I PM _{2,5} | DZIAŁANIE NIE UWZGLĘDNIONE W SCENARIUSZU | BRAK WPŁYWU LUB POTENCJALNIE NAJMNIEJ POZYTYWNY | UMIARKOWANIE POZYTYWNY | NAJBARDZIEJ POZYTYWNY |
|---|--|---|------------------------|-----------------------|
| OCENA | | 1 | 2 | 3 |

WPŁYW NAJMNIEJ POZYTYWNY (1) – brak zidentyfikowanych oddziaływań, oddziaływanie pozytywne o niewielkiej skali lub którego występowanie jest potencjalne, a jego ewentualne skutki dla środowiska są znikome.

UMIARKOWANIE POZYTYWNY (2) – oddziaływanie pozytywne, które może mieć wpływ na poprawę obecnego stanu środowiska lub wpływa korzystnie na zmniejszenie negatywnego wpływu istniejących oddziaływań na środowisko.

NAJBARDZIEJ POZYTYWNY (3) – oddziaływanie pozytywne, które ma zauważalny wpływ na zmniejszenie negatywnych oddziaływań na środowisko i bezpośrednio przekłada się na znaczną poprawę aktualnego stanu środowiska.

4.1.3. Ocena efektywności kosztowej

Ocena efektywności kosztowej opiera się na ocenie zadania pod względem generowanych kosztów w czterech klasach kosztowych, ze względu na uwarunkowania technologiczne i społeczno-gospodarcze. Działania określone jako te, których realizacja niesie ze sobą znikome koszty, wymagają finansowania na poziomie kilkuset tysięcy złotych (do 1 mln). Natomiast przy działaniach określonych jako

te, które generują wysokie koszty, należy spodziewać się nakładów inwestycyjnych przeznaczonych na ich realizację rzędu kilkudziesięciu milionów złotych.

Tabela 10. Skala ocen efektywności kosztowej

| KLASA KOSZTÓW | DZIAŁANIE NIE UWZGLĘDNIONE W SCENARIUSZU | WYSOKI KOSZT (POWYŻEJ 20 MLN) | ŚREDNI KOSZT (1-20MLN) | NISKI KOSZT (DO 1 MLN) |
|--------------------|--|-------------------------------|------------------------|------------------------|
| OCENA EFEKTYWNOŚCI | | 1 | 2 | 3 |

4.1.4. Analiza działań pod względem ich wykonalności i priorytetu

Analiza opiera się na wnioskach z raportu diagnostyczno-strategicznego i warsztatów przeprowadzonych w ramach procesu konsultacyjnego z przedstawicielami JST i mieszkańcami. Poszczególnym działaniom przydzielone zostały oceny określające ich wykonalność oraz priorytet czasowy w ramach realizowania SUMP OMGGS.

Tabela 11. Skala ocen wykonalności działania

| WYKONALNOŚĆ | DZIAŁANIE NIE UWZGLĘDNIONE W SCENARIUSZU | NAJNIŻSZA | ŚREDNIA | NAJWYŻSZA |
|-------------|--|-----------|---------|-----------|
| OCENA | | 1 | 2 | 3 |

NAJNIŻSZA WYKONALNOŚĆ (1) – działanie jest trudne do wykonania w perspektywie operacyjnej Planu.

ŚREDNIA WYKONALNOŚĆ (2) – działanie możliwe do zrealizowania przy pełnym zaangażowaniu samorządów OMGGS i sprzyjających warunkowaniach zewnętrznych.

NAJWYŻSZA WYKONALNOŚĆ (3) – działanie możliwe do zrealizowania niezależnie od warunkowań zewnętrznych.

Tabela 12. Skala ocen określająca priorytet działania

| PRIORYTET | DZIAŁANIE NIE UWZGLĘDNIONE W SCENARIUSZU | NISKI | ŚREDNI | WYSOKI |
|-----------|--|-------|--------|--------|
| OCENA | | 1 | 2 | 3 |

NISKI PRIORYTET (1) – działanie zaplanowane do zrealizowania, którego realizacja nie wpływa lub ma niewielki wpływ na osiągnięcie celów określonych w SUMP OMGGS.

ŚREDNI PRIORYTET (2) – działanie, którego realizacja ma wpływ na poprawę sytuacji mobilnościowej OMGGS oraz osiągnięcie celów SUMP OMGGS.

WYSOKI PRIORYTET (3) – działanie szczególnie ważne ze względu na osiągnięcie celów SUMP OMGGS, które powinno zostać zrealizowane w pierwszej kolejności.

4.2. Scenariusz bazowy (BAU)

Tabela 13. Ocena działań dla scenariusza bazowego (BAU)

| Nr działania | Działanie | Priorytet | Wykonalność | Koszt | Ekologia | Efektywność | | | | Średnia |
|--------------|-----------|-----------|-------------|-------|----------|----------------------|--------------|-------------------------|---------------------|---------|
| | | | | | | Wpływ na modal split | Wpływ na BRD | Wpływ na dostępność PTZ | Średnia efektywność | |

| OBSZAR 1 | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Transport publiczny i punkty przesiadkowe | | | | | | | | | | |
| 1.1 Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,33 |
| 1.1.2 | Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.1.3 | Zakup nowoczesnego taboru kolejowego | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| 1.2 Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.1 | Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 1.2.2 | Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.2.3 | Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.2.4 | Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 1.2.5 | Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |

| | | | | | | | | | | |
|--------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.6 | Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,33 |
| 1.2.8 | Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,40 |
| 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |

1.3 System wysokiej jakości węzłów integracyjnych

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |
| 1.4.1 | Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 1.4.2 | Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| OBSZAR 2 | | | | | | | | | | |
| Piesi i rowerzyści | | | | | | | | | | |
| 2.1 Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2.1.1 | Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 2.1.2 | Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 2.1.3 | Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,40 |
| 2.2 Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | | | | | | | | | | |
| 2.2.1 | Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| 2.2.2 | Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |

| 2.3 Systemy pojazdów współdzielonych | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 2.3.2 | Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| OBSZAR 3 | | | | | | | | | | |
| Ruch zmotoryzowany | | | | | | | | | | |
| 3.1 Metropolitalna polityka parkingowa | | | | | | | | | | |
| 3.1.1 | Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGG zgodnej z założeniami SUMP | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.1.3 | Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania. | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.1.4 | Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.2 Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | | | | | | | | | | |
| 3.2.1 | Hierarchizacja dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokozonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,20 |
| 3.2.2 | Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| 3.2.3 | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.2.4 | Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.2.5 | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,40 |
| 3.2.6 | Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | |
| 3.2.7 | Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową | | | | | | | | | |
| 3.3 Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego | | | | | | | | | | |
| 3.3.1 | Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.3.2 | Wprowadzenie Stref Czystego Transportu | | | | | | | | | |
| 3.3.3 | Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.3.4 | Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.3.5 | Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4 Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego | | | | | | | | | | |
| 3.4.1 | Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.4.3 | Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4.4 | Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4.6 | Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| OBSZAR 4 | | | | | | | | | | |
| Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja | | | | | | | | | | |
| 4.1 Zwiększenie świadomości ludności w zakresie negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | | | | | | | | | | |
| 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,27 |
| 4.1.3 | Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 4.2 Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.2.1 | Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 4.3 Zintegrowany system informacji | | | | | | | | | | |
| 4.3.1 | Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 4.3.2 | Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 4.3.3. | Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych | | | | | | | | | |

| OBSZAR 5 | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Współpraca | | | | | | | | | | |
| 5.1 Zintegrowane zarządzanie transportem | | | | | | | | | | |
| 5.1.1 | Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| 5.1.2 | Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.3 | Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.5 | Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej | | | | | | | | | |
| 5.1.6 | Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 5.1.7 | Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.8 | Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu | | | | | | | | | |
| 5.1.9 | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.10 | Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu | | | | | | | | | |
| 5.1.11 | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego | | | | | | | | | |
| 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 5.1.13 | Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,60 |
| 5.2 Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |
| 5.3 Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.3.1 | Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |
| 5.4 Zintegrowane planowanie systemu transportowego | | | | | | | | | | |
| 5.4.1 | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| OBSZAR 6 Planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |
| 6.1 Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 6.1.1 | Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego | | | | | | | | | |
| 6.1.2 | Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 6.1.3 | Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków w integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 6.1.4 | Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 6.1.5 | Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|---------------|
| 6.1.6 | Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 6.2 Zintegrowane planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |
| 6.2.1 | Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 6.2.2 | Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 6.2.3 | Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| SUMA | | | | | | | | | | 127,67 |

4.3. Scenariusz restrykcyjny

Tabela 14. Ocena działań dla scenariusza restrykcyjnego

| Nr działania | Działanie | Priorytet | Wykonalność | Koszt | Ekologia | Efektywność | | | | Średnia |
|---|--|-----------|-------------|-------|----------|----------------------|--------------|-------------------------|---------------------|---------|
| | | | | | | Wpływ na modal split | Wpływ na BRD | Wpływ na dostępność PTZ | Średnia efektywność | |
| OBSZAR 1 | | | | | | | | | | |
| Transport publiczny i punkty przesiadkowe | | | | | | | | | | |
| 1.1 Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 2,33 |
| 1.1.2 | Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.1.3 | Zakup nowoczesnego taboru kolejowego | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 1.2 Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |
| 1.2.1 | Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 1.2.2 | Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,07 |
| 1.2.3 | Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.4 | Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,33 | 2,07 |
| 1.2.5 | Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 1.2.6 | Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,33 |
| 1.2.8 | Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,40 |
| 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,33 | 1,67 |
| 1.3 System wysokiej jakości węzłów integracyjnych | | | | | | | | | | |
| 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |
| 1.4.1 | Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.4.2 | Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| OBSZAR 2 | | | | | | | | | | |
| Piesi i rowerzyści | | | | | | | | | | |
| 2.1 Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa | | | | | | | | | | |
| 2.1.1 | Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |
| 2.1.2 | Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2.1.3 | Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,40 |
| 2.2 Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | | | | | | | | | | |
| 2.2.1 | Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 2.2.2 | Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 2.3 Systemy pojazdów współdzielonych | | | | | | | | | | |
| 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 2.3.2 | Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 1,87 |

| OBSZAR 3 | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ruch zmotoryzowany | | | | | | | | | | |
| 3.1 Metropolitalna polityka parkingowa | | | | | | | | | | |
| 3.1.1 | Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGG zgodnej z założeniami SUMP | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 1,87 |
| 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.1.3 | Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 1,87 |
| 3.1.4 | Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 3.2 Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.2.1 | Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,20 |
| 3.2.2 | Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| 3.2.3 | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| 3.2.4 | Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.2.5 | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,40 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.2.6 | Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | |
| 3.2.7 | Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 |
| 3.3 Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego | | | | | | | | | | |
| 3.3.1 | Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.3.2 | Wprowadzenie Stref Czystego Transportu | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.3.3 | Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.3.4 | Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.3.5 | Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4 Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego | | | | | | | | | | |
| 3.4.1 | Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.4.3 | Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 1,73 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.4.4 | Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4.6 | Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 2,33 |
| 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,40 |
| OBSZAR 4 | | | | | | | | | | |
| DIALOG z mieszkańcami i cyfryzacja | | | | | | | | | | |
| 4.1 Zwiększenie świadomości ludności w zakresie negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,27 |
| 4.1.3 | Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 4.2 Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej | | | | | | | | | | |
| 4.2.1 | Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 4.3 Zintegrowany system informacji | | | | | | | | | | |
| 4.3.1 | Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 4.3.2 | Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 4.3.3 | Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| OBSZAR 5 | | | | | | | | | | |
| Współpraca | | | | | | | | | | |
| 5.1 Zintegrowane zarządzanie transportem | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.1 | Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| 5.1.2 | Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,80 |
| 5.1.3 | Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,80 |
| 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy | | | | | | | | | |
| 5.1.5 | Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |

| | | | | | | | | | | |
|--------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.6 | Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,07 |
| 5.1.7 | Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.8 | Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 1,73 |
| 5.1.9 | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 5.1.10 | Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.11 | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,33 | 1,87 |
| 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 5.1.13 | Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,60 |
| 5.2 Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |
| 5.3 Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową | | | | | | | | | | |
| 5.3.1 | Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych | | | | | | | | | |
| 5.4 Zintegrowane planowanie systemu transportowego | | | | | | | | | | |
| 5.4.1 | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| OBSZAR 6 Planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |
| 6.1 Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 6.1.1 | Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 6.1.2 | Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 6.1.3 | Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków w integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 6.1.4 | Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 6.1.5 | Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|---------------|
| 6.1.6 | Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego. | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 6.2 Zintegrowane planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |
| 6.2.1 | Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 6.2.2 | Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 6.2.3 | Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| SUMA | | | | | | | | | | 155,27 |

4.4. Scenariusz inwestycyjny

Tabela 15. Ocena działań dla scenariusza inwestycyjnego

| Nr działań | Działanie | Priorytet | Wykonalność | Koszt | Ekologia | Efektywność | | | | Średnia efektywność | |
|---|--|-----------|-------------|-------|----------|----------------------|--------------|-------------------------|---------------------|---------------------|--|
| | | | | | | Wpływ na modal split | Wpływ na BRD | Wpływ na dostępność PTZ | Średnia efektywność | | |
| OBSZAR 1 | | | | | | | | | | | |
| Transport publiczny i punkty przesiadkowe | | | | | | | | | | | |
| 1.1 Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | | | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 2,33 | |
| 1.1.2 | Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,67 | 2,13 | |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.1.3 | Zakup nowoczesnego taboru kolejowego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,67 | 2,33 |
| 1.2 Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |
| 1.2.1 | Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |
| 1.2.2 | Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.2.3 | Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.4 | Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 1.2.5 | Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,07 |
| 1.2.6 | Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,33 |
| 1.2.8 | Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,40 |
| 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,67 | 2,13 |
| 1.3 System wysokiej jakości węzłów integracyjnych | | | | | | | | | | |
| 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |
| 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |
| 1.4.1 | Uruchomienie sezonowego tramwaju wodnego łączącego ośrodki OMGGS | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.4.2 | Budowa i modernizacja przystanków tramwaju wodnego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |
| 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,40 |
| OBSZAR 2 | | | | | | | | | | |
| Piesi i rowerzyści | | | | | | | | | | |
| 2.1 Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa | | | | | | | | | | |
| 2.1.1 | Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 2.1.2 | Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2.1.3 | Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 2.2 Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | | | | | | | | | | |
| 2.2.1 | Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 2.2.2 | Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 2.3 Systemy pojazdów współdzielonych | | | | | | | | | | |
| 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 2.3.2 | Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 1,67 |

| OBSZAR 3 | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Ruch zmotoryzowany | | | | | | | | | | |
| 3.1 Metropolitalna polityka parkingowa | | | | | | | | | | |
| 3.1.1 | Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGG zgodnej z założeniami SUMP | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| 3.1.3 | Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.1.4 | Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 3.2 Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.2.1 | Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,20 |
| 3.2.2 | Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| 3.2.3 | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| 3.2.4 | Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,33 | 1,87 |
| 3.2.5 | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,40 |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.2.6 | Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | |
| 3.2.7 | Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 |
| 3.3 Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego | | | | | | | | | | |
| 3.3.1 | Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu | | | | | | | | | |
| 3.3.2 | Wprowadzenie Stref Czystego Transportu | | | | | | | | | |
| 3.3.3 | Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.3.4 | Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.3.5 | Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4 Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego | | | | | | | | | | |
| 3.4.1 | Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.4.3 | Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 1,73 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.4.4 | Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 1,87 |
| 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.4.6 | Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,40 |
| 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,40 |
| OBSZAR 4 | | | | | | | | | | |
| Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja | | | | | | | | | | |
| 4.1 Zwiększenie świadomości ludności w zakresie negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,27 |
| 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,27 |
| 4.1.3 | Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 4.2 Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej | | | | | | | | | | |
| 4.2.1 | Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 4.3 Zintegrowany system informacji | | | | | | | | | | |
| 4.3.1 | Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,60 |
| 4.3.2 | Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 4.3.3 | Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| OBSZAR 5 | | | | | | | | | | |
| Współpraca | | | | | | | | | | |
| 5.1 Zintegrowane zarządzanie transportem | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.1 | Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| 5.1.2 | Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.3 | Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorzady | | | | | | | | | |
| 5.1.5 | Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.6 | Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,07 |
| 5.1.7 | Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego | | | | | | | | | |
| 5.1.8 | Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu | | | | | | | | | |
| 5.1.9 | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji | | | | | | | | | |
| 5.1.10 | Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.11 | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,33 | 1,87 |
| 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 5.1.13 | Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,60 |
| 5.2 Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy | | | | | | | | | |
| 5.3 Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową | | | | | | | | | | |
| 5.3.1 | Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych | | | | | | | | | |
| 5.4 Zintegrowane planowanie systemu transportowego | | | | | | | | | | |
| 5.4.1 | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| OBSZAR 6 Planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |
| 6.1 Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 6.1.1 | Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 6.1.2 | Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 6.1.3 | Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków w integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi | | | | | | | | | |
| 6.1.4 | Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 6.1.5 | Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|---------------|
| 6.1.6 | Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 6.2 Zintegrowane planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |
| 6.2.1 | Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS | | | | | | | | | |
| 6.2.2 | Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 6.2.3 | Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| SUMA | | | | | | | | | | 135,00 |

4.5. Scenariusz zrównoważonej mobilności

| Nr działania | Działanie | Priorytet | Wykonalność | Koszt | Ekologia | Efektywność | | | | Średnia efektywność |
|---|--|-----------|-------------|-------|----------|----------------------|--------------|-------------------------|---------------------|---------------------|
| | | | | | | Wpływ na modal split | Wpływ na BRD | Wpływ na dostępność PTZ | Średnia efektywność | |
| OBSZAR 1 | | | | | | | | | | |
| Transport publiczny i punkty przesiadkowe | | | | | | | | | | |
| 1.1 Sprawny i efektywny system transportu kolejowego | | | | | | | | | | |
| 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 2,33 |
| 1.1.2 | Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,67 | 2,13 |
| 1.1.3 | Zakup nowoczesnego taboru kolejowego | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,67 | 2,53 |
| 1.2 Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |
| 1.2.1 | Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 1.2.2 | Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,07 |
| 1.2.3 | Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 1.2.4 | Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,33 | 2,07 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.5 | Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej oraz stacji ładowania autobusów elektrycznych | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,67 | 2,13 |
| 1.2.6 | Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,33 |
| 1.2.8 | Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,60 |
| 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,67 | 2,53 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 2,67 | 2,53 |
| 1.3 System wysokiej jakości węzłów integracyjnych | | | | | | | | | | |
| 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |
| 1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego | | | | | | | | | | |
| 1.4.1 | Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| 1.4.2 | Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,40 |
| OBSZAR 2 | | | | | | | | | | |
| Piesi i rowerzyści | | | | | | | | | | |
| 2.1 Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa | | | | | | | | | | |
| 2.1.1 | Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 2.1.2 | Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 2.1.3 | Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 1,73 |
| 2.2 Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 2.2.1 | Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 2.2.2 | Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| 2.3 Systemy pojazdów współdzielonych | | | | | | | | | | |
| 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |
| 2.3.2 | Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 1,80 |
| OBSZAR 3 | | | | | | | | | | |
| Ruch zmotoryzowany | | | | | | | | | | |
| 3.1 Metropolitalna polityka parkingowa | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.1.1 | Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,50 |
| 3.1.3 | Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,20 |
| 3.1.4 | Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 |
| 3.2 Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego | | | | | | | | | | |
| 3.2.1 | Hierarchizacja dróg, wyznaczenie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,20 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.2.2 | Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| 3.2.3 | Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| 3.2.4 | Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,33 | 1,87 |
| 3.2.5 | Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,33 | 1,47 |
| 3.2.6 | Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,67 | 1,33 |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.2.7 | Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 |
| 3.3 Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego | | | | | | | | | | |
| 3.3.1 | Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.3.2 | Wprowadzenie Stref Czystego Transportu | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.3.3 | Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.3.4 | Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.3.5 | Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 3.4 Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego | | | | | | | | | | |
| 3.4.1 | Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 3.4.3 | Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 1,73 |
| 3.4.4 | Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 1,87 |

| | | | | | | | | | | |
|--|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 3.4.6 | Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,40 |
| 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,40 |
| OBSZAR 4 | | | | | | | | | | |
| Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja | | | | | | | | | | |
| 4.1 Zwiększenie świadomości ludności w zakresie negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania | | | | | | | | | | |
| 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,27 |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,27 |
| 4.1.3 | Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| 4.2 Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej | | | | | | | | | | |
| 4.2.1 | Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,27 |
| 4.3 Zintegrowany system informacji | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 4.3.1 | Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 1,87 |
| 4.3.2 | Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 4.3.3 | Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,67 | 2,13 |
| OBSZAR 5 | | | | | | | | | | |
| Współpraca | | | | | | | | | | |
| 5.1 Zintegrowane zarządzanie transportem | | | | | | | | | | |
| 5.1.1 | Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.2 | Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,80 |
| 5.1.3 | Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 1,80 |
| 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorzady | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |
| 5.1.5 | Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 5.1.6 | Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,07 |

| | | | | | | | | | | |
|--------|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.7 | Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego | 1,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,73 |
| 5.1.8 | Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 3,00 | 1,00 | 1,67 | 1,73 |
| 5.1.9 | Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 5.1.10 | Utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 5.1.11 | Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego | 1,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,33 | 1,87 |

| | | | | | | | | | | |
|--|---|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,33 | 2,07 |
| 5.1.13 | Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,60 |
| 5.2 Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 2,33 | 2,27 |
| 5.3 Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową | | | | | | | | | | |
| 5.3.1 | Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych | 3,00 | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 | 1,33 | 2,07 |
| 5.4 Zintegrowane planowanie systemu transportowego | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 5.4.1 | Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,20 |
| OBSZAR 6 | | | | | | | | | | |
| Planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |
| 6.1 Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności | | | | | | | | | | |
| 6.1.1 | Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |
| 6.1.2 | Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 6.1.3 | Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków w integracyjnych i przystanków/stacji | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 1,93 |

| | | | | | | | | | | |
|---|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi | | | | | | | | | |
| 6.1.4 | Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,67 | 2,13 |
| 6.1.5 | Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego | 3,00 | 2,00 | 2,00 | 1,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 2,00 | 2,00 |
| 6.1.6 | Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego | 3,00 | 2,00 | 1,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 3,00 | 2,40 |
| 6.2 Zintegrowane planowanie przestrzenne | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-------------|---|------|------|------|------|------|------|------|---------------|------|
| 6.2.1 | Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| 6.2.2 | Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy | 2,00 | 2,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,80 |
| 6.2.3 | Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności | 2,00 | 3,00 | 3,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 2,00 |
| SUMA | | | | | | | | | 166,79 | |

4.6. Podsumowanie analizy wielokryterialnej

Największą liczbę punktów w analizie wielokryterialnej uzyskał scenariusz zrównoważonej mobilności. Zakłada on najbardziej korzystne warunki rozwoju obszaru metropolitalnego, czyli dobrą sytuację społeczno-gospodarczą oraz dobrą sytuację polityczną, opierającą się na współpracy poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego OMGGS.

Drugi najwyższy wynik otrzymał scenariusz restrykcyjny, a najniższy wynik z proponowanych wariantów uzyskał scenariusz inwestycyjny. Wyniki analizy mogą wskazywać, że działania skupiające się przede wszystkim na rozwoju infrastruktury, czy też zakupie nowego taboru przy ograniczonych działaniach organizacyjnych i niewystarczającej współpracy poszczególnych miast i gmin OMGGS będą przynosiły umiarkowane rezultaty – jedynie nieznacznie wyższe niż w scenariuszu bazowym.

Tabela 16. Punktacja scenariuszy

| BAU | Restrykcyjny | Inwestycyjny | Zrównoważonej mobilności |
|--------|--------------|--------------|--------------------------|
| 127,67 | 155,27 | 135,00 | 166,79 |

Źródło: Opracowanie własne

5

Wskaźniki horyzontalne

Wskaźniki horyzontalne przyjęte w SUMP OMGGS odpowiadają czterem celom strategicznym oraz są zgodne z wytycznymi europejskimi i krajowymi dotyczącymi opracowywania planów zrównoważonej mobilności miejskiej. Przyjęte wskaźniki horyzontalne to:

- Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego,
- Emisje CO₂ z systemu transportowego OMGGS – Wskaźnik emisji gazów cieplarnianych,
- Emisje PM_{2,5} z sektora transportu – Wskaźnik zanieczyszczenia powietrza,
- Liczba ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców,
- Udział zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży.

Wskaźniki te służą do mierzenia stopnia realizacji czterech celów strategicznych SUMP OMGG, czyli:

I - Poprawa dostępności transportu zbiorowego;

II - Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego;

III - Poprawa jakości powietrza;

IV - Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży.

Przyjęcie SUMP pociąga za sobą konieczność monitorowania realizacji celów i działań w nim określonych. Zaproponowane wskaźniki horyzontalne pozwalają zobrazować zmiany zachodzące w wyniku realizacji celów SUMP OMGGS, a także umożliwiają monitorowanie stopnia wykonywania wskazanych w dokumencie działań. Dlatego kluczowym etapem tworzenia planu jest zdefiniowanie wskaźników wraz z określeniem metody ich pomiaru oraz źródeł danych, na których powinny bazować.

Przedstawione cele określone są jako horyzontalne, co oznacza, że są długoterminowe oraz obejmują całościowo wszystkie działania zaproponowane w SUMP OMGGS. Osiągnięcie proponowanych wartości wskaźników horyzontalnych daje szansę na zrealizowanie założonej w dokumencie wizji mobilności. Ewaluacja wartości osiąganych przez poszczególne wskaźniki w trakcie realizacji SUMP OMGGS będzie podstawą do określenia słabych i mocnych stron systemu mobilności OMGGS. Dodatkowo wszystkie wskaźniki horyzontalne będą kompleksowo oceniane przy aktualizacji dokumentu w 2030 roku. Ponadto realizację określonych celów strategicznych umożliwiają odpowiednio zdefiniowane cele operacyjne, które wynikają z wybranego scenariusza rozwoju, a ich horyzont czasowy określony jest na rok 2030.

Wskaźniki odpowiadające trzem z określonych celów (cele I, II i III) bazują na wskaźnikach zrównoważonej mobilności (SUMI). Pozwalają one ocenić zmiany i postępy we wdrażaniu elementów zrównoważonej mobilności, zgodnie z systematyką przyjętą przez Komisję Europejską. Wskaźnik dla celu IV „Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży” został zaproponowany jako rozszerzenie wskaźników SUMI i bazuje na danych z modelu ruchu. Wszystkie wskaźniki horyzontalne są wskaźnikami rezultatu, które pozwalają na ocenę efektu realizowanych działań.

W tabeli poniżej zamieszczone zostały wartości bazowe wskaźników oraz zakładane wartości docelowe wskaźników w zależności od horyzontu czasowego realizacji SUMP oraz wyboru scenariusza.

W scenariuszu bazowym przyjęto inwestycje krajowe i regionalne, które obecnie są realizowane lub które są na zaawansowanym etapie prac projektowych i wkrótce planowana jest ich realizacja. Wartości wskaźników horyzontalnych w scenariuszu bazowym przyjęto więc już z uwzględnieniem tych inwestycji.

Tabela 17. Szacowana wartość wskaźników horyzontalnych SUMI- 2030 rok

| Wskaźnik | Jednostka obliczeniowa | Wartość wyjściowa [2022] | Scenariusz bazowy (BAU) | Scenariusz restrykcyjny | Scenariusz inwestycyjny | Scenariusz zrównoważonej mobilności |
|--|---|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego | % mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego | 60,2% | 60,0% | 60,0% | 60,4% | 61,1% |
| | % mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego | 46,1% | 45,9% | 45,9% | 46,3% | 47,0% |
| Emisje CO ₂ z systemu | tony CO ₂ e _q emitowane | 136032 | 140592 | 140222 | 140403 | 136526 |

| | | | | | | |
|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|
| transportowego OMGGS | w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców | | | | | |
| Jakość powietrza – emisje PM2,5 z sektora transportu | kg PM2,5eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców | 55260 | 44800 | 44682 | 44721 | 43347 |
| Liczba ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców | Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców | 4,05 | 3,50 | 3,45 | 3,42 | 3,30 |

Tabela 18. Szacowana wartość wskaźników horyzontalnych SUMI- 2040 rok

| Wskaźnik | Jednostka obliczeniowa | Wartość wyjściowa [2022] | Scenariusz bazowy (BAU) | Scenariusz restrykcyjny | Scenariusz inwestycyjny | Scenariusz zrównoważonej mobilności |
|---|--|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego | % mieszkańców z dobrym dostępem do transportu zbiorowego | 60,2% | 60,0% | 60,5% | 60,9% | 62,5% |
| | % mieszkańców z bardzo dobrym dostępem do | 46,1% | 45,9% | 46,3% | 46,8% | 48,3% |

| | | | | | | |
|--|--|--------|--------|--------|--------|-------|
| | transportu zbiorowego | | | | | |
| Emisje CO2 z systemu transportowego OMGGs | tony CO2eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców | 136032 | 102092 | 101709 | 101915 | 99167 |
| Jakość powietrza – emisje PM2,5 z sektora transportu | kg PM2,5eq emitowane w ciągu roku na 100 tys. mieszkańców | 55260 | 26661 | 26560 | 26618 | 26082 |
| Liczba ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców | Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców | 4,05 | 2,50 | 2,45 | 2,40 | 2,32 |

Tabela 19. Szacowana wartość wskaźnika horyzontalnego bazującego na danych z modelu ruchu -2030 rok

| Wskaźnik | Wartość wyjściowa [2022] | Scenariusz bazowy (BAU) | Scenariusz restrykcyjny | Scenariusz inwestycyjny | Scenariusz zrównoważonej mobilności |
|---|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| Udział podróży transportem indywidualnym | 62,30% | 62,06% | 60,58% | 60,88% | 60,17% |

| | | | | | |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Udział podróży transportem zbiorowym | 37,70% | 37,94% | 39,42% | 39,12% | 39,83% |
|--------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|

Tabela 20. Szacowana wartość wskaźnika horyzontalnego bazującego na danych z modelu ruchu -2040 rok

| Wskaźnik | Wartość wyjściowa [2022] | Scenariusz bazowy (BAU) | Scenariusz restrykcyjny | Scenariusz inwestycyjny | Scenariusz zrównoważonej mobilności |
|--|--------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------------------|
| Udział podróży transportem indywidualnym | 62,30% | 61,51% | 60,53% | 61,06% | 59,72% |
| Udział podróży transportem zbiorowym | 37,70% | 38,49% | 39,47% | 38,94% | 40,28% |

Najkorzystniejsze wartości dla realizacji celów SUMP OMGGs i wdrażania zrównoważonej mobilności osiągają wskaźniki horyzontalne w scenariuszu zrównoważonej mobilności. Na drugim miejscu plasuje się scenariusz restrykcyjny, a na trzecim inwestycyjny. Również analiza wartości SUMI dla poszczególnych lat (2022, 2030 i 2040) i scenariuszy wskazuje, że największe efekty można uzyskać przy zacieśnieniu współpracy miast i gmin OMGGs. Zorientowanie polityki transportowej na inwestycje i infrastrukturę przyniesie relatywnie mniej korzyści.

W analizie uwagę zwracają ogólnie zbliżone wartości wskaźników horyzontalnych, w tym również do tych osiągniętych w scenariuszu bazowym. Należy zaznaczyć, że wprowadzanie zmian w zachowaniach transportowych to proces długotrwały, a w obecnej sytuacji wieloletniego wzrostu udziału samochodów w ogóle podróży w OMGGs, zatrzymanie i stopniowe odwrócenie tego trendu należy uznać za bardzo dobry wynik. Na wyniki dotyczące emisji CO₂ oraz podziału zadań przewozowych wpływają także takie czynniki jak znaczące inwestycje w krajową sieć drogową, które są planowane i realizowane obecnie. Wpływają one na ułatwienia w ruchu aut, co powoduje wzrost emisji CO₂. Oznacza to, że dopiero sprawne wdrożenie SUMP OMGGs, wraz z oczekiwaną elektryfikacją transportu, pozwoli na poważniejsze redukcje emisji gazów cieplarnianych w horyzoncie 2040 roku.

Niezależnie od wyników analiz w horyzoncie 2030 roku, należy dążyć do realizacji jeszcze ambitniejszych celów ograniczania emisji w transporcie w horyzoncie 2040 roku. Wiąże się to przede wszystkim z założeniami polityk europejskich ('Fit for 55') dążących nie tylko do znaczącej, 55%, redukcji emisji w 2030 roku, ale także do osiągnięcia neutralności klimatycznej w perspektywie do 2050 roku.

5.1. Opis poszczególnych wskaźników i sposób ich obliczania

5.1.1. Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego

Wskaźnik dostępności czasowej transportu publicznego oszacowany został w wyniku analizy geoprzestrzennej z wykorzystaniem narzędzi GIS. W analizie jako podstawę wykorzystano bazę adresową PRG oraz dane pochodzące z bazy PESEL. Dla poszczególnych scenariuszy wartość wskaźnika oszacowana została na podstawie nowych linii komunikacyjnych lub zmian częstotliwości z modelu ruchu. Wskaźnik opracowany przez KE to procentowy udział liczby mieszkańców OMGGS, którzy w odległości 417 m w linii prostej (dla autobusów i tramwajów) lub 833 m w linii prostej (dla kolei i metra) od miejsca zamieszkania mają dostęp do przystanków zapewniających bardzo dobry lub dobry dostęp do transportu zbiorowego. Dobry dostęp dla OMGGS oznacza powyżej średnio 4 połączeń na godzinę, a bardzo dobry dostęp to powyżej średnio 10 połączeń na godzinę w czasie od 6:00 do 20:00 (łącznie, biorąc pod uwagę wszystkie przystanki w zasięgu).

5.1.2. Emisje CO₂ z systemu transportowego OMGGS

Emisja CO₂ z systemu transportowego obliczona jest za pomocą kalkulatora SUMI bazującego na modelu ruchu. Jednostką miary dla wskaźnika jest całkowita roczna emisja dwutlenku węgla pochodząca z transportu (w tonach), generowana na obszarze OMGGS w przeliczeniu na mieszkańca. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów potrzebne do wykonania analizy pochodzą z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) lub z BDL GUS, a wykonana kalkulacja jest zgodna z wytycznymi Komisji Europejskiej dla wskaźnika SUMI. Ponadto, w okresie horyzontalnym realizacji SUMP (2040), zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, skorygowanymi o autorskie założenia.

5.1.3. Jakość powietrza - emisje PM_{2,5} z sektora transportu

Szacowane przez wskaźnik zanieczyszczenie powietrza wyliczone jest przez kalkulator SUMI na podstawie modelu ruchu. Wskaźnik określany jest jako całkowita roczna emisja cząstek stałych PM_{2,5} (w kilogramach) pochodzących z transportu generowana na obszarze OMGGS w przeliczeniu na mieszkańca. Dane na temat proporcji źródeł zasilania pojazdów pochodzą z Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) lub z BDL GUS. Systematyka wyliczenia wskaźnika jest zgodna z wytycznymi Komisji Europejskiej dla wskaźnika SUMI. Zgodnie z wizją, dla okresu horyzontalnego realizacji SUMP zakłada się zmianę struktury napędu pojazdów zgodnie z prognozami Polskiego Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych, skorygowanymi o autorskie założenia.

5.1.4. Liczba ofiar wypadków drogowych na 100 tys. mieszkańców

Dla obszaru OMGGS wskaźnik bezpieczeństwa drogowego obliczony został na podstawie łącznej liczby ofiar wypadków drogowych zarejestrowanych na miejscu lub w ciągu 30 dni po wypadku komunikacyjnym w roku 2021, w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców OMGGS. Wartości dla poszczególnych scenariuszy mają charakter deklaracyjny. Źródło pozyskania danych do oszacowania wskaźnika stanowi System Ewidencji Wypadków i Kolizji (SEWiK) lub Główny Urząd Statystyczny - Bank Danych Lokalnych (BDL GUS).

5.1.5. Udział zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży

Udział zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży został obliczony z wykorzystaniem modelu ruchu zaktualizowanego na potrzeby analiz SUMP w oparciu o dane przesłane przez jednostki samorządu terytorialnego tworzące OMGGS. W modelu tym dla każdego ze scenariuszy zostały zakodowane pakiety działań wpływające na warunki podróży i atrakcyjność poszczególnych środków transportu. Wykonane symulacje umożliwiły kwantyfikację efektywności proponowanych pakietów.

6

Wybór scenariusza do realizacji

Zarówno w analizie wielokryterialnej, jak i we wskaźnikach horyzontalnych scenariusz zrównoważonej mobilności osiągał najwyższe rezultaty. Scenariusz ten był również najczęściej wskazywany przez uczestników konsultacji społecznych jako najbardziej właściwy wariant realizacji działań SUMP OMGGS.

Scenariusz zrównoważonej mobilności zakłada najbardziej korzystne warunki rozwoju obszaru, czyli dobrą sytuację społeczno-gospodarczą i dobrą sytuację polityczną, opierającą się na współpracy poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego OMGGS. To scenariusz ambitny, ale, możliwy do realizacji w założonej perspektywie SUMP OMGGS przy korzystnych uwarunkowaniach społeczno-polityczno-gospodarczych.

Drugim najkorzystniejszym scenariuszem był scenariusz restrykcyjny. Wskazuje to, że w obecnej sytuacji w OMGGS istotniejsze są działania organizacyjne i współpraca, niż działania inwestycyjne. Ponadto, dalsze skupienie się przede wszystkim na działaniach inwestycyjnych i rozwoju infrastruktury (scenariusz inwestycyjny) przyniesie niewielką poprawę względem scenariusza bazowego, czyli bez realizacji działań proponowanych w SUMP OMGGS.

Na podstawie analizy wielokryterialnej oraz wyników konsultacji społecznych wybrano:

scenariusz zrównoważonej mobilności.

Realizacja scenariusza zrównoważonej mobilności zależna jest przede wszystkim od poziomu współpracy miast i gmin OMGGS, ale także od uwarunkowań zewnętrznych, w tym od zmian legislacyjnych na poziomie krajowym.

Pełna realizacja części z proponowanych w tym scenariuszu działań, kluczowych dla integracji organizatorów i przewoźników transportu zbiorowego, zależna jest od przyjęcia przez polski rząd ustawy o związku metropolitalnym, dzięki czemu OMGGS zyska podstawy prawne i dodatkowe finansowanie umożliwiające pełną realizację działań SUMP OMGGS.

Brak współpracy władz centralnych, regionalnych i samorządów będzie skutkowało dalszym ograniczaniem środków i kompetencji dla realizacji celów zarządczych, w tym integracji taryfowo-biletowej i organizacyjnej, co w efekcie będzie wiązać się z osiągnięciem dużo niższych niż przewidywane wartości wskaźników horyzontalnych. Osłabienie integracji transportu będzie prowadzić do dalszego spadku jego efektywności i atrakcyjności, co w efekcie będzie prowadzić do utrwalania niekorzystnego podziału zadań przewozowych i pogorszenia wskaźników emisyjności transportu.

7

Działania
o największym
wpływie na
rozwój
zrównoważonej
mobilności

Poniższe zestawienie działań jest efektem selekcji wszystkich zadań względem kryteriów kosztu, efektywności, wpływu na środowisko, wykonalności i priorytetu. Na podstawie relacji poszczególnych aspektów wskazane zostały działania, które powinny zostać zrealizowane w pierwszej kolejności w ramach scenariusza zrównoważonej mobilności. Wyselekcjonowane działania zostały dodatkowo podzielone na te, których realizacja wiąże się ze stosunkowo niskim kosztem w porównaniu do efektu oraz na duże zadania inwestycyjne, które będą miały najbardziej znaczący wpływ na rozwój zrównoważonej mobilności na obszarze metropolii.

| NR DZIAŁANIA | NAZWA DZIAŁANIA | WPŁYW NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI |
|---|--|--|
| DZIAŁANIA O NISKIM KOSZCIE I DUŻYM EFEKCIE | | |
| 3.4.6 | Kanalizacja ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych | 2,40 |
| 3.4.7 | Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach | 2,40 |
| 1.1.1 | Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS | 2,33 |
| 1.2.7 | Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz dodatkowych kursów na istniejących liniach | 2,33 |
| 3.4.5 | Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) | 2,07 |
| 5.1.12 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi | 2,07 |
| 3.4.2 | Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień | 2,00 |
| DZIAŁANIA O NAJWIĘKSZYM WPŁYWIE NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI | | |
| 1.1.4 | Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych | 2,53 |
| 1.2.9 | Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego | 2,53 |

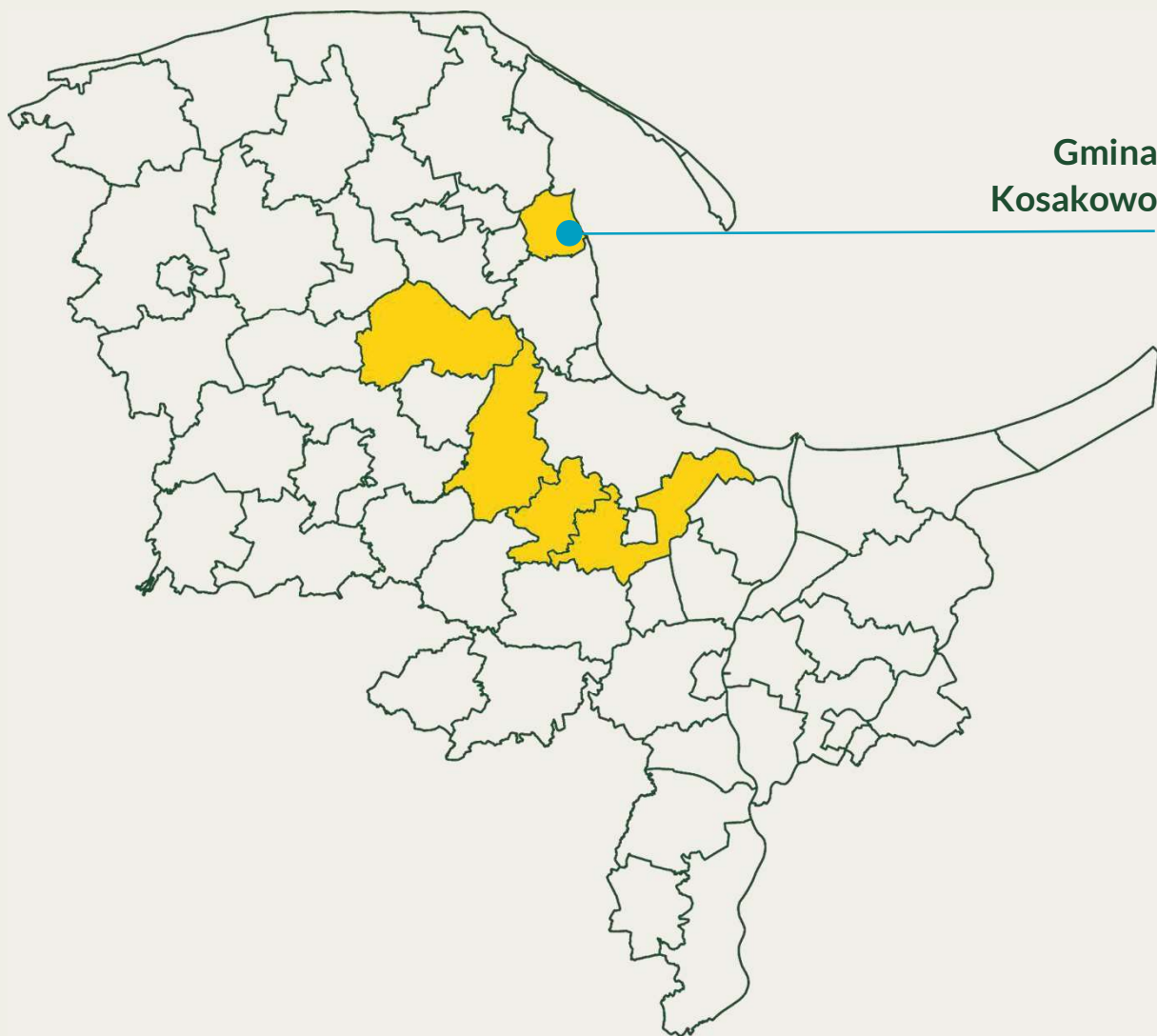
| NR DZIAŁANIA | NAZWA DZIAŁANIA | WPŁYW NA ROZWÓJ ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI |
|---------------------|--|---|
| 1.2.10 | Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej | 2,53 |
| 1.4.3 | Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego | 2,40 |
| 3.1.2 | Rozbudowa stref płatnego parkowania | 2,40 |
| 1.3.1 | Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych | 2,27 |
| 2.3.1 | Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych | 2,27 |
| 5.1.4 | Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorzady | 2,27 |
| 5.2.1 | Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorzady | 2,27 |
| 4.1.1 | Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się | 2,27 |
| 4.1.2 | Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych | 2,27 |
| 4.2.2 | Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją. | 2,27 |

Źródło: Opracowanie własne



SUMP OMGGGS

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
Załącznik nr 3 – Fiszka dla gminy Kosakowo



Gmina
Kosakowo

Fiszka dla gminy Kosakowo

Fiszka SUMP OMGGS dla gminy Kosakowo składa się z dwóch części. Pierwsza to streszczenie ustaleń SUMP OMGGS dla strefy, w której znajduje się gmina – zawiera ono główne ustalenia planu dla obszarów priorytetowych, wytyczne dla dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych wraz z odniesieniem do poszczególnych działań. Druga część to wytyczne inwestycyjne w postaci działań proponowanych w dokumencie przedstawione na mapie gminy wraz z opisowym objaśnieniem poszczególnych oznaczeń.

Gmina Kosakowo znajduje się w **strefie podmiejskiej A** Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Gminy należące do tej strefy charakteryzują się zbliżonymi uwarunkowaniami transportowymi, przestrzennymi i społeczno-gospodarczymi.

Tabela 1. Streszczenie ustaleń SUMP OMGGS i wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

| PA Strefa podmiejska A | | |
|---|--|---|
| Priorytety SUMP OMGGS* | Główne ustalenia planu | Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych |
| Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe | <ul style="list-style-type: none"> - Ścisłe powiązanie funkcjonalne i przestrzenne miast ośrodków strefy podmiejskiej A z rdzeniem Obszaru i częścią innych miast sprawiają, iż kluczowe znaczenie dla mieszkańców tych ośrodków ma transport kolejowy o charakterze aglomeracyjnym i regionalnym. Kolej jest najbardziej efektywna i ekologiczna spośród wszystkich środków transportu, jednak jej pełen potencjał pozostaje wciąż niewykorzystany ze względu na m.in. brak odcinków linii kolejowych łączących ośrodki strefy z rdzeniem, niewystarczający stopień integracji kolei z innymi środkami transportu publicznego, czy problemy z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb i oczekiwań pasażerów. Część z tych problemów wyeliminować mają planowane do realizacji inwestycje infrastrukturalne (np. tzw. Północna Kolej Aglomeracyjna). - Konieczne jest rozszerzenie zakresu komunikacji miejskiej rdzenia OMGGS (zwłaszcza gdańskiej) na strefę podmiejską A, ze względu na jej dynamiczny rozwój oraz ścisłe powiązanie funkcjonalne z rdzeniem. Wnoszą o to także sami mieszkańcy miejscowości strefy podmiejskiej A, którzy nierzadko przeprowadzili się tam z terenu rdzenia metropolii i są przyzwyczajeni do pewnego poziomu usług, jakie oferują duże miasta. - Poprzez istniejącą (swobodnie rozmieszczoną) zabudowę występują problemy infrastrukturalne uniemożliwiające przejazd taboru stosowanego obecnie w komunikacji miejskiej przez niektóre tereny strefy podmiejskiej A (konieczność użytkowania mniejszego taboru i/lub dostosowania infrastruktury). | <p>W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy podmiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniać konieczność prowadzenia współpracy z podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym miast rdzenia OMGGS (działanie 1.1.1.); - dążyć do zwiększenia dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej (działanie 1.1.2.), jak również uwzględniać konieczność prowadzenia kooperacji z samorządem regionalnym oraz podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zakupu nowoczesnego taboru kolejowego (działanie 1.1.3.); - dążyć do uruchomienia zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu lub zreorganizowania połączeń funkcjonujących obecnie, tak aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi (działanie 1.1.4.); - dążyć do wprowadzenia jednolitego standardu przystankowego w OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (działanie 1.2.1); - poprawiać ofertę przewozową na liniach transportu zbiorowego oraz lokalizację przystanków w ten sposób, aby zwiększać wskaźnik dostępności do transportu zbiorowego (działanie 1.2.2.); - poprawiać jakość i efektywność wykorzystania taboru autobusowego, w tym udział taboru zeroemisyjnego we flocie obsługującej linię transportu zbiorowego (działanie 1.2.3); - wyznaczać pasy ruchu przeznaczone tylko dla pojazdów transportu zbiorowego, w szczególności jako kontynuacja buspasów wyznaczonych w miastach rdzenia metropolii (działanie 1.2.4.); - budować nowe stacje ładowania autobusów zeroemisyjnych (działanie 1.2.5.); - wykorzystywać transport zbiorowy przy organizacji wydarzeń masowych jako preferowany środek dowozu i odwozu uczestników (działanie 1.2.6.); - w jak największym stopniu wykorzystywać istniejące instrumenty dofinansowania zewnętrznego do uruchamiania połączeń publicznego transportu zbiorowego (np. FRPA) (działanie 1.2.7.); - dążyć do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz zapewnienia dla nich bezpiecznych warunków podróży, poprzez m.in. likwidację barier architektonicznych czy wdrożenie odpowiednich oznaczeń na infrastrukturze i taborze (działanie 1.2.8.); - współpracować przy kształtowaniu oferty transportu zbiorowego z podmiotami zewnętrznymi, takimi jak uczelnie, szkoły i miejsca pracy, w celu dostosowania oferty przewozów do rzeczywistych potrzeb mieszkańców (działanie 1.2.9); - dążyć do pilotażowego wdrożenia transportu na życzenie (DRT) na obszarach wykluczonych transportowo oraz na niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza tam, gdzie nie jest możliwe wyznaczenie tras regularnych połączeń (działanie 1.2.10.); |

| | | |
|---|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - podejmować działania w zakresie budowy nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R (działanie 1.3.1). |
| <p>Priorytet II – Piesi i rowerzyści</p> | <ul style="list-style-type: none"> - W strefie podmiejskiej A występuje niedobór przestrzeni publicznych, które w rzeczywisty sposób byłyby przyjazne i bezpieczne dla pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu. Ograniczona jest także dostępność dla OzN. Na obszarach tych panuje dominacja ruchu drogowego, która tym bardziej ogranicza dostępność przestrzeni dla mobilności aktywnej. Istniejące elementy infrastruktury pieszej i rowerowej są zbyt niskiej jakości, a całej sieci brak jest spójności, nie tylko w ujęciu lokalnym, ale również w powiązaniu z gminami należącymi do innych stref, jak również obszarami poza OMGGS. - Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i planowanej w strefie podmiejskiej A jest zbyt niska i nie zapewnia użytkownikom możliwości swobodnego podróżowania pieszo, rowerem itp., docierania do wszelkich punktów docelowych, w tym do węzłów przesiadkowych oraz do sąsiednich gmin. - W strefie podmiejskiej A ruch pieszy i rowerowy w głównej mierze odbywa się w relacjach bezpośrednich oraz jako etap podróży łączonych z transportem publicznym. Dlatego też bardzo ważne jest rozwijanie infrastruktury i rozwiązań łączących transport pieszy, rowerowy itp., z transportem publicznym, ale również sieci pieszej i rowerowej równoległej do sieci drogowej i kolejowej tak, aby przestrzeń stała się dostępna dla wszystkich, a nie tylko dla kierowców. - Podstawą rozwoju sieci pieszej i rowerowej w strefie podmiejskiej A powinno być zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu (szczególnie w pobliżu kluczowych generatorów ruchu, zwłaszcza szkół itp.), dążenie do uzyskania jak najwyższej spójności sieci (przede wszystkim do uzupełnienia luk, które obecnie znacznie wydłużają trasy dojazdu i dojazdu), rozbudowa sieci w kierunku zapewnienia możliwości realizacji bezpośrednich bezpiecznych i komfortowych podróży w kluczowych relacjach (również międzygminnie), ścisłe powiązanie sieci z publicznym transportem zbiorowym, zapewnienie dostępności przestrzeni publicznych dla OzN, rozwój systemów pojazdów współdzielonych oraz rozwój punktowej infrastruktury rowerowej umożliwiającej bezpieczne przechowywanie rowerów w przestrzeniach publicznych. - Efektem podjętych działań z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w strefie podmiejskiej A OMGGS powinien być wzrost udziału ruchu pieszo, rowerowego itp., również w systemie łączonym z transportem publicznym, znaczne ograniczenie ruchu drogowego, poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz jakości zdrowia, środowiska i całego otoczenia. Całość sprawi, że przestrzeń publiczna będzie bardziej przyjazna i dostępna, a standard życia znacznie wzrośnie. | <p>W działaniach gmin należących do strefy podmiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na nowe i modernizację istniejących odcinków tras pieszych i rowerowych oraz realizować wszelkie inwestycje z zakresu rozbudowy sieci uwzględniając planowane i proponowane przebiegi tras oraz ich zazielenianie, najwyższe standardy budowy, hierarchizację, projektowanie uniwersalne, stosowanie zasad dostępności etc. (działanie 2.1.1). Działania z tego zakresu należy realizować we współpracy z obszarami ościennymi dla zachowania ich spójności w skali całego OMGGS oraz w powiązaniu z terenami poza jego granicami; - wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie bezpieczeństwa, dostępności i funkcjonalności sieci pieszej i rowerowej oraz przeprowadzać właściwe modernizacje, budowy i rozbudowy sieci zgodnie z ich wynikami oraz innymi planami inwestycyjnymi przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego, zasad zapewniania dostępności (również dla OzN) oraz właściwych standardów (działanie 2.1.2); - dążyć do uzyskania jak najwyższego standardu utrzymania infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w sezonie jesienno-zimowym, mając również na uwadze kluczowe zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników i dostępności, również dla OzN (działanie 2.1.3); - dążyć do uzyskania jak najwyższej dostępności węzłów integracyjnych dla pieszych i rowerzystów, w tym OzN (działanie 2.2.1); - umożliwiać i ułatwiać przewóz rowerów, hulajnog, UTO itp. środkami transportu publicznego, zarówno taryfowo jak i infrastrukturalnie oraz taborowo (działanie 2.2.2); - rozwijać systemy pojazdów współdzielonych. Powinna zaistnieć współpraca z firmami realizującymi przewozy osób taksówkami oraz pośrednikami przy przewozie osób taksówkami w zakresie unifikacji oznakowania, organizacji szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (działanie 2.3.1), również we współpracy z obszarami ościennymi (także poza OMGGS) i dążenie do ich standaryzacji w zakresie obsługi, integracji tego typu systemów z transportem publicznym oraz zachowania ich jak najwyższej jakości i dostępności (działanie 2.3.2). <p>W strefie podmiejskiej A należy położyć szczególny nacisk na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w pobliżu dużych skupisk zabudowy mieszkalnej oraz głównych miejsc docelowych, również węzłów przesiadkowych. Należy także brać pod uwagę potencjalnie duże wahania wykorzystania pojazdów współdzielonych w szczytach porannym i popołudniowym w odwrotnych kierunkach i tym samym konieczność odpowiednio sprawnej relokacji rowerów, UTO itp.</p> |
| <p>Priorytet III – Ruch zmotoryzowany</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Ruch zmotoryzowany jest źródłem uciążliwości (hałas, kongestia, wypadki) dla mieszkańców stref podmiejskich OMGGS. Podczas konsultacji społecznych zwracali oni szczególną uwagę na niedobór | <p>W działaniach gmin należących do strefy podmiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - współpracować z OMGGS na rzecz opracowania i przyjęcia spójnej polityki parkingowej dla OMGGS (działanie 3.1.1); |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>miejsc parkingowych, korki powstające w godzinach szczytu oraz hałas generowany przez ruch tranzytowy.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Główną przyczyną wyboru transportu indywidualnego jako sposobu podróży jest niespełnianie wymagań społecznych transport publiczny. Oferta PTZ poza obszarem rdzenia nie jest adekwatna do potrzeb mieszkańców z obszarów o mniejszej urbanizacji, gdzie często występuje zjawisko wykluczenia transportowego. Na obszarze strefy znajdują się węzły przesiadkowe, które łącznie z siecią kolejową powinny stanowić szkielet układu transportowego całej metropolii. Należy zapewnić do nich dogodny dojazd samochodem, rowerem i UTO, a całość zorganizować tak, aby proces przesiadania się był jak najwygodniejszy i trwał jak najkrócej oraz żeby węzły te umożliwiały przesiadkę nie tylko na transport zbiorowy, ale również na rowery i UTO współdzielone. - Polityka parkingowa w strefach podmiejskich OMGGs powinna opierać się na strefach płatnego parkowania obejmujących ścisłe centra miast oraz parkingach buforowych rozmieszczonych na granicy tych SPP umożliwiających dotarcie pieszo do głównych celów podróży w przeciągu kilku-kilkunastu minut. - Na obszarze OMGGs planowana jest budowa wielu odcinków dróg obwodowych oraz udrożnienie dojazdu do portu w Gdyni. W porozumieniu z zarządcami dróg należałoby wykorzystać otwarcie nowych tras do uspokojenia ruchu na obszarach zabudowanych, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnienia funkcjonowania pojazdów komunikacji zbiorowej na drogach, które zostaną odciążone ruchem tranzytowym. Przy przeprowadzaniu badań ruchu, wykonywaniu prac studialnych i modelowaniu ruchu należy zwrócić uwagę na zmianę potoków ruchu ze względu na otwarcie realizowanych inwestycji lub możliwości wykorzystania innych środków transportu. Przy przebudowie dróg nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego. - Ruch samochodów dostawczych generuje konflikty związane z parkowaniem w otoczeniu punktów handlowych i usługowych. Niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań porządkujących wjazd i parkowanie samochodów dostawczych w miejscach, gdzie tworzą się konflikty. | <ul style="list-style-type: none"> - analizować zasadność wprowadzenia stref płatnego parkowania (działanie 3.1.2.); - analizować funkcjonowanie parkingów i porządkować parkowanie (działanie 3.1.3.); - dążyć do rozbudowy systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centrum miejscowości (działanie 3.1.4.); - dążyć do tego, żeby sieć drogowa w OMGGs miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, a rozwiązania techniczne odpowiadały prędkościom, które można na nich rozwijać, m.in. uspokojenie ruchu samochodowego na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego lub o charakterze lokalnym oraz aby rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu również były spójne (działanie 3.2.1.); - dążyć do przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego i oznakowania (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, w których dochodziło do wypadków i kolizji), (działanie 3.2.2.); - realizować kompleksowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych (działanie 3.2.3.); - dążyć do powiązania budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich poza rdzeniem metropolii z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg (działanie 3.2.4.); - prowadzić modernizację układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności, poszanowaniem zieleni, wykorzystaniem zielonej infrastruktury (działanie 3.2.5.); - prowadzić procesy studyjno-koncepcyjne nowych dróg, m.in. w oparciu o badania ruchu i aktualizację modeli transportowych, z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności (działanie 3.2.6.); - współpracować z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową (działanie 3.2.7.); - współpracować z OMGGs na rzecz opracowania planu na rzecz ustalenia lokalizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz udostępnienia potrzebnych danych (działanie 3.3.3.); - wspierać rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych poprzez wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania (działanie 3.3.4.); - wytyczać miejsca postojowe („koperty”) przeznaczone wyłącznie dla dostaw w otoczeniu punktów handlowych i usługowych, docelowo jako standard dla powierzchni parkingowych (działanie 3.4.1.); - konsultować lokalizacje nowych automatów paczkowych z ich operatorami w taki sposób, aby ich działalność nie zakłócała ruchu pieszego i drogowego (działanie 3.4.2.); - współpracować z zarządcami dróg w ramach realizacji inwestycji Drogi Czerwonej w Gdyni, OPAT oraz Via Maris, których zadaniem jest m.in. pełna separacja ruchu ciężarowego i osobowego w dojeździe do Portu Gdynia (działanie 3.4.3.); - dostosowywać miejską infrastrukturę rowerową do funkcjonowania rowerów cargo (działanie 3.4.4.); - dążyć do wprowadzania ograniczeń tonażowych na odcinkach dróg charakteryzujących się dużą uciążliwością ruchu ciężarowego dla mieszkańców (działanie 3.4.6.). <p>W działaniach gmin należących do strefy podmiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> |
| <p>Priorytet IV – Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Mieszkańcy wybierają środek transportu na podstawie czasu podróży, jej kosztu oraz komfortu, co potwierdzają też wyniki konsultacji społecznych SUMP OMGGs. Ważne jest, aby poza celami edukacyjnymi, kampanie promocyjne i edukacyjne mówiły również językiem korzyści. | |

| | | |
|---------------------------------|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - Kampanie promocyjne powinny być realizowane wielotorowo i docierać do różnych grup społecznych, w tym do turystów. - Kluczowa jest także konsekwencja w podejmowanych przez samorząd działaniach. Edukacja na temat zrównoważonej mobilności nie może ograniczać się tylko do wybranych kampanii – wszystkie wydarzenia miejskie i ich obsługa transportowa powinny być realizowane zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności. - Dostęp do danych dotyczących transportu i przestrzeni w gminach strefy podmiejskiej A należy określić jako ograniczony. Dane są niespójne. Kluczowa jest harmonizacja i integracja danych w skali metropolitalnej. - Wśród inwestycji planowanych w ramach ZIT na terenie gminy Kosakowo zawarto m.in. działania z zakresu edukacji ekologicznej i klimatycznej, w tym odnoszące się do emisji zanieczyszczeń oraz stosowania infrastruktury błękitno-zielonej, skierowane do wszystkich grup społecznych. | <ul style="list-style-type: none"> - dążyć do zwiększania świadomości ludności na temat korzyści płynących z użytkowania zrównoważonych środków transportu oraz promować te formy podróżowania poprzez organizację różnego rodzaju kampanii, zajęć, warsztatów, wydarzeń itp. (działanie 4.1.1.); - promować publiczny transport zbiorowy (działanie 4.1.2.); - umożliwiać oferowanie ludności i przyjezdnym różnego rodzaju zachęt ułatwiających i promujących dostęp do zrównoważonych form przemieszczania się, w tym do publicznego transportu zbiorowego oraz różnego rodzaju pojazdów i urządzeń wspomagających mobilność aktywną (działanie 4.1.3.); - dążyć do rozszerzenia istniejących systemów zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego o nowe komponenty (działanie 4.2.1.); - dążyć do utworzenia zintegrowanej bazy danych dotyczącej sieci połączeń, rozkładu jazdy (w standardzie GTFS) i lokalizacji przystanków oraz dbać o jej regularną aktualizację (działanie 4.2.2.); - dążyć do opracowania ujednoczonego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej (działanie 4.3.1.); - podejmować współpracę na rzecz poprawy dostępu do informacji przestrzennych w OMGGS, m.in. poprzez aktualizację i wektoryzację dokumentów planistycznych, a także ich regularne przekazywanie do regionalnego lub krajowego systemu informacji przestrzennej oraz uczestniczenie we wspólnych zamówieniach na dane niezbędne do analizy wykonywanych przez metropolię (działanie 4.3.2.); - podejmować działania na rzecz współpracy przy wdrażaniu i rozwijaniu Inteligentnych Systemów Transportowych (działanie 4.3.3.). |
| <p>Priorytet V – Współpraca</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Na obszarze strefy podmiejskiej A funkcjonuje Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG), który ma za zadanie integrację taryfową. Na obszarze strefy nie funkcjonuje jeden organizator metropolitalny, co jest uzależnione także od przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS. - Samorządy ze strefy podmiejskiej A podjęły się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazd w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego. - Dla obszaru OMGGS przygotowano dotychczas 3 ekspertyzy, dotyczące integracji transportu publicznego. We wspomnianych ekspertyzach wskazano, że powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu jest drogą do pełnej integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu publicznego. - Modelowym rozwiązaniem powinno być utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który powinien przejąć zadania od istniejących organizatorów. - Utworzony związek metropolitalny powinien korzystać ze struktur istniejącego Stowarzyszenia OMGGS, a w drodze uchwały Zgromadzenia Metropolii powinien zostać powołany Zarząd Transportu Metropolitalnego bazujący na MZKZG. W drodze negocjacji i analiz należałoby rozważyć, czy Zarząd Transportu Metropolitalnego powinien odpowiadać jedynie za aspekt transportu publicznego wzorem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii czy za wszystkie aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością. | <p>W działaniach gmin należących do strefy podmiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględnić konieczność wykonania ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym we współpracy z OMGGS (działanie 5.1.1.), przeanalizowania możliwości prawnych i finansowych i rozszerzenia kompetencji MZKZG lub dołączenia do MZKZG (działanie 5.1.2.); - w ramach obszaru metropolitalnego współpracować na rzecz powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu (działanie 5.1.3.) - dążyć do zawarcia porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenia oferty połączeń kolejowych, a także możliwości wynikających z taryf wspólnych lub biletów łączonych (działanie 5.1.4.); - współpracować z OMGGS przy tworzeniu zintegrowanej oferty przewozowej, konkurencyjnej dla transportu samochodowego, koordynacji działań na rzecz organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego prowadzonych przez właściwych organizatorów PTZ, wymiany informacji w zakresie związanym z organizacją systemu PTZ (działanie 5.1.5.); - dążyć do utworzenia zintegrowanej taryfy łączącej kolej, transport autobusowy regionalny oraz komunikację miejską, w drodze zawierania porozumień pomiędzy organizatorem przewozów kolejowych a organizatorami transportu zbiorowego do czasu powstania metropolitalnego organizatora transportu (działanie 5.1.6.); - w ramach obszaru metropolitalnego dążyć do współpracy z operatorami systemów samochodów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego (działanie 5.1.7.); |

| | | |
|---|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - współpracować podczas działań inwestycyjnych i remontowych z samorządami OMGGS, zarządcami dróg i zarządcami ruchu poprzez poprawę wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami (działanie 5.1.8.); - wskazywać zapotrzebowania na informacje związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności w strukturach metropolitalnych oraz wspierać działalność Metropolitalnego Centrum Kompetencji (działanie 5.1.9.); - współpracować z Metropolitalnym Zespołem Badań Transportowych w zakresie przekazywania danych o systemie transportowym (działanie 5.1.10.); - zakładać współpracę z podmiotami prywatnymi w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. (działanie 5.1.11.); - współpracować z podmiotami zewnętrznymi, w tym z biznesem i instytucjami publicznymi w celu opracowywania lokalnych planów zrównoważonej mobilności, promocji i edukacji w zakresie zrównoważonej mobilności, a także wymiany doświadczeń (działanie 5.1.12.); - prowadzić działania lobbingsowe na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym (działanie 5.1.13.); - współpracować z województwem pomorskim na rzecz uruchomienia linii metropolitalnych (działanie 5.2.1.); - dążyć do wdrożenia standardów przy nowych węzłach integracyjnych, prowadzenia audytów istniejących węzłów i ich modyfikacji, poprawy oznakowania węzłów lub jego otoczenia oraz współpracować z OMGGS na rzecz aktualizacji standardów (działanie 5.3.1.); - dążyć do opracowania studium transportowego lub strategii dla obszaru gminy (działanie 5.4.1.). |
| <p>Priorytet VI – Planowanie przestrzenne</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Na terenie gmin strefy podmiejskiej A dynamicznie rozwija się nowa zabudowa w wyniku suburbanizacji Trójmiasta. W tej strefie proces ten jest najbardziej intensywny z całego obszaru metropolii. - Konsekwencją ww. procesu jest rozproszenie zabudowy, uboga oferta transportu zbiorowego w tej strefie, z wyłączeniem terenów znajdujących się bezpośrednio przy nowych/ zmodernizowanych liniach kolei aglomeracyjnej. - Spójny rozwój przestrzenny leży u podstaw zrównoważonej mobilności, stąd w SUMP zaproponowano takie działania, które orientują rozwój przestrzenny metropolii na polepszenie dostępu do transportu zbiorowego oraz wspieranie mikromobilności, a także ograniczenie popytu na podróże w ogóle (np. poprzez poprawę dostępu do różnorodnych usług na osiedlach mieszkaniowych). | <p>W działaniach gmin należących do strefy podmiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zapewnić zrównoważony rozwój zabudowy poprzez tworzenie obszarów wielofunkcyjnych, stanowiących kontynuację istniejącej zabudowy oraz zapewniających dogodne warunki do przemieszczania się pieszo i rowerem, a także premiujące te formy przemieszczania się (poprzez zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów, tworzenie bezpośrednich i intuicyjnych połączeń, zgodnie z ideą miasta 15-minutowego); - dążyć do koncentracji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych (działanie 6.1.6.); - planując nowe funkcje na terenie gminy uwzględniać związane z nimi potrzeby transportowe (działanie 6.1.2.); - racjonalnie, w oparciu o prognozy demograficzne, wskazywać powierzchnie terenów przeznaczonych pod zabudowę, a rezerwy wyznaczać na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego lub rozwijać ofertę transportu zbiorowego wraz z rozwojem nowej zabudowy; - w gminnych dokumentach strategicznych i planistycznych uwzględniać wskazywane w SUMP OMGGS oraz opracowywane w ramach realizacji SUMP OMGGS standardy i wytyczne, tj.: <ul style="list-style-type: none"> o standardy dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego (działanie 6.1.5.); o standardy oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych (działanie 6.2.1.); |

- o wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych ([działanie 5.3.1.](#));
- o wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg;
 - o koncepcję metropolitalnych dróg rowerowych zawartą w SUMP OMGGS;
- współpracować z samorządami ościennymi i regionalnym, w szczególności w przypadku lokalizacji terenów inwestycyjnych przy granicy gminy ([działanie 6.1.3.](#) i [6.2.2.](#));
- lokalizować strefy aktywności gospodarczej w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej ([działanie 6.1.4.](#));

ponadto:

- przekazywać OMGGS aktualne dane dotyczące bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę i szacowanej liczby ludności przyjętych w opracowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub planach ogólnych, o ile dane te nie zostaną udostępnione w ogólnodostępnej bazie danych, np. rejestrze urbanistycznym ([działanie 6.1.1.](#));
- współpracować z OMGGS przy wypracowaniu wspólnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego ([działanie 6.1.5.](#)), w ramach standaryzacji oznaczeń w dokumentach planistycznych ([działanie 6.2.1.](#)) i prowadzonych szkoleń i doradztwa ([działanie 6.2.3.](#)).

*Priorytety zostały dopasowane do obszarów problemowych SUMP OMGGS.

Wytyczne inwestycyjne

Wytyczne przedstawiają zakres i lokalizację działań proponowanych w SUMP OMGGS. Część z działań planu mobilności ma charakter organizacyjny lub dotyczy np. wymiany taboru, dlatego na mapie zostały przedstawione tylko te, dla których możliwe było osadzenie ich w przestrzeni metropolii. Wszystkie działania SUMP OMGGS są szczegółowo opisane w [załączniku nr 1](#), czyli **Planie działania**.

SUMP OMGGS to dokument o charakterze metropolitalnym, więc sposób oraz zakres przedstawionych w fiszce działań odpowiadają tej skali. Przykładowo, na mapie wskazano proponowany docelowy metropolitalny system dróg rowerowych i obszary, na których powinno się tworzyć infrastrukturę rowerową w celu polepszenia dostępu do węzłów przesiadkowych, bez wskazywania lokalnego układu tras rowerowych – to będzie już zadanie poszczególnych samorządów w oparciu o SUMP OMGGS.

„Kręgosłupem” transportu zbiorowego na terenie metropolii, według SUMP OMGGS, ma być kolej. Pomimo wysokiego zagęszczenia linii kolejowych oraz inwestycji poczynionych na rzecz rozbudowy infrastruktury kolejowej w ostatnich latach (np. PKM) i ambitnych planów na przyszłość, istnieją obszary, gdzie w obecnej chwili nie ma dostępu do transportu kolejowego (ale ma być zapewniony w najbliższych latach) bądź nie ma go w ogóle w planach. W tych miejscach proponowane jest poprowadzenie połączeń autobusowych o stosunkowo wysokiej częstotliwości (jak na polskie warunki i linie międzygminne) pod nazwą linii metropolitalnych. Do nich powinny być „dowiązane” linie dowozowe na obszarze 1-2 gmin, w miejscach takich jak węzły przesiadkowe. Plan zakłada także zastępowanie linii metropolitalnych połączeniami kolejowymi (tam, gdzie to możliwe) wraz z otwieraniem (jako nowych bądź po rewitalizacji) kolejnych linii kolejowych. Idea linii metropolitalnych nie polega na zapewnieniu bezpośrednich połączeń wszystkich obszarów metropolii z rdzeniem, lecz na pewnej hierarchizacji połączeń w ramach metropolii, wyznaczonej w oparciu o kolej, tj., gdzie najważniejszymi (podstawowymi) trasami są linie kolejowe oraz autobusowe linie metropolitalne. Należy też zauważyć, że proponowane przebiegi linii metropolitalnych, zwłaszcza tam, gdzie nie pokrywają się z nieczynnymi lub planowanymi liniami kolejowymi, są zgodne z wojewódzkimi połączeniami autobusowymi, zaproponowanymi w Regionalnym Planie Transportowym.

Objaśnienia oznaczeń użytych na mapie

Elementy istniejące

Jako punkt odniesienia dla działań w OMGGS przedstawiono istniejącą infrastrukturę transportową: linie kolejowe, drogi, buspasy, trasy rowerowe i przystanki kolejowe, a także lasy, ciek i zbiorniki wodne.

Inwestycje planowane w dokumentach regionalnych i krajowych

Działania proponowane w SUMP OMGGS zostały zaprezentowane razem z planowanymi w dokumentach krajowych i rządowych inwestycjami transportowymi tj.

planowanymi w perspektywie SUMP OMGGS budową i modernizacją linii kolejowych, budową i modernizacją dróg oraz portów. Uwzględnienie inwestycji planowanych na różnych szczeblach, umożliwi spójny rozwój metropolii. Te inwestycje, których prawdopodobieństwo realizacji zostało ocenione na niskie w perspektywie do 2040 roku, posiadają specjalne oznaczenie i nie zostały uwzględnione w SUMP OMGGS (m.in. do obliczenia wskaźników, w tym obecnego i zakładanego podziału zadań przewozowych i emisji).

Proponowane w SUMP OMGGS

Działania proponowane w SUMP OMGGS uwzględniają wyniki konsultacji społecznych, odpowiadają na określone w SUMP OMGGS obszary problemowe oraz są spójne z planami krajowymi, regionalnymi oraz lokalnymi, a także je rozszerzają:

- Na mapie przedstawiono docelowe lokalizacje przystanków kolejowych, z uwzględnieniem budowy nowych jak i modernizacji istniejących (**działanie 1.1.1.**), a także docelowe lokalizacje węzłów przesiadkowych¹ (**działanie 1.3.1.**) – węzeł przesiadkowy Kosakowo Centrum (planowany w ramach ZIT – Fundusze Europejskie dla Pomorza 2021-2027). Założono, że węzeł przesiadkowy powinien zapewniać co najmniej dobry dostęp pieszy, rowerowy (w tym parking rowerowy) oraz miejsca postojowe Kiss&Ride i miejsca postojowe dla samochodów w liczbie dostosowanej do lokalizacji węzła.
- W oparciu o dokumenty strategiczne gmin OMGGS oraz wyniki analiz raportu diagnostyczno-strategicznego wskazano proponowane lokalizacje korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego (**działanie 1.2.4.**) – m.in. na trasie z Kosakowa do granicy gminy w ul. S. Dąbka.
- Proponowane linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego (**działanie 5.2.1.**) są spójne z przebiegiem linii wojewódzkich PTZ oraz uzupełnione o trasy proponowane w SUMP OMGGS. W relacjach, gdzie proponowane linie metropolitalne przebiegają równoległe do linii kolejowych, ich funkcjonowanie jest zależne od modernizacji/rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz odpowiedniej poprawy oferty połączeń kolejowych.
- Trasy rowerowe (**działania: 1.1.2., 2.1.1., 2.1.2.**) proponowane w planie uwzględniają przebieg ustalony w „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim” oraz strategicznych dokumentach miejskich, a także inwestycje planowane w ramach ZIT (m.in. ścieżka w ciągu ul. Klifowej w Mechelinkach, ścieżki rowerowe Mrzezino – Kosakowo i Kosakowo – Pierwoszyno – Mosty wraz z infrastrukturą pieszą i węzłem integracyjnym, w tym miejscami parkingowymi dla rowerów).

¹ Jako węzły przesiadkowe w SUMP OMGGS rozumiane są zarówno węzły integracyjne jak i przystanki zintegrowane, a ich lokalizacje wyznaczono bazując na Regionalnym Planie Transportowym dla Województwo Pomorskiego (2022) oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury pieszej (**działania: 1.1.2., 1.3.1.**) orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 1 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów, których przykładem mogą być inwestycje planowane w ramach ZIT, takie jak budowa/przebudowa chodników, ciągów pieszo-rowerowych, oświetlenia ulicznego i doświetlenia przejść dla pieszych, montaż ławek, śmietników oraz realizacja nasadzeń zieleni i poprawy dostępności dla OzN w ramach węzła Kosakowo.
- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej, a w szczególnych przypadkach łączonej: pieszo-rowerowej, (**działania: 1.1.2., 1.3.1.**), orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów, takie jak np. budowa/przebudowa tras rowerowych, parkingów rowerowych i miejsca dla hulajnóg (z możliwością ładowania hulajnóg elektrycznych) na obszarze modernizowanego węzła Kosakowo realizowane w ramach inwestycji ZIT.
- W zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych wskazano obszary intensyfikacji istniejącej oraz lokalizacji nowej zabudowy (**działania: 6.1.3., 6.1.5., 6.1.6.**). Węzły przesiadkowe są w centrum takiego obszaru, a intencją planu jest, aby stały się punktami ciężenia dla rozwoju przestrzennego w OMGGs. Obszary te wskazano orientacyjnie i powinny być odczytywane razem z zaznaczonymi na fiszce strefami uzupełnienia zabudowy². Zabudowa powinna być lokalizowana jako kontynuacja i uzupełnienie istniejącej tkanki urbanistycznej, mając na uwadze zapewnienie jej użytkownikom dobrego dostępu do węzłów przesiadkowych. Zakres 3 km przyjęto analogicznie jak dla rozwoju infrastruktury rowerowej, przy czym obszar ten wskazany jest orientacyjnie i nie należy go odczytywać jako przeznaczenie całej jego powierzchni pod zabudowę. Powierzchnia terenów inwestycyjnych powinna być dostosowana do sytuacji społeczno-gospodarczej, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
- Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej (**działanie 6.1.4.**) został wyznaczony zgodnie ze wskazaniem Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMGGs. Lokalizacja i powierzchnia strefy gospodarczej powinny być dostosowane do potencjału społeczno-gospodarczego gminy/powiatu/regionu, a przedstawione w fiszce tereny wskazują jedynie obszary, na których rekomendowane jest lokalizowanie stref ze względu na dobry dostęp do infrastruktury transportowej.
- Na podstawie dokumentów strategicznych przedstawiono przebieg planowanej infrastruktury drogowej do przeprowadzenia procesów studyjno-koncepcyjnych

² Wyznaczone zgodnie z wytycznymi ministerialnymi w planowanej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym RM-0610-22-23 UD369.

z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności (działanie 3.2.6.) – Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej.

W uzasadnionych przypadkach wskazane w fiszce lokalizacje i przebieg infrastruktury transportowej mogą ulegać zmianie w oparciu o analizy oraz dane gmin OMGGS. Zmiany powinny prowadzić do zapewnienia co najmniej minimum rodzaju i relacji połączeń transportowych proponowanych w SUMP OMGGS oraz bezwzględnie być zgodne z celami SUMP OMGGS.

Kosakowo

Istniejące

Przystanek kolejowy

Trasy rowerowe

Buspasy

Autostrady i drogi ekspresowe

Drogi krajowe

Drogi wojewódzkie

Drogi powiatowe

Linie kolejowe

Planowane inwestycje krajowe

Przystanek kolejowy planowany do modernizacji

Infrastruktura portów morskich

Infrastruktura drogowa

Infrastruktura kolejowa

Planowane inwestycje regionalne

Infrastruktura portów regionalnych

Przystanek żeglugi pasażerskiej

Infrastruktura drogowa

Infrastruktura kolejowa

Planowane inwestycje krajowe i regionalne

Planowane drogi o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji

Planowane linie kolejowe o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji lub niskim prawdopodobieństwie realizacji do 2040 roku

Proponowane w SUMP OMGGS

Przystanek kolejowy

Węzeł przesiadkowy

Parking buforowy

Buspas

Linie metropolitalne publicznego transportu zwinowego

Trasa transportu wodnego

Trasy rowerowe (z uwzględnieniem koncepcji Pomorskich Tras Rowerowych)

Obszar rozwoju infrastruktury pieszej prowadzącej do węzła

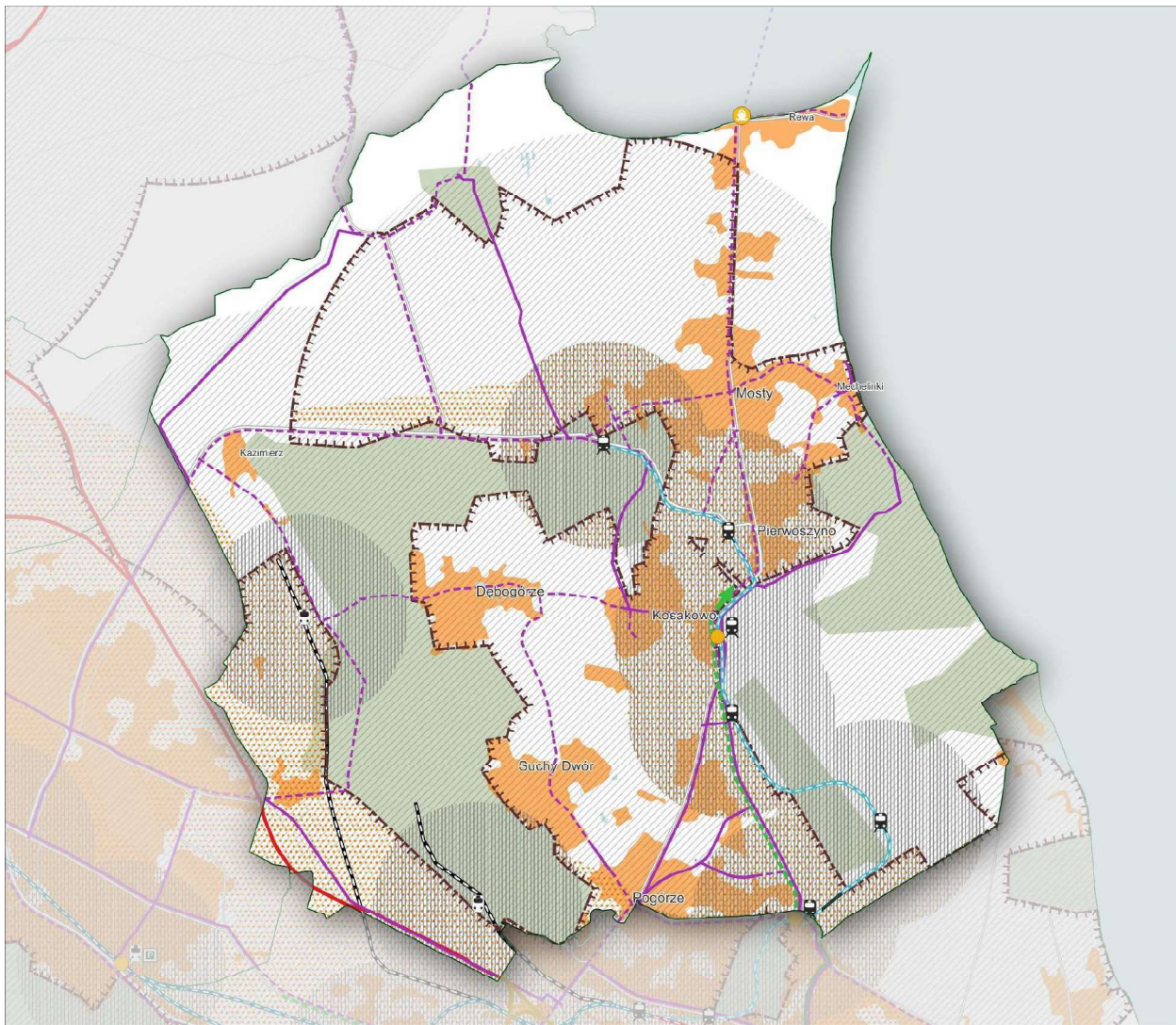
Obszar rozwoju infrastruktury rowerowej prowadzącej do węzła

Rekomendowany obszar intensyfikacji istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy ze względu na dobry dostęp do węzła przesiadkowego lub kolei

Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej

Orientacyjna strefa uzupełnienia zabudowy mieszkaniowej

*Elementy legendy dotyczą całego obszaru opracowania i niektóre z nich mogą nie występować na poniższej mapie.



Plan Zrównoważonej Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
Mapa proponowanych działań

Legenda

Istniejąca

- ▲ Przystanki kolejowe
- Trasy rowerowe
- Buzasy
- Autostrady i drogi ekspresowe
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Linie kolejowe

Planowane inwestycje krajowe

- Przystanki kolejowe planowane do wykonania
- Infrastruktura portowa morskich
- Infrastruktura drógpaś
- Infrastruktura kolejowa

Planowane inwestycje regionalne

- Infrastruktura portowa regionalnych
- Przystanki obsługi pasażerskiej
- Infrastruktura kolejowa
- Infrastruktura kolejowa

Planowane inwestycje krajowe i regionalne

- Planowane drogi o nieokreślonym terminie realizacji lub nieokreślonym terminie realizacji
- Planowane linie kolejowe o nieokreślonym terminie realizacji lub nieokreślonym terminie realizacji lub realizacja prawdopodobnie w okresie 2024-2030

Planowane w SUMP OMGGG

- Przystanki kolejowe
- Węzły przesiadkowe
- Parkingi autobusowe
- Buzasy
- Linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego
- Trasa transportu wodnego
- Trasy rowerowe
- Rozszerzeniem koncepcji Pomorskich Tras Rowerowych
- Obszar rozwoju infrastruktury sieciowej powiatowej do wsi
- Obszar rozwoju infrastruktury rowerowej powiatowej do wsi
- Rekomendowany obszar intensyfikacji intensyfikacji i lokalizacji nowych zabudowy mieszkaniowej lub usługowej do wsi
- Rekomendowany obszar lokalizacji stref ekologicznych (agrocentra)
- Orientacyjna sieć szachownic zabudowy mieszkaniowej



**Plan Zrównoważonej Mobilności
 dla Obszaru Metropolitalnego
 Gdańsk-Gdynia-Sopot
 Mapa węzłów przesiadkowych**

Legenda

- Istniejące**
- ▲ Przystanki kolejowe
 - Autostrady i drogi ekspresowe**
 - Drogi krajowe
 - Drogi wojewódzkie
 - Drogi powiatowe
 - Linie kolejowe
- Planowane Inwestycje krajowe**
- Infrastruktura kolejowa
- Planowane Inwestycje regionalne**
- Infrastruktura kolejowa
- Planowane Inwestycje krajowe i regionalne**
- Planowane linie kolejowe o nieustalonym porządku lub niedostarczone terminy realizacji lub terminy pracopodobań (wskazanie realizacji) do 2040 roku
- Proponowane w SUMP OMGG**
- Przystanki kolejowe
 - Węzły przesiadkowe
 - Parking buforowy
- 0 5 10 km

