



SUMP OMGGGS

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



Gmina
Przywidz

Fiszka dla gminy Przywidz

Fiszka SUMP OMGGS dla gminy Przywidz 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 Przywidz znajduje się w **strefie pozamiejskiej B** 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

ZB Strefa pozamiejska B		
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"> – Obszar Strefy pozamiejskiej B cechuje się brakiem dostępu do czynnej normalnotorowej infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie – brakiem wykorzystania tego środka transportu lub jedynie w niewielkim stopniu jako atrakcję turystyczną (wąskotorowa Żuławska Kolej Dojazdowa). – Lokalizacja części obszarów z tej strefy w pobliżu ośrodków lokalnych (np. Nowy Dwór Gdański, Sierakowice) oraz na terenach o wysokich walorach turystyczno-rekreacyjnych sprawia, iż w odniesieniu do części miejscowości wskazane byłoby postawienie większego nacisku na transport kolejowy. Planowane inwestycje kolejowe zakładają odbudowę i budowę kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej w części strefy (dotyczy to obszarów wiejskich Nowego Dworu Gdańskiego, Nowego Stawu i Sierakowic, a także gmin Chmielno czy Gniewino). – W strefie pozamiejskiej B 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. Muszą zostać również zapewnione punkty styczne oraz skomunikowania komunikacji autobusowej oraz autobusowej wojewódzkiej i kolejowej, zwłaszcza tam, gdzie linie kolejowe będą rewitalizowane. – 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 B, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – w przypadku tych ośrodków, na terenie których zostanie zbudowana lub odbudowana liniowa i punktowa infrastruktura kolejowa: uwzględnić 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 uwzględnić konieczność prowadzenia kooperacji z samorządem regionalnym oraz podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zakupu nowoczesnego taboru kolejowego (działanie 1.1.3.); – 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	<ul style="list-style-type: none"> – W strefie pozamiejskiej B 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 	<p>W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej B, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na nowe i modernizację istniejących odcinków tras pieszych i rowerowych oraz realizować wszelkie inwestycje z zakresu rozbudowy sieci uwzględniając planowane i proponowane przebiegi

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 oraz obszarami leżącymi poza OMGGS.

- Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i planowanej w strefie pozamiejskiej B 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 B 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 B 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 B 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.

- 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.**);
- umożliwiać i ułatwiać przewóz rowerów, hulajnóg, UTO itp. środkami transportu publicznego, zarówno taryfowo jak i infrastrukturalnie oraz taborowo (**działanie 2.2.2.**);
- rozwijać systemy pojazdów współdzielonych (**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.**).

W strefie pozamiejskiej B należy położyć szczególny nacisk na:

- bezpieczeństwo użytkowników ciągów pieszych, dróg rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych tras,
- zapewnienie wysokiego poziomu 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.

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.
- Główną przyczyną wyboru transportu indywidualnego jako środka podróży jest niespełnianie wymagań społecznych transportem publicznym. Oferta PTZ poza obszarem rdzenia nie jest adekwatna do potrzeb mieszkańców obszarów o mniejszej urbanizacji, gdzie często występuje zjawisko wykluczenia transportowego. Na obszarze strefy znajdują się węzły przesiadkowe, które łącznie z siecią kolejową i liniami

W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy pozamiejskiej B, 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.**);
- 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, pieszo, rowerowego lub o charakterze lokalnym oraz aby rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu również były spójne (**działanie 3.2.1.**);

metropolitalnymi 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. 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 z ruchu tranzytowego. 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, gdzie tworzą się konflikty.

- 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.);
- prowadzić modernizację układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności, poszanowaniem zieleni, wykorzystaniem zielonej infrastruktury (działanie 3.2.5.);
- współpracować z OMGGS na rzecz opracowania planu w celu 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 B 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 Przywidz 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.

W działaniach gmin strefy pozamiejskiej B, w tym opracowując dokumenty problemowe, strategiczne i planistyczne, 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.);
- umożliwić 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.);
- 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.);

Priorytet V –
Współpraca

- Gminy strefy pozamiejskiej B 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 B nie podjęły się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazd w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego.
- Dla obszaru OMGGS przygotowano dotychczas 3 ekspertyzy, dotyczące integracji transportu publicznego. We wspomnianych ekspertyzach wskazano, że powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu jest drogą do pełnej integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu publicznego.
- Modelowym rozwiązaniem powinno być utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który powinien przejąć zadania od istniejących organizatorów.
- Utworzony związek metropolitalny powinien korzystać ze struktur istniejącego Stowarzyszenia OMGGS, a w drodze uchwały Zgromadzenia Metropolii powinien zostać powołany Zarząd Transportu Metropolitalnego bazując na MZKZG. W drodze negocjacji i analiz należałoby rozważyć, czy Zarząd Transportu Metropolitalnego powinien odpowiadać jedynie za aspekt transportu publicznego wzorem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii czy za wszystkie aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością.

- podejmować działania na rzecz współpracy przy wdrażaniu i rozwijaniu Inteligentnych Systemów Transportowych (działanie 4.3.3.).

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

- uwzględnić konieczność wykonania ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym we współpracy z OMGGS (działanie 5.1.1.) i przeanalizować możliwość dołączenia do MZKZG (działanie 5.1.2.);
- w ramach obszaru metropolitalnego współpracować na rzecz powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu (działanie 5.1.3.);
- 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.);
- 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.).

Priorytet VI – Planowanie przestrzenne

- Strefa pozamiejska B obejmuje gminy, które nie posiadają dostępu do istniejących linii kolejowych i/lub na których terenie nie jest planowane uruchomienie linii kolejowych w przyszłości.
- Gminy te najczęściej są położone w znacznej odległości od rdzenia OMGGS, a na ich terenie nie występują intensywne procesy rozwoju nowej zabudowy.
- Część z gmin, w szczególności położonych w południowo-wschodniej części metropolii, mierzy się ze stale zmniejszającą się liczbą mieszkańców, co również wpływa na niską dynamikę zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.
- Wyzwaniem dla tych gmin będzie zrównoważony rozwój przestrzenny w odniesieniu przede wszystkim do istniejącej już zabudowy i przestrzeni jej otaczającej.
- Pomimo najmniejszej dynamiki zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w całym OMGGS, wciąż istotne jest przeciwdziałanie rozpraszaniu nowej zabudowy oraz zapewnienie jej dobrego dostępu do transportu zbiorowego.

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

- 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);
- 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;
- planując nowe funkcje w gminie uwzględniać związane z nimi potrzeby transportowe ([działanie 6.1.2.](#));
- 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.](#));
- w oparciu o standardy dostępności do transportu zbiorowego lokalizować nową zabudowę na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego ([działanie 6.1.5.](#));
- 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.:
 - 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 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 6.2.2.](#)),
- lokalizować strefy aktywności gospodarczej w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej ([działanie 6.1.4.](#));
- dążyć do koncentracji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych ([działanie 6.1.6.](#));

ponadto:

- przekazywać OMGGS aktualne dane dotyczące bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę i szacowanej liczby ludności przyjętych w opracowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub planach ogólnych, o ile dane te nie zostaną udostępnione w ogólnodostępnej bazie danych, np. rejestrze urbanistycznym ([działanie 6.1.1.](#));

- współpracować z OMGGS przy wypracowaniu wspólnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego ([działanie 6.1.5.](#)), w ramach standaryzacji oznaczeń w dokumentach planistycznych ([działanie 6.2.1.](#)) i prowadzonych szkoleń i doradztwa ([działanie 6.2.3.](#)).

*Priorytety zostały dopasowane do obszarów problemowych SUMP OMGGS.

Wytyczne inwestycyjne

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

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

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

Objaśnienia oznaczeń użytych na mapie

Elementy istniejące

Jako punkt odniesienia dla działań w OMGGS przedstawiono istniejącą infrastrukturę transportową: linie kolejowe, drogi, buspasy, trasy rowerowe i przystanki kolejowe, a także lasy, 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, a także inwestycje planowane w ramach ZIT (m.in. budowa/przebudowa ścieżki rowerowej Przywidz – Kolbudy).
- 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.
- Na podstawie dokumentów strategicznych przedstawiono przebieg przeznaczonej do modernizacji infrastruktury drogowej z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności (**działanie 3.2.5.**) – droga wojewódzka nr 221.

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.

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

Przywidz

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 niestalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji.
- Planowane linie kolejowe o niestalonym 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.

