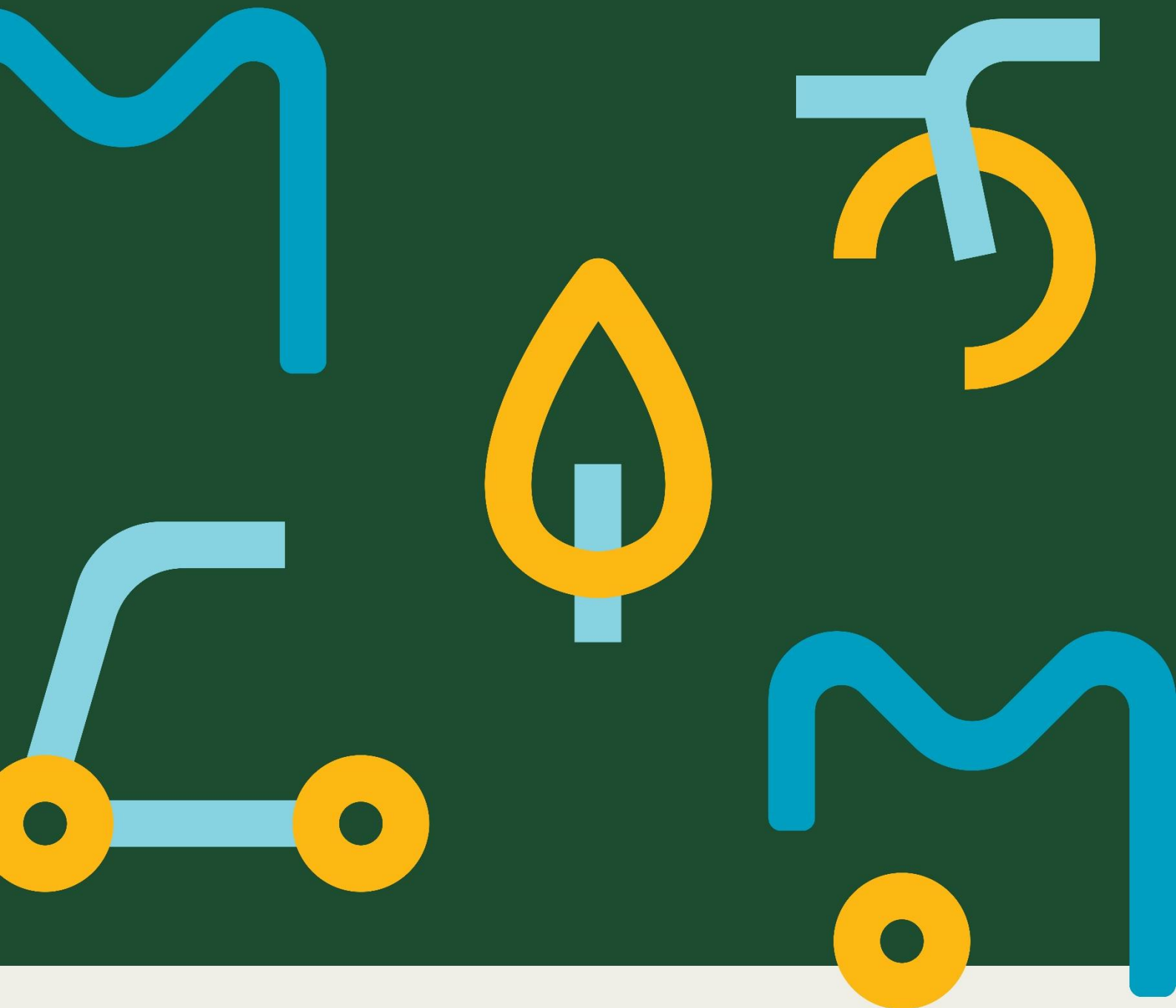




SUMP OMGGS

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

Zamawiający:



**Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot**

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

Zespół opracowujący:



A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

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



**ZESPÓŁ DORADCÓW
GOSPODARCZYCH**

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, 14.08.2023 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 Jamroź
Jacek Oskarbski
Jakub Pietruszewski
Agnieszka Różga-Micewicz
Paulina Szewczyk
Michał Tusk
Marcin Wołek

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGS:

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	90
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 obligatoryjnych 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	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■	■ ■ ■

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.



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych BDOT.

Tabela 2. Założenia rozwoju krajowej sieci transportowej.

L.p.	Działanie	Stan prognostyczny		
	Infrastruktura transportu drogowego	2030	2040	2050
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 – Łębork	+	+	+
5	Budowa drogi ekspresowej S6 Łębork – 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 – Glinch 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		
	Infrastruktura drogowa	2030	2040	2050
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 Łębork 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. Przodkowo) 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. Główny) – 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 Kiełpinek – Gdańsk Kokoszek	+	+	+
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 Bulońska 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 Pachówek)	+	+	+
36	ul. Nowa Spacerowa 2x2 (z tunelem pod wzgórzem Pachówek)	-	-	+
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 Niepołomska 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 samorządy 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.

Samorządy 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 wytrąca 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

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

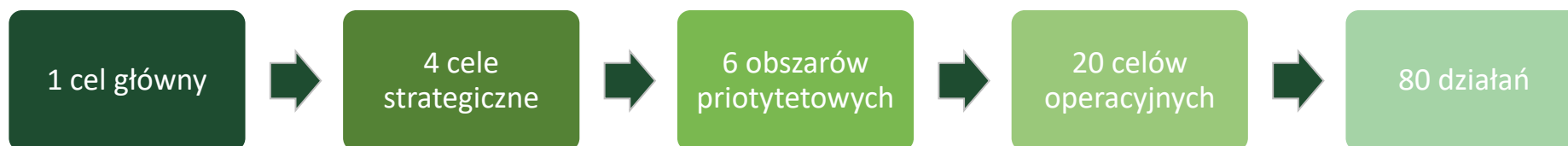
W 2040 roku dzięki ciągłej ścisłej współpracy samorządy OMGGS mogą w pełni korzystać z efektów reformy systemu transportowego metropolii. Transport zbiorowy, rower czy podróż pieszo są atrakcyjną i sprawną alternatywą dla samochodu.auta są wykorzystywane w dużo mniejszym stopniu, często w oparciu o usługi 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 umożliwiał 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 ze	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

			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, w tym stacji ładowania	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. Wyznaczanie 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. Wyznaczanie nowych węzłów integracyjnych wraz z rozwojem sieci kolejowej. Przeprowadzenie szczegółowych audytów i konsultacji w zakresie zapotrzebowania na infrastrukturę pieszą i rowerową, systematyczna 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 płn-płd 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 bardziej spójna oraz	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

			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 wydzielanie pasów ruchu dla rowerów i kontrapasów, uspokajanie ruchu i wprowadzanie stref tempo 30.	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.	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".
2.1.2	Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów	Sporadyczne audyty i konsultacje wynikające w głównej mierze z chwilowych potrzeb lub narzuconych odgórnie zadań. Projektowanie rozwiązań dla pojedynczych zagadnień i ich powolna realizacja	Regularne, cykliczne audyty i konsultacje, realizowane zgodnie z ustalonym długoterminowym harmonogramem. Projektowanie rozwiązań dla wybranych zagadnień zidentyfikowanych w ramach audytów i konsultacji	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	Regularne, cykliczne audyty i konsultacje, realizowane zgodnie z ustalonym długoterminowym harmonogramem. Sprawna realizacja projektów uzgodnionych na podstawie audytów i konsultacji.

		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 uporczywych warunkach atmosferycznych.
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	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 (niedostosowane 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 obszaru 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 ujednolicenie taryfy oraz zasad funkcjonowania w głównych ośrodkach OMGGS.	Niewielkie rozszerzenie SPP, podjęcie pojedynczych działań ujednolicających 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 transportu	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.

	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, 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.	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 -

				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. lęborskiego - w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6.	uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym, droga ekspresowa S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. lęborskiego - w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6, obwodnica Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214, obwodnica Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.
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.

				także infrastruktury przystankowej po wcześniejszych analizach. Modernizacje powinny zawierać rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego.	Modernizacje powinny zawierać rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przy przebudowie nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego.
3.2.6	Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności	Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.	Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.	Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.	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 „Glincz” - droga krajowa nr 20.
3.2.7	Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową	Działanie nie jest realizowane w tym scenariuszu.	Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową na rzecz likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby	Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową na rzecz likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby	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

			wygodnych legalnych przejść (kładki, tunele, a na liniach o mniejszym natężeniu ruchu - zabezpieczone przejazdu 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 przejazdu 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 uwzględniać analizę zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania.

		powinien uwzględniać analizę zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania.	powinien uwzględniać analizę zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania.	powinien uwzględniać 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. 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. 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. 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.	Podejmowanie 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, obowiązują 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 obszarze tych miast.

		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.	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.
--	--	--	---

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 operatorami, bądź między operatorami prywatnymi a operatorami 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 lobbingowe.	Działania lobbingowe są kontynuowane.	Działania lobbingowe są kontynuowane.	Działania lobbingowe 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 NAJMNIEJ 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 uwarunkowaniach zewnętrznych.

NAJWYŻSZA WYKONALNOŚĆ (3) – działanie możliwe do zrealizowania niezależnie od uwarunkowań 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, w tym stacji ładowania	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 OMGGs 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, w tym stacji ładowania	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 OMGGS 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, wyznaczanie 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 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	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, w tym stacji ładowania	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 OMGGS 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, wyznaczanie 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 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	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
						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, w tym stacji ładowania	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, 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	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 samorządy	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

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 określane 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 eq emitowane w	136032	140592	140222	140403	136526

transportowego OMGGS	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 OMGS	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 osiąganych 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 obliczono 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 wyliczania 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 skutkował 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 samorządy	2,27
5.2.1	Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy	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