SUMP OMGGS

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

Załącznik nr 1 – Plan działania

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko
Mobilna Metropolia
Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot
Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

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

TOR | 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 Jamroż
Jacek Oskarbski
Jakub Pietruszewski
Agnieszka Rózga-Micewicz
Paulina Szewczyk
Michał Tusk
Marcin Wołek

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGS:

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

Spis treści

Czym jest Plan działania? ... 10

Zawartość Planu działania ... 12

Podział OMGGS na strefy ... 16

1 Transport publiczny i punkty przesiadkowe ... 20

1.1. Sprawny i efektywny system transportu kolejowego ... 21

DZIAŁANIE 1.1.1. Współpraca na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS ... 21

DZIAŁANIE 1.1.2. Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej ... 26

DZIAŁANIE 1.1.3. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego ... 27

DZIAŁANIE 1.1.4. Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych ... 27

1.2. Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego ... 28

DZIAŁANIE 1.2.1. Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością ... 28

DZIAŁANIE 1.2.2. Wysoka dostępność czasowa i przestrzenna transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego ... 29

DZIAŁANIE 1.2.3. Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego ... 30

DZIAŁANIE 1.2.4. Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego ... 31

DZIAŁANIE 1.2.5. Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej, w tym stacji ładowania 32

DZIAŁANIE 1.2.6. Zwiększenie wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych ... 33

DZIAŁANIE 1.2.7. Szersze wykorzystanie istniejących dotacji zewnętrznych w celu uruchamiania dodatkowych linii autobusowych oraz kursów ... 34

DZIAŁANIE 1.2.8. Wysoka dostępność do transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz bezpieczna podróż ... 34

DZIAŁANIE 1.2.9. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi przy kształtowaniu siatki połączeń transportu zbiorowego ... 35

DZIAŁANIE 1.2.10. Pilotażowe wdrożenie transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej ... 36

1.3. System wysokiej jakości węzłów integracyjnych 37
DZIAŁANIE 1.3.1. Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych 37
1.4. Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego ... 39
DZIAŁANIE 1.4.1. Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS 39
DZIAŁANIE 1.4.2. Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego 40
DZIAŁANIE 1.4.3. Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego 41
2 Piesi i rowerzyści 42
2.1. Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa 43
DZIAŁANIE 2.1.1. Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej 43
DZIAŁANIE 2.1.2. Poprawa bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów.... 47
DZIAŁANIE 2.1.3. Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej 49
2.2. Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym 50
DZIAŁANIE 2.2.1. Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności 50
DZIAŁANIE 2.2.2. Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów, hulajnóg, UTO itp. pojazdami transportu zbiorowego 51
2.3. Systemy pojazdów współdzielonych 52
DZIAŁANIE 2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych 52
DZIAŁANIE 2.3.2. Integracja systemów pojazdów współdzielonych między sobą oraz z systemem transportu publicznego 54
3 Ruch zmotoryzowany 56
3.1. Metropolitalna polityka parkingowa 57
DZIAŁANIE 3.1.1. Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP 57
DZIAŁANIE 3.1.2
. Rozbudowa stref płatnego parkowania 58
DZIAŁANIE 3.1.3. Wdrażanie założeń zrównoważonej polityki parkingowej wraz z porządkowaniem i ograniczaniem parkowania 59
DZIAŁANIE 3.1.4. Rozbudowa systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centra miejscowości. 60
3.2. Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego 63

DZIAŁANIE 3.2.1. Hierarchizacja dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie 63

DZIAŁANIE 3.2.2. Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków 64

DZIAŁANIE 3.2.3. Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego 65

DZIAŁANIE 3.2.4. Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic 66

DZIAŁANIE 3.2.5. Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności 67

DZIAŁANIE 3.2.6. Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności 69

DZIAŁANIE 3.2.7. Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową 70

3.3. Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego 71

DZIAŁANIE 3.3.1. Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu 71

DZIAŁANIE 3.3.2. Wprowadzenie Stref Czystego Transportu 71

DZIAŁANIE 3.3.3. Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych 72

DZIAŁANIE 3.3.4. Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych 73

DZIAŁANIE 3.3.5. Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych 74

3.4. Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego 75

DZIAŁANIE 3.4.1. Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców 75

DZIAŁANIE 3.4.2. Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień 76

DZIAŁANIE 3.4.3. Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS 77

DZIAŁANIE 3.4.4. Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili 79

DZIAŁANIE 3.4.5. Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP) 80

DZIAŁANIE 3.4.6. Kanalizowanie ruchu pojazdów ciężkich w terenach zabudowanych poprzez wprowadzenie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych 80

DZIAŁANIE 3.4.7. Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach 81

4 Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja 83

4.1. Zwiększenie świadomości ludności z zakresu negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania 84

DZIAŁANIE 4.1.1. Zwiększanie świadomości na temat korzyści płynących z wykorzystywania zrównoważonych środków transportu oraz promocja ekologicznych sposobów przemieszczania się 84

DZIAŁANIE 4.1.2. Promocja transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych 85

DZIAŁANIE 4.1.3. Program zachęt dla mieszkańców i pracowników w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu 85

4.2. Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej 86

DZIAŁANIE 4.2.1. Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.) 86

DZIAŁANIE 4.2.2. Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją 88

4.3. Zintegrowany system informacji 89

DZIAŁANIE 4.3.1. Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej 89

DZIAŁANIE 4.3.2. Współpraca na rzecz poprawy dostępu do danych przestrzennych w OMGGS 90

5 Współpraca 92

5.1. Zintegrowane zarządzanie transportem 93

DZIAŁANIE 5.1.1. Aktualizacja analiz finansowych dotyczących modeli integracji publicznego transportu zbiorowego 93

DZIAŁANIE 5.1.2. Reorganizacja, rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego 93

DZIAŁANIE 5.1.3. Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego 96

DZIAŁANIE 5.1.4. Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy 96

DZIAŁANIE 5.1.5. Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej 97

DZIAŁANIE 5.1.6. Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z regionalnym transportem autobusowym i komunikacją miejską na całym obszarze metropolitalnym 98

DZIAŁANIE 5.1.7. Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego 99

DZIAŁANIE 5.1.8. Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu 99

DZIAŁANIE 5.1.9. Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji 100

DZIAŁANIE 5.1.10. Utworzenie Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych i przeprowadzanie badań ruchu w ramach monitoringu 101

DZIAŁANIE 5.1.11. Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego..... 102

DZIAŁANIE 5.1.12. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi 103

DZIAŁANIE 5.1.13. Współpraca na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS 104

5.2. Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności 105

DZIAŁANIE 5.2.1. Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy 105

5.3. Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową 106

DZIAŁANIE 5.3.1. Aktualizacja i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych..... 106

5.4. Zintegrowane planowanie systemu transportowego 107

DZIAŁANIE 5.4.1. Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu 107

6 Planowanie przestrzenne 109

6.1. Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności 110

DZIAŁANIE 6.1.1. Zbieranie i harmonizacja danych planistycznych oraz opracowanie Bilansu Metropolitalnego 110

DZIAŁANIE 6.1.2. Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych 110

DZIAŁANIE 6.1.3. Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi 111

DZIAŁANIE 6.1.4. Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego 115

DZIAŁANIE 6.1.5. Współpraca samorządów i regionu w celu wypracowania metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego 115

DZIAŁANIE 6.1.6. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego 117

6.2. Zintegrowane planowanie przestrzenne 118

DZIAŁANIE 6.2.1. Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS 118

DZIAŁANIE 6.2.2. Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy 119

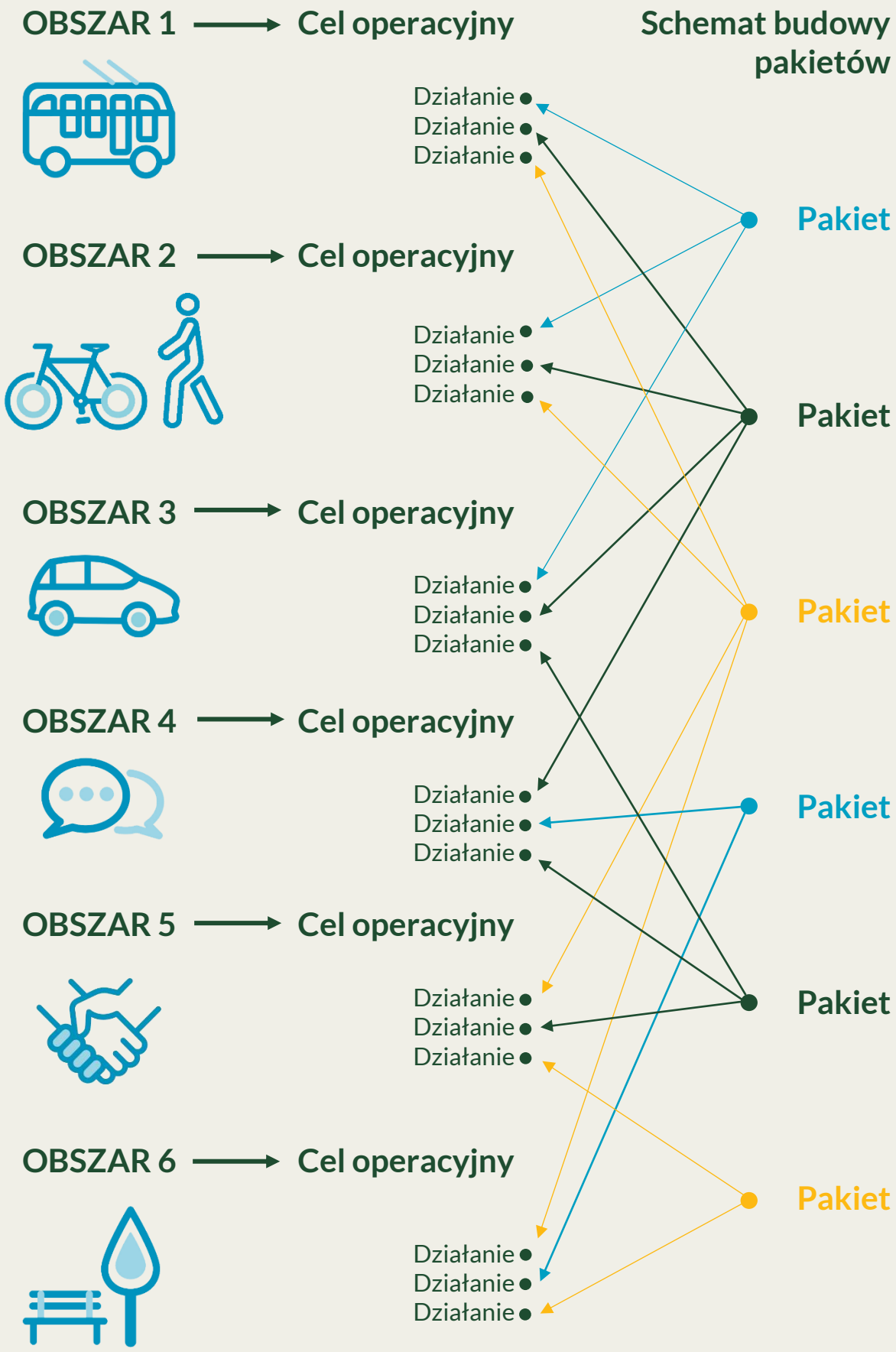
DZIAŁANIE 6.2.3. Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności 120

Czym jest Plan działania?

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

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

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


Schemat budowy pakietów
OBSZAR 1
Cel operacyjny
OBSZAR 2
Cel operacyjny
OBSZAR 3
Cel operacyjny
OBSZAR 4
Cel operacyjny
OBSZAR 5
Cel operacyjny
OBSZAR 6
Cel operacyjny
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Działanie
Pakiet
Pakiet
Pakiet
Pakiet
Pakiet
Pakiet

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

Wszystkie proponowane w SUMP OMGGS działania powinny być realizowane zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego[2]:

- **Użyteczność dla osób o różnej sprawności.**
- **Elastyczność w użytkowaniu.**
- **Proste i intuicyjne użytkowanie.**
- **Czytelna informacja.**
- **Tolerancja na błędy.**
- **Wygodne użytkowanie bez wysiłku.**
- **Wielkość i przestrzeń odpowiednie dla dostępu i użytkowania.**

[1] Konwencja ONZ o prawach osób z niepełnosprawnościami - Rezolucja ONZ nr A/RES/61/06, 13 grudnia 2006, art. 2
[2] The Principles of Universal Design, NC State University 1997. [dostęp: 07.07.2023]. http://www.design.ncsu.edu

Zawartość Planu działania

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

Opis każdego z działań składa się z:

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

- **podmiot prywatny**,
- **PKM** – Pomorska Kolej Metropolitalna SA,
- **PKM GDY** – Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Gdyni,
- **PKP SA** - PKP SA,
- **PKP SKM** – PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o.
- **PKS GDY** – PKS Gdynia SA,
- **PKS GDA** – PKS Gdańsk Sp. z o.o.,
- **POLREGIO** – Polregio SA,
- **przewoźnicy** – podmioty wykonujące przewozy autobusowe na terenie OMGGS,
- **PSSE** – Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna,
- **PUW** – Pomorski Urząd Wojewódzki,
- **SOMGGS** – Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
- **SP** – Starostwa powiatowe na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego starostwa podano jego pełną nazwę),
- **UM** – Urzędy miast na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego urzędu podano jego pełną nazwę),
- **UM GDA** – Urząd Miasta Gdańsk,
- **UM GDY** – Urząd Miasta Gdynia,
- **UM S** – Urząd Miasta Sopot,
- **UMWP** – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
- **UMWZ** – Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego,
- **WR-D** – wytyczne krajowe do projektowania infrastruktury drogowej, pieszej i rowerowej: https://www.gov.pl/web/infrastruktura/wr-d,
- **ZKM GDY** – Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni,
- **ZKM L** – ZKM Lębork,
- **ZDIZ GDA** – Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku,
- **ZDIZ GDY** – Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni,
- **ZDIZ S** – Zarząd Dróg i Zieleni w Sopocie,
- **ZDP** – Zarządy Dróg Powiatowych na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego zarządu podano jego pełną nazwę),
- **ZDW** - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- **ZTM GDA** – Zarząd Transportu Miejskiego Gdańsk,

– określonego horyzontu czasowego realizacji celu lub w przypadku zadań cyklicznych – okresu realizacji,
– informacji o źródłach finansowania działania,
  - **środki własne** jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład OMGGS;
  - **fundusze europejskie krajowe** (FENiKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027, KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, Program Fundusze Europejskie dla Pomorza (FEP) – Mechanizm Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych),
  - **fundusze i programy europejskie międzynarodowe** (Interreg Europy Środkowej, Fundusze Europejskie i EOG – Mechanizm Finansowy

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

Podział OMGGS na strefy

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

M METROPOLIA

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

R RDZEŃ METROPOLII

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

R+ MIASTA OKOŁORDZENIOWE

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

mieszkalne, choć w przypadku Pruszcza Gdańskiego należy wskazać na funkcjonowanie obszaru przemysłowego przy węźle trasy S6. Miasta okołordzeniowe to jedne z ośrodków, które w ostatnich latach charakteryzowały się największym przyrostem ludności w OM.

S CENTRA SUBREGIONALNE

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

L OŚRODKI LOKALNE

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

PA STREFA PODMIEJSKA A

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

PB STREFA PODMIEJSKA B

Gminy: Wejherowo (gmina wiejska), Luzino, Malbork (gmina wiejska), Nowa Wieś Lęborska, Puck (gmina wiejska) i Tczew (gmina wiejska) – gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu miast okołordzeniowych i subregionalnych, które rozwijają się jako ich zaplecze mieszkaniowe. Na terenie gmin tej strefy zachodzą podobne

procesy jak w gminach strefy podmiejskiej A, jednak o mniejszej intensywności, często ograniczone jedynie do terenów bezpośrednio graniczących z miastami.

ZA STREFA POZAMIEJSKA A

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

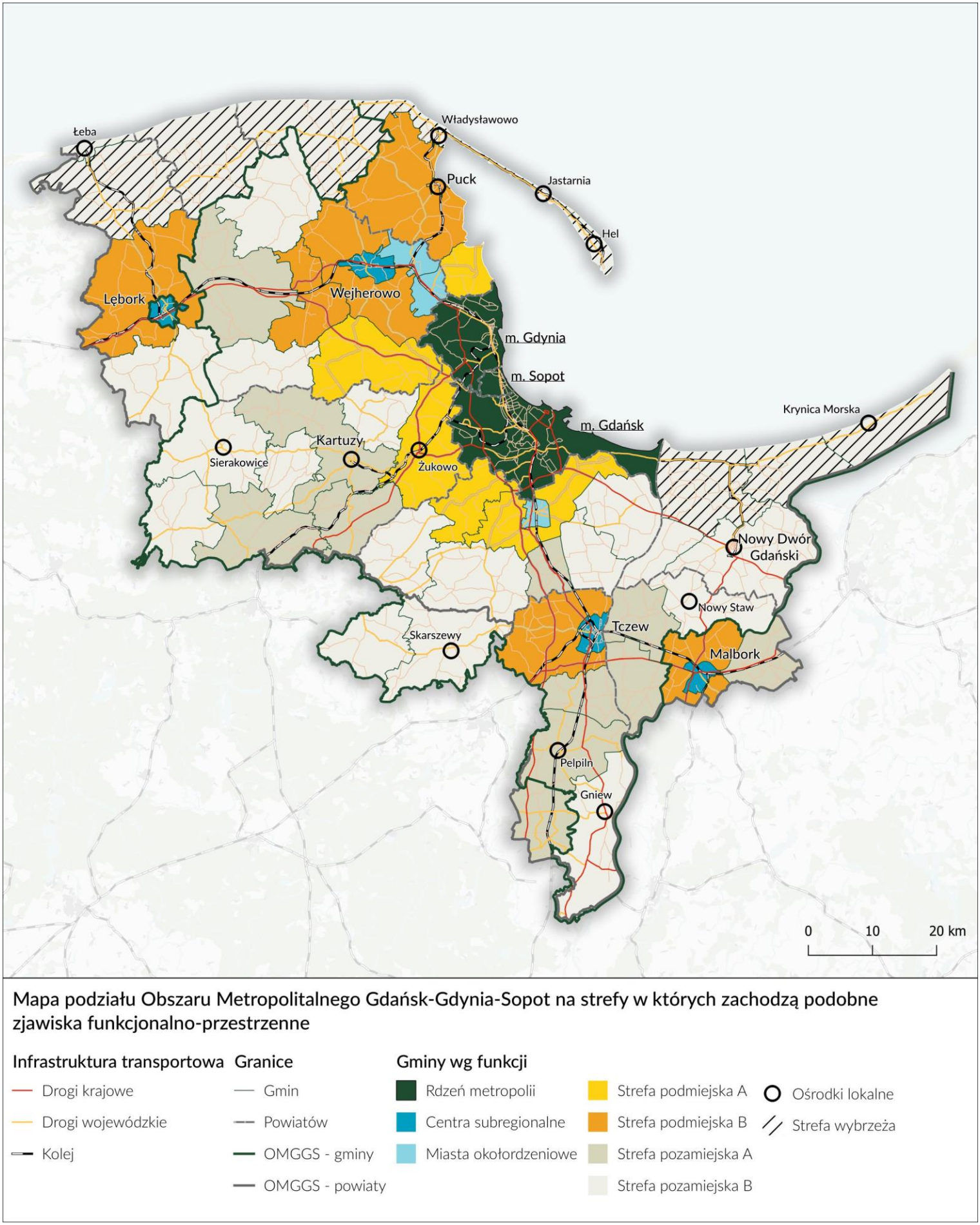
ZB STREFA POZAMIEJSKA B

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

W STREFA WYBRZEŻA

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

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



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

1
Transport publiczny i punkty przesiadkowe

1.1. Sprawny i efektywny system transportu kolejowego

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

Opis sposobu realizacji

M	R	R+
S	L	PA
PB	ZA	ZB
W		

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

a) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz budowy nowych przystanków kolejowych (lub dostosowania ich lokalizacji do rozwoju otoczenia linii kolejowych) oraz modernizacji istniejących przystanków (w tym dostosowania do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, unifikacji wysokości peronów, budowy infrastruktury przesiadkowej, rowerowej, parkingowej).

b) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz remontów i modernizacji dworców kolejowych na terenie OMGGS - zwłaszcza unifikacji zakresu dostępnych dla pasażera usług w tych lokalizacjach.

c) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz remontów, rewitalizacji i odbudowy linii kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym i regionalnym.

d) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz podejmowanie działań na rzecz budowy nowych odcinków linii kolejowych o znaczeniu aglomeracyjnym (włączanie nowych dzielnic i miast w system kolei aglomeracyjnej).

e) Współpraca ze spółkami kolejowymi, samorządem wojewódzkim i zarządcami infrastruktury drogowej na rzecz budowy parkingów P&R przy kolejowych przystankach "buforowych" wokół Trójmiasta zlokalizowanych niedaleko węzłów drogowych.

Pośród możliwych działań (prowadzonych samodzielnie lub we współpracy z innymi samorządami OMGGS) można wymienić: tworzenie raportów i analiz eksperckich oraz prezentację ich wyników, wystosowywanie apeli, monitów i listów otwartych, udział w konferencjach branżowych (w charakterze dyskutanta czy prelegenta), publikację artykułów merytorycznych i wywiadów w mediach, organizację spotkań dla mediów dotyczących konieczności realizacji określonych inwestycji kolejowych itd.

	Celem powyższych działań jest rozwój sieci połączeń kolejowych, zapewniających dostęp do poszczególnych miast rdzenia metropolii, konkurencyjnych względem podróży samochodem. Lokalizacje i ich planowana liczba może ulegać zmianie zgodnie z ustaleniami strategii regionalnych, rządowych oraz zamierzeniami zarządców infrastruktury kolejowej.
Opis sposobu realizacji **R**	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz budowy Północnej Kolei Aglomeracyjnej (budowa linii kolejowej Gdynia Chylonia - Mosty Zachód, dobudowa drugiego toru na linii 228 na odcinku Gdynia Pogórze - Gdynia Port Oksywie, elektryfikacja, budowa stacji kolejowych Gdynia Pogórze, Mosty Zachód, Gdynia Lotnisko, budowa przystanków osobowych: Obłuże Leśne, Obłuże Górne, Kosakowo Szkoła, Kosakowo i Pierwoszyno, przebudowa stacji Gdynia Port Oksywie) lub innego wysokoefektywnego środka transportu (w zależności od wyników odpowiednich analiz popytowych i finansowych) - miasto Gdynia, II) Działania na rzecz budowy PKM Południe (budowa nowych odcinków linii kolejowej, rozbudowa węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska, budowa węzła Kowale, budowa przystanków: Trakt Św. Wojciecha, Madalińskiego, Niepołomicka, Wielkopolska) - miasto Gdańsk, III) Działania na rzecz budowy linii kolejowej Gdynia - Wiczlino - Bojano - miasto Gdynia, IV) Działania na rzecz budowy nowych przystanków kolejowych kluczowych dla rozwoju systemu transportowego metropolii i rdzenia: Gdańsk Kielnieńska (Kukawka), Gdynia Mały Kack, Gdynia Wielki Kack, Gdańsk Park Maszynowa, Gdynia Fikakowo, rozbudowa węzła integracyjnego Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana - miasto Gdynia, miasto Gdańsk, V) Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii kolejowej nr 202 – miasto Gdynia, VI) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych (Gdynia Chylonia, Gdańsk Oliwa) wraz z obszarami przyległymi, jako węzły komunikacyjne (Gdynia Główna PKP) – miasto Gdynia, miasto Gdańsk, VII) Działania na rzecz dostosowania kolejowych rozkładów jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów na linii kolejowej nr 201 (w relacji Gdynia – Żukowo – Kościerzyna) – miasto Gdynia VIII) Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 (walka z hałasem, modernizacja przystanków osobowych SKM Gdańsk Politechnika i Gdańsk Zaspa) – miasto Gdańsk, miasto Gdynia, miasto Sopot, IX) Działania na rzecz zwiększenia przepustowości ciągu Tczew – Gdynia – miasto Gdańsk, miasto Gdynia.

Opis sposobu realizacji R+	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz modernizacji dworca kolejowego w Redzie - Miasto Reda, II) Działania na rzecz poprawy przepustowości linii kolejowej nr 213 Reda – Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping, Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i Władysławowie) - miasto Reda, gmina Puck, miasto i gmina Władysławowo, miasto Jastarnia, miasto Hel, III) Działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej Pruszcz Gdański - Stara Piła (w ramach PKM Południe) - gmina Pruszcz Gdański, IV) Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 (budowa nowego przystanku Reda Centrum) - miasto Reda, VII) Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – miasto Reda, miasto Rumia, VIII) Działania na rzecz zwiększenia przepustowości ciągu Tczew – Gdynia – miasto Pruszcz Gdański.
Opis sposobu realizacji S	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej nr 207 odcinek od granicy województwa - Malbork - miasto Malbork, II) działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej nr 229 odcinek Lębork – Łeba - miasto Lębork, III) Działania na rzecz rewitalizacji odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy – Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją - miasto Kartuzy, IV) Działania na rzecz rewitalizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 229 na odcinku Lębork – Nowa Wieś Lęborska - miasto Lębork, V) Działania na rzecz odbudowy linii Wejherowo - Góra Pomorska – Garczegorze wraz z elektryfikacją - miasto Wejherowo, VI) Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 - miasto Wejherowo, miasto Lębork, VII) Działania na rzecz modernizacji dworca kolejowego w Wejherowie - miasto Wejherowo, VIII) Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – miasto Lębork, miasto Wejherowo, IX) Działania na rzecz zwiększenia przepustowości ciągu Tczew – Gdynia – miasto Tczew.
Opis sposobu realizacji L	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz rewitalizacji odcinka linii kolejowej nr 229 Kartuzy – Sierakowice wraz z ewentualną elektryfikacją - miasto Kartuzy, II) Działania na rzecz odbudowy linii kolejowej nr 256 Szymankowo - Nowy Dwór Gdański - gmina Nowy Dwór Gdański,

	III) Działania na rzecz rewitalizacji infrastruktury Żuławskiej Kolei Dojazdowej - gmina Nowy Dwór Gdański, IV) Działania na rzecz poprawy przepustowości na linii nr 213 Reda – Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping, Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i Władysławowie) - gmina Puck, miasto i gmina Władysławowo.
Opis sposobu realizacji **PA**	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz budowy Północnej Kolei Aglomeracyjnej (budowa linii kolejowej Gdynia Chylonia - Mosty Zachód, dobudowa drugiego toru na linii 228 na odcinku Gdynia Pogórze - Gdynia Port Oksywie, elektryfikacja, budowa stacji kolejowych Gdynia Pogórze, Mosty Zachód, Gdynia Lotnisko, budowa przystanków osobowych: Obłuże Leśne, Obłuże Górne, Kosakowo Szkoła, Kosakowo i Pierwoszyno, przebudowa stacji Gdynia Port Oksywie) lub innego wysokoefektywnego środka transportu (w zależności od wyników odpowiednich analiz popytowych i finansowych) - gmina Kosakowo, II) Działania na rzecz budowy PKM Południe (budowa nowych odcinków linii kolejowej, rozbudowa węzła integracyjnego Gdańsk Łostowice - Świętokrzyska, budowa węzła Kowale, budowa przystanków: Trakt Św. Wojciecha, Madalińskiego, Niepołomicka, Wielkopolska) - gmina Kolbudy, III) Działania na rzecz budowy linii kolejowej Gdynia - Wiczlino - Bojano - gmina Szemud, IV) Działania na rzecz rewitalizacji linii kolejowej Pruszcz Gdański - Stara Piła (w ramach PKM Południe) - miasto i gmina Żukowo, gmina Kolbudy, V) Działania na rzecz budowy węzła przesiadkowego w Glinczu – miasto i gmina Żukowo, VI) Działania na rzecz dostosowania kolejowych rozkładów jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów na linii kolejowej nr 201 (w relacji Gdynia – Żukowo – Kościerzyna) – miasto i gmina Żukowo, VII) Działania na rzecz poprawy przepustowości ciągu Tczew – Gdynia – gmina Pruszcz Gdański.
Opis sposobu realizacji **PB**	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Mrzezinie i Swarzewie - gmina wiejska Puck, II) Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 (modernizacja linii, w tym budowa nowych przystanków: Bolszewo, Gościcino Zielony Dwór) - gmina wiejska Wejherowo, gmina Nowa Wieś Lęborska,

	VIII) Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – gmina Luzino, IX) Działania na rzecz poprawy przepustowości ciągu Tczew – Gdynia – gmina wiejska Tczew.
Opis sposobu realizacji **ZA**	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz odbudowy linii kolejowej nr 256 Szymankowo - Nowy Dwór Gdański - gmina Lichnowy, II) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Szymankowie - gmina Lichnowy, III) Działania na rzecz prac na lini nr 203 (Tczew - Czersk, Wierzchowo Człuchowskie) - gmina wiejska Tczew, IV) Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 - gmina Łęczyce, VI) Działania na rzecz dostosowania kolejowych rozkładów jazdy do potrzeb i oczekiwań pasażerów na linii kolejowej nr 201 (w relacji Gdynia – Żukowo – Kościerzyna) – gmina Somonino, gmina Stężyca, VII) Działania na rzecz prac modernizacyjnych na linii nr 250 – gmina Łęczyce, VIII) Działania na rzecz poprawy przepustowości ciągu Tczew – Gdynia – gmina Pszczółki.
Opis sposobu realizacji **ZB**	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy - miasto Hel, miasto Jastarnia, II) Działania na rzecz rewitalizacji infrastruktury Żuławskiej Kolei Dojazdowej - gmina Sztutowo, gmina Stegna, III) Działania na rzecz poprawy przepustowości na linii nr 213 Reda – Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping, Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i Władysławowie) - miasto Jastarnia, miasto Hel, IV) Działania na rzecz prac na linii kolejowej nr 202 - gmina Luzino, V) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy - miasto Hel, miasto Jastarnia.
Opis sposobu realizacji **W**	Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: I) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy - miasto Hel, miasto Jastarnia, II) działania na rzecz rewitalizacji infrastruktury Żuławskiej Kolei Dojazdowej - gmina Sztutowo, gmina Stegna, III) Działania na rzecz poprawy przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel (budowa nowych przystanków: Reda Ciechocino, Smolno, Władysławowo Południe, Chałupy Kemping,

	Kuźnica Wschód, Jastarnia Wschód, Hel Bór; dobudowa peronów w Pucku, Helu i Władysławowie) - miasto Jastarnia, miasto Hel, IV) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Helu i Kuźnicy - miasto Hel, miasto Jastarnia.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PKP PLK, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, UMWP, podmioty prywatne, MI, GDDKiA, ZDIZ GDA, ZDP, BPPMG
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

DZIAŁANIE 1.1.2. Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Budowa nowych i modernizacja istniejących odcinków sieci pieszej mającej znaczenie dla docierania pasażerów do istniejących, nowo powstałych lub zmodernizowanych przystanków osobowych i dworców kolejowych (również przy uwzględnieniu dostępności dla osób o ograniczonej mobilności). b) Modernizacja układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących, nowych i modernizowanych przystanków osobowych i dworców kolejowych (uwzględnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, stref K&R, infrastruktury dla rowerów i środków mobilności współdzielonej oraz potrzeb osób o ograniczonej mobilności). c) Uwzględnienie w modernizowanej i nowej infrastrukturze węzłów komunikacyjnych ochrony istniejących walorów środowiska przyrodniczego oraz dążenie do maksymalizacji udziału powierzchni biologicznie czynnej.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	2030+

Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	PKP PLK, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, UMWP, podmioty prywatne, MI, GDDKiA, ZDIZ GDA, ZDP, BPPMG, UM GDY
Pakiet działań	PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.

DZIAŁANIE 1.1.3. Zakup nowoczesnego taboru kolejowego

Opis sposobu realizacji M R R+ S L PA PB ZA ZB W	Nawiązanie współpracy ze spółkami kolejowymi i Urzędem Marszałkowskim na rzecz: a) opracowania planu i harmonogramu zakupów nowego taboru kolejowego, b) realizacji projektów taborowych, c) kierowania nowo zakupionych pojazdów na linie i relacje obsługujące samorządy OMGGS. Obejmuje wszystkie gminy OMGGS na terenie których znajdują się czynne, a w dalszej kolejności odbudowywane i uruchamiane linie kolejowe.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	PKP SKM, POLREGIO, UMWP, podmioty prywatne (producenci taboru kolejowego)
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

DZIAŁANIE 1.1.4. Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych

Opis sposobu realizacji M	a) Współpraca z organizatorami transportu na rzecz uruchomienia połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych.
Opis sposobu realizacji	a) Uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu oraz reorganizacja tras linii autobusowych poza rdzeniem metropolii w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi.

R+ S L PA PB ZA W	
Opis sposobu realizacji ZB	a) Tam, gdzie to zasadne (w strefie podmiejskiej B nie ma obecnie i/lub nie są planowane linie kolejowe), uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu oraz reorganizacja tras linii autobusowych poza rdzeniem metropolii w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi.
Opis sposobu realizacji R	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	OMGGS, MZKZG, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PKP SKMT, PKP PLK, Polregio, UMWP, przewoźnicy
Pakiet działań	PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.

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

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

Opis sposobu realizacji M	a) Opracowanie wspólnego standardu przystankowego dla metropolii na podstawie istniejących standardów różnych członków OMGGS oraz działania ze strategii ZIT (wdrożenie

	jednolitego oznakowania środków transportu zbiorowego na terenie metropolii).
Opis sposobu realizacji R	a) Utrzymanie, a w razie potrzeby poprawa istniejących standardów przystankowych oraz rozkładów jazdy, opartych na równomiernych odstępach między kolejnymi kursami oraz, w miarę możliwości, zwiększenie liczby przystanków wyposażonych w dynamiczne tablice informacji pasażerskiej.
Opis sposobu realizacji R+ S L PA PB ZA W	a) Wdrożenie standardu przystankowego i modernizacja przystanków komunikacyjnych, doposażanie przystanków w wiaty, perony oraz elementy tzw. małej architektury, w tym zieleń), dbałość o prawidłowe oznakowanie przystanków komunikacyjnych, uspójnienie nazw przystanków komunikacyjnych stosowanych przez różnych organizatorów i przewoźników prywatnych, ustalenie rozkładów jazdy linii regionalnych opartych na regularnych częstotliwościach kursowania.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	OMGGS, MZKZG (jeśli będzie pełnił zadania organizatora transportu), gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	PBPR, UMWP, zarządcy dróg, MZKZG, wszyscy organizatorzy transportu zbiorowego z OMGGS
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

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

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Optymalizacja lokalizacji istniejących oraz wyznaczanie lokalizacji nowych przystanków autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych w celu zapewnienia ich dobrej dostępności, tj. lokalizowanie przystanków w pobliżu skupisk zabudowy mieszkaniowej i usługowej oraz miejsc przecięcia się głównych ciągów pieszych. b) Lokalizowanie przystanków autobusowych w sąsiedztwie usług. c) Kategoryzacja przystanków komunikacyjnych, w tym określenie przystanków mających status “na żądanie” w określonych dniach i godzinach. d) Kontynuacja działań mających na celu optymalizację przebiegu linii komunikacyjnych oraz częstotliwości ich kursowania w ten

	sposób, aby dążyć do poprawy jakości oferty, nie podnosząc kosztów funkcjonowania transportu zbiorowego.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR, UMWP, zarządcy dróg i przystanków
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

DZIAŁANIE 1.2.3. Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego

Opis sposobu realizacji R	a) Zakup nowego taboru: tramwajowego w Gdańsku, trolejbusowego w Gdyni, autobusów miejskich i podmiejskich. Stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów.
Opis sposobu realizacji R+ S L	a) Zakup nowego taboru autobusów miejskich i podmiejskich. Stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów.
Opis sposobu realizacji PA PB ZA ZB W	a) Zakup nowego taboru autobusów miejskich i podmiejskich. Podjęcie decyzji o zakupie nowego taboru autobusowego zeroemisyjnego i stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS organizujące transport publiczny
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe

Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	GAiT, PKM GDY, PKA GDY, PKT, MZK W, ZKM L, MZK M, PKS GDY, PKS GDA, ZTM GDA, ZKM GDY, przewoźnicy prywatni, producenci taboru
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

DZIAŁANIE 1.2.4. Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego

Opis sposobu realizacji R	a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego i trolejbusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego. b) Wytyczanie buspasów w celu ułatwienia dojazdu transportem zbiorowym z miejscowości poza rdzeniem do rdzenia metropolii. Proponowane lokalizacje: I) w ciągu Traktu św. Wojciecha (Gdańsk), ul. Morska (Gdynia), II) Gdynia - Kosakowo.
Opis sposobu realizacji R+ PA	a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego. b) Wytyczanie buspasów w celu ułatwienia dojazdu transportem zbiorowym z miejscowości poza rdzeniem do rdzenia metropolii. c) Kontynuacja buspasów wyznaczonych na terenie rdzenia metropolii. Proponowane lokalizacje: I) Gdynia – Kosakowo, II) Pruszcza Gdański, w ciągu ul. Grunwaldzkiej.
Opis sposobu realizacji S	a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.
Opis sposobu realizacji PB	a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego. b) Kontynuacja buspasów wyznaczonych na terenie miast okołordzeniowych i centrów subregionalnych.
Opis sposobu realizacji	Brak działań

M L ZA ZB W	
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS organizujące transport publiczny
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

DZIAŁANIE 1.2.5. Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej, w tym stacji ładowania

Opis sposobu realizacji R	a) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych bądź trolejbusów bateryjnych. b) Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej w Gdańsku oraz Gdyni. c) Realizacja sieci tramwajowej zgodnie z założonymi w dokumentach planistycznych korytarzami transportowymi. d) Przedłużanie linii tramwajowych i trolejbusowych do strefy podmiejskiej (zależnie od potrzeb). e) Zapewnianie priorytetu przejazdu na skrzyżowaniach dla tramwajów i trolejbusów.
Opis sposobu realizacji R+	d) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych bądź trolejbusów bateryjnych. b) Rozwój sieci trolejbusowej (przedłużenie od Gdyni). c) Zapewnianie priorytetu przejazdu na skrzyżowaniach dla trolejbusów.
Opis sposobu realizacji S L W	a) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych.
Opis sposobu realizacji PA	a) Rozwój sieci ładowarek dla autobusów elektrycznych. b) Realizacja sieci tramwajowej zgodnie z założonymi w dokumentach planistycznych korytarzami transportowymi. c) Przedłużanie linii tramwajowych i trolejbusowych do strefy podmiejskiej (zależnie od potrzeb).

	d) Zapewnianie priorytetu przejazdu na skrzyżowaniach dla tramwajów i trolejbusów.
Opis sposobu realizacji M PB ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM GDA, UM GDY, DRMG, BPPMG
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	ZDIZ GDA, ZDIZ GDY
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

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

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	Współpraca z organizatorami wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych na rzecz zwiększenia wykorzystania transportu publicznego w ramach wydarzeń sportowych, kulturalnych i gospodarczych (zniżki na atrakcje przy okazaniu biletu na transport publiczny, specjalne rozkłady jazdy oraz dodatkowy tabor na potrzeby obsługi takich wydarzeń).
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS, powiaty OMGGS, SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, środki prywatne
Potencjalni partnerzy	Podmioty prywatne

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

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

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

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

Opis sposobu realizacji	a) Określenie standardów wyposażenia i dostępności oraz przeprowadzanie audytów dotyczących dostępności przystanków, węzłów przesiadkowych, dworców itd. dla osób z ograniczoną mobilnością, wspomnianych szczegółowo w pozostałych działaniach. b) Wdrożenie odpowiedniego oznakowania fakturowego i udźwiękowienia przystanków dla osób słabowidzących i

R R+ S L PA PB ZA ZB W	niewidzących, a także oznaczenia przystanków w alfabecie Braille'a oraz tablice tyflograficzne w obrębie węzłów przesiadkowych. c) Odpowiednie oznakowanie przystanków niedostępnych dla osób z ograniczoną mobilnością. d) Likwidacja wykrytych bądź zgłoszonych barier architektonicznych utrudniających przemieszczanie się osobom z ograniczoną mobilnością, szczególnie na terenie węzłów przesiadkowych, przystanków transportu zbiorowego oraz na drogach dojścia do przystanków. e) Zapewnianie miejsc dostępnych dla osób z ograniczonymi możliwościami poruszania się (także miejsc siedzących) w pojazdach obsługujących PTZ. f) Współpraca ze służbami mundurowymi (policja, straż miejska, straż gminna, SOK) w celu zapewnienia większego poziomu bezpieczeństwa w środkach transportu zbiorowego, zwłaszcza w godzinach późnowieczornych i nocnych.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS, powiaty OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	NGO
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

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

Opis sposobu realizacji M	a) Zapewnienie wsparcia podmiotom zewnętrznym w kontaktach z organizatorami transportu zbiorowego i przewoźnikami w sprawach związanych z dostosowywaniem rozkładów jazdy do obsługi istotnych generatorów ruchu.
Opis sposobu realizacji	a) Współpraca i rozmowy z podmiotami zewnętrznymi (szkoły, duże zakłady pracy, istotne ośrodki kultury itd.) przy opracowywaniu rozkładów jazdy.

R R+ S L PA PB ZA ZB W	b) Dostosowywanie, w miarę możliwości, liczby połączeń, częstotliwości/godzin odjazdów do potrzeb istotnych generatorów ruchu związanych z dojazdami do pracy, szkoły lub usług. c) Zamieszczenie informacji na stronie organizatora i przewoźnika dotyczącej możliwości i formy kontaktu w sprawach związanych z dostosowywaniem siatki połączeń.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Podmioty prywatne, przewoźnicy
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

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

Opis sposobu realizacji M	a) Współpraca JST w pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych oraz korzystanie ze wszystkich możliwych źródeł dofinansowań, koordynowana przez SOMGGS. W przypadku utworzenia jednego organizatora transportu dla metropolii - to organizator wnioskuje o dofinansowania.
Opis sposobu realizacji R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Określenie obszarów charakteryzujących się rozproszoną zabudową mieszkaniową oraz niedostateczną jakością infrastruktury drogowej, które uniemożliwiają wytrasowanie linii regularnych obsługiwanych większym taborem na ich terenie. b) Pilotażowe wdrożenie DRT na w/w obszarach.
Opis sposobu realizacji R	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS

Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze krajowe i wojewódzkie, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Przewoźnicy
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

1.3. System wysokiej jakości węzłów integracyjnych

DZIAŁANIE 1.3.1. Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych

Opis sposobu realizacji M	a) Wdrożenie ustalonego standardu węzłów przesiadkowych OMGGS, w tym aktualizacja lub opracowanie nowych standardów budowy, wyposażenia i w zakresie informacji pasażerskiej z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, wraz z określeniem kryteriów do przeprowadzenia audytów dostępności węzłów. b) W wyposażeniu węzłów przesiadkowych należy uwzględnić zamknięte parkingi rowerowe oraz punkty ładowania pojazdów elektrycznych. Nawierzchnia parkingowa powinna być przepuszczalna z uwzględnieniem nasadzeniem drzew, w celu uniknięcia efektu wyspy ciepła. c) Przeprowadzanie audytów w zakresie dostępności istniejących węzłów integracyjnych (przy współpracy z gminami OMGGS). d) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorządy ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Realizacja wyznaczonych w dokumentach strategicznych węzłów przesiadkowych, parkingów P+R przy stacjach kolejowych oraz przystanków zintegrowanych. Budowa parkingów P+R i B+R na przystankach węzłowych zgodnie z przyjętymi standardami. Minimalne wyposażenie parkingu: zadaszone stojaki na rowery, miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami, dogodne dojście do przystanku transportu zbiorowego (chodnik, windy lub przejścia podziemne, jeśli wymagane – te ostatnie wyłącznie w odniesieniu do kolejowych węzłów integracyjnych). Należy szczególnie uwzględnić likwidację wszelkich barier architektonicznych obecnie utrudniających przemieszczanie się pieszo i/lub rowerem na obszarach węzłów, a także mieć na

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

1.4. Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego

DZIAŁANIE 1.4.1. Uruchomienie sezonowego transportu wodnego łączącego ośrodki OMGGS

Opis sposobu realizacji M	Aktualizacja dokumentu pn.: "Wstępna koncepcja i ocena ekonomiczna uruchomienia żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej na wodach Zatoki Gdańskiej, Zalewu Wiślanego i dróg wodnych Delty Wisły jako elementu publicznego transportu zbiorowego województwa pomorskiego", w szczególności przeprowadzenie dodatkowych badań popytu w zakresie połączenia pomiędzy rdzeniem metropolii a Półwyspem Helskim, w obrębie rdzenia metropolii (Gdynia Oksywie - Gdynia Śródmieście) oraz w rejonie Zatoki Puckiej (Rewa, Puck, Jastarnia).
Opis sposobu realizacji R W	a) Współpraca samorządów w celu wyznaczenia tras, przystanków i siatki połączeń transportu wodnego na podstawie badań. b) Zorganizowanie przetargu na obsługę połączeń transportem wodnym w sezonie letnim (maj-wrzesień). Transport powinien zapewniać konkurencyjny czas przejazdu oraz możliwość przewozu rowerów. Docelowo połączenia te powinny zostać włączone w metropolitalny system biletowy i zapewniać konkurencyjną cenę przejazdu w celu stworzenia alternatywy dla codziennych przemieszczeń mieszkańców. Alternatywnie, w zależności od możliwości finansowania przez JST, działanie na rzecz organizacji transportu wodnego jako usługi komercyjnej.
Opis sposobu realizacji PB L	a) Powiat pucki i gmina Puck: współpraca samorządów w celu wyznaczenia tras, przystanków i siatki połączeń transportu wodnego na podstawie badań. b) Powiat pucki i gmina Puck: Zorganizowanie przetargu na obsługę połączeń transportu wodnego w sezonie letnim (maj-wrzesień). Transport powinien zapewniać konkurencyjny czas przejazdu oraz możliwość przewozu rowerów. Docelowo połączenia te powinny zostać włączone w metropolitalny system biletowy i zapewniać konkurencyjną cenę przejazdu w celu stworzenia alternatywy dla codziennych przemieszczeń mieszkańców. Alternatywnie, w zależności od możliwości finansowania przez JST, działanie na rzecz organizacji transportu wodnego jako usługi komercyjnej.
Opis sposobu realizacji	Brak działań

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

DZIAŁANIE 1.4.2. Budowa i modernizacja przystanków transportu wodnego

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

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

DZIAŁANIE 1.4.3. Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego

Opis sposobu realizacji R W	a) Doprowadzenie linii zbiorowego transportu lądowego do kluczowych przystanków transportu wodnego i stworzenie miniwęzłów przesiadkowych na ich styku. b) Włączenie transportu wodnego do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.
Opis sposobu realizacji PB L	a) Powiat pucki i gmina Puck: doprowadzenie linii zbiorowego transportu lądowego do kluczowych przystanków transportu wodnego i stworzenie miniwęzłów przesiadkowych na ich styku. b) Powiat pucki i gmina Puck: włączenie transportu wodnego do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.
Opis sposobu realizacji M R+ S PA ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Komercyjni operatorzy żeglugowi
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

2
Piesi i rowerzyści

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

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

Opis sposobu realizacji M	a) Udzielanie dofinansowania na inwestycje w sieć pieszą i rowerową zapewniające ciągłość tras pieszych i rowerowych w OMGGS oraz dla odcinków zapewniających realizację systemu tras rowerowych wskazanych w SUMP OMGGS. b) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW). c) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Audyt i w zależności od potrzeb konsultacje społeczne zapotrzebowania na nowe odcinki liniowej infrastruktury pieszej wraz z obiektami punktowymi, w szczególności w odniesieniu do budowy nowych budynków mieszkalnych i usługowych, a także w kierunku uzupełniania luk w istniejącej sieci w celu skracania połączeń pieszych. Działanie uwzględnia również takie elementy infrastruktury jak meble miejskie oraz infrastruktura błękitno-zielona. b) Audyt i ewentualne konsultacje społeczne zapotrzebowania na budowę nowych odcinków liniowej infrastruktury rowerowej oraz obiektów infrastruktury punktowej, z położeniem nacisku na racjonalne i optymalne dopasowanie do potrzeb. Należy jednoznacznie wykonać audyt, jaki rodzaj infrastruktury rowerowej (wydzielone DDR, drogi dla pieszych i rowerów, pasy rowerowe, drogi 2-1 itd.) powinien powstać na konkretnych odcinkach sieci, przy zakładanym uwzględnieniu istotnego wzrostu ruchu rowerowego spowodowanego realizacją tych inwestycji. Należy uwzględnić również plany budowy łączników uzupełniających istniejącą infrastrukturę rowerową w formie m.in. kładek nad ciekami wodnymi, torami, drogami, mostów rowerowych i pieszo-rowerowych, tuneli, przepustów i innych tego typu rozwiązań, które wpłyną na znaczne skrócenie czasu przejazdów. Wynikiem szczegółowego audytu powinno być

	również zlokalizowanie (a następnie likwidacja) wszelkich luk w sieci oraz zapotrzebowania na budowę zaplecza sanitarnego dla rowerzystów w miejscach docelowych podróży. c) Zaprojektowanie i budowa poszczególnych odcinków i elementów sieci pieszej i rowerowej z uwzględnieniem krajowych standardów i wytycznych realizacji tego typu infrastruktury (WR-D-41/42, przyjętych wytycznych obszarowych oraz innych opracowań uwzględniających dobre praktyki w tym zakresie (m.in. wytyczne CROW, a także mając na uwadze hierarchizację odcinków sieci rowerowej w postaci jej szkieletu (V - velostrady, P – trasy podstawowe) i odcinków uzupełniających. W projektowaniu należy brać pod uwagę plany zawarte w dotychczasowych dokumentach strategicznych, w koncepcji przedstawionej w PZMM oraz wyniki audytów i konsultacji społecznych uwzględnionych w pkt. a) i b). Przy realizacji projektów należy dbać o jak najszersze, ale również właściwe uwzględnianie zieleni, w tym m.in.: pozostawianie jak największej ilości zieleni istniejącej, stosowanie zieleni jako separacji poszczególnych ciągów komunikacyjnych, prowadzenie ciągów pieszych i rowerowych możliwie po jak najbardziej zielonych terenach oraz stosowanie rozwiązań z zakresu tzw. infrastruktury błękitno-zielonej. d) Cykliczne audyty realizacji rozwoju sieci pieszej i rowerowej i utrzymywania odpowiedniego poziomu jej jakości oraz powstawania nowego zapotrzebowania na ten rodzaj infrastruktury.
Opis sposobu realizacji **R**	W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) równoległej względem drogi nadmorskiej trasy północ-południe, która pozwoli swobodniej przemieszczać się mieszkańcom do pracy, szkoły itd. bez kolizji z turystami, II) osi całej sieci metropolitalnej w postaci velostrady północ-południe, która powinna być zrealizowana na całym odcinku w jak najwyższym standardzie, III) alternatywnych połączeń rowerowych wschód-zachód przekraczających trasę S7.
Opis sposobu realizacji **R+**	W miastach okołordzeniowych szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) osi całej sieci metropolitalnej w postaci velostrady północ-południe, która powinna być zrealizowana na całym odcinku w jak najwyższym standardzie, II) głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z rdzeniem, III) głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z najbliższymi centrami subregionalnymi i ośrodkami lokalnymi,

	IV) infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem (Rumia, Reda).
Opis sposobu realizacji **S**	W centrach subregionalnych szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z rdzeniem (Wejherowo, Tczew) lub z innymi centrami subregionalnymi (Lębork, Malbork), II) głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z najbliższymi ośrodkami lokalnymi, III) infrastruktury zapewniającej integrację OMGGS z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszego i rowerowego (Lębork, Malbork), IV) infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem (Wejherowo, Lębork).
Opis sposobu realizacji **L**	W ośrodkach lokalnych szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z rdzeniem (Żukowo, Krynica Morska), centrami subregionalnymi (Nowy Staw, Pelplin, Skarszewy, Sierakowice, Łeba), miastami okołordzeniowymi (Puck) i innymi ośrodkami lokalnymi (Nowy Dwór Gdański, Krynica Morska, Gniew, Sierakowice, Władysławowo, Jastarnia, Hel), II) infrastruktury zapewniającej integrację OMGGS z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszego i rowerowego (Łeba, Sierakowice, Kartuzy, Skarszewy, Pelplin, Gniew, Nowy Dwór Gdański), III) infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem (Łeba, Władysławowo, Jastarnia, Hel, Krynica Morska) oraz z Nowego Dworu Gdańskiego rowerem.
Opis sposobu realizacji **PA**	W strefie podmiejskiej A szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do szkół i przedszkoli, II) pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych (rowerowni itp.) na osiedlach i w miejscach docelowych (tam również zaplecza sanitarnego, schowków itp.), III) alternatywnych połączeń rowerowych wschód-zachód przekraczających trasę S7, IV) wysokiej jakości połączeń pieszych i rowerowych zapewniających dostęp przede wszystkim do rdzenia, ale również do najbliższych miast okołordzeniowych, centrów subregionalnych i ośrodków lokalnych, V) infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem w gminie Kosakowo.

Opis sposobu realizacji **PB**	W strefie podmiejskiej B szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w do szczególności szkół i przedszkoli, II) pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych (rowerowni itp) na osiedlach i w miejscach docelowych (tam również zaplecza sanitarnego, schowków itp.), III) wysokiej jakości połączeń pieszych i rowerowych zapewniających dostęp przede wszystkim do rdzenia i do najbliższych centrów subregionalnych, a także do najbliższych ośrodków lokalnych, IV) infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem w gminach Puck i Lębork, V) infrastruktury zapewniającej integrację OMGGS z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszego i rowerowego (Lębork, Tczew, Malbork).
Opis sposobu realizacji **ZA**	W strefie pozamiejskiej A szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do szkół i przedszkoli, II) pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz zaplecza sanitarnego w miejscach docelowych, III) połączeń wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, IV) w audytowaniu i konsultacjach możliwości i dużej racjonalności stosowania takich rodzajów infrastruktury rowerowej jak: drogi dla pieszych i rowerów i drogi 2-1, V) szczególnie wysokiego poziomu BRD dla pieszych i rowerzystów w ruchu ogólnym.
Opis sposobu realizacji **ZB**	W strefie pozamiejskiej B szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do szkół i przedszkoli, II) pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz zaplecza sanitarnego w miejscach docelowych, III) połączeń wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, IV) w audytowaniu i konsultacjach możliwości i dużej racjonalności stosowania takich rodzajów infrastruktury rowerowej jak: drogi dla pieszych i rowerów i drogi 2-1,

	V) szczególnie wysokiego poziomu BRD dla pieszych i rowerzystów w ruchu ogólnym.
Opis sposobu realizacji **W**	W strefie wybrzeża szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków posiadających ofertę turystyczną oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do plaż i atrakcji turystycznych, II) pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz zaplecza sanitarnego w miejscach docelowych, III) połączeń wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, IV) w audytowaniu i konsultacjach możliwości i dużej racjonalności stosowania takich rodzajów infrastruktury rowerowej jak: drogi dla pieszych i rowerów i drogi 2-1.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM, ZDIZ, ZDP, SOMGGS
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, SP, podmioty prywatne, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

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

Opis sposobu realizacji **M**	a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenie minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Przeprowadzenie audytu infrastruktury pieszej i rowerowej pod kątem spełniania wymagań bezpieczeństwa, wygody korzystania z niej i jej dostępności, a także z miarę potrzeb konsultacji społecznych w tym zakresie. Zebranie informacji nt. występowania miejsc niebezpiecznych, miejsc uciążliwych oraz pomysłów mieszkańców na poprawę bezpieczeństwa, funkcjonalności i komfortu przemieszczania się pieszo i rowerem oraz istniejących potrzeb w zakresie rozbudowy sieci. b) Przeprowadzenie audytu sieci pieszej pod kątem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz ewentualnych konsultacji społecznych w tym zakresie. c) Audyt występowania kolizji między ruchem pieszo-rowerowym i samochodowym w ramach parkowania oraz wkraczania pojazdów na sieć pieszą i rowerową, a także wdrażanie rozwiązań mających na celu likwidację tego zjawiska (m.in. prowadzenie bieżącej kontroli parkowania, stosowanie wygrodzeń, zmiana organizacji ruchu, przebudowa infrastruktury itd.). Bieżąca kontrola opisanych zjawisk i egzekwowanie prawa. d) Budowa i modernizacja odcinków i elementów infrastruktury pieszej i rowerowej zidentyfikowanych w ramach ww. audytów i konsultacji społecznych, w tym: doświetlenie ciągów pieszych, przejść dla pieszych i odcinków tras rowerowych, poprawę dostępności dla osób z niepełnosprawnościami, montaż na skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną urządzeń detekcji automatycznej (detektorów podczerwieni) dla pieszych i rowerzystów oraz wszelkiego rodzaju działania poprawiające jakość i standard infrastruktury pieszej/rowerowej.
Opis sposobu realizacji PA	W strefie podmiejskiej A należy położyć szczególny nacisk na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w pobliżu dużych skupisk zabudowy mieszkalnej oraz głównych miejsc docelowych, również węzłów przesiadkowych.
Opis sposobu realizacji PB	W strefie podmiejskiej B należy położyć szczególny nacisk na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w pobliżu dużych skupisk zabudowy mieszkalnej oraz głównych miejsc docelowych, również węzłów przesiadkowych.
Opis sposobu realizacji ZA	W strefie pozamiejskiej A należy położyć szczególny nacisk na: I) bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, II) wyjątkowo wysoki poziom BRD rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż dróg, na których nie ma i nie planuje się budowy infrastruktury rowerowej oraz w pobliżu miejsc docelowych, gdzie może występować nieprzewidywalny ruch samochodowy, w tym przede wszystkim w pobliżu przedszkoli i szkół.

Opis sposobu realizacji ZB	W strefie pozamiejskiej B należy położyć szczególny nacisk na: I) bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, II) wyjątkowo wysoki poziom BRD rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż dróg, na których nie ma i nie planuje się budowy infrastruktury rowerowej oraz w pobliżu miejsc docelowych, gdzie może występować nieprzewidywalny ruch samochodowy, w tym przede wszystkim w pobliżu przedszkoli i szkół.
Opis sposobu realizacji W	W strefie wybrzeża należy położyć szczególny nacisk na: I) bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, II) wyjątkowo wysoki poziom BRD rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż dróg, na których nie ma i nie planuje się budowy infrastruktury rowerowej oraz w pobliżu miejsc docelowych, gdzie może występować nieprzewidywalny ruch samochodowy, w tym przede wszystkim w pobliżu przedszkoli i szkół oraz na obszarach wzmożonego ruchu turystycznego, w szczególności w pobliżu wejść na plaże.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, UM, ZDIZ, ZDP
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, SP, podmioty prywatne, GDDKIA, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

DZIAŁANIE 2.1.3. Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Podniesienie standardu utrzymania sieci pieszej i rowerowej, w szczególności w okresie jesienno-zimowym, w celu zapewnienia najwyższej jakości, komfortu i bezpieczeństwa korzystania z niej i nieograniczonego dostępu w tym czasie. Działanie to ograniczy zjawisko zmniejszania się ruchu pieszego i rowerowego w tym okresie na korzyść zwiększania się ruchu drogowego. Działanie będzie obejmowało bieżące, systematyczne, pilne reagowanie na aktualne warunki atmosferyczne poprzez usuwanie liści, śniegu i innych zanieczyszczeń mogących utrudniać lub uniemożliwiać

	bezpieczne i wygodne przemieszczanie się po sieci pieszej i rowerowej, a w szczególności dotarcie do przystanków i węzłów przesiadkowych. Zaleca się, aby harmonogram tego typu prac w odniesieniu do sieci rowerowej, powstał w oparciu o zaproponowaną hierarchizację tras. b) Objęcie szczególnie wysokim poziomem utrzymania tych elementów sieci pieszej (zarówno obiektów punktowych jak i odcinków liniowych), które stanowią o bezpieczeństwie oraz dostępności dla osób o ograniczonej mobilności.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	GDDKiA, gminy OMGGS, ZDIZ, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO
Pakiet działań	PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

2.2. Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym

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

Opis sposobu realizacji M	a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów

	poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Wykonanie audytu sieci pieszej na styku z innymi gałęziami transportu pod kątem występowania zagrożeń i niedogodności dla osób o ograniczonej mobilności. W miarę potrzeb realizacja konsultacji społecznych w tym zakresie. Zaprojektowanie i realizacja projektów mających na celu wdrożenie zidentyfikowanych zmian. b) Modernizacja i/lub rozbudowa sieci w celu eliminacji zidentyfikowanych zagrożeń i niedogodności oraz likwidacji miejsc o ograniczonej dostępności lub o zupełnym braku dostępności.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO
Pakiet działań	PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.

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

Opis sposobu realizacji M	a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.
Opis sposobu realizacji	a) Zmiana taryf przewozowych mająca na celu umożliwienie (najlepiej bezpłatnego) przewozu rowerów, hulajnóg i UTO transportem publicznym. Taryfy należy uzupełnić o takie zapisy, które umożliwią ten przewóz, jednocześnie nie narażając bezpieczeństwa innych użytkowników. Informacja o możliwości

R R+ S L PA PB ZA ZB W	przewozu rowerów w danych kursach powinna być dostępna na rozkładach papierowych, internetowych oraz w SIP. b) Planowanie/modernizacja/budowa elementów punktowej infrastruktury transportu zbiorowego w taki sposób, aby możliwe było wygodne i bezpieczne wprowadzanie na pokład pojazdów rowerów itp. (m.in. dbałość o jak najmniejsze odstępy między krawędzią pojazdu i peronu, stosowanie odpowiednio wysokich peronów oraz dojazdu do nich itd.). c) Wymiana/modernizacja/zakup pojazdów transportu zbiorowego w taki sposób, aby umożliwić przewóz w nich (lub w wyjątkowych sytuacjach za nimi - przyczepy) rowerów, hulajnóg i UTO (w tym stosowanie pojazdów niskopodłogowych, o szerokich wejściach, montaż wieszaków rowerowych - w pojazdach dalekobieżnych - wyznaczanie miejsc dla rowerów w pojeździe oraz montaż urządzeń umożliwiających ich wygodny i bezpieczny przewóz). Informacja o możliwości przewozu rowerów w danych pojazdach powinna być czytelnie zaprezentowana w ramach oznakowania taboru. Kwestie związane z wymogiem zapewnienia przestrzeni/miejsca dla rowerów, UTO itp. w pojazdach transportu zbiorowego, zarówno w pojazdach kołowych jak i szynowych, powinny być uwzględniane w porozumieniach/umowach itp. podpisywanych pomiędzy podmiotami zarządzającymi/realizującymi przewozy publiczne.
Opis sposobu realizacji W	W strefie wybrzeża należy dodatkowo uwzględnić zwiększone zapotrzebowanie na miejsca dla rowerów, UTO itp. na obszarach atrakcyjnych turystycznie, szczególnie w okresie letnim (maj-wrzesień).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	MZKZG, MZTP/RZTP, SOMGGS, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE
Potencjalni partnerzy	PKP IC, PKP PLK, podmioty prywatne, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO, NGO, mieszkańcy
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

2.3. Systemy pojazdów współdzielonych

DZIAŁANIE 2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych

Opis sposobu realizacji M	a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji. c) Wypracowanie wspólnych metropolitalnych standardów dotyczących bieżącej dbałości o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych oraz właściwe zarządzanie nimi (m.in. uregulowanie parkowania hulajnóg elektrycznych).
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Audyt i ewentualne konsultacje społeczne zapotrzebowania na nowe stacje rowerów miejskich (z uwzględnieniem istniejących i planowanych stacji Mevo oraz stacji i obszarów parkowania prywatnych wypożyczalni rowerów i UTO). b) Budowa nowych stacji rowerów współdzielonych zgodnie ze zidentyfikowanym zapotrzebowaniem. c) Zwiększenie liczby dostępnych rowerów (i UTO) współdzielonych, w tym rowerów: górskich, miejskich, towarowych, elektrycznych, o obniżonej ramie, z fotelikami dziecięcymi, przyczep rowerowych (dziecięcych i towarowych) i in. d) Wdrażanie wspólnych metropolitalnych standardów dotyczących bieżącej dbałości o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych oraz właściwe zarządzanie nimi (m.in. uregulowanie parkowania hulajnóg elektrycznych). e) Współpraca z operatorem systemu MEVO 2.0 w celu zapewnienia jego sprawnego funkcjonowania. f) Współpraca z firmami realizującymi przewozy osób taksówkami oraz pośrednikami przy przewozie osób taksówkami w zakresie unifikacji oznakowania, organizacji szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego.
Opis sposobu realizacji PA	W strefie podmiejskiej A należy szczególnie uwzględnić potencjalnie duże wahania wykorzystania tego typu pojazdów w szczytach porannym i popołudniowym w odwrotnych kierunkach i tym samym konieczność odpowiednio sprawnej relokacji rowerów, UTO itp.
Opis sposobu realizacji PB	W strefie podmiejskiej B należy szczególnie uwzględnić potencjalnie duże wahania wykorzystania tego typu pojazdów w szczytach porannym i popołudniowym w odwrotnych kierunkach i tym samym konieczność odpowiednio sprawnej relokacji rowerów, UTO itp.

Opis sposobu realizacji ZA	W strefie pozamiejskiej A działania będą ograniczone do miejsc o najwyższej intensywności zabudowy oraz lokalizacji głównych miejsc docelowych, w tym szkół, przedszkoli i dużych zakładów pracy.
Opis sposobu realizacji ZB	W strefie pozamiejskiej B działania będą ograniczone do miejsc o najwyższej intensywności zabudowy oraz lokalizacji głównych miejsc docelowych, w tym szkół, przedszkoli i dużych zakładów pracy.
Opis sposobu realizacji W	W strefie wybrzeża należy szczególnie uwzględnić specyficzne zapotrzebowanie na pojazdy współdzielone w ruchu turystycznym, w tym zapewnić odpowiednio dobraną flotę pojazdów (więcej rowerów górskich/MTB, z fotelikami, przyczepek itp.).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, UM, podmioty prywatne
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE
Potencjalni partnerzy	BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, MZKZG, NGO, PBPR, PKP PLK, PKM, PSSE, SOMGGS, ZDIZ
Pakiet działań	PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

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

Opis sposobu realizacji M	a) Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z transportem publicznym (obsługa kartą miejską itp). b) Dążenie do uzyskania możliwości zarządzania (użytkowania) systemem pojazdów współdzielonych z poziomu jednej aplikacji, która będzie tożsama z aplikacją operującą w transporcie publicznym i innych obszarach mobilnościowych (MaaS, tj. Mobility as a Service).
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Integracja taryfowa systemów pojazdów współdzielonych z transportem publicznym (obsługa kartą miejską itp.). b) Dążenie do uzyskania możliwości zarządzania (użytkowania) systemem pojazdów współdzielonych z poziomu jednej aplikacji, która będzie tożsama z aplikacją operującą w transporcie publicznym i innych obszarach mobilnościowych (MaaS).

	c) Integracja przestrzenna systemów pojazdów współdzielonych z transportem publicznym (poprzez m.in. lokalizowanie stacji na obszarze lub w pobliżu węzłów integracyjnych itp.). d) Bieżąca dbałość o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych (bieżąca naprawa usterek pojazdów oraz stacji, wymiana pojazdów na nowe w ramach bieżącego zapotrzebowania, dbałość o bezbłędne funkcjonowania systemu informatycznego do obsługi pojazdów itd.). e) Wypracowanie modelu współpracy pomiędzy podmiotami publicznymi i prywatnymi w zakresie integracji tego typu systemów.
Opis sposobu realizacji PA	W strefie podmiejskiej A należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania "2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych" w odniesieniu dla strefy podmiejskiej A.
Opis sposobu realizacji PB	W strefie podmiejskiej B należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania "2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych" w odniesieniu dla strefy podmiejskiej B.
Opis sposobu realizacji ZA	W strefie pozamiejskiej A należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania "2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych" w odniesieniu dla strefie pozamiejskiej A.
Opis sposobu realizacji ZB	W strefie pozamiejskiej B należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania "2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych" w odniesieniu dla strefie pozamiejskiej B.
Opis sposobu realizacji W	W strefie wybrzeża należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania "2.3.1. Rozbudowa systemów pojazdów współdzielonych" w odniesieniu dla strefy wybrzeża.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, podmioty prywatne
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

3
Ruch zmotoryzowany

3.1. Metropolitalna polityka parkingowa

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

Opis sposobu realizacji M	a) Koordynacja i opracowanie polityki parkingowej uwzględniającej wszystkie aspekty tego zagadnienia, zgodnie z dobrymi praktykami z Obszaru, kraju i świata oraz z wynikami badań terenowych i naukowych w tej dziedzinie. Opracowanie to powinno być realizowane wspólnie przez wszystkie podmioty z Obszaru będące interesariuszami procesu opracowania metropolitalnej polityki parkingowej. W tworzeniu polityki zalecane jest zaangażowanie mieszkańców. b) Zapewnienie wsparcia samorządom OMGGS w zakresie wdrażania metropolitalnej polityki parkingowej. c) W razie zidentyfikowania potrzeb zmian w Polityce, jej aktualizowanie i wdrażanie zmian.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Współpraca z SOMGGS przy opracowywaniu polityki parkingowej uwzględniającej wszystkie aspekty tego zagadnienia, zgodnie z dobrymi praktykami z Obszaru, kraju i świata oraz z wynikami badań terenowych i naukowych w tej dziedzinie. Opracowanie to powinno być realizowane wspólnie przez wszystkie podmioty z Obszaru będące interesariuszami procesu tworzenia metropolitalnej polityki parkingowej. W tworzeniu polityki zalecane jest zaangażowanie mieszkańców. b) Przyjęcie Polityki. c) Wdrożenie Polityki. d) Realizacja założeń Polityki i kontrola ich obowiązywania oraz cykliczny audyt właściwego jej funkcjonowania, a także jej adekwatności do aktualnych potrzeb. e) W razie zidentyfikowania potrzeby zmian w Polityce, zgłaszanie potrzeby jej aktualizacji i współpraca przy tworzeniu nowej wersji polityki.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, podmioty prywatne, PUW, SOMGGS, SP

Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

DZIAŁANIE 3.1.2. Rozbudowa stref płatnego parkowania

Opis sposobu realizacji M	a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, gminne, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.
Opis sposobu realizacji R R+ S L W	a) Szczegółowa inwentaryzacja istniejących SPP. b) Analiza istniejących SPP w celu uspójnienia zasad ich funkcjonowania oraz dopasowania do rzeczywistych potrzeb i zaleceń. c) Analiza Obszaru w celu szczegółowego wyznaczenia propozycji nowych SPP i ŚSPP w oparciu o prowadzone działania z zakresu badań zajętości, rotacji itp. Analizę warto rozszerzyć o przeprowadzenie konsultacji społecznych, których celem będzie skonfrontowanie propozycji oraz istniejących SPP z potrzebami mieszkańców i wypracowanie wspólnego projektu. d) Wdrożenie zmian w funkcjonowaniu istniejących SPP oraz rozbudowa systemu (z uwzględnieniem możliwości tworzenia ŚSPP) zgodnie z przyjętą polityką parkingową spójną dla całego OMGGS oraz odpowiednio do wniosków wynikających z przeprowadzonych audytów i konsultacji. e) Wykorzystanie nowych technologii do bieżącego monitorowania zajętości miejsc w celu optymalizacji funkcjonowania systemu. f) Cykliczny audyt funkcjonowania SPP i ŚSPP (m.in. w oparciu o wykorzystanie nowoczesnych technologii do bieżącego monitorowania zajętości miejsc) oraz bieżące wdrażanie zmian w miarę zmieniających się potrzeb.
Opis sposobu realizacji PA PB ZA ZB	a) Analiza Strefy pod kątem zasadności wyznaczania SPP oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych, których celem będzie skonfrontowanie propozycji z potrzebami Mieszkańców i wypracowanie wspólnego projektu.

	b) W przypadku powstania SPP, cykliczny audyt jej funkcjonowania i bieżące wdrażanie zmian w miarę zmieniających się potrzeb.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM, SOMGGS
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

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

Opis sposobu realizacji M	a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, gminne, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji. c) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorządy ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB W	a) Szczegółowy audyt istniejących parkingów i miejsc parkingowych oraz lokalizacji, w których kierowcy parkują pomimo braku wyznaczenia miejsc. W ramach audytu należy uwzględnić również kwestię dostępności parkingów dla OzN oraz spełniania przez miejsca parkingowe wytycznych w tym zakresie. b) Porządkowanie nielegalnych miejsc parkowania (wprowadzanie zakazów, fizycznych ograniczeń, regularne kontrole przez służby porządkowe itd.). c) Akceptacja projektu i rozpoczęcie prac nad jego realizacją. Uporządkowanie parkowania poza parkingami buforowymi.

	d) Cykliczny audyt działania systemu parkowania i jego zgodności z polityką parkingową oraz bieżące wdrażanie zmian dopasowujących system do aktualnych potrzeb.
Opis sposobu realizacji R	W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie ograniczenia aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast oraz wykorzystanie narzędzi ITS w celu optymalizacji wykorzystania miejsc parkingowych, w tym rozbudowa systemów informacji parkingowej zliczających i prezentujących na dynamicznych tablicach liczbę wolnych miejsc parkingowych w celu zmniejszenia ruchu drogowego wymuszonego poszukiwaniem miejsca parkingowego.
Opis sposobu realizacji W	W strefie wybrzeża szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) ścisłego przestrzegania ustalonego porządku parkowania z kategorycznym ściąganiem kar za niewłaściwe parkowanie, brak płatności za parkowanie itp., II) ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w szczególnie zatłoczonych lokalizacjach i oddanie przestrzeni pieszym i rowerzystom, III) odpowiedniej polityki parkingowej dla mieszkańców tej strefy.
Opis sposobu realizacji ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, podmioty prywatne, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

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

Opis sposobu realizacji	a) Wsparcie eksperckie dla gmin i miast OMGGS w ramach przeprowadzanych przez gminy audytów oraz określenia

M	minimalnych standardów realizowanej infrastruktury (standardy krajowe, gminne, wytyczne CROW). b) Wypracowanie wzorców/standardów audytów i konsultacji dotyczących dziedziny poruszanej w działaniu, na poziomie metropolitalnym dla wszystkich typów obszarów OMGGS, z uwzględnieniem ewentualnej specyfiki każdego rodzaju strefy funkcjonalnej. Udostępnienie tych wzorców/standardów poszczególnym jednostkom i ewentualne wsparcie w przeprowadzaniu audytów i/lub konsultacji.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB W	a) Szczegółowy audyt istniejących parkingów buforowych wraz z uwzględnieniem istniejących już komercyjnych parkingów, np. będących częścią galerii handlowych. W ramach audytu należy uwzględnić również kwestię dostępności parkingów dla OzN oraz spełniania przez miejsca parkingowe wytycznych w tym zakresie. b) Określenie zapotrzebowania na liczbę parkingów buforowych oraz wyznaczenie ich lokalizacji wraz z konsultacjami społecznymi i wypracowaniem projektu spełniającego potrzeby mieszkańców, przy spełnieniu założeń zrównoważonego rozwoju transportu. c) Analiza sposobu wprowadzenia, wysokości i formy opłat dla użytkowników parkingów buforowych. Należy uwzględnić m.in. analizę otoczenia takich parkingów pod kątem bezpłatnej konkurencji i jej oddziaływania na rzeczywiste wykorzystanie danego parkingu buforowego. d) Współpraca miast z sektorem prywatnym w celu budowy i promocji parkingów buforowych. e) Akceptacja projektu i rozpoczęcie prac nad jego realizacją. Rozbudowa systemu parkingów buforowych (jeśli z analizy zapotrzebowania na miejsca postojowe w parkingach buforowych wykazana zostanie konieczność ich budowy) i uporządkowanie parkowania poza nimi. f) Rozbudowa systemu parkingów buforowych powinna być możliwa jedynie przy zapewnieniu obsługi parkingów buforowych przez transport zbiorowy. g) Elementem parkingów na obrzeżach miast powinna być infrastruktura rowerowa i logistyczna, która może stanowić fundament tworzenia mikrohubu przeładunkowego na pojazdy niskoemisyjne, w tym rowery towarowe. h) Parkingi buforowe mogą być lokalizowane na obrzeżach miast przy węzłach drogowych oraz obrzeżach SCT (strefy czystego transportu). Parkingi buforowe nie powinny być lokalizowane w centrach miast. i) Cykliczny audyt działania systemu parkowania i jego zgodności z polityką parkingową oraz bieżące wdrażanie zmian dopasowujących system do aktualnych potrzeb, w tym ustanowienie odpowiednich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo

	w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego.
Opis sposobu realizacji **R**	W rdzeniu szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) lokalizacji nowych parkingów buforowych, II) ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast, III) upowszechnienie systemów zliczających i informacji parkingowej obejmującej rzeczywistą liczbę miejsc postojowych w ramach istniejących i przyszłych parkingów, IV) odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego.
Opis sposobu realizacji **R+**	W miastach okołordzeniowych szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) lokalizacji nowych parkingów buforowych, II) ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w centralnych częściach miast, III) odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego.
Opis sposobu realizacji **W**	W strefie wybrzeża szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) ograniczenie aktualnej liczby miejsc parkingowych w szczególnie zatłoczonych lokalizacjach i oddanie przestrzeni pieszym i rowerzystom, II) lokalizacji nowych parkingów buforowych, III) odpowiedniej polityki parkingowej dla mieszkańców tej strefy, IV) odpowiednio wysokich opłat parkingowych zapewniających wysoką rotację i ich waloryzacja min. co 4 lata oraz każdorazowo w odpowiedzi na zmiany wysokości opłat dla pasażerów transportu zbiorowego.
Opis sposobu realizacji **ZA ZB**	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2030+

Źródło finansowania	Fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	BPPMG, BRG, DRMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, podmioty prywatne, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.

3.2. Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

DZIAŁANIE 3.2.1. Hierarchizacja dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Sieć drogowa w OMGGS będzie miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, forma urbanistyczna będzie dostosowana do ich rangi, a rozwiązania techniczne będą odpowiadać prędkościom, które można na nich rozwijać: I) Obwodnice i drogi rozprowadzające pozwolą na szybkie przemieszczanie się w relacjach zewnętrznych (70 km/h, na obwodnicach i drodze ekspresowej – 90 - 120 km/h), II) Na kluczowych ciągach komunikacyjnych w obszarach zabudowanych, w strefach przemysłowych i na przedmieściach będzie można poruszać się z prędkością 50 km/h, główne ulice położone w obszarach zabudowanych powinny być projektowane w formie ulic miejskich lub bulwarów z dużym udziałem zieleni i kształtowaniem pierzei zabudowy, III) Na osiedlach i ulicach o znaczeniu lokalnym oraz w kluczowych obszarach zabudowanych domyślną formą organizacji ruchu będą strefy Tempo 30, gdzie ograniczona zostanie liczba niepotrzebnych znaków drogowych, których natłok sprawia, że całość systemu staje się nieczytelna, a ponadto pogarsza on estetykę miasta. Bedą także wprowadzone inżynieryjne środki uspokajania ruchu, jak np. wyniesione przejścia dla pieszych czy wyniesiona tarcza skrzyżowania, zmieniana będzie geometria i zagospodarowanie przestrzeni, IV) Na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego i życia lokalnej społeczności wprowadzane będą strefy zamieszkania (20 km/h) w formie woonerfów i przestrzeni współdzielonych. Zadanie obejmuje objęcie ograniczeniem dostępności samochodem obszarów chronionych i obszarów o zwiększonej gęstości celów podróży (obszary centralne rdzenia OM, obszary o dużej liczbie miejsc pracy i nauki, obszary

	usługowe) poprzez wydzielanie stref ograniczonej dostępności dla pojazdów, stref TEMPO 30. Zmiany w sieci drogowej powinny być realizowane zgodnie z ogólnokrajowymi wytycznymi WR-D oraz uszczegóławiającymi lokalnymi standardami projektowania dróg oraz przestrzeni publicznych (w przypadku nieścisłości powinny być wykorzystywane wytyczne WR-D).
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

DZIAŁANIE 3.2.2. Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania. Audyt powinien być prowadzony według założeń przedstawionych w Wytycznych WR-D-41-4 (Wytyczne projektowania infrastruktury dla pieszych. Część 3: Projektowanie przejść dla pieszych) i WR-D-41-4 (Projektowanie oświetlenia przejść dla pieszych). Wyniki audytów powinny być konsultowane przez różne grupy interesariuszy, m.in. ekspertów ds. mobilności, specjalistów ds. oznakowania, utrzymania dróg, służby miejskie, środowiska lokalne, dyrektorów szkół.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań

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

DZIAŁANIE 3.2.3. Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych, gdzie należy uspokajać i ograniczać ruch oraz parkowanie samochodów poprzez wyznaczanie w miarę potrzeb parkingów Kiss&Ride (dotyczy ulic bez ruchu tranzytowego) we współpracy z dyrekcją i edukacją rodziców oraz młodzieży, ekspertami ds. mobilności, specjalistów ds. oznakowania, utrzymania dróg, służb miejskich, środowisk lokalnych. Zasady funkcjonowania powinny być ustandaryzowane i uwzględniać ich liczbę, odległość do wejścia i czas postoju. Standaryzacja infrastruktury drogowej i oznakowania według Wytycznych WR-D. Włączenie kolejnych skrzyżowań do systemu sterowania ruchem TRISTAR. b) Konsultacje inżynierów ruchu z Komendami Policji, realizacja postulatów Policji dotyczących rozbudowy systemu TRISTAR o kamery rozpoznające numery rejestracyjne.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe

Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

DZIAŁANIE 3.2.4. Systemowe uspokojenie ruchu po budowie obwodnic

Opis sposobu realizacji R	a) Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich poza rdzeniem Metropolii z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg: I) w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej - przebieg starej drogi krajowej nr 6 w Gdyni, II) po otwarciu Obwodnicy Metropolitalnej - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym, III) po otwarciu Drogi Czerwonej i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.
Opis sposobu realizacji R+	a) Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg: I) w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej - przebieg starej drogi krajowej nr 6 na odcinku Gdynia - Rumia - Reda, II) po otwarciu Drogi Czerwonej i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.
Opis sposobu realizacji S	a) Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg: I) w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej - przebieg starej drogi krajowej nr 6, II) po otwarciu obwodnicy Lęborka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 214, III) po otwarciu obwodnicy Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.
Opis sposobu realizacji L	a) Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg po otwarciu: I) Obwodnicy Metropolitalnej - przebiegów dróg krajowych nr 7 i 20 oraz dróg wojewódzkich nr 211, II) po otwarciu obwodnicy Kartuz w ciągu drogi wojewódzkiej nr 211 - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.

Opis sposobu realizacji PA	a) Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg po otwarciu Obwodnicy Metropolitalnej - uspokojenie ulic odciążonych ruchem tranzytowym.
Opis sposobu realizacji PB	a) Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg: I) w związku z otwarciem Trasy Kaszubskiej - przebiegu starej drogi krajowej nr 6 na odcinku Wejherowo - Bożepole Wielkie, II) po otwarciu drogi ekspresowej S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. lęborskiego - w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6.
Opis sposobu realizacji ZA	a) Powiązanie budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg: po otwarciu drogi ekspresowej S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. lęborskiego - w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6.
Opis sposobu realizacji M ZB W	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

DZIAŁANIE 3.2.5. Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności

Opis sposobu realizacji	a) Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także rozbudową systemów ITS oraz doposażenie w infrastrukturę przystankową po wcześniejszych analizach. b) Modernizacje powinny zawierać rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przy przebudowie nie powinno

R R+ S L PA PB ZA ZB W	się dążyć do zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego. c) Modernizacja infrastruktury powinna odbywać się z zachowaniem wytycznych krajowych WR-D. d) Modernizacje układu drogowego muszą się odbywać z poszanowaniem zieleni, szczególnie drzew, dążąc do maksymalizacji powierzchni aktywnych biologicznie oraz stosowania infrastruktury błękitno-zielonej. Bilans drzewostanu przy realizacji inwestycji miejskiej nie może być ujemny. Ochronę drzewostanu należy traktować priorytetowo przy projektowaniu układu drogowego. W pierwszej kolejności, należy dążyć do zachowania istniejącego drzewostanu, wprowadzając odpowiednie rozwiązania projektowe. Jeżeli jest to niemożliwe, każde drzewo, z którym koliduje planowana nowa infrastruktura, musi być przesadzone lub zrekompensowane nowymi nasadzeniami, w miarę możliwości w obszarze lub sąsiedztwie inwestycji. Liczba, rodzaj i parametry nowych nasadzeń muszą odzwierciedlać faktyczne straty środowiskowe – wiek i wartość drzewa podlegającego wycince. Należy w możliwie największym stopniu wprowadzać błękitno-zieloną infrastrukturę, zwiększającą powierzchnie czynne biologicznie oraz nawierzchnie przepuszczalne, zwiększające retencję, obniżające temperaturę powietrza i nawilżające powietrze. Należy minimalizować lub unikać występowania dużych powierzchni uszczelnionych tworzących tzw. miejskie wyspy ciepła. e) Modernizacja układu drogowego powinna być realizowana z poszanowaniem wartości historycznych i kulturowych miast, szczególnie objętych listą światowego dziedzictwa UNESCO.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

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

Opis sposobu realizacji R PA	a) Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych oraz analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg z sąsiednimi układami drogowymi, w tym zastosowanie narzędzi modelowania ruchu oraz badań ruchu uwzględniających w miarę możliwości przemieszczenia piesze i rowerowe. b) Priorytetem inwestycji wykazanym w procesach studyjno-koncepcyjnych będzie poprawa funkcjonowania zrównoważonych środków transportu, a nie indywidualnego ruchu samochodowego. Drogi, dla których rekomendowane jest przeprowadzenie ww. procesów, to w szczególności: Via Maris, Droga Czerwona w Gdyni, ul. Nowa Kielnieńska, połączenia od węzła S6 „Miszewo" - Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta do Portu Lotniczego Gdańsk, drogi na odcinku Kartuska – łącznik Obwodnicy Trójmiasta - Obwodnica Metropolitalna z uwzględnieniem zmian natężeń ruchu drogowego w związku z otwarciem nowych inwestycji, wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość rozbudowy i lepszego wykorzystania transportu kolejowego i autobusowego, możliwości poruszania się pieszo i rowerem.
Opis sposobu realizacji R+ L PB W	a) Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych oraz analizy kosztów i korzyści budowy nowych dróg z sąsiednimi układami drogowymi, w tym zastosowanie narzędzi modelowania ruchu oraz badań ruchu uwzględniających przemieszczenia piesze i rowerowe. b) Priorytetem inwestycji wykazanym w procesach studyjno-koncepcyjnych będzie poprawa funkcjonowania zrównoważonych środków transportu, a nie indywidualnego ruchu samochodowego. Drogi, dla których rekomendowane jest przeprowadzenie ww. procesów, to w szczególności: Via Maris z uwzględnieniem zmian natężeń ruchu drogowego w związku z otwarciem nowych inwestycji, wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość rozbudowy i lepszego wykorzystania transportu kolejowego i autobusowego, możliwości poruszania się pieszo i rowerem.
Opis sposobu realizacji M S ZA ZB	Brak działań

Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, PBPR, BPPMG, BRG, DRMG, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDW, podmioty prywatne
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

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

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA W	a) Współpraca z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową, likwidacji nielegalnych przejść, zwiększenia liczby wygodnych legalnych przejść (kładki, tunele, a na liniach o mniejszym natężeniu ruchu - zabezpieczone przejazdy kolejowe), budowy wiaduktów i tuneli w miejscu przejazdów z dużym natężeniem ruchu kolejowego oraz ograniczenia efektu dzielącego kolei, a zarazem wspieranie „zszywania" tkanki miejskiej.
Opis sposobu realizacji M ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, powiaty OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PKP PLK, PKP, PKM, PKP SKM, ZDW, ZDP
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

3.3. Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego

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

Opis sposobu realizacji R R+ S L W	a) Przeprowadzenie badań jakości powietrza i analiz, których celem jest ocena kosztów i korzyści wynikających z wprowadzenia Stref Czystego Transportu, obejmującej w pierwszym etapie ograniczenia wjazdu dla najbardziej emisyjnych pojazdów spalinowych. b) Wykonanie analizy zasadności i możliwości wprowadzenia jednej SCT dla rdzenia Metropolii (Gdańsk, Sopot, Gdynia). Wypracowanie wspólnie z mieszkańcami, poprzez konsultacje, badania społeczne, badania nastroju i gotowości mieszkańców, uwzględniając zgłaszane opinie interesariuszy odpowiedni i możliwy do realizacji scenariusz wdrożenia SCT.
Opis sposobu realizacji M PA PB ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW, podmioty prywatne
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

DZIAŁANIE 3.3.2. Wprowadzenie Stref Czystego Transportu

Opis sposobu realizacji	a) Podjęcie decyzji o utworzeniu lub zaniechaniu tworzenia Strefy Czystego Transportu na podstawie przeprowadzonych badań i analiz jakości powietrza, przeprowadzonych konsultacji

R R+ S L W	społecznych oraz kampanii zwiększającej świadomość sposobu funkcjonowania Stref Czystego Transportu.
Opis sposobu realizacji M PA PB ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

DZIAŁANIE 3.3.3. Przygotowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych

Opis sposobu realizacji M	a) Opracowanie metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania pojazdów elektrycznych z uwzględnieniem funkcjonujących Strategii Rozwoju Elektromobilności i danych Ewidencji Infrastruktury Paliw Alternatywnych, operatorów systemów dystrybucyjnych. Plan powinien obejmować w szczególności obszary niepokryte Strategiami Rozwoju Elektromobilności, takie jak Sopot, powiat malborski, powiat tczewski, powiat kartuski, powiat pucki. Plan powinien uwzględniać analizy zapotrzebowania na infrastrukturę ładowania oraz określać standard dostępności punktów ładowania dla osób o ograniczonej mobilności, a także zasady udostępniania miejsca w pasie drogowym oraz na innych ogólnodostępnych działkach gminnych pod infrastrukturę ładowania oraz czynszów i oznakowania (pionowego, poziomego). b) Podejmowanie działań na rzecz wprowadzenia Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych obowiązku informowania gmin o planowanej ogólnodostępnej infrastrukturze ładowania na terenach prywatnych.

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Współpraca z jednostką opracowującą plan na rzecz wspólnego ustalenia lokalizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz udostępnienia potrzebnych danych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

DZIAŁANIE 3.3.4. Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Wspieranie rozwoju sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych poprzez wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania (m.in. na węzłach przesiadkowych) w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji. Infrastruktura ładowania w miarę możliwości powinna być dostosowana do obsługi przez osoby o ograniczonej mobilności (np. specjalne oznaczenia, dodatkowa przestrzeń manewrowa). Stacje/punkty ładowania powinny powstawać w miejscach, które nie będą ograniczały i wpływały na bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego, a także nie będą degradowały zieleni. Zostanie utworzona Strategia Rozwoju Elektromobilności i metropolitalnego planu rozwoju sieci ładowania.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, podmioty prywatne, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe

Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

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

Opis sposobu realizacji R	a) Wsparcie budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan) poprzez przygotowanie rezerwy terenowej pod stację oraz współpracę z podmiotami prywatnymi przy pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona stosownymi analizami popytu i opłacalności przedsięwzięcia. Publiczna infrastruktura tankowania w miarę możliwości powinna być dostosowana do obsługi przez osoby o ograniczonej mobilności (np. specjalne oznaczenia, dodatkowa przestrzeń manewrowa).
Opis sposobu realizacji R+	a) Podjęcie decyzji o wsparciu budowy co najmniej jednej stacji tankowania wodoru zapewniającej możliwość tankowania pod ciśnieniem 700 barów oraz innych paliw alternatywnych (CNG, LNG, biogaz, biometan) poprzez przygotowanie rezerwy terenowej pod stację oraz współpracę z podmiotami prywatnymi przy pozyskiwaniu dofinansowań zewnętrznych. Realizacja inwestycji powinna być poprzedzona stosownymi analizami popytu i opłacalności przedsięwzięcia. Publiczna infrastruktura tankowania w miarę możliwości powinna być dostosowana do obsługi przez osoby o ograniczonej mobilności (np. specjalne oznaczenia, dodatkowa przestrzeń manewrowa).
Opis sposobu realizacji M S L PA PB ZA ZB W	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, podmioty prywatne
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe

Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	GDDKiA
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

3.4. Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego

DZIAŁANIE 3.4.1. Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB	a) Wypracowanie sposobu i standardu wyznaczania miejsc postojowych (tzw. „kopert") przeznaczonych wyłącznie dla dostawców, korzystając z doświadczeń programu URBACT „FreightTAILS" przeprowadzonego w Gdyni. b) Wytyczenie rotacyjnych miejsc postojowych (tzw. „kopert") przeznaczonych wyłącznie dla samochodów dostawczych na obszarach koncentracji handlu i usług. Miejsca dostaw należy tworzyć na istniejącej infrastrukturze parkingowej/drogowej, bez ingerowania w chodniki oraz zieleń. Miejsca powinny służyć wyłącznie czynnościom za- i rozładunkowym. Wyznaczenie „kopert" powinno być poprzedzone konsultacjami z przedstawicielami lokalnych przedsiębiorców, policją i strażą miejską.
Opis sposobu realizacji L	W ośrodkach lokalnych tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy).
Opis sposobu realizacji PA	W strefie podmiejskiej A tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy).
Opis sposobu realizacji PB	W strefie podmiejskiej B tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla użytkowników obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy).
Opis sposobu realizacji	a) Audyt zapotrzebowania na rozwiązanie zaprezentowane dla całej metropolii.

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

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

Opis sposobu realizacji	a) Konsultowanie lokalizacji nowych automatów paczkowych z ich operatorami w celu uniknięcia sytuacji, w której obecność takiego automatu blokuje ruch pieszy lub drogowy. Lokalizacje nowych automatów paczkowych nie powinny ingerować w chodniki i zieleń miejską.

R R+ S L PA PB ZA ZB W	b) Tworzenie zachęt dla operatorów automatów paczkowych do instalacji dodatkowych udogodnień: ładowarek samochodów elektrycznych, zieleni miejskiej lub do lokalnej przebudowy infrastruktury pieszej w obrębie automatu.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, środki prywatne
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

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

Opis sposobu realizacji R	a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej. b) Budowa parkingów buforowych w ramach dróg wylotowych dla pojazdów oczekujących na awizację ładunku. c) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską.
Opis sposobu realizacji R+	a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej. b) Budowa parkingów buforowych w ramach dróg wylotowych dla pojazdów oczekujących na awizację ładunku.

	c) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską.
Opis sposobu realizacji S	a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej. b) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską.
Opis sposobu realizacji PA	a) Dalsze prace na rzecz pełnej separacji ruchu drogowego z i do portów morskich w Gdańsku i Gdyni. Zapewnienie połączenia drogowego pomiędzy węzłami Drogi Czerwonej w Gdyni a głównymi generatorami ruchu towarowego w rejonie Portu i Doliny Logistycznej. b) Budowa parkingów buforowych w ramach dróg wylotowych dla pojazdów oczekujących na awizację ładunku. c) Inwestycje powinny uwzględniać koszty negatywnego oddziaływania na tkankę miejską oraz ich wpływ na mobilność miejską.
Opis sposobu realizacji M L PB ZA ZB W	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW, GDDKiA
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, środki prywatne, fundusze europejskie krajowe, fundusze krajowe i wojewódzkie, UE
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

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

Opis sposobu realizacji M	a) Przeprowadzenie diagnozy stanu istniejącego logistyki miejskiej z wykorzystaniem rowerów cargo. Diagnoza powinna obejmować: możliwe obszary wykorzystania rowerów cargo, analizę struktury przestrzennej i funkcjonalnej dzielnic miast z uwagi na możliwość stosowania rowerów cargo oraz sposoby ich wykorzystania.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA W	a) Rozwój i dostosowanie infrastruktury miejskiej ze szczególnym uwzględnieniem stworzenia zintegrowanego systemu dróg dla rowerów o parametrach umożliwiających swobodne poruszanie się rowerów cargo. b) Wyodrębnienie stref o ograniczonym ruchu pojazdów samochodowych. c) Uwzględnienie rowerów cargo w systemie roweru miejskiego lub innych systemach mobilności współdzielone, m.in. w celu przeciwdziałania problemowi "dzikiego" parkowania pojazdów dostawczych i degradowania przez nie infrastruktury oraz powodowania uciążliwości dla pieszych, rowerzystów, mieszkańców, jak i innych kierowców.
Opis sposobu realizacji W	W strefie Wybrzeża działania intensywniejsze niż w całej Metropolii, w celu zapewnienia najwyższej jakości środowiska przyrodniczego dla turystów i mieszkańców oraz w celu jak najwyższego ograniczenia negatywnych efektów zewnętrznych transportu na obszarach szczególne atrakcyjnych przyrodniczo. Jednym z kluczowych oddziaływań, które zostanie w ten sposób ograniczone jest hałas generowany przez pojazdy towarowe.
Opis sposobu realizacji PB ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, środki prywatne, fundusze i programy europejskie międzynarodowe, budżet obywatelski, UE
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

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

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

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

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB W	a) Rewizja ograniczeń tonażowych pod kątem uciążliwości ruchu ciężarowego w terenach zabudowanych oraz możliwości wytyczenia alternatywnych ciągów. b) Sukcesywne wprowadzanie i egzekwowanie ograniczeń tonażowych w strefach zabudowy mieszkalnej i usługowej. c) W przypadku oddania do ruchu nowej infrastruktury drogowej należy powtórzyć sekwencję działań zaczynając od pkt a).

Opis sposobu realizacji M ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW, GDDKiA, MZKZG, MZTP/RZTP
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Podmioty prywatne, BPPMG, BRG, DRMG, PBPR
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

DZIAŁANIE 3.4.7. Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach

Opis sposobu realizacji R R+ S W	a) Wprowadzenie obszarowych ograniczeń dla wjazdu samochodów dostawczych (o DMC powyżej 2,5t) w centrach miast: zakaz wjazdu w godzinach szczytu lub możliwość wjazdu tylko w godzinach porannych.
Opis sposobu realizacji W	W strefie wybrzeża należy odpowiednio dopasować godziny, w których obowiązywać będą ograniczenia, aby były one skorelowane nie tylko z typowym ruchem, ale również z ruchem turystycznym.
Opis sposobu realizacji M L PA PB ZA ZB	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW, GDDKiA
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Środki własne

Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmioty prywatne
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

4
Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja

4.1. Zwiększenie świadomości ludności z zakresu negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania

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

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

Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	BPPMG, mieszkańcy, NGO, PBPR, SOMGGS, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

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

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

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

Opis sposobu realizacji M R R+ S L PA	a) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi w organizowaniu okresowych lub całorocznych kampanii zachęcających do dojazdów do pracy, atrakcji, usług publicznych itd. transportem zbiorowym, rowerem, wykorzystując carpooling lub inny zrównoważony sposób przemieszczania się, wraz z systemem benefitów dla osób biorących udział w akcji (nagrody, dopłaty do wynagrodzenia, zniżki na usługi itd.).

PB ZA ZB W	b) Współpraca i rozmowy z podmiotami zewnętrznymi mające na celu zachęcenie do podróży transportem publicznym w ramach wydarzeń i imprez poprzez uruchamianie specjalnych połączeń obsługujących te wydarzenia oraz benefitów dla ich uczestników w zamian za przyjazd rowerem lub transportem zbiorowym. c) Organizowanie platformy wymiany informacji i dobrych praktyk dla samorządów i podmiotów prywatnych w zakresie zachęt dla mieszkańców w przemieszczaniu się z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu (działanie możliwe do realizacji w ramach komórki o przykładowej nazwie Metropolitalny Zespół Badań Transportowych). d) Zbieranie i wykorzystywanie danych dotyczących przejazdów (liczba, częstotliwość, trasa) w celu rozwoju systemów i infrastruktury zrównoważonej mobilności. e) Zapewnianie środków finansowych i odpowiednich programów udostępniających je podmiotom publicznym i prywatnym chcącym udostępnić swoim pracownikom zniżki na bilety transportu zbiorowego i/lub wyposażenie rowerów, UTO itp, i/lub rowery, UTO itp. jako formę nagród/benefitów i/lub dopłaty do infrastruktury rowerowej na terenie zakładów pracy (stojaki, monitoring, zadaszenia, wiaty, zaplecze sanitarne i in.).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS, powiaty OMGGS, SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, środki prywatne
Potencjalni partnerzy	Podmioty prywatne
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

4.2. Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej

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

Opis sposobu realizacji	a) Promowanie i współpraca na rzecz rozszerzenie systemu FALA (lub analogicznego) na cały obszar OMGGS.

M	b) Rozszerzenie systemu o wdrożenie modelu mobilności jako usługi (MaaS) w OMGGS, tj. zapewnienie dostępności w jednej aplikacji możliwości wyszukania połączenia i zakupu usługi mobilności łączącej: I) transport publiczny (miejski i regionalny), II) transport kolejowy, III) usługi współdzielenia samochodów, IV) usługi współdzielenia hulajnóg, rowerów, innych UTO. c) Zachowanie możliwości zakupu biletu w postaci papierowej dla osób nie korzystających z cyfrowych kanałów sprzedaży biletów. d) Dbanie o cyberbezpieczeństwo systemu, w szczególności ochrona użytkowników przeciw wykradaniu ich danych osobowych i płatniczych. e) Przekazanie funkcjonowania systemu do Regionalnego Zarządu Transportu lub związku gminno-powiatowo-wojewódzkiego w przypadku pojawienia się możliwości prawnych. f) Dbanie o niski poziom awaryjności biletomatów, zwiększenie liczby biletomatów oraz poprawa czytelności interfejsu graficznego.
Opis sposobu realizacji R R+ S PA PB	a) Wspieranie rozwoju systemu FALA (lub analogicznego) o nowe funkcjonalności w zakresie informacji pasażerskiej i usługi MaaS (Mobility as a Service).
Opis sposobu realizacji ZA ZB W L	a) W miarę możliwości dołączenie do systemu FALA lub analogicznego.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	MZKZG, MZTP/RZTP, UM
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Gminy OMGGS, mieszkańcy, NGO, podmioty prywatne, SOMGGS, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

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

Opis sposobu realizacji M	a) Współpraca z operatorami i organizatorami transportu zbiorowego na rzecz wdrożenia standardu GTFS. b) Stworzenie scentralizowanej, regularnie aktualizowanej bazy danych dotyczących funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków. Podejmowanie działań na rzecz utworzenia wojewódzkiej bazy danych dotyczącej funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków, która mogłaby być rozszerzoną wersją bazy metropolitalnej. c) Dostęp do ww. bazy poprzez Zintegrowaną Platformę Informacji OMGGS. d) Udostępnienie danych rozkładowych w formie otwartych danych.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Współpraca z operatorami i organizatorami transportu zbiorowego na rzecz wdrożenia standardu GTFS. Wyposażanie przewoźników w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej (w tym modernizacja obecnie już posiadanych) umożliwiające generowanie plików GTFS-realtime zawierających informacje o bieżących opóźnieniach kursów linii regularnych. b) Współpraca przy tworzeniu scentralizowanej, regularnie aktualizowanej bazy danych dotyczącej funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków. Aktualizacja lokalnych uchwał dotyczących przystanków oraz przekazywanie danych do zintegrowanej bazy. c) Dostęp do ww. bazy poprzez Zintegrowaną Platformę Informacji OMGGS.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Gminy OMGGS, podmioty prywatne, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

4.3. Zintegrowany system informacji

DZIAŁANIE 4.3.1. Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej

Opis sposobu realizacji M	a) Stworzenie jednolitego systemu informacji pasażerskiej: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych, wzór grafik stosowanych w autobusach (opis trasy z możliwością przesiadek) wraz ze standardami dotyczącymi aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń. System informacji pasażerskiej powinien być nowoczesny oraz czytelny i intuicyjny oparty o najlepsze praktyki UX. b) Rozszerzenie funkcjonalności systemu FALA bądź nawiązanie współpracy z przynajmniej jednym podmiotem komercyjnym oferującym usługę planowania podróży i udostępnienie temu podmiotowi wszystkich danych rozkładowych. c) Udostępnienie informacji statycznej i dynamicznej na temat dostępności dla osób o ograniczonej mobilności poszczególnych środków transportu, węzłów integracyjnych i przystanków w miejscach udostępnienia informacji pasażerskiej (rozkłady jazdy, usługi planowania podróży, wyszukiwarki połączeń). d) Udostępnianie informacji o możliwości zakupu biletów zintegrowanych. e) budowa tablic informacji pasażerskiej zintegrowanych z systemem TRISTAR.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Współpraca przy tworzeniu jednolitego systemu informacji pasażerskiej: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych, wzór grafik stosowanych w autobusach (opis trasy z możliwością przesiadek), dostępność infrastruktury i taboru dla osób z ograniczoną mobilnością wraz ze standardami dotyczącymi aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, podmioty prywatne, PKM, PKP, PKP SKM, POLREGIO

Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

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

Opis sposobu realizacji M	a) Współpraca z UMWP w ramach pozyskiwania danych przestrzennych obejmujących OMGGS na cele związane z wykonywaniem opracowań i analiz w ramach zadań realizowanych przez metropolię. b) Realizacja wspólnych zamówień na dane oraz wykonywanie analiz w oparciu o nie.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Aktualizacja i wektoryzacja studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego lub planów ogólnych, a także miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. b) Regularne przekazywanie dokumentów planistycznych gmin do UMWP w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu aktualności i zintegrowania danych przestrzennych na terenie OMGGS.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, PBPR, BPPMG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

DZIAŁANIE 4.3.3. Wdrażanie i rozwijanie Inteligentnych Systemów Transportowych

Opis sposobu realizacji R	a) Rozwój usług istniejących Inteligentnych Systemów Transportowych o Centra Zarządzania Mobilnością razem z: potrzebnym wyposażeniem, nowoczesną infrastruktura serwerową z oprogramowaniem, systemami łączności światłowodowej i radiowej, instalacją nowoczesnych systemów detekcji pieszych i rowerzystów, rozbudową systemów informacji dla kierowców, rozbudową systemu kamer rozpoznających numery rejestracyjne i kamer systemu monitoringu, rozbudową systemu informacji parkingowej zliczającej i prezentującą na

	dynamicznych tablicach ilość wolnych miejsc parkignowych, rozwojem systemu otwartych danych, rozbudową obszarową systemu sterowania ruchem, budową systemów cyfrowej łączności radiowej z pojazdami transportu zbiorowego. Włączanie kolejnych skrzyżowań do systemu sterowania TRISTAR. b) Rozwijanie systemów ITS i rozwiązań Smart City wykorzystywanych do zarządzania szeroko pojętą mobilnością – ruchem drogowym, pieszym i rowerowym, nadzorem i regulacją ruchu transportu zbiorowego, zarządzania kryzysowego i ochrony ludności, zwiększania efektywności wykorzystania miejsc parkingowych. c) integracja systemów ITS działających w portach z systemami miejskimi oraz uzyskiwanie informacji o potokach ładunkowych wpływających do i z portów
Opis sposobu realizacji R+ S L PA PB ZA ZB	a) Współpraca z samorządem województwa na rzecz budowy regionalnych systemów sterowania ruchem, w tym sterowania sygnalizacją, monitorowania ruchu wraz z systemami informowania o aktualnej sytuacji drogowej na drogach powiązanych z węzłami drogowymi na sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz wdrażaniem systemów zarządzania drogami kołowymi, w tym informacji przestrzennej o drogach i ich otoczeniu;
Opis sposobu realizacji W	a) Współpraca z samorządem województwa na rzecz budowy regionalnych systemów sterowania ruchem, w tym sterowania sygnalizacją, monitorowania ruchu wraz z systemami informowania o aktualnej sytuacji drogowej na drogach krajowych i wojewódzkich prowadzących do miejscowości o sezonowo wysokim ruchu turystycznym, w szczególności strefie wybrzeża.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SP, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, MZKZG, MZTP/RZTP, UMWP, ZKM GDY, ZDW, ZTM GDA
Pakiet działań	PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

5
Współpraca

5.1. Zintegrowane zarządzanie transportem

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

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

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

Opis sposobu realizacji M	a) Wsparcie prawne i organizacyjne w reorganizacji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG) w zakresie zmiany jego organizacji i finansowania związku. b) Organizacja dialogu JST OMGGS w sprawie reorganizacji MZKZG.

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

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

DZIAŁANIE 5.1.3. Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego

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

DZIAŁANIE 5.1.4. Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA W	a) Zawarcie porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenie oferty połączeń kolejowych. Wykorzystanie możliwości wynikających z taryf wspólnych lub biletów łączonych.

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

DZIAŁANIE 5.1.5. Opracowanie zintegrowanej oferty przewozowej

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

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

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

Opis sposobu realizacji M R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Utworzenie zintegrowanej taryfy łączącej kolej, regionalny transport autobusowy oraz komunikację miejską w drodze zawierania porozumień pomiędzy organizatorem przewozów kolejowych a organizatorami transportu zbiorowego. b) Wspieranie porozumień między organizatorami dotyczących wspólnej taryfy biletowej bądź wzajemnego honorowania biletów.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS, MZKZG
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne

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

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

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

DZIAŁANIE 5.1.8. Współpraca pomiędzy zarządcami dróg i zarządcami ruchu

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

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

DZIAŁANIE 5.1.9. Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji

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

	d) Udzielanie pomocy merytorycznej przy opracowywaniu planów mobilności dla instytucji, urzędów, firm. e) Działania Metropolitalnego Centrum Kompetencji będą skierowane zarówno do samorządów w postaci wsparcia merytorycznego i podnoszenia kompetencji, jak i do mieszkańców (kampanie edukacyjne i promocyjne). f) Współdziałanie z innymi podmiotami (np. MZKZG, InnoBaltica sp. z o.o.) w ramach działań edukacyjnych i promocyjnych w zakresie zrównoważonej mobilności. g) Certyfikacja i szkolenia kierowców PTZ. h) Badanie potrzeb samorządów OMGGS w zakresie oferty Metropolitalnego Centrum Kompetencji, prowadzenie badań ewaluacyjnych oferty.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Wskazywanie zapotrzebowania na tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności np. w ramach oferty Metropolitalnego Centrum Kompetencji, wypracowania nowych rozwiązań wokół kluczowych zagadnień z punktu widzenia różnego rodzaju miejscowości z OMGGS.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe, UE
Potencjalni partnerzy	BPPMG, BRG, gminy OMGGS, MZKZG, podmioty prywatne, PKP SKM, POLREGIO, SP, UM, UMWP, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

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

Opis sposobu realizacji M	a) Utworzenie komórki o przykładowej nazwie Metropolitalny Zespół Badań Transportowych - komórki odpowiedzialnej za zbieranie i gromadzenie danych o systemie transportu i jego funkcjonowaniu, systematyczne raportowanie zmian i wskazywanie pojawiających się problemów, monitorowanie realizacji działań strategicznych, inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych dotyczących zrównoważonej mobilności, diagnozowanie stanu obecnego i potrzeb

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

DZIAŁANIE 5.1.11. Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego

Opis sposobu realizacji M	a) Nawiązanie kontaktu i współpracy z podmiotami prywatnymi w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się.
Opis sposobu realizacji	a) Realizacja inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

R R+ S L PA PB ZA ZB W	
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Podmioty prywatne
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

DZIAŁANIE 5.1.12. Współpraca z podmiotami zewnętrznymi

Opis sposobu realizacji M	a) Zachęcanie do opracowywania oraz udzielanie pomocy merytorycznej przy opracowywaniu planów mobilności dla instytucji, urzędów, firm itd. b) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi: biznesem i instytucjami publicznymi w celu wymiany doświadczeń i dobrych praktyk w ramach wprowadzania rozwiązań promujących zrównoważoną mobilność w ww. jednostkach (zarówno w kontekście dojazdów pracowników jak i obsługi klientów/petentów). c) Organizowanie regularnych spotkań, na których będą prezentowane lokalne, krajowe i zagraniczne praktyki, a także będą omawiane możliwe rozwiązania uwzględniające lokalne uwarunkowania. d) Proponowane wyznaczenie ambasadorów realizacji SUMP OMGGS w podmiotach zewnętrznych jako części działań związanych z promocją, edukacją i współpracą we wdrażaniu SUMP OMGGS. e) Współpraca z podmiotami zewnętrznymi w celu realizacji projektów pilotażowych dla nowych rozwiązań z zakresu zrównoważonej mobilności. f) Działanie może być realizowane w ramach funkcjonowania Metropolitalnego Centrum Kompetencji.

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

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

Opis sposobu realizacji M R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Podejmowanie wspólnych działań (np. tworzenie projektu ustawy, udział w konferencjach, lobbowanie u polityków, w tym tych, którzy związani są z terenem OMGGS) na rzecz przyjęcia przez polski rząd ustawy o związku metropolitalnym OMGGS.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe

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

5.2. Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności

DZIAŁANIE 5.2.1. Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy

Opis sposobu realizacji M	a) Współpraca z województwem pomorskim w celu uruchomienia linii metropolitalnych o wysokiej częstotliwości kursowania wzdłuż nieczynnych linii kolejowych do czasu ich rewitalizacji bądź na odcinkach, gdzie istnieje szybkie połączenie drogowe z rdzeniem metropolii i brakuje alternatywy w postaci linii kolejowej bądź dogodnego połączenia z przesiadkami. b) Uruchamianie linii metropolitalnych - początkowo przez UMWP w porozumieniu z gminami OMGGS, docelowo - przez Metropolitalny Zarząd Transportu w przypadku utworzenia związku metropolitalnego lub przez MZKZG w przypadku zwiększenia obszaru jego funkcjonowania. Badanie zapotrzebowania gmin i powiatów na przewozy.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Wskazywanie zapotrzebowania na uruchomienie linii metropolitalnych, czyli linii uruchamianych przez Metropolitalny lub Regionalny Zarząd Transportu o wysokiej częstotliwości kursowania, wzdłuż nieczynnych linii kolejowych do czasu ich rewitalizacji bądź na odcinkach, gdzie istnieje szybkie połączenie drogowe z rdzeniem metropolii i brakuje alternatywy w postaci linii kolejowej bądź dogodnego połączenia z przesiadkami. b) Przykładowe relacje na których mogą zostać utworzone połączenia linie metropolitalne, to: I) 22-05 (Elbląg) - Nowy Dwór Gdański – Gdańsk, II) 22-04 Nowy Dwór Gdański - Cedry Wielkie - Gdańsk, III) 22-09 Nowy Dwór Gdański – Malbork, IV) 22-20 Lębork – Krokowa – Puck, V) 22-63 Lębork - Sierakowice - Kartuzy.

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

5.3. Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową

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

Opis sposobu realizacji M	a) Aktualizacja i wdrożenie standardów w zakresie: I) planowania i projektowania węzłów integracyjnych, II) wyposażenia węzłów integracyjnych (stojaki dla rowerów, toalety), III) wspólnej identyfikacji wizualnej i informacji pasażerskiej na węzłach. b) Uzyskanie promesy stosowania standardów przez operatorów infrastruktury i gminy.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Wdrożenie standardu przy nowych węzłach integracyjnych. b) Audyt istniejących węzłów oraz ich modyfikacja w celu dostosowania do standardu (np. dodanie parkingów, modyfikacja w celu poprawy dostępności). c) Wprowadzenie bądź zmiana oznakowania węzła lub jego otoczenia przy uzgodnieniu z zarządzającym infrastrukturą.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe

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

5.4. Zintegrowane planowanie systemu transportowego

DZIAŁANIE 5.4.1. Opracowanie studium transportowego lub strategii rozwoju transportu

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

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

6
Planowanie przestrzenne

6.1. Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności

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

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

DZIAŁANIE 6.1.2. Planowanie nowych funkcji z uwzględnieniem potrzeb transportowych

Opis sposobu realizacji M	a) Zabezpieczenie środków na pomoc techniczną dla samorządów OMGGS w zakresie analiz komunikacyjnych. b) Szkolenia i wsparcie dla urzędników wydziałów odpowiedzialnych za procedury pozwoleń na budowę i rozbudowę układu komunikacyjnego z zakresu stosowania analiz wpływu na układ komunikacyjny i negocjowania realizacji infrastruktury, m.in. tytułem art 16 ustawy o drogach publicznych. c) Zapewnienie godzin doradczych na doradztwo prawne i techniczne dla gmin OMGGS.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru dla inwestycji na terenach powyżej 2 ha (analizy mogą być zarówno wykonywane na etapie planowania funkcji w dokumentach planistycznych jak i na etapie planowania inwestycji budowlanej). b) Stosowanie narzędzi negocjacji w celu wykorzystania art 16 u.d.p. (ustawy o drogach publicznych) dla realizacji infrastruktury drogowej w tym dla mobilności zrównoważonej. c) Wypracowanie mechanizmów negocjowania realizacji nowych, zwartych terenów pod inwestycje mieszkaniowe powyżej 2 ha w sposób skoordynowany z wypracowaniem możliwości wyposażenia ich w niezbędną infrastrukturę społeczną i komunalną. Wykorzystanie dostępnych mechanizmów prawnych i planistycznych. d) Uwzględnienie ww. ustaleń w dokumentach planistycznych. e) Korzystanie ze wsparcia technicznego SOMGGS w zakresie możliwości stosowania narzędzi negocjacji w celu wykorzystania, mi.in. art 16 u.d.p. dla realizacji infrastruktury drogowej, w tym dla mobilności zrównoważonej.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR, BPPMG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

DZIAŁANIE 6.1.3. Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych oraz w sąsiedztwie węzłów

integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi

Opis sposobu realizacji M	a) Inicjowanie i podejmowanie współpracy z lokalnymi samorządami w celu wykonywania takich opracowań oraz wspieranie porozumień międzygminnych podejmowanych przez samorządy w celu realizacji takich opracowań. b) Przyjmowanie roli koordynatora w przygotowywaniu opracowań programowo-przestrzennych (masterplanów) dla otoczenia węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych oraz głównych korytarzy transportowych lub ich kluczowych odcinków. c) Uwzględnienie lokalizacji usług w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, w tym placówek opiekuńczych (żłobków, przedszkoli) oraz innych usług publicznych. d) Wykonanie analizy dla ciągów kolejowych na bazie studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz analiz dostępności terenów i wskazanie obszarów możliwego dogęszczenia zabudowy na terenach o dobrej dostępności do transportu kolejowego. Priorytet dla przystanków i węzłów w miejscach pozwalających na lokalizację zabudowy.
Opis sposobu realizacji R R+ S L	a) Wykonanie opracowań programowo-przestrzennych (masterplanów) dla otoczenia węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych oraz głównych korytarzy transportowych lub ich kluczowych odcinków, w tym opracowanie analiz chłonności oraz wskazanie możliwego potencjału zagospodarowania (przeznaczenia oraz typu usług) oraz elementów infrastruktury transportowej (tzn. przystanków transportu zbiorowego, infrastruktury P&R, B&R i innych) oraz oszacowanie kosztów inwestycji i wskazanie możliwości realizacji dla wybranych lokalizacji dla obszarów położonych na terenie rdzenia metropolii. b) Rekomendowane jest wykonywanie opracowań wraz z przeprowadzeniem konsultacji społecznych w celu zdiagnozowania potrzeb lokalnej społeczności związanych z obszarem opracowania, a także podnoszenie społecznej świadomości w zakresie planowania przestrzennego. c) Uwzględnienie lokalizacji usług w sąsiedztwie węzłów przesiadkowych, w tym usług publicznych, np. placówek opiekuńczych (żłobków, przedszkoli) oraz innych usług publicznych (lokalizacja usług i nowej zabudowy przy węzłach powinna każdorazowo być dostosowana do indywidualnych uwarunkowań).

	d) Współpraca przy opracowywaniu masterplanów dla obszarów położonych na terenie gminy/miasta (jeśli masterplan będzie opracowywane przez inne podmioty niż miasto/gminę). e) Zawiązywanie porozumień międzygminnych oraz z władzami regionalnymi w celu opracowywania masterplanów dla obszarów znajdujących się na terenie miasta lub gminy. f) Uwzględnienie zapisów masterplanów w opracowywanych dokumentach planistycznych dla terenów objętych masterplanami oraz lokalizowaniu nowych inwestycji, w szczególności inwestycji celu publicznego.
Opis sposobu realizacji PA PB ZA ZB W	a) Współpraca przy opracowywaniu masterplanów dla obszarów położonych na terenie gminy/miasta. b) Zawiązywanie porozumień międzygminnych oraz z władzami regionalnymi w celu opracowywania masterplanów dla obszarów znajdujących się na terenie miasta lub gminy. c) Uwzględnienie zapisów masterplanów w opracowywanych dokumentach planistycznych dla terenów objętych masterplanami oraz lokalizowania nowych inwestycji, w szczególności inwestycji celu publicznego.
Opis sposobu realizacji R	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w rdzeniu metropolii: I) Centralne pasmo usługowe, w tym pasmo al. Grunwaldzkiej, II) Tereny wzdłuż Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta, III) Tereny wzdłuż planowanych połączeń drogowych Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta wraz z Metropolitalną Obwodnicą Trójmiasta.
Opis sposobu realizacji R+	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w miastach okołordzeniowych: I) Centralne pasmo usługowe, II) Tereny wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 6 na terenie Rumii i Redy ze względu na zmiany transportowe wynikające z otworzenia tzw. Trasy Kaszubskiej oraz planowanej Obwodnicy Północnej Trójmiasta.
Opis sposobu realizacji S	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w centrach subregionalnych: I) Centralne pasmo usługowe, II) Tereny wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 6 na terenie Wejherowa ze względu na zmiany transportowe wynikające z otworzenia tzw. Trasy Kaszubskiej oraz planowanej Obwodnicy Północnej Trójmiasta, III) Tereny wzdłuż planowanych obwodnic Malborka i Lęborka.
Opis sposobu realizacji	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w ośrodkach lokalnych:

L	I) Tereny wzdłuż istniejących/planowanych obwodnic Kartuz i Sierakowic.
Opis sposobu realizacji PA	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie podmiejskiej A: I) Tereny wzdłuż Metropolitalnej Obwodnicy Trójmiasta, II) Tereny wzdłuż planowanych połączeń drogowych Zachodniej Obwodnicy Trójmiasta wraz z Metropolitalną Obwodnicą Trójmiasta, III) Tereny wzdłuż tzw. Trasy Kaszubskiej.
Opis sposobu realizacji PB	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie podmiejskiej B: I) Tereny wzdłuż tzw. Trasy Kaszubskiej, II) Tereny wzdłuż kolejowych korytarzy transportowych, III) Tereny wzdłuż dawnej drogi krajowej nr 6 na terenie Wejherowa ze względu na zmiany transportowe wynikające z otworzenia tzw. Trasy Kaszubskiej oraz planowanej Obwodnicy Północnej Trójmiasta.
Opis sposobu realizacji ZA	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie pozamiejskiej A: I) Tereny wzdłuż tzw. Trasy Kaszubskiej, II) Tereny wzdłuż kolejowych korytarzy transportowych. III) Tereny wzdłuż planowanej linii kolejowej z Kartuz do Sierakowic.
Opis sposobu realizacji ZB	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie pozamiejskiej B: I) Tereny położone wzdłuż planowanej linii kolejowej obsługującej planowaną elektrownię atomową. II) Tereny wzdłuż planowanej linii kolejowej z Kartuz do Sierakowic.
Opis sposobu realizacji W	Potencjalne obszary, które mogą być objęte opracowaniem masterplanu w strefie wybrzeża: I) Tereny położone wzdłuż planowanej linii kolejowej obsługującej planowaną elektrownię atomową.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe

Potencjalni partnerzy	PBPR, BPPMG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie

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

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Lokalizacja stref działalności gospodarczej (SDG) w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu dobrego dostępu do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego: I) w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu autostrady (A) lub drogi ekspresowej (S), II) w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi, III) w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, IV) bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR, BPPMG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym.

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

Opis sposobu realizacji M	a) Wypracowanie zbioru dobrych praktyk i mechanizmu uwzględniania potencjału mobilnościowego wynikającego z infrastruktury transportu zbiorowego oraz ich wpływu na zapisy dokumentów planistycznych (intensywności zabudowy w sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego i inne parametry zabudowy, wskaźniki miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, wymogi dotyczące kształtowania infrastruktury drogowej, dostępność do przystanków transportu zbiorowego oraz usług społecznych), o ile takie standardy nie zostaną wprowadzone na poziomie krajowym. W szczególności standardy powinny dotyczyć dostępności do przystanków transportu zbiorowego. b) Integracja standardu z metodyką pracy przy ocenie potrzeb transportowych gmin. c) Wdrażanie standardów zapisu w dokumentach planistycznych. d) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorządy ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Współpraca przy tworzeniu standardów i mechanizmu uwzględniania potencjału mobilnościowego wynikającego z dostępności transportu zbiorowego oraz ich wpływu na zapisy studiów i planów (intensywności zabudowy w sąsiedztwie przystanków transportu zbiorowego i inne parametry zabudowy, wskaźniki miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, wymogi dotyczące kształtowania infrastruktury drogowej, dostępność do przystanków transportu zbiorowego oraz usług społecznych), o ile takie standardy nie zostaną wprowadzone na poziomie krajowym. W szczególności standardy powinny dotyczyć dostępności do przystanków transportu zbiorowego. b) Uwzględnianie dobrych praktyk i mechanizmu uwzględniania potencjału mobilnościowego w opracowywanych dokumentach planistycznych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	**2025** (w zakresie opracowania standardów) **Działanie ciągłe** (w zakresie stosowania standardów)
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Gminy OMGGS, PBPR, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym.

DZIAŁANIE 6.1.6. Koncentracja zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego

Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) W przypadku wystąpienia potrzeby zwiększenia powierzchni terenów inwestycyjnych w gminie, wyznaczanie takich terenów w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, planach ogólnych (lub innych analogicznych dokumentach) oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego powinno się realizować w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji transportu zbiorowego. b) Planowana zabudowa powinna zakładać zróżnicowane funkcje: mieszkaniowe, usługowe (w tym usługi publiczne), rekreacyjne, zieleń itd. c) Tam, gdzie to możliwe należy dążyć do relokacji rezerw terenów rozwojowych na te o korzystniejszej lokalizacji ze względu na dostępność transportu zbiorowego. d) Na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego w pierwszej kolejności powinny być tworzone warunki do realizacji na nich nowej zabudowy (układ drogowy, infrastruktura podziemna itd.). e) Tereny inwestycyjne w sąsiedztwie infrastruktury transportu zbiorowego należy kształtować tak, aby zapewniały możliwie najkrótszy dostęp pieszy i rowerowy do przystanków, stacji i dworców.
Opis sposobu realizacji M	Brak działań
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR
Pakiet działań	PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.

6.2. Zintegrowane planowanie przestrzenne

DZIAŁANIE 6.2.1. Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS

Opis sposobu realizacji M	a) W przypadku reformy planowania przestrzennego, o ile takie oznaczenia nie zostaną jednoznacznie wskazane na poziomie krajowym, opracowanie jednolitych standardów dla oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych. Standardy powinny być opracowane przy współudziale samorządów OMGGS. b) W przypadku braku zmian w systemie planowania przestrzennego na poziomie krajowym, udostępnienie gminom wypracowanych dotychczas standardów w zakresie oznaczeń stosowanych w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w gminach, a w razie potrzeby, aktualizacja tych standardów. c) Opracowanie analogicznych standardów dla miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. d) Prowadzenie bieżącego monitoringu wdrażania standardów oraz ich aktualizacja w razie potrzeby. e) Zapewnienie godzin doradczych na doradztwo prawne i techniczne dla gmin OMGGS w ramach opracowywania dokumentów planistycznych i stosowania ujednoliconych standardów oznaczeń dla OMGGS. f) Weryfikacja zastosowania standardu wypracowanego przez SOMGGS przez samorządy ubiegające się o dotacje grantowe w inwestycjach.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Stosowanie jednolitych na całym terenie OMGGS oznaczeń w nowych i aktualizowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy, planach ogólnych lub innych analogicznych dokumentach, a także modelach struktury funkcjonalno-przestrzennej gmin stanowiących element strategii rozwoju gminy. b) Wskazana jest harmonizacja opracowań i wymiana dobrych praktyk. c) Współpraca przy opracowywaniu standardów dla oznaczeń w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, studiach, planach ogólnych lub innych analogicznych dokumentach planistycznych. d) Załączanie wypracowanych standardów do dokumentacji przetargowej jako wiążących dla wykonawców opracowujących dokumenty planistyczne dla samorządów.

	e) Korzystanie ze wsparcia technicznego SOMGGS w ramach stosowania ujednoliconych oznaczeń w dokumentach planistycznych. f) Konsultowanie opracowywanych dokumentów planistycznych z SOMGGS w zakresie stosowanych oznaczeń.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	**2025** (w zakresie opracowania standardów) **Działanie ciągłe** (w zakresie stosowania standardów)
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR
Pakiet działań	PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

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

Opis sposobu realizacji M R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Współpraca SOMGGS, gmin OMGGS oraz PBPR w ramach koordynacji i uzgadniania gminnych dokumentów planowania przestrzennego (w strefach przygranicznych) w zakresie oddziaływania na potrzeby transportowe z wykorzystaniem formuły Dialogu Terytorialnego.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	**2026 (w zakresie dołączenia SOMGGS do formuły Dialogu Terytorialnego)** **Działanie ciągłe (w zakresie prowadzenia Dialogu Terytorialnego)**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	UMWP, PBPR

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

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

Opis sposobu realizacji M	a) Organizacja szkoleń i wyjazdów studialnych z zakresu planowania przestrzennego, których celem będzie przedstawienie dobrych praktyk zarządzania rozwojem przestrzennym powiązanym ze zrównoważoną mobilnością. b) Organizacja szkoleń z zakresu pozyskiwania i analizy danych, a także sposobu realizacji opracowań studialnych (działanie 6.1.3) oraz pozyskiwania na nie funduszy. c) Wsparcie merytoryczne gmin OMGGS w zakresie planowania przestrzennego zorientowanego na zrównoważoną mobilność. d) Wsparcie merytoryczne dla gmin w zakresie zmian w planowaniu przestrzennym wynikających z reformy planowania przestrzennego. e) Określenie możliwości ubiegania się samorządów OMGGS o wsparcie w zakresie planowania przestrzennego, zakresu wsparcia oraz formy jego udzielania. f) Odbiorcami szkoleń powinni być zarówno politycy, włodarze miast i gmin, oraz urzędnicy zajmujący się planowaniem przestrzennym. g) Działanie może być realizowane w ramach Metropolitalnego Centrum Kompetencji.
Opis sposobu realizacji R R+ S L PA PB ZA ZB W	a) Udział w organizowanych szkoleniach i wyjazdach studialnych. b) Korzystanie ze wsparcia merytorycznego SOMGGS w ramach opracowywanych dokumentów planistycznych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	PBPR

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