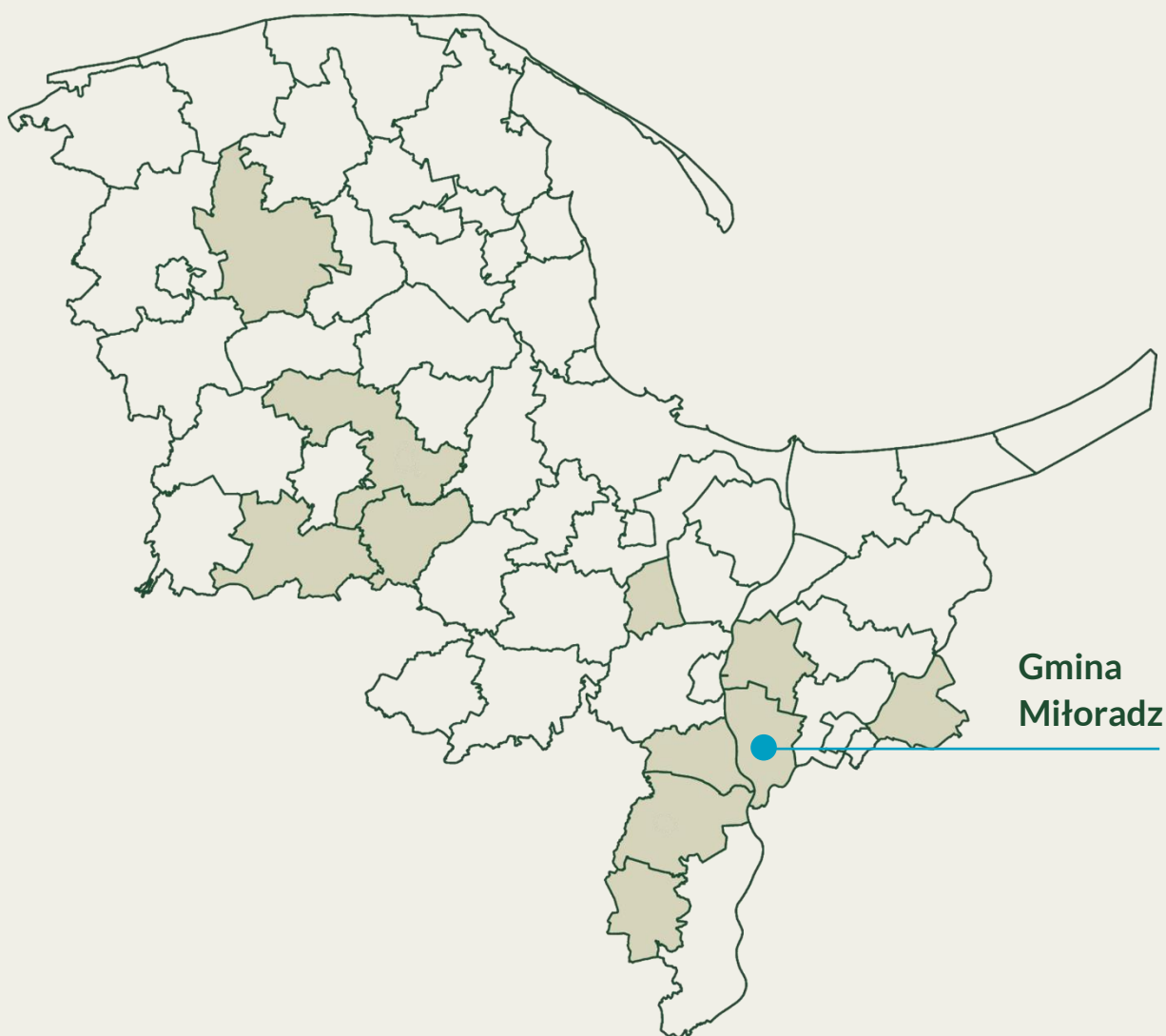


SUMP OMGGGS

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla
Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
Załącznik nr 3 – Fiszka dla gminy Miłoradz



Fiszka dla gminy Miłoradz

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

Gmina Miłoradz znajduje się w **strefie pozamiejskiej A** Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Gminy należące do tej strefy charakteryzują się zbliżonymi uwarunkowaniami transportowymi, przestrzennymi i społeczno-gospodarczymi.

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

ZA Strefa pozamiejska A		
Priorytety SUMP OMGGS*	Główne ustalenia planu	Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych
Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe	<ul style="list-style-type: none"> - Ośrodki wchodzące w skład strefy pozamiejskiej A cechują się dogodnym dostępem do kolei, realizującej przede wszystkim przewozy o charakterze regionalnym (dojazdy mieszkańców do Kartuz, Kościerzyny, Lęborka i Tczewa, w mniejszym stopniu w kierunku dalszych celów podróży, w tym do miast rdzenia OMGGS). - Dla realizacji tych funkcji kolej jest najbardziej efektywnym i ekologicznym spośród wszystkich środków transportu, jednak jej potencjał pozostaje wciąż niewykorzystany w odniesieniu do ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej A ze względu na m.in. niewystarczający stopień integracji kolei z innymi środkami transportu publicznego, problemy z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb i oczekiwań pasażerów czy braki w taborze i niski jego standard. - W strefie pozamiejskiej A dominują lokalne przewozy autobusowe o niskiej częstotliwości kursowania, dostosowane do godzin nauki w szkołach. Należy zadbać o jak największe dofinansowanie do linii autobusowych ze środków zewnętrznych. - Dobrym rozwiązaniem na pomoc obszarom dotkniętym wykluczeniem komunikacyjnym może okazać się wdrożenie usługi transportu na życzenie. 	<p>W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniać konieczność prowadzenia współpracy z podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym miast rdzenia OMGGS (działanie 1.1.1.); - dążyć do zwiększania dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej (działanie 1.1.2.), jak również uwzględniać konieczność prowadzenia kooperacji z samorządem regionalnym oraz podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zakupu nowoczesnego taboru kolejowego (działanie 1.1.3.); - dążyć do uruchomienia zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu lub zreorganizowania połączeń funkcjonujących obecnie, tak aby były one styczne z czynnymi liniami kolejowymi (działanie 1.1.4.); - dążyć do wprowadzenia jednolitego standardu przystankowego w OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (działanie 1.2.1.); - poprawiać ofertę przewozową na liniach transportu zbiorowego oraz lokalizację przystanków w ten sposób, aby zwiększać wskaźnik dostępności do transportu zbiorowego (działanie 1.2.2.); - poprawiać jakość i efektywność wykorzystania taboru autobusowego, w tym zwiększać udział taboru zeroemisyjnego we flocie obsługującej linię transportu zbiorowego (działanie 1.2.3.); - wykorzystywać transport zbiorowy przy organizacji wydarzeń masowych jako preferowany środek dowozu i odwozu ich uczestników (działanie 1.2.6.); - w jak największym stopniu wykorzystywać istniejące instrumenty dofinansowania zewnętrznego do uruchamiania połączeń publicznego transportu zbiorowego (np. FRPA) (działanie 1.2.7.); - dążyć do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz zapewnienia dla nich bezpiecznych warunków podróży, poprzez m.in. likwidację barier architektonicznych czy wdrożenie odpowiednich oznaczeń na elementach infrastruktury i taborze (działanie 1.2.8.); - współpracować przy kształtowaniu oferty transportu zbiorowego z podmiotami zewnętrznymi, takimi jak uczelnie, szkoły i miejsca pracy, w celu dostosowania oferty przewozów do rzeczywistych potrzeb mieszkańców (działanie 1.2.9.); - dążyć do pilotażowego wdrożenia transportu na życzenie (DRT) na obszarach wykluczonych transportowo oraz na niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza tam, gdzie nie jest możliwe wyznaczenie tras regularnych połączeń (działanie 1.2.10.); - podejmować działania w zakresie budowy nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R (działanie 1.3.1.).

**Priorytet II –
Piesi
i rowerzyści**

- W strefie pozamiejskiej A występuje niedobór przestrzeni publicznych, które w rzeczywisty sposób byłyby przyjazne i bezpieczne dla pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu. Ograniczona jest także dostępność dla OzN. Na obszarach tych panuje dominacja ruchu drogowego, która tym bardziej ogranicza dostępność przestrzeni dla mobilności aktywnej. Istniejące elementy infrastruktury pieszej i rowerowej są zbyt niskiej jakości, a całej sieci brakuje spójności, nie tylko w ujęciu lokalnym, ale również w powiązaniu z gminami należącymi do innych stref, jak również obszarami leżącymi poza OMGGS.
- Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i planowanej w strefie pozamiejskiej A jest zbyt niska i nie zapewnia użytkownikom możliwości swobodnego podróżowania pieszo, rowerem itp., docierania do wszelkich punktów docelowych, w tym do węzłów przesiadkowych oraz do sąsiednich gmin.
- W strefie pozamiejskiej A ruch pieszy i rowerowy w głównej mierze odbywa się w relacjach bezpośrednich oraz jako etap podróży łączonych z transportem publicznym. Dlatego też bardzo ważne jest rozwijanie infrastruktury i rozwiązań łączących transport pieszy, rowerowy itp., z transportem publicznym, ale również sieci pieszej i rowerowej równoległej do sieci drogowej i kolejowej tak, aby przestrzeń stała się dostępna dla wszystkich, a nie tylko dla kierowców.
- Podstawą rozwoju sieci pieszej i rowerowej w strefie pozamiejskiej A powinno być zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu (szczególnie w pobliżu kluczowych generatorów ruchu, zwłaszcza szkół itp. oraz na trasach typowo pozamiejskich), dążenie do uzyskania jak najwyższej spójności 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 (również międzygminnych), ścisłe powiązanie sieci z publicznym transportem zbiorowym, zapewnienie dostępności przestrzeni publicznych dla OzN, rozwój systemów pojazdów współdzielonych oraz rozwój punktowej infrastruktury rowerowej umożliwiającej bezpieczne przechowywanie rowerów w przestrzeniach publicznych.
- Efektem podjętych działań z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w strefie pozamiejskiej A OMGGS powinien być wzrost udziału ruchu pieszo, rowerowego itp., również w systemie łączonym z transportem publicznym, znaczne ograniczenie ruchu drogowego, poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz jakości zdrowia, środowiska i całego otoczenia. Całość sprawi, że przestrzeń publiczna będzie bardziej przyjazna i dostępna, a standard życia znacznie wzrośnie.

**Priorytet III –
Ruch
zmotoryzowany**

- Ruch zmotoryzowany jest źródłem uciążliwości (hałas, kongestia, wypadki) dla mieszkańców stref pozamiejskich OMGGS. Podczas konsultacji społecznych zwracali oni szczególną uwagę na korki powstające w godzinach szczytu oraz hałas generowany przez ruch tranzytowy.

W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:

- wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na nowe i modernizację istniejących odcinków tras pieszych i rowerowych oraz realizować wszelkie inwestycje z zakresu rozbudowy sieci uwzględniając planowane i proponowane przebiegi tras oraz ich zazielenianie, najwyższe standardy budowy, hierarchizację, projektowanie uniwersalne, stosowanie zasad dostępności etc. (**działanie 2.1.1.**). Działania z tego zakresu należy realizować we współpracy z obszarami ościennymi dla zachowania ich spójności w skali całego OMGGS oraz w powiązaniu z terenami poza jego granicami;
- wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie bezpieczeństwa, dostępności i funkcjonalności sieci pieszej i rowerowej oraz przeprowadzać właściwe modernizacje, budowy i rozbudowy sieci zgodnie z ich wynikami oraz innymi planami inwestycyjnymi przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego, zasad zapewniania dostępności (również dla OzN) oraz właściwych standardów (**działanie 2.1.2.**);
- dążyć do uzyskania jak najwyższego standardu utrzymania infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w sezonie jesienno-zimowym, mając również na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników i dostępności, również dla OzN (**działanie 2.1.3.**);
- dążyć do uzyskania jak najwyższej dostępności węzłów integracyjnych dla pieszych i rowerzystów, w tym OzN (**działanie 2.2.1.**);
- umożliwić i ułatwić przewóz rowerów, hulajnóg, UTO itp. środkami transportu publicznego, zarówno taryfowo jak i infrastrukturalnie oraz taborowo (**działanie 2.2.2.**);
- rozwijać systemy pojazdów współdzielonych. Powinna zaistnieć współpraca z firmami realizującymi przewozy osób taksówkami oraz pośrednikami przy przewozie osób taksówkami w zakresie unifikacji oznakowania, organizacji szkoleń w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (**działanie 2.3.1.**), również we współpracy z obszarami ościennymi (także poza OMGGS) i dążyć 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.**).

W strefie pozamiejskiej A należy położyć szczególny nacisk na:

- bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg,
- wyjątkowo wysoki poziom BRD dla 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.

W strefie tej, działania z zakresu rozbudowy systemu pojazdów współdzielonych będą ograniczone do miejsc o najwyższej intensywności zabudowy oraz lokalizacji głównych miejsc docelowych, w tym szkół, przedszkoli, dużych zakładów pracy itp.

W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:

- współpracować z OMGGS na rzecz opracowania i przyjęcia spójnej polityki parkingowej dla OMGGS (**działanie 3.1.1.**);
- analizować zasadność wprowadzenia stref płatnego parkowania (**działanie 3.1.2.**);

- Główną przyczyną wyboru transportu indywidualnego jest niespełniany wymaganiami społecznymi transport publiczny. Oferta PTZ poza obszarem rdzenia nie jest adekwatna do potrzeb mieszkańców z obszarów o mniejszej urbanizacji, gdzie często występuje zjawisko wykluczenia transportowego. Na obszarze strefy znajdują się węzły przesiadkowe i/lub przystanki kolejowe, które łącznie z siecią kolejową powinny stanowić szkielet układu transportowego całej metropolii. Należy zapewnić do nich dogodny dojazd samochodem, rowerem i UTO, a całość organizować tak, aby proces przesiadania się był jak najwygodniejszy i trwał jak najkrócej oraz żeby węzły te umożliwiały przesiadkę nie tylko na transport zbiorowy, ale również na rowery i UTO współdzielone.
- Na obszarze OMGGS planowana jest budowa wielu odcinków dróg obwodowych oraz udrożnienie dojazdu do portu w Gdyni. 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 i możliwości wykorzystania innych środków transportu. Przy przebudowie dróg nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego.
- Ruch samochodów dostawczych generuje konflikty związane z parkowaniem w otoczeniu punktów handlowych i usługowych. Niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań porządkujących wjazd i parkowanie samochodów dostawczych w miejscach konfliktowych.

- 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 aby rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu również były spójne (**działanie 3.2.1.**);
- dążyć do przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego i oznakowania (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji), (**działanie 3.2.2.**);
- realizować kompleksowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych (**działanie 3.2.3.**);
- dążyć do powiązania budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich poza rdzeniem metropolii z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg (**działanie 3.2.4.**);
- prowadzić modernizację układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności, poszanowaniem zieleni i wykorzystaniem zielonej infrastruktury (**działanie 3.2.5.**);
- współpracować z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową (**działanie 3.2.7.**);
- współpracować z OMGGS na rzecz opracowania planu na rzecz ustalenia lokalizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz udostępnienia potrzebnych danych (**działanie 3.3.3.**);
- wspierać rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych poprzez wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania (**działanie 3.3.4.**);
- w przypadku zidentyfikowania zapotrzebowania: wytyczać miejsca postojowe („koperty”) przeznaczone wyłącznie dla dostaw w otoczeniu targowisk i innych miejsc koncentracji handlu czy usług (**działanie 3.4.1.**);
- konsultować lokalizacje nowych automatów paczkowych z ich operatorami w taki sposób, aby ich działalność nie zakłócała ruchu pieszego i drogowego (**działanie 3.4.2.**).

Priorytet IV – Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja

- Mieszkańcy wybierają środek transportu na podstawie czasu podróży, jej kosztu oraz komfortu, co potwierdzają też wyniki konsultacji społecznych SUMP OMGGS. Ważne jest, aby poza celami edukacyjnymi, kampanie promocyjne i edukacyjne mówiły również językiem korzyści.
- Kampanie promocyjne powinny być realizowane wielotorowo i docierać do różnych grup społecznych, w tym do turystów.
- Kluczowa jest także konsekwencja w podejmowanych przez samorząd działaniach. Edukacja na temat zrównoważonej mobilności nie może ograniczać się tylko do wybranych kampanii – wszystkie wydarzenia miejskie i ich obsługa transportowa powinny być realizowane zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności.
- Dostęp do danych dotyczących transportu i przestrzeni w gminach strefy pozamiejskiej A należy określić jako ograniczony, a dane są niespójne. Kluczowa jest harmonizacja i integracja danych w skali metropolitalnej.
- Wśród inwestycji planowanych w ramach ZIT na terenie gminy Miłoradz zawarto m.in. działania z zakresu edukacji ekologicznej i klimatycznej, w tym odnoszące się do emisji zanieczyszczeń oraz stosowania

W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:

- dążyć do zwiększania świadomości ludności na temat korzyści płynących z użytkowania zrównoważonych środków transportu oraz promować te formy podróżowania poprzez organizację różnego rodzaju kampanii, zajęć, warsztatów, wydarzeń itp. (**działanie 4.1.1.**);
- promować publiczny transport zbiorowy (**działanie 4.1.2.**);
- umożliwiać oferowanie ludności i przyjezdnym różnego rodzaju zachęt ułatwiających i promujących dostęp do zrównoważonych form przemieszczania się, w tym do publicznego transportu zbiorowego oraz różnego rodzaju pojazdów i urządzeń wspomagających mobilność aktywną (**działanie 4.1.3.**);
- dążyć do rozszerzania istniejących systemów zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego o nowe komponenty (**działanie 4.2.1.**);
- dążyć do utworzenia zintegrowanej bazy danych dotyczącej sieci połączeń, rozkładu jazdy (w standardzie GTFS) i lokalizacji przystanków oraz dbać o jej regularną aktualizację (**działanie 4.2.2.**);
- dążyć do opracowania ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej (**działanie 4.3.1.**);

	<p>infrastruktury błękitno-zielonej, skierowane do wszystkich grup społecznych.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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.).
<p>Priorytet V – Współpraca</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gminy strefy pozamiejskiej A charakteryzują się różnym standardem obsługi przewozów. Na obszarze strefy nie funkcjonuje jeden organizator metropolitalny, co jest uzależnione także od przyjęcia ustawy metropolitalnej. - Gminy strefy pozamiejskiej A nie podjęły się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazdy w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego. - Dla obszaru OMGGS przygotowano dotychczas 3 ekspertyzy, dotyczące integracji transportu publicznego. We wspomnianych ekspertyzach wskazano, że powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu jest drogą do pełnej integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu publicznego. - Modelowym rozwiązaniem powinno być utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który powinien przejąć zadania od istniejących organizatorów. - Utworzony związek metropolitalny powinien korzystać ze struktur istniejącego Stowarzyszenia OMGGS, a w drodze uchwały Zgromadzenia Metropolii powinien zostać powołany Zarząd Transportu Metropolitalnego bazujący na MZKZG. W drodze negocjacji i analiz należałoby rozważyć, czy Zarząd Transportu Metropolitalnego powinien odpowiadać jedynie za aspekt transportu publicznego wzorem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii czy za wszystkie aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością. 	<p>W działaniach ośrodków wchodzących w skład Strefy pozamiejskiej A, w tym opracowując dokumenty problemowe, strategiczne i planistyczne, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględniać konieczność wykonania ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym we współpracy z OMGGS (działanie 5.1.1.), przeanalizowania możliwości dołączenia do MZKZG (działanie 5.1.2.); - w ramach obszaru metropolitalnego współpracować na rzecz powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu (działanie 5.1.3.); - dążyć do zawarcia porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenia oferty połączeń kolejowych, a także możliwości wynikających z taryf wspólnych lub biletów łączonych (działanie 5.1.4.); - współpracować z OMGGS przy tworzeniu zintegrowanej oferty przewozowej, konkurencyjnej dla transportu samochodowego, koordynacji działań na rzecz organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego prowadzonych przez właściwych organizatorów PTZ, wymiany informacji w zakresie związanym z organizacją systemu PTZ (działanie 5.1.5.); - dążyć do utworzenia zintegrowanej taryfy łączącej kolej, transport autobusowy regionalny oraz komunikację miejską w drodze zawierania porozumień pomiędzy organizatorem przewozów kolejowych a organizatorami transportu zbiorowego do czasu powstania metropolitalnego organizatora transportu (działanie 5.1.6.); - w ramach obszaru metropolitalnego dążyć do współpracy z operatorami systemów samochodów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego (działanie 5.1.7.); - współpracować podczas działań inwestycyjnych i remontowych z samorządami OMGGS, zarządcami dróg i zarządcami ruchu poprzez poprawę wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami (działanie 5.1.8.); - wskazywać zapotrzebowania na informacje związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności w strukturach metropolitalnych oraz wspierać działalność Metropolitalnego Centrum Kompetencji (działanie 5.1.9.); - współpracować z Metropolitalnym Zespołem Badań Transportowych w zakresie przekazywania danych o systemie transportowym (działanie 5.1.10.); - zakładać współpracę z podmiotami prywatnymi w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się. (działanie 5.1.11.); - współpracować z podmiotami zewnętrznymi, w tym z biznesem i instytucjami publicznymi w celu opracowywania lokalnych planów zrównoważonej mobilności, promocji i edukacji w zakresie zrównoważonej mobilności, a także wymiany doświadczeń (działanie 5.1.12.); - prowadzić działania lobbujące na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym (działanie 5.1.13.); - współpracować z województwem pomorskim na rzecz uruchomienia linii metropolitalnych (działanie 5.2.1.);

		<ul style="list-style-type: none"> - dążyć do wdrożenia standardów przy nowych węzłach integracyjnych, prowadzenia audytów istniejących węzłów i ich modyfikacji, poprawy oznakowania węzłów lub jego otoczenia oraz współpracować z OMGGS na rzecz aktualizacji standardów (działanie 5.3.1.); - dążyć do opracowania studium transportowego lub strategii dla obszaru gminy (działanie 5.4.1.).
<p>Priorytet VI – Planowanie przestrzenne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Strefa pozamiejska A obejmuje gminy, na których terenie istnieją obecnie funkcjonujące linie kolejowe oraz które położone są w większej odległości od rdzenia lub centrów subregionalnych, przez co zmiany zachodzące w zagospodarowaniu przestrzennym tych gmin nie są tak intensywne, jak w strefach podmiejskich. - Na terenie tych gmin, choć w mniejszej skali, również występuje problem rozproszonej zabudowy, co może wiązać się m.in. z negatywnym oddziaływaniem na krajobraz i środowisko przyrodnicze, a także utratą ich walorów jako gmin Kaszub lub Żuław obsługujących ruch turystyczny. - Osiami rozwoju zabudowy w tych gminach są zazwyczaj funkcjonujące linie kolejowe. - Wyzwaniem dla gmin strefy pozamiejskiej A jest podjęcie działań mających na celu ograniczenie rozpraszania się zabudowy oraz lokalizowanie nowej zabudowy przy istniejących węzłach przesiadkowych, stacjach i przystankach, tak aby wykorzystać potencjał dobrej dostępności do kolei na terenach tych gmin. 	<p>W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej A, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, dostępu do usług w ciągu 15 minut przemieszczania się pieszo lub jazdy rowerem); - rozwój nowej zabudowy w oparciu o zhierarchizowany układ przestrzeni publicznych zapewniający dostęp do usług oraz terenów rekreacyjnych oraz wygodne i bezpieczne przemieszczanie się pieszo, rowerem, transportem zbiorowym, a tam, gdzie to wskazane, również samochodem; - dążyć do koncentracji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej zabudowy w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych (działanie 6.1.6.); tam, gdzie węzeł, przystanek lub stacja znajdują się poza wykształconymi skupiskami zabudowy dążyć do rozwoju tych skupisk, jednocześnie zapewniając dobre połączenie piesze, rowerowe i kołowe do tego węzła, stacji lub przystanku; - planując nowe funkcje na terenie gminy uwzględniać związane z nimi potrzeby transportowe (działanie 6.1.2.); - racjonalnie, w oparciu o prognozy demograficzne, wskazywać powierzchnie terenów przeznaczonych pod zabudowę, a rezerwy wyznaczać na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego oraz rozwijać ofertę transportu zbiorowego wraz z rozwojem nowej zabudowy; - w gminnych dokumentach strategicznych i planistycznych uwzględniać wskazywane w SUMP OMGGS oraz opracowywane w ramach realizacji SUMP OMGGS standardy i wytyczne, tj.: <ul style="list-style-type: none"> o standardy dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego (działanie 6.1.5.); o standardy oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych (działanie 6.2.1.); o wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych (działanie 5.3.1.); o wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg; o koncepcję metropolitalnych dróg rowerowych zawartą w SUMP OMGGS; - współpracować z samorządami ościennymi i regionalnym, w szczególności w przypadku lokalizacji terenów inwestycyjnych przy granicy gminy (działanie 6.1.3. i 6.2.2.), a także współpracować z samorządem najbliższego miasta (centrum subregionalnego) w celu spójnego rozwoju zabudowy, dróg i infrastruktury transportu zbiorowego, rowerowego i infrastruktury pieszej.

- lokalizować strefy aktywności gospodarczej w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej ([działanie 6.1.4.](#));

ponadto:

- przekazywać OMGGS aktualne dane dotyczące bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę i szacowanej liczby ludności przyjętych w opracowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub planach ogólnych, o ile dane te nie zostaną udostępnione w ogólnodostępnej bazie danych, np. rejestrze urbanistycznym ([działanie 6.1.1.](#));
- współpracować z OMGGS przy wypracowaniu wspólnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego ([działanie 6.1.5.](#)), w ramach standaryzacji oznaczeń w dokumentach planistycznych ([działanie 6.2.1.](#)) i prowadzonych szkoleń i doradztwa ([działanie 6.2.3.](#)).

*Priorytety zostały dopasowane do obszarów problemowych SUMP OMGGS.

Wytyczne inwestycyjne

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

SUMP OMGGS to dokument o charakterze metropolitalnym, więc sposób oraz zakres przedstawionych w fizyce 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 proponujemy poprowadzenie połączeń autobusowych o stosunkowo wysokiej częstotliwości (jak na polskie warunki i linie międzygminne) pod nazwą linii metropolitalnych. Do nich powinny być „dowiązane” linie dowozowe na obszarze 1-2 gmin, w miejscach takich jak węzły przesiadkowe. Plan zakłada także zastępowanie linii metropolitalnych połączeniami kolejowymi (tam, gdzie to możliwe) wraz z otwieraniem (jako nowych bądź po rewitalizacji) kolejnych linii kolejowych. Idea linii metropolitalnych nie polega na zapewnieniu bezpośrednich połączeń wszystkich obszarów metropolii z rdzeniem, lecz na pewnej hierarchizacji połączeń w ramach metropolii, wyznaczonej w oparciu o kolej, tj., gdzie najważniejszymi (podstawowymi) trasami są linie kolejowe oraz autobusowe linie metropolitalne. Należy też zauważyć, że proponowane przebiegi linii metropolitalnych, zwłaszcza tam, gdzie nie pokrywają się z nieczynnymi lub planowanymi liniami kolejowymi, są zgodne z wojewódzkimi połączeniami autobusowymi, zaproponowanymi w Regionalnym Planie Transportowym.

Objaśnienia oznaczeń użytych na mapie

Elementy istniejące

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

- Proponowane linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego (**działanie 5.2.1**) są spójne z przebiegiem linii wojewódzkich PTZ oraz uzupełnione o trasy proponowane w SUMP OMGGS. W relacjach, gdzie proponowane linie metropolitalne przebiegają równoległe do linii kolejowych, ich funkcjonowanie jest zależne od modernizacji/rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz odpowiedniej poprawy oferty połączeń kolejowych.
- Trasy rowerowe (**działania: 1.1.2, 2.1.1., 2.1.2.**) proponowane w planie uwzględniają przebieg ustalony w „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim” oraz strategicznych dokumentach miejskich, m.in. trasy w relacji między miastami Malbork i Tczew oraz łączące miejscowość Miłoradz z Kłosowem.
- 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 (położone na terenie sąsiednich gmin – konieczna współpraca międzygminna w celu zapewnienia dobrego dostępu pieszego do węzłów). Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów.*
- 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 (położone na terenie sąsiednich gmin – konieczna współpraca międzygminna w celu zapewnienia dobrego dostępu rowerowego do węzłów). Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów.*
- W zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych (położone na terenie sąsiednich gmin – konieczna współpraca międzygminna w celu zapewnienia zagospodarowania przestrzennego zapewniającego dobry dostęp do węzłów przesiadkowych) wskazano obszary intensyfikacji istniejącej oraz lokalizacji nowej zabudowy (**działania: 6.1.3., 6.1.5., 6.1.6.**). Węzły przesiadkowe są w centrum takiego obszaru, a intencją planu jest, aby stały się punktami

ciężenia dla rozwoju przestrzennego w OMGGS. Obszary te wskazano orientacyjnie i powinny być odczytywane razem z zaznaczonymi na fiszce strefami uzupełnienia zabudowy. Zabudowa powinna być lokalizowana jako kontynuacja i uzupełnienie istniejącej, mając na uwadze zapewnienie 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*.

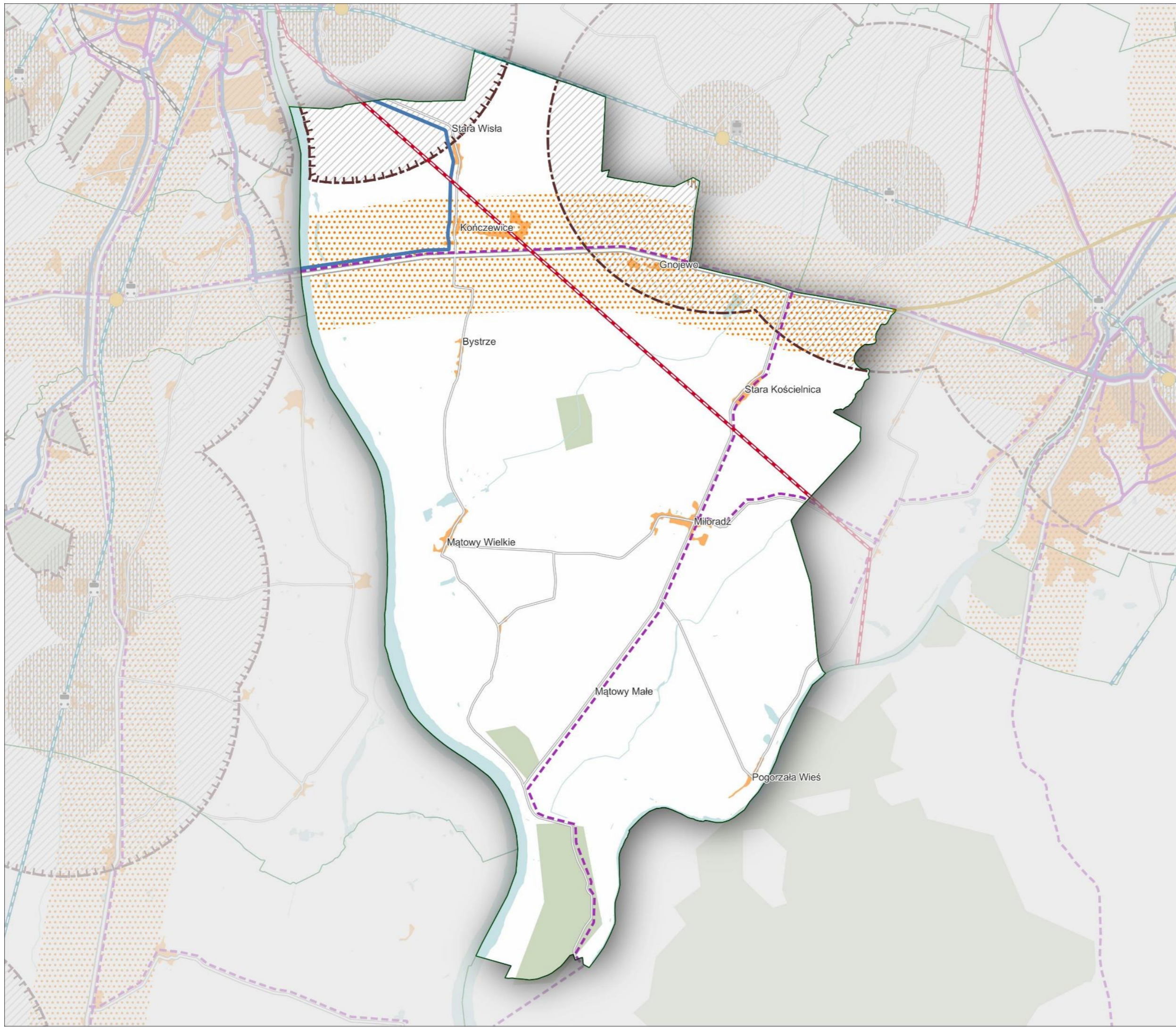
- Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej (**działanie 6.1.4.**) został wyznaczony zgodnie ze wskazaniami Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS. Lokalizacja i powierzchnia strefy gospodarczej powinny być dostosowane do potencjału społeczno-gospodarczego gminy/powiatu/regionu, a przedstawione w fiszce tereny wskazują jedynie obszary, na których rekomendowane jest lokalizowanie stref ze względu na dobry dostęp do infrastruktury transportowej.
- Dodatkowo na mapie wskazano obszary uzupełnienia zabudowy¹, na których w pierwszej kolejności powinna być lokalizowana nowa zabudowa z uwzględnieniem dróg pieszych, rowerowych, zieleni i przestrzeni publicznych.

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.

*W przypadku modernizacji/budowy nowych linii kolejowych na terenie gminy należy odpowiednio rozszerzyć obszar działań.

¹ Wyznaczone zgodnie z wytycznymi ministerialnymi w planowanej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym RM-0610-22-23 UD369.

Miłoradz



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.