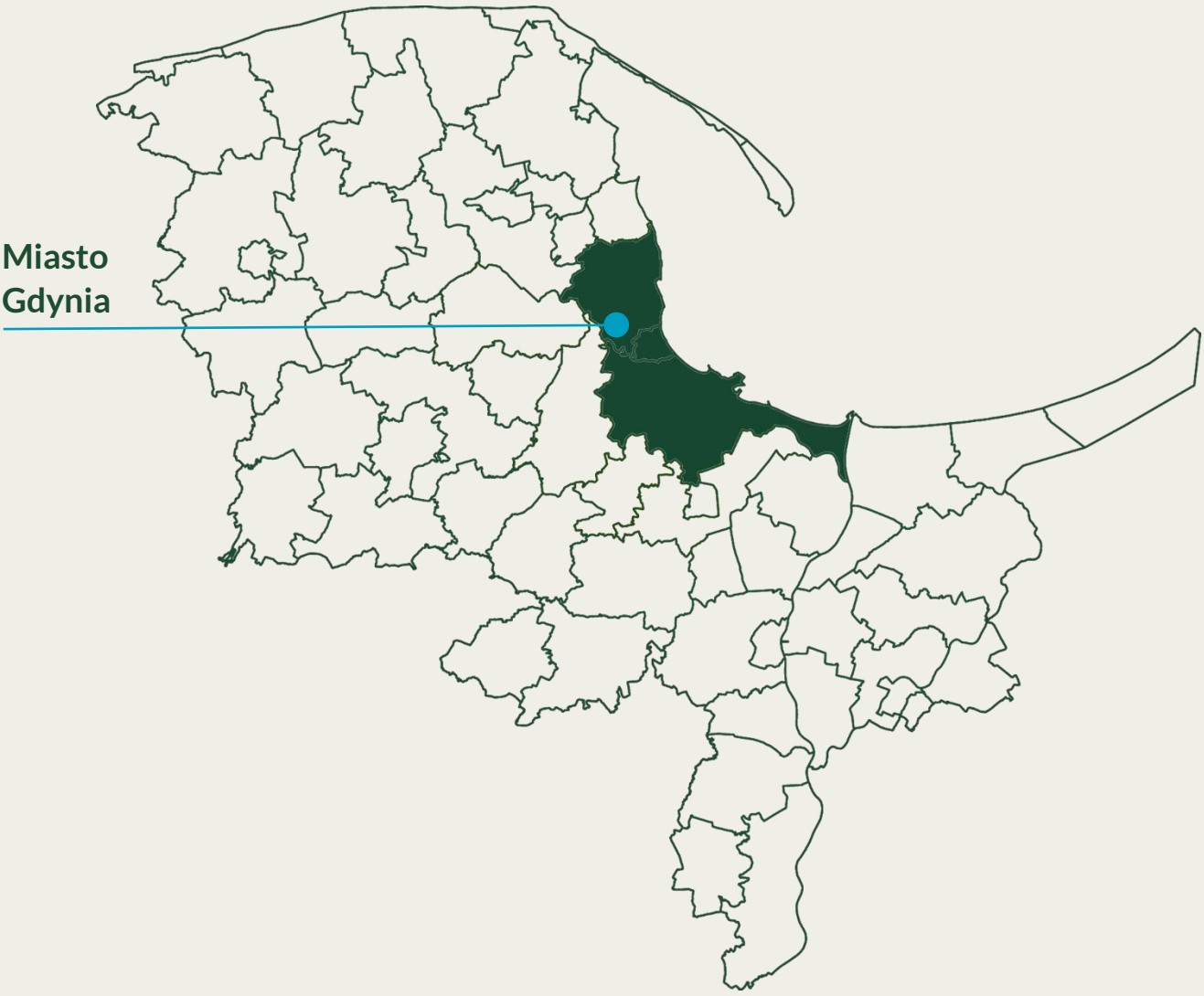
# SUMP OMGGS

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

## Załącznik nr 3 – Fiszka dla miasta Gdyni

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




# Fiszka dla miasta Gdyni

Fiszka SUMP OMGGS dla miasta Gdyni składa się z dwóch części. Pierwsza to streszczenie ustaleń SUMP OMGGS dla strefy, w której znajduje się gmina – zawiera ono główne ustalenia planu dla obszarów priorytetowych, wytyczne dla dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych wraz z odniesieniem do poszczególnych działań. Druga część to wytyczne inwestycyjne w postaci działań proponowanych w dokumencie przedstawione na mapie gminy wraz z opisowym objaśnieniem poszczególnych oznaczeń.

Gdynia znajduje się w **rdzeniu metropolii** Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Gminy należące do tej strefy charakteryzują się zbliżonymi uwarunkowaniami transportowymi, przestrzennymi i społeczno-gospodarczymi.

**Tabela 1. Streszczenie ustaleń SUMP OMGGS i wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych**

| R Rdzeń metropolii | | |
|---|---|---|
| **Priorytety SUMP OMGGS*** | **Główne ustalenia planu** | **Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych** |
| **Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe** | – Jako ośrodek dominujący pod względem liczby miejsc pracy, szkół średnich i wyższych, Trójmiasto jest głównym generatorem ruchu obszaru. Liczba i kierunki codziennych podróży mieszkańców OMGGS wskazują na połączenia pomiędzy rdzeniem a wszystkimi gminami obszaru (im bardziej peryferyjnie położona gmina pod względem odległości i dostępu do transportu, tym słabsze są te połączenia).<br>– Funkcjonowanie i duża popularność kolei aglomeracyjnej sprawiają, iż w porównaniu z resztą kraju obszar ten cechuje się znacznym wykorzystaniem tego środka transportu. Na wzrost wykorzystania tego środka transportu może mieć wpływ także planowana rozbudowa kolei aglomeracyjnej w kierunku gminy Kosakowo. Pełen potencjał kolei pozostaje jednak wciąż niewykorzystany ze względu na m.in. brak odpowiedniego poziomu integracji, zarówno na poziomie taryf (wyjątkiem jest oferta ZTM Gdańsk), rozkładów, infrastruktury, jak i koordynacji oraz planowania nowych inwestycji.<br>– Istotne znaczenie mają także kolejowe połączenia zewnętrzne rdzenia – zarówno te wiodące do pozostałych stref w obrębie OMGGS, jak i dalej, mające charakter tras dalekobieżnych. Również i w ich przypadku występują problemy z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb i oczekiwań pasażerów, niewystarczającą przepustowością kluczowych odcinków linii kolejowych (np. ograniczone połączenia bezpośrednie z Gdyni w kierunku Żukowa, Kościerzyny przez Gdańsk Osową, na rzecz trasy okrężnej przez Gdańsk Wrzeszcz), niewystarczającą przepustowością kluczowych odcinków linii kolejowych (np. brak dodatkowych torów na odcinku Gdańsk Główny – Tczew, brak dodatkowych torów oraz sieci trakcyjnej na linii kolejowej nr 201) i ich parametrami technicznymi (np. linii kolejowej nr 201), czy standardem taboru. Wszystko to obniża efektywność systemu kolejowego w rdzeniu i w całym Obszarze Metropolitalnym.<br>– Bardzo istotną rolę w przemieszczeniach wewnątrz rdzenia metropolii pełni transport miejski – autobusy, tramwaje, trolejbusy. W metropolii funkcjonuje również regionalny i dalekobieżny transport autobusowy, który pełni rolę dowozowo-odwozową pomiędzy rdzeniem a pozostałymi obszarami metropolii; nie pełni on istotnej funkcji w podróżach wewnątrz rdzenia.<br>– Należy dążyć do stworzenia wspólnej taryfy biletowej, obejmującej wiele środków transportu. Obecnie, pomimo ogólnego nastawienia na integrację transportu już na poziomie wojewódzkim (co przejawia np. wdrażanie systemu FALA) i budowy wielu węzłów przesiadkowych w ostatnich latach, nadal występuje mnogość taryf biletowych i wybiórcze wzajemne honorowanie biletów, co jest nieintuicyjne dla pasażerów. | W działaniach miast rdzenia metropolii, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:<br>- uwzględniać konieczność prowadzenia współpracy z podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym miast rdzenia OMGGS **(działanie 1.1.1.)**;<br>- dążyć do zwiększania dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej **(działanie 1.1.2.)** oraz do prowadzenia kooperacji z samorządem regionalnym oraz podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zakupu nowoczesnego taboru kolejowego **(działanie 1.1.3.)**;<br>– dążyć do wprowadzenia jednolitego standardu przystankowego w OMGGS, z zastosowaniem, w miarę możliwości, dynamicznych tablic informacji pasażerskiej oraz uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością **(działanie 1.2.1.)**;<br>– poprawiać ofertę przewozową na liniach miejskich oraz lokalizację przystanków w ten sposób, aby zwiększać wskaźnik dostępności do transportu zbiorowego **(działanie 1.2.2.)**;<br>– poprawiać jakość i efektywność wykorzystania taboru tramwajowego, trolejbusowego oraz autobusowego, w tym zwiększać udział taboru zeroemisyjnego we flocie obsługującej linie miejskie **(działanie 1.2.3)**;<br>– rozszerzać sieć buspasów **(działanie 1.2.4.)**;<br>– rozwijać sieć tramwajową, trolejbusową oraz budować nowe stacje ładowania autobusów zeroemisyjnych, zapewniać priorytet dla transportu zbiorowego na skrzyżowaniach **(działanie 1.2.5.)**. W ramach działania 1.2.5 w Gdyni planowana jest budowa nowych stacji ładowania autobusów elektrycznych, m.in. na pętlach Pogórze Górne oraz Obłuże Maciejewicza, ul. Unruga, ul. Płk. Dąbka, ulicach w ścisłym centrum (fragmenty Władysława IV, Wójta Radtkego, 3 Maja). Dodatkowe działania to zgłoszony w ramach ZIT projekt rozbudowy systemu ITS, obejmujący m.in., budowę Miejskiego Centrum Zarządzania Mobilnością, nowe tablice systemu informacji pasażerskiej, przygotowanie infrastruktury łączności między centrum zarządzania a pojazdami komunikacji miejskiej czy zlecenie aktualizacji miejskiego modelu ruchu na podstawie kompleksowych badań ruchu, które przyczynią się do lepszego zarządzania ruchem w mieście i pozwolą na usprawnienie funkcjonowania transportu zbiorowego, co powinno zachęcić nowych użytkowników.<br>– wykorzystywać transport zbiorowy przy organizacji wydarzeń masowych jako preferowany środek dowozu i odwozu ich uczestników **(działanie 1.2.6)**;<br>– dążyć do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz do zapewnienia dla nich bezpiecznych warunków podróży, poprzez m.in. likwidację barier architektonicznych czy wdrożenie odpowiednich oznaczeń na elementach infrastruktury i taborze **(działanie 1.2.8)**;<br>– współpracować przy kształtowaniu oferty transportu zbiorowego z podmiotami zewnętrznymi, takimi jak uczelnie, szkoły i miejsca pracy, w celu dostosowania oferty przewozów do rzeczywistych potrzeb mieszkańców **(działanie 1.2.9.)**;<br>– podejmować działania w zakresie budowy nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R **(działanie 1.3.1.)**; |

| | | |
|---|---|---|
| | – Na obszarze rdzenia metropolii funkcjonują ekologiczne podsystemy transportu miejskiego – tramwaje (niskopodłogowe – przynajmniej w części pokładu), trolejbusy (częściowo wyposażone w technologię In-Motion Charging), wdrożono także pierwsze autobusy zeroemisyjne. Należy kontynuować ten kierunek działań. | – dążyć do uruchomienia sezonowego transportu wodnego łączącego miasta OMGGS w oparciu o dodatkowe analizy popytu przeprowadzone na poziomie metropolii **(działanie 1.4.1.)**;<br>– w przypadku podjęcia decyzji o uruchomieniu połączeń transportu wodnego, wybudować nowe oraz zmodernizować istniejące przystanki tramwaju wodnego wraz z zapewnieniem informacji pasażerskiej oraz możliwości korzystania z przystanków przez osoby o ograniczonej mobilności **(działanie 1.4.2.)**;<br>– w przypadku podjęcia decyzji o uruchomieniu połączeń transportu wodnego, powiązać linie lądowego transportu zbiorowego z przystankami transportu wodnego oraz włączyć transport wodny do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej **(działanie 1.4.3.)**. |
| **Priorytet II – Piesi i rowerzyści** | – W rdzeniu OMGGS występuje niedobór przestrzeni publicznych, które w rzeczywisty sposób byłyby przyjazne i bezpieczne dla pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu. Ograniczona jest także dostępność dla OzN. Na obszarach miast rdzenia panuje dominacja ruchu drogowego, która tym bardziej ogranicza dostępność przestrzeni dla mobilności aktywnej. Istniejące elementy infrastruktury pieszej i rowerowej są zbyt niskiej jakości, a całej sieci brak jest spójności, nie tylko w ujęciu lokalnym, ale również w powiązaniu z gminami należącymi do innych stref.<br>– Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej w Gdyni i Sopocie jest zbyt niska, zbyt mało powiązana z transportem zbiorowym oraz w zbyt niskim stopniu odpowiadająca potrzebom realizacji dojazdów rowerem na terenie miast rdzenia. Sieć w Gdańsku reprezentuje wyższy standard, jednak nadal należy ją zagęszczać. W rdzeniu w zbyt małej liczbie miejsc znajdują się również przejazdy rowerowe i przejścia/kładki/przepusty piesze umożliwiające przekraczanie istotnych szlaków transportowych, co stanowi jeden z kluczowych problemów tych sieci. Drugim takim problemem jest niedobór połączeń równoległych do linii wybrzeża.<br>– W rdzeniu ruch pieszy i rowerowy odbywa się w relacjach bezpośrednich oraz jako etap podróży łączonych z transportem publicznym. Dlatego też bardzo ważne jest zarówno silne zagęszczanie sieci, jak i rozwijanie infrastruktury i rozwiązań łączących transport pieszy, rowerowy itp. z transportem publicznym. Należy bardzo ściśle powiązać infrastrukturę pieszą i rowerową z węzłami przesiadkowymi oraz mniejszymi przystankami/stacjami, a także przestrzennie, prawnie i technicznie umożliwiać przewóz rowerów itp. pojazdami transportu zbiorowego. Ważne jest również uspokajanie i ograniczanie ruchu drogowego, które umożliwi bezpieczną intensyfikację przemieszczeń pieszych, rowerowych itp.<br>– Podstawą rozwoju sieci pieszej i rowerowej w miastach rdzenia powinno być zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu (szczególnie w pobliżu kluczowych generatorów ruchu, zwłaszcza szkół itp.), dążenie do uzyskania jak najwyższej spójności i gęstości sieci (przede wszystkim do uzupełniania luk, które obecnie znacznie wydłużają trasy dojścia i dojazdu), rozbudowa sieci w kierunku zapewnienia możliwości realizacji bezpośrednich bezpiecznych i komfortowych podróży w kluczowych relacjach (w tym przekraczanie trasy S7 oraz połączenie równoległe do linii wybrzeża w standardzie velostrad), udostępnienie | W działaniach gmin rdzenia metropolii, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:<br>– wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na nowe i modernizację istniejących odcinków tras pieszych i rowerowych oraz realizować wszelkie inwestycje z zakresu rozbudowy sieci uwzględniając planowane i proponowane przebiegi tras oraz ich zazielenianie, najwyższe standardy budowy, hierarchizację, projektowanie uniwersalne, stosowanie zasad dostępności etc. **(działanie 2.1.1.)** (jak np. projekty planowane w ramach ZIT, których elementami będą również mniejsze inwestycje, nieuwzględnione na mapie, takie jak np. wykonywanie infrastruktury pieszej i terenów zielonych przy budynkach użyteczności publicznej, m.in. szpitalach). Działania z tego zakresu należy realizować we współpracy z obszarami ościennymi dla zachowania ich spójności w skali całego OMGGS oraz w powiązaniu z terenami poza jego granicami;<br>– wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie bezpieczeństwa, dostępności i funkcjonalności sieci pieszej i rowerowej oraz przeprowadzać właściwe modernizacje, budowy i rozbudowy sieci oraz wyposażanie jej w urządzenia ITS zgodnie z ich wynikami oraz innymi planami inwestycyjnymi przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego, zasad zapewniania dostępności (również dla OzN) oraz właściwych standardów **(działanie 2.1.2.)** (wśród wzmiankowanych projektów ZIT, zawarto również m.in. montaż urządzeń ułatwiających dostępność dla OzN);<br>– dążyć do uzyskania jak najwyższego standardu utrzymania infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w sezonie jesienno-zimowym, mając również na uwadze kluczowe zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników i dostępności, również dla OzN **(działanie 2.1.3.)**;<br>– dążyć do uzyskania jak najwyższej dostępności węzłów integracyjnych dla pieszych i rowerzystów, w tym OzN **(działanie 2.2.1.)**;<br>– umożliwiać i ułatwiać przewóz rowerów, hulajnóg, UTO itp. środkami transportu publicznego, zarówno taryfowo jak i infrastrukturalnie oraz taborowo **(działanie 2.2.2.)**;<br>– rozwijać systemy pojazdów współdzielonych. Powinna zaistnieć współpraca z firmami realizującymi przewozy osób taksówkami oraz pośrednikami przy przewozie osób taksówkami w zakresie unifikacji oznakowania, organizacji szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego **(działanie 2.3.1.)**, również we współpracy z obszarami ościennymi (także poza OMGGS) i dążenie do ich standaryzacji w zakresie obsługi, integracji tego typu systemów z transportem publicznym oraz zachowania ich jak najwyższej jakości i dostępności **(działanie 2.3.2.)**.<br>W rdzeniu metropolii szczególnie istotne będzie uwzględnienie:<br>– równoległej względem drogi nadmorskiej trasy północ-południe, która pozwoli swobodniej przemieszczać się mieszkańcom do pracy, szkoły itd. bez kolizji z turystami, |

| | | |
|---|---|---|
| | mieszkańcom do użytku połączeń ponadlokalnych, ścisłe powiązanie sieci z publicznym transportem zbiorowym (szczególnie z głównymi węzłami integracyjnymi), zapewnienie dostępności przestrzeni publicznych dla OzN, rozwój systemów pojazdów współdzielonych oraz rozwój punktowej infrastruktury rowerowej umożliwiającej bezpieczne przechowywanie rowerów w przestrzeniach publicznych.<br>– Efektem podjętych działań z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w miastach rdzenia powinien być wzrost udziału ruchu pieszego, rowerowego itp., znaczne ograniczenie ruchu drogowego, poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz jakości zdrowia, środowiska i całego otoczenia. Całość sprawi, że przestrzeń publiczna będzie bardziej przyjazna i dostępna, a standard życia znacznie wzrośnie. | – osi całej sieci metropolitalnej w postaci velostrady północ-południe, która powinna być zrealizowana na całej długości w jak najwyższym standardzie,<br>– alternatywnych połączeń rowerowych wschód-zachód przekraczających trasę S7. |
| **Priorytet III – Ruch zmotoryzowany** | – Ruch zmotoryzowany jest źródłem uciążliwości (hałas, kongestia, wypadki) dla większości mieszkańców rdzenia metropolii. Podczas konsultacji społecznych zwracali oni szczególną uwagę na niedobór miejsc parkingowych, korki powstające w godzinach szczytu oraz hałas generowany przez ruch tranzytowy.<br>– Wyzwaniem dla OMGGS w zakresie ruchu zmotoryzowanego jest uspokajanie tego ruchu w centrach miast, ograniczenie samochodowego ruchu indywidualnego w centrach miast poprzez system węzłów przesiadkowych i parkingów buforowych, uporządkowanie parkowania oraz dążenie do uspójnienia polityki parkingowej na terenie całej metropolii oraz zwiększenia efektywności wykorzystania miejsc parkingowych, w tym z zastosowaniem rozwiązań ITS/Smart City.<br>– Polityka parkingowa w miastach rdzenia powinna opierać się na stopniowym rozszerzaniu stref płatnego parkowania oraz parkingach buforowych rozmieszczonych na granicy tych SPP umożliwiających dotarcie pieszo do głównych celów podróży w przeciągu kilku-kilkunastu minut.<br>– Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych oraz tankowania paliw alternatywnych znajduje się głównie w rdzeniu metropolii.<br>– Na obszarze rdzenia znajdują się kluczowe węzły przesiadkowe, które w połączeniu z siecią kolejową powinny stanowić szkielet układu transportowego całej metropolii.<br>– Na obszarze OMGGS planowana jest budowa wielu odcinków dróg obwodowych oraz udrożnienie dojazdu do portu w Gdyni.<br>W porozumieniu z zarządcami dróg należy wykorzystać otwarcie nowych tras do uspokojenia ruchu na obszarach zabudowanych, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnienia funkcjonowania pojazdów komunikacji zbiorowej na drogach, które zostaną odciążone ruchem tranzytowym. Przy przeprowadzaniu badań ruchu, wykonywaniu prac studialnych i modelowaniu ruchu należy zwrócić uwagę na zmianę potoków ruchu ze względu na otwarcie realizowanych inwestycji, możliwości wykorzystania innych środków transportu. Należy dążyć do zwiększenia efektywności wykorzystania sieci drogowej oraz płynności | W działaniach gmin rdzenia metropolii, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:<br>– współpracować z OMGGS na rzecz opracowania i przyjęcia spójnej polityki parkingowej dla OMGGS **(działanie 3.1.1.)**;<br>– analizować funkcjonowanie stref płatnego parkowania i rozszerzać te strefy **(działanie 3.1.2.)**;<br>– analizować funkcjonowanie parkingów leżących poza strefami płatnego parkowania i porządkować parkowanie wykorzystując w tym celu również ITS **(działanie 3.1.3.)**;<br>– dążyć do rozbudowy systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego włączonego w ITS, wyprowadzającego parkowanie poza centrum miasta **(działanie 3.1.4.)**;<br>– dążyć do tego, żeby sieć drogowa w OMGGS miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, a rozwiązania techniczne odpowiadały prędkościom, które można na nich rozwijać, m.in. uspokojenie ruchu na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego lub o charakterze lokalnym oraz dbać, aby rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu również były spójne **(działanie 3.2.1.)**;<br>– dążyć do przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego i oznakowania (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji), **(działanie 3.2.2.)**;<br>– realizować kompleksowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych **(działanie 3.2.3.)**;<br>– dążyć do powiązania budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich poza rdzeniem metropolii z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg **(działanie 3.2.4.)**;<br>– prowadzić modernizacje układu drogowego wraz z rozbudową ITS z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności, poszanowaniem zieleni, wykorzystaniem zielonej infrastruktury, poszanowaniem wartości historycznych i kulturowych miast **(działanie 3.2.5.)**;<br>– prowadzić procesy studyjno-koncepcyjne nowych dróg, m.in. w oparciu o badania ruchu i aktualizację modeli transportowych, z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności **(działanie 3.2.6.)**;<br>– współpracować z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową **(działanie 3.2.7.)**; |

| | | |
|---|---|---|
| | ruchu, ze szczególnym uwzględnieniem transportu zbiorowego oraz rozwiązań zwiększających komfort i bezpieczeństwo rowerzystów i pieszych, dzięki zastosowaniu rozwiązań ITS. Przy przebudowie dróg nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego.<br>– Należy dążyć do pełnej separacji ruchu ciężarowego generowanego przez porty w Gdańsku i Gdyni od reszty ruchu drogowego. Pomoże w tym realizacja kluczowych inwestycji drogowych (Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiasta, Droga Czerwona w Gdyni) oraz rewizja ograniczeń tonażowych na pozostałych drogach.<br>– Ruch samochodów dostawczych generuje konflikty związane z parkowaniem w otoczeniu punktów handlowych i usługowych. Niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań porządkujących wjazd i parkowanie samochodów dostawczych. | – przeprowadzić kompleksowe badania emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu **(działanie 3.3.1.)**;<br>– wprowadzić Strefy Czystego Transportu na podstawie przeprowadzonych badań emisji z transportu **(działanie 3.3.2.)**;<br>– współpracować z OMGGS na rzecz opracowania planu w celu ustalenia lokalizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz udostępnienia potrzebnych danych **(działanie 3.3.3.)**;<br>– wspierać rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych poprzez wyznaczenie lokalizacji dla budowy stacji ładowania **(działanie 3.3.4.)**;<br>– wspierać budowę co najmniej jednej stacji tankowania wodoru oraz innych paliw alternatywnych **(działanie 3.3.5.)**;<br>– wytyczać miejsca postojowe („koperty") przeznaczone wyłącznie dla dostaw w otoczeniu punktów handlowych i usługowych, docelowo jako standard dla powierzchni parkingowych **(działanie 3.4.1.)**;<br>– konsultować lokalizacje nowych automatów paczkowych z ich operatorami w taki sposób, aby ich działalność nie zakłócała ruchu pieszego i drogowego **(działanie 3.4.2.)**;<br>– współpracować z zarządcami dróg w ramach inwestycji drogowych: Drogi Czerwonej w Gdyni, OPAT oraz Via Maris, których zadaniem jest m.in. pełna separacja ruchu ciężarowego i osobowego w dojeździe do Portu Gdynia **(działanie 3.4.3.)**;<br>– dostosowywać miejską infrastrukturę rowerową do funkcjonowania rowerów cargo, dążyć do uwzględnienia rowerów cargo w systemie roweru miejskiego **(działanie 3.4.4.)**;<br>– dążyć do opracowania planów logistyki miejskiej (SULP) w oparciu o konsultacje z mieszkańcami oraz nadawcami i odbiorcami ładunków **(działanie 3.4.5.)**;<br>– dążyć do wprowadzania ograniczeń tonażowych na odcinkach dróg charakteryzujących się dużą uciążliwością ruchu ciężarowego dla mieszkańców **(działanie 3.4.6.)**;<br>– wprowadzać ograniczenia czasowe dla wjazdu samochodów dostawczych do centralnej części miasta (zakaz wjazdu w godzinach szczytu lub możliwość wjazdu tylko w godzinach porannych) **(działanie 3.4.7.)**. |
| **Priorytet IV – Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja** | – W rdzeniu metropolii podejmowane są działania promujące zrównoważoną mobilność. Ich skala i zakres powinny jednak być zwiększone, tak aby wiedza o negatywnym wpływie transportu samochodowego na środowisko stała się powszechna.<br>– Z powodzeniem prowadzone są kampanie edukacyjne i promocyjne w szkołach, m.in. Rowerowy Maj.<br>– Mieszkańcy wybierają środek transportu na podstawie czasu podróży, jej kosztu oraz komfortu, co potwierdzają też wyniki konsultacji społecznych SUMP OMGGS. Ważne jest, aby poza celami edukacyjnymi, kampanie mówiły również językiem korzyści.<br>– Kampanie promocyjne powinny być realizowane wielotorowo i docierać do różnych grup społecznych, w tym do turystów.<br>– Kluczowa jest także konsekwencja w podejmowanych przez samorząd działaniach. Edukacja na temat zrównoważonej mobilności nie może ograniczać się tylko do wybranych kampanii – wszystkie wydarzenia miejskie i ich obsługa transportowa powinny być realizowane zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności. Obecnie w działaniach miast rdzenia brak jest takiej konsekwencji.<br>– Dostępne informacje dotyczące transportu i planowania przestrzennego w rdzeniu metropolii stanowią najpełniejszy zasób danych spośród | W działaniach gmin rdzenia metropolii, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:<br>– dążyć do zwiększania świadomości ludności na temat korzyści płynących z użytkowania zrównoważonych środków transportu oraz promować te formy podróżowania poprzez organizację różnego rodzaju kampanii, zajęć, warsztatów, wydarzeń itp. **(działanie 4.1.1.)**;<br>– promować publiczny transport zbiorowy **(działanie 4.1.2.)**;<br>– umożliwiać oferowanie ludności i przyjezdnym różnego rodzaju zachęt ułatwiających i promujących dostęp do zrównoważonych form przemieszczania się, w tym publicznego transportu zbiorowego oraz różnego rodzaju pojazdów i urządzeń wspomagających mobilność aktywną **(działanie 4.1.3.)**;<br>– dążyć do rozszerzania istniejących systemów zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego o nowe komponenty **(działanie 4.2.1.)**;<br>– dążyć do utworzenia zintegrowanej bazy danych dotyczącej sieci połączeń, rozkładu jazdy (w standardzie GTFS) i lokalizacji przystanków oraz dbać o jej regularną aktualizację **(działanie 4.2.2.)**;<br>– dążyć do opracowania ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej **(działanie 4.3.1.)** – poprzez rozwój usług ITS poprzez budowę Miejskiego Centrum Zarządzania Mobilnością i Bezpieczeństwem Publicznym, budowę 50 tablic informacji pasażerskiej, zintegrowanej z systemem TRISTAR; |

| | | |
|---|---|---|
| | wszystkich samorządów OMGGS. Kluczowa jest harmonizacja i integracja tych danych w skali metropolitalnej.<br>– Wśród inwestycji planowanych w ramach ZIT na terenie miasta Gdynia zawarto m.in. działania z zakresu edukacji ekologicznej i klimatycznej w tym odnoszące się do emisji zanieczyszczeń oraz stosowania infrastruktury błękitno-zielonej, skierowane do wszystkich grup społecznych. | – podejmować współpracę na rzecz poprawy dostępu do informacji przestrzennych w OMGGS, m.in. poprzez aktualizację i wektoryzację dokumentów planistycznych, a także ich regularne przekazywanie do regionalnego lub krajowego systemu informacji przestrzennej, oraz uczestniczenie we wspólnych zamówieniach na dane niezbędne do analizy wykonywanych przez metropolię **(działanie 4.3.2.)**.<br>– podejmować działania na rzecz wdrażania, rozwijania i integracji Inteligentnych Systemów Transportowych, w tym systemu TRISTAR **(działanie 4.3.3.)**. |
| **Priorytet V – Współpraca** | – Na obszarze rdzenia metropolii funkcjonuje Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG), który ma za zadanie integrację taryfową transportu zbiorowego. Na obszarze strefy nie funkcjonuje jeden organizator metropolitalny, co jest uzależnione także od przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS.<br>– Samorządy z rdzenia metropolii podjęły się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazdy w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego.<br>– Dla obszaru OMGGS przygotowano dotychczas 3 ekspertyzy, dotyczące integracji transportu publicznego. We wspomnianych ekspertyzach wskazano, że powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu jest drogą do pełnej integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu publicznego.<br>– Modelowym rozwiązaniem powinno być utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który powinien przejąć zadania od istniejących organizatorów.<br>– Utworzony związek metropolitalny powinien korzystać ze struktur istniejącego Stowarzyszenia OMGGS, a w drodze uchwały Zgromadzenia Metropolii powinien zostać powołany Zarząd Transportu Metropolitalnego bazujący na MZKZG. W drodze negocjacji i analiz należałoby rozważyć, czy Zarząd Transportu Metropolitalnego powinien odpowiadać jedynie za aspekt transportu publicznego wzorem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii czy za wszystkie aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością. | W działaniach gmin rdzenia metropolii, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:<br>– uwzględniać konieczność wykonania ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym we współpracy z OMGGS **(działanie 5.1.1.)**,<br>– przeanalizować możliwości prawne i finansowe i rozszerzenia kompetencji MZKZG oraz dążyć do rozszerzenia kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej o organizację transportu publicznego, ustalanie taryf przewozowych poprzez przejęcie zadań od organizatorów ZTM Gdańsk, ZKM Gdynia oraz współpracować z OMGGS na rzecz rozszerzenia MZKZG **(działanie 5.1.2.)**;<br>– w ramach obszaru metropolitalnego współpracować na rzecz powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu **(działanie 5.1.3.);**<br>– dążyć do zawarcia porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenia oferty połączeń kolejowych, a także możliwości wynikających z taryf wspólnych lub biletów łączonych **(działanie 5.1.4.)**;<br>– współpracować z OMGGS przy tworzeniu zintegrowanej oferty przewozowej, konkurencyjnej dla transportu samochodowego, koordynacji działań na rzecz organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego prowadzonych przez właściwych organizatorów PTZ, wymiany informacji w zakresie związanym z organizacją systemu PTZ **(działanie 5.1.5.)**;<br>– dążyć do utworzenia zintegrowanej taryfy łączącej kolej, transport autobusowy regionalny oraz komunikację miejską, w drodze zawierania porozumień pomiędzy organizatorem przewozów kolejowych a organizatorami transportu zbiorowego do czasu powstania metropolitalnego organizatora transportu **(działanie 5.1.6.)**;<br>– w ramach obszaru metropolitalnego dążyć do współpracy z operatorami systemów pojazdów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego **(działanie 5.1.7.)**<br>– współpracować podczas działań inwestycyjnych i remontowych z samorządami OMGGS poprzez poprawę wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami **(działanie 5.1.8.)**;<br>– wskazywać zapotrzebowania na informacje związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności w strukturach metropolitalnych oraz wspierać działalność Metropolitalnego Centrum Kompetencji **(działanie 5.1.9.)**;<br>– współpracować z Metropolitalnym Zespołem Badań Transportowych w zakresie przekazywania danych o systemie transportowym **(działanie 5.1.10.)**;<br>– zakładać współpracę z podmiotami prywatnymi w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. **(działanie 5.1.11.)**; |

| | | |
|---|---|---|
| | | – współpracować z podmiotami zewnętrznymi, w tym z biznesem i instytucjami publicznymi w celu opracowania lokalnych planów zrównoważonej mobilności, promocji i edukacji w zakresie zrównoważonej mobilności, a także wymiany doświadczeń **(działanie 5.1.12.)**;<br>– prowadzić działania lobbingowe na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym **(działanie 5.1.13.)**;<br>– współpracować z województwem pomorskim na rzecz uruchomienia linii metropolitalnych **(działanie 5.2.1.)**;<br>– dążyć do wdrożenia standardu przy nowych węzłach integracyjnych, prowadzenia audytów istniejących węzłów i ich modyfikacji, poprawy oznakowania węzłów lub jego otoczenia oraz współpracować z OMGGS na rzecz aktualizacji standardów **(działanie 5.3.1.)**;<br>– dążyć do opracowania studium transportowego lub strategii dla obszaru gminy **(działanie 5.4.1.)**. |
| **Priorytet VI – Planowanie przestrzenne** | – Rdzeń metropolii jest głównym ośrodkiem społecznym, gospodarczym, kulturalnym i rozrywkowym obszaru metropolitalnego.<br>– Struktura funkcjonalno-przestrzenna rdzenia dzieli się na taras dolny (z dobrze wykształconą i zwartą zabudową śródmiejską, z bardzo dobrym dostępem do transportu zbiorowego oraz z możliwością lokalizacji nowych inwestycji lub zwiększania intensywności istniejącej zabudowy, szczególnie na terenach poprzemysłowych i składowych wzdłuż linii kolejowej w osi północ-południe) oraz taras górny (dynamicznie rozwijający się obszar o charakterze zabudowy podmiejskiej, głównie o funkcji mieszkaniowej z wciąż rozwijającym się systemem transportu zbiorowego i układem drogowym). Górny taras przechodzi bezpośrednio w strefę podmiejską A, na niektórych obszarach zaciera się granica pomiędzy obiema strefami.<br>– Miasta Gdańsk i Gdynia to samorządy OMGGS posiadające największe zasoby techniczne i merytoryczne w zakresie kształtowania polityki przestrzennej.<br>– Wyzwaniem dla miast rdzenia jest rozwój przestrzenny zapewniający powstawanie uporządkowanej, zróżnicowanej funkcjonalnie zabudowy spełniającej kryteria miasta 15-minutowego. Problem ten odnosi się w szczególności do dzielnic górnego tarasu.<br>– Istotnym działaniem jest również wzajemne wspieranie połączeń funkcjonalno-przestrzennych pomiędzy miastami rdzenia, a także z gminami ościennymi oraz współpraca we wdrażaniu i realizowaniu polityki przestrzennej miast rdzenia. | W działaniach gmin rdzenia metropolii, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:<br>– zapewniać zrównoważony rozwój zabudowy poprzez tworzenie obszarów wielofunkcyjnych, stanowiących kontynuację istniejącej zabudowy oraz zapewniających dogodne warunki do przemieszczania się pieszo i rowerem, a także premiujące te formy przemieszczania się (poprzez zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów, tworzenie bezpośrednich i intuicyjnych połączeń, zgodnie z ideą miasta 15-minutowego);<br>– dążyć do intensyfikacji zabudowy istniejącej oraz lokalizacji nowej w centralnym paśmie usługowym, tworząc zabudowę wielofunkcyjną o dobrym dostępie do transportu zbiorowego;<br>– dążyć do koncentracji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych **(działanie 6.1.6.)**;<br>– zapewniać zrównoważony rozwój przestrzenny w ramach realizacji nowych inwestycji, w szczególności unikać przewymiarowania infrastruktury drogowej oraz wprowadzić wymogi dotyczące minimalnej oraz maksymalnej liczby miejsc postojowych adekwatne do lokalizacji **(działanie 3.1.1., 3.1.3.)** – w zabudowie śródmiejskiej, centrach miast i obszarach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego należy ograniczać wymaganą minimalną liczbę miejsc postojowych dla samochodów osobowych;<br>– planując nowe funkcje na terenie gminy uwzględniać związane z nimi potrzeby transportowe **(działanie 6.1.2.)**;<br>– dążyć do spójnego rozwoju funkcjonalno-przestrzennego na styku z sąsiednimi gminami oraz realizować inwestycje zlokalizowane przy granicy gminy we współpracy z tymi gminami, m.in. poprzez wykonywanie wspólnych opracowań studialnych dla kluczowych obszarów **(działanie 6.1.3.)**;<br>– racjonalnie, w oparciu o prognozy demograficzne, wskazywać powierzchnie terenów przeznaczonych pod zabudowę, a rezerwy wyznaczać na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego lub rozwijać ofertę transportu zbiorowego wraz z rozwojem nowej zabudowy;<br>– w gminnych dokumentach strategicznych i planistycznych uwzględniać wskazywane w SUMP OMGGS oraz opracowywane w ramach realizacji SUMP OMGGS standardy i wytyczne, tj.:<br>  o standardy dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego **(działanie 6.1.5.)**;<br>  o standardy oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych **(działanie 6.2.1.)**; |

| | | |
|---|---|---|
| | | ○ wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych **(działanie 5.3.1.)**;<br>○ wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg;<br>○ koncepcję metropolitalnych dróg rowerowych zwartą w SUMP OMGGS;<br>– współpracować z samorządami ościennymi i regionalnym, w szczególności w przypadku lokalizacji terenów inwestycyjnych przy granicy gminy **(działanie 6.2.2.)**;<br>– lokalizować strefy aktywności gospodarczej w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej **(działanie 6.1.4.)**;<br>ponadto:<br>– przekazywać OMGGS aktualne dane dotyczące bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę i szacowanej liczby ludności przyjętych w opracowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub planach ogólnych, o ile dane te nie zostaną udostępnione w ogólnodostępnej bazie danych, np. rejestrze urbanistycznym **(działanie 6.1.1.)**;<br>– współpracować z OMGGS przy wypracowaniu wspólnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego **(działanie 6.1.5.)**, w ramach standaryzacji oznaczeń w dokumentach planistycznych **(działanie 6.2.1.)** i prowadzonych szkoleń i doradztwa **(działanie 6.2.3.)**. |

*Priorytety zostały dopasowane do obszarów problemowych SUMP OMGGS.

# Wytyczne inwestycyjne

Wytyczne przedstawiają zakres i lokalizację działań proponowanych w SUMP OMGGS. Część z działań planu mobilności ma charakter organizacyjny lub dotyczy np. wymiany taboru, dlatego na mapie zostały przedstawione tylko te, dla których możliwe było osadzenie ich w przestrzeni metropolii. Wszystkie działania SUMP OMGGS są szczegółowo opisane w **załączniku nr 1,** czyli **Planie działania**.

SUMP OMGGS to dokument o charakterze metropolitalnym, więc sposób oraz zakres przedstawionych w fiszce działań odpowiadają tej skali. Przykładowo, na mapie wskazano proponowany docelowy metropolitalny system dróg rowerowych i obszary, na których powinno się tworzyć infrastrukturę rowerową w celu polepszenia dostępu do węzłów przesiadkowych, bez wskazywania lokalnego układu tras rowerowych – to będzie już zadanie poszczególnych samorządów w oparciu o SUMP OMGGS.

„Kręgosłupem" transportu zbiorowego na terenie metropolii, według SUMP OMGGS, ma być kolej. Pomimo wysokiego zagęszczenia linii kolejowych oraz inwestycji poczynionych na rzecz rozbudowy infrastruktury kolejowej w ostatnich latach (np. PKM) i ambitnych planów na przyszłość, istnieją obszary, gdzie w obecnej chwili nie ma dostępu do transportu kolejowego (ale ma być zapewniony w najbliższych latach) bądź nie ma go w ogóle w planach. W tych miejscach proponowane jest poprowadzenie połączeń autobusowych o stosunkowo wysokiej częstotliwości (jak na polskie warunki i linie międzygminne) pod nazwą linii metropolitalnych. Do nich powinny być „dowiązywane" linie dowozowe na obszarze 1-2 gmin, w miejscach takich jak węzły przesiadkowe. Plan zakłada także zastępowanie linii metropolitalnych połączeniami kolejowymi (tam, gdzie to możliwe) wraz z otwieraniem (jako nowych bądź po rewitalizacji) kolejnych linii kolejowych. Idea linii metropolitalnych nie polega na zapewnieniu bezpośrednich połączeń wszystkich obszarów metropolii z rdzeniem, lecz na pewnej hierarchizacji połączeń w ramach metropolii, wyznaczonej w oparciu o kolej, tj. gdzie najważniejszymi (podstawowymi) trasami są linie kolejowe oraz autobusowe linie metropolitalne. Należy też zauważyć, że proponowane przebiegi linii metropolitalnych, zwłaszcza tam, gdzie nie pokrywają się z nieczynnymi lub planowanymi liniami kolejowymi, są zgodne z wojewódzkimi połączeniami autobusowymi, zaproponowanymi w Regionalnym Planie Transportowym.

## Objaśnienia oznaczeń użytych na mapie

### Elementy istniejące

Jako punkt odniesienia dla działań w OMGGS przedstawiono istniejącą infrastrukturę transportową: linie kolejowe, drogi, buspasy, trasy rowerowe i przystanki kolejowe, a także lasy, cieki i zbiorniki wodne.

### Inwestycje planowane w dokumentach regionalnych i krajowych

Działania proponowane w SUMP OMGGS zostały zaprezentowane razem z planowanymi w dokumentach krajowych i rządowych inwestycjami transportowymi

tj. planowanymi w perspektywie SUMP OMGGS budową i modernizacją linii kolejowych, budową i modernizacją dróg oraz portów. Uwzględnienie inwestycji planowanych na różnych szczeblach umożliwi spójny rozwój Metropolii. Te inwestycje, których prawdopodobieństwo realizacji zostało ocenione na niskie w perspektywie do 2040 roku, posiadają specjalne oznaczenie i nie zostały uwzględnione w SUMP OMGGS (m.in. do obliczenia wskaźników, w tym obecnego i zakładanego podziału zadań przewozowych i emisji).

### Proponowane w SUMP OMGGS

Działania proponowane w SUMP OMGGS uwzględniają wyniki konsultacji społecznych, odpowiadają na określone w SUMP OMGGS obszary problemowe oraz są spójne z planami krajowymi, regionalnymi oraz lokalnymi, a także je rozszerzają:

- Na mapie przedstawiono docelowe lokalizacje przystanków kolejowych, zarówno z uwzględnieniem budowy nowych jak i modernizacji istniejących **(działanie 1.1.1)**, a także docelowe lokalizacje węzłów przesiadkowych[1] **(działanie 1.3.1.)** – Gdynia Główna, Gdynia Chylonia (projekt przebudowy obejmuje m.in. budowę nowej pętli autobusowej oraz parkingu przesiadkowego), Gdynia Karwiny, Gdynia Wzgórze Św. Maksymiliana, Gdynia Cisowa, Gdynia Grabówek, Gdynia Orłowo, Gdynia Redłowo, Gdynia Stocznia-Uniwersytet, Gdynia Mały Kack, Gdynia Śródmieście, Gdynia Wielki Kack, Gdynia Wielkopolska, Gdynia Leszczynki, Gdynia Stadion - i parkingów buforowych **(działanie 3.1.4.)** – m.in. przy węzłach przesiadkowych Gdynia Karwiny i Gdynia Cisowa. Założono, że węzeł przesiadkowy powinien zapewniać co najmniej dobry dostęp pieszy, rowerowy (w tym parking rowerowy) oraz miejsca postojowe Kiss&Ride i miejsca postojowe dla samochodów w liczbie dostosowanej do lokalizacji węzła.
- W oparciu o dokumenty strategiczne gmin OMGGS oraz o wyniki analiz raportu diagnostyczno-strategicznego oraz zgłoszone projekty do ZIT wskazano proponowane lokalizacje korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego **(działanie 1.2.4.)**, m.in. w ciągu ul. Morskiej, ul. Hutniczej i ul. Wielkopolskiej.
- Proponowane linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego **(działanie 5.2.1.)** są spójne z przebiegiem linii wojewódzkich PTZ oraz uzupełnione o trasy proponowane w SUMP OMGGS, m.in. w ul. Chwaszczyńskiej. W relacjach, gdzie proponowane linie metropolitalne przebiegają równolegle do linii kolejowych, ich funkcjonowanie jest zależne od modernizacji/rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz odpowiedniej poprawy oferty połączeń kolejowych.

[1] Jako węzły przesiadkowe w SUMP OMGGS rozumiane są zarówno węzły integracyjne jak i przystanki zintegrowane, a ich lokalizacje wyznaczono bazując na Regionalnym Planie Transportowym dla Województwo Pomorskiego (2022) oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

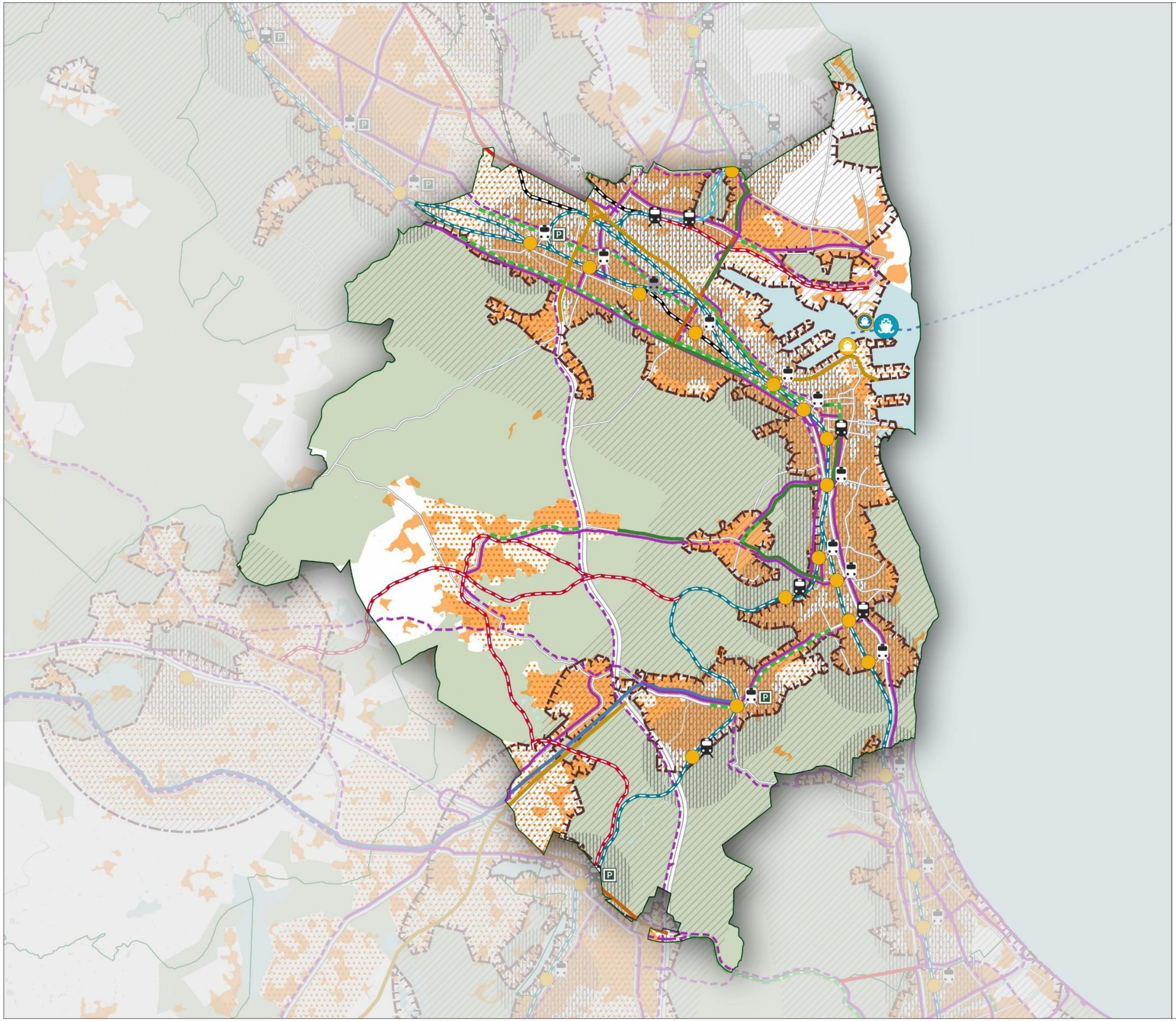
- Przebieg linii transportu wodnego **(działania: 1.4.1., 1.4.2., 1.4.3.)** jest zgodny z wnioskami z konsultacji społecznych oraz Strategią Transportu i Mobilności OMGGS, m.in. relacja Gdynia-Hel.
- Trasy rowerowe **(działania: 1.1.2., 2.1.1., 2.1.2.)** proponowane w planie uwzględniają przebieg ustalony w „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim" oraz strategicznych dokumentach miejskich, a także inwestycje planowane w ramach ZIT (m.in. budowę dróg rowerowych i/lub dróg dla pieszych i rowerów i/lub chodników w ciągu ul. Śmidowicza od ul. Nasypowej do Ronda Bitwy Pod Oliwą, w ciągu ul. Płk. Dąbka od ul. Kwiatkowskiego do ul. Bosmańskiej, w ciągu ul. Śląskiej od ul. Podjazd do stacji SKM Wzgórze Św. Maksymiliana, w ciągu ul. Wielkopolskiej od al. Zwycięstwa do ul. Łowickiej, w ciągu ul. Unruga od ul. Kwiatkowskiego do ul. Bosmańskiej, w ciągu ul. Rolniczej od ul. Chwarznieńskiej do ul. Kieleckiej, w ciągu ul. Wiczlińskiej, w ciągu ul. płk. S. Dąbka od ul. gen. W. Andersa do ul. Derdowskiego).
- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury pieszej **(działania: 1.1.2., 1.3.1.)** orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 1 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów, takie jak m.in. budowa i modernizacja różnego rodzaju infrastruktury pieszej, w tym: nowe korytarze ruchu pieszego, wprowadzanie na szerszą skalę przestrzeni pieszych lub współdzielonych, zazielenianie, budowa/modernizacja placów miejskich, czy uwzględnianie elementów infrastruktury integrujących podróżowanie pieszo z transportem zbiorowym, szczególnie w obrębie kompleksowo przebudowywanych węzłów przesiadkowych, w tym węzłów Gdynia Główna i Gdynia Chylonia planowanych do przebudowy w ramach inwestycji ZIT.
- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej, a w szczególnych przypadkach łączonej pieszo-rowerowej **(działania: 1.1.2, 1.3.1.)**, orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów. Ich przykładem są projekty planowane w ramach ZIT (zakładające m.in. budowę pasów rowerowych w ciągu ul. 10 Lutego od ul. Świętojańskiej do ul. Abrahama i w ciągu ul. Portowej, przebudowę ulic i skrzyżowań w celu uspokojenia ruchu pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa rowerzystów w ruchu ogólnym na ulicach Świętojańskiej, Starowiejskiej, Derdowskiego, Wójta Radtkego, Św. Wojciecha oraz na Placu Kaszubskim i Skwerze Kościuszki, budowę drogi rowerowej i buspasa w ciągu ul. Hutniczej oraz budowę i przebudowę infrastruktury rowerowej, m.in. dróg dla rowerów, pasów, kontrapasów, dróg dla pieszych i rowerzystów, parkingów rowerowych w ramach kompleksowej przebudowy węzłów przesiadkowych Gdynia Główna i Gdynia Chylonia) oraz w ramach realizacji Strategii Rowerowej dla Gdyni do 2030 r. i innych miejskich dokumentów strategicznych.

- W zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych wskazano obszary intensyfikacji istniejącej oraz lokalizacji nowej zabudowy **(działania: 6.1.3., 6.1.5., 6.1.6.)**. Węzły przesiadkowe są w centrum takiego obszaru, a intencją planu jest, aby stały się punktami ciążenia dla rozwoju przestrzennego w OMGGS. Obszary te wskazano orientacyjnie i powinny być odczytywane razem z zaznaczonymi na fiszce strefami uzupełnienia zabudowy[2]. Zabudowa powinna być lokalizowana jako kontynuacja i uzupełnienie istniejącej tkanki urbanistycznej, mając na uwadze zapewnienie jej użytkownikom dobrego dostępu do węzłów przesiadkowych. Zakres 3 km przyjęto analogicznie jak dla rozwoju infrastruktury rowerowej, przy czym obszar ten wskazany jest orientacyjnie i nie należy go odczytywać jako przeznaczenie całej jego powierzchni pod zabudowę. Powierzchnia terenów inwestycyjnych powinna być dostosowana do sytuacji społeczno-gospodarczej, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.
- Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej **(działanie 6.1.4.)** został wyznaczony zgodnie ze wskazaniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS. Lokalizacja i powierzchnia strefy gospodarczej powinny być dostosowane do potencjału społeczno-gospodarczego gminy/powiatu/regionu, a przedstawione w fiszce tereny wskazują jedynie obszary, na których rekomendowane jest lokalizowanie stref ze względu na dobry dostęp do infrastruktury transportowej.
- Plan uwzględnia pomyślną realizację inwestycji drogowych mających na celu m.in. odseparowanie ruchu ciężarowego generowanego przez Port Gdynia od ruchu osobowego: Droga Czerwona, Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, Via Maris, Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta, Nowa Kielnieńska **(działania 3.2.5., 3.2.6., 3.4.3.).**

W przypadku modernizacji/budowy nowych linii kolejowych na terenie gminy należy odpowiednio rozszerzyć obszar działań dotyczące lokalizacji stref działalności gospodarczych, lokalizacji nowej zabudowy oraz rozwoju dróg pieszych i rowerowych.

W uzasadnionych przypadkach wskazane w fiszce lokalizacje i przebieg infrastruktury transportowej mogą ulegać zmianie w oparciu o analizy oraz dane gmin OMGGS. Zmiany powinny prowadzić do zapewnienia co najmniej minimum rodzaju i relacji połączeń transportowych proponowanych w SUMP OMGGS oraz bezwzględnie być zgodne z celami SUMP OMGGS.

[2] Wyznaczone zgodnie z wytycznymi ministerialnymi w planowanej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym RM-0610-22-23 UD369.



# Gdynia

## Istniejące

- Przystanek kolejowy
- Trasy rowerowe
- Buspasy
- Autostrady i drogi ekspresowe
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Linie kolejowe

## Planowane inwestycje krajowe

- Przystanek kolejowy planowany do modernizacji
- Infrastruktura portów morskich
- Infrastruktura drogowa
- Infrastruktura kolejowa

## Planowane inwestycje regionalne

- Infrastruktura portów regionalnych
- Przystanie żeglugi pasażerskiej
- Infrastruktura drogowa
- Infrastruktura kolejowa

## Planowane inwestycje krajowe i regionalne

- Planowane drogi o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji.
- Planowane linie kolejowe o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji lub niskim prawdopodobieństwie realizacji do 2040 roku

## Proponowane w SUMP OMGGS

- Przystanek kolejowy
- Węzeł przesiadkowy
- Parking buforowy
- Buspas
- Linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego
- Trasa transportu wodnego
- Trasy rowerowe (z uwzględnieniem koncepcji Pomorskich Tras Rowerowych)
- Obszar rozwoju infrastruktury pieszej prowadzącej do węzła
- Obszar rozwoju infrastruktury rowerowej prowadzącej do węzła
- Rekomendowany obszar intensyfikacji istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy ze względu na dobry dostęp do węzła przesiadkowego lub kolei
- Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej
- Orientacyjna strefa uzupełnienia zabudowy mieszkaniowej

*Elementy legendy dotyczą całego obszaru opracowania i niektóre z nich mogą nie występować na poniższej mapie.