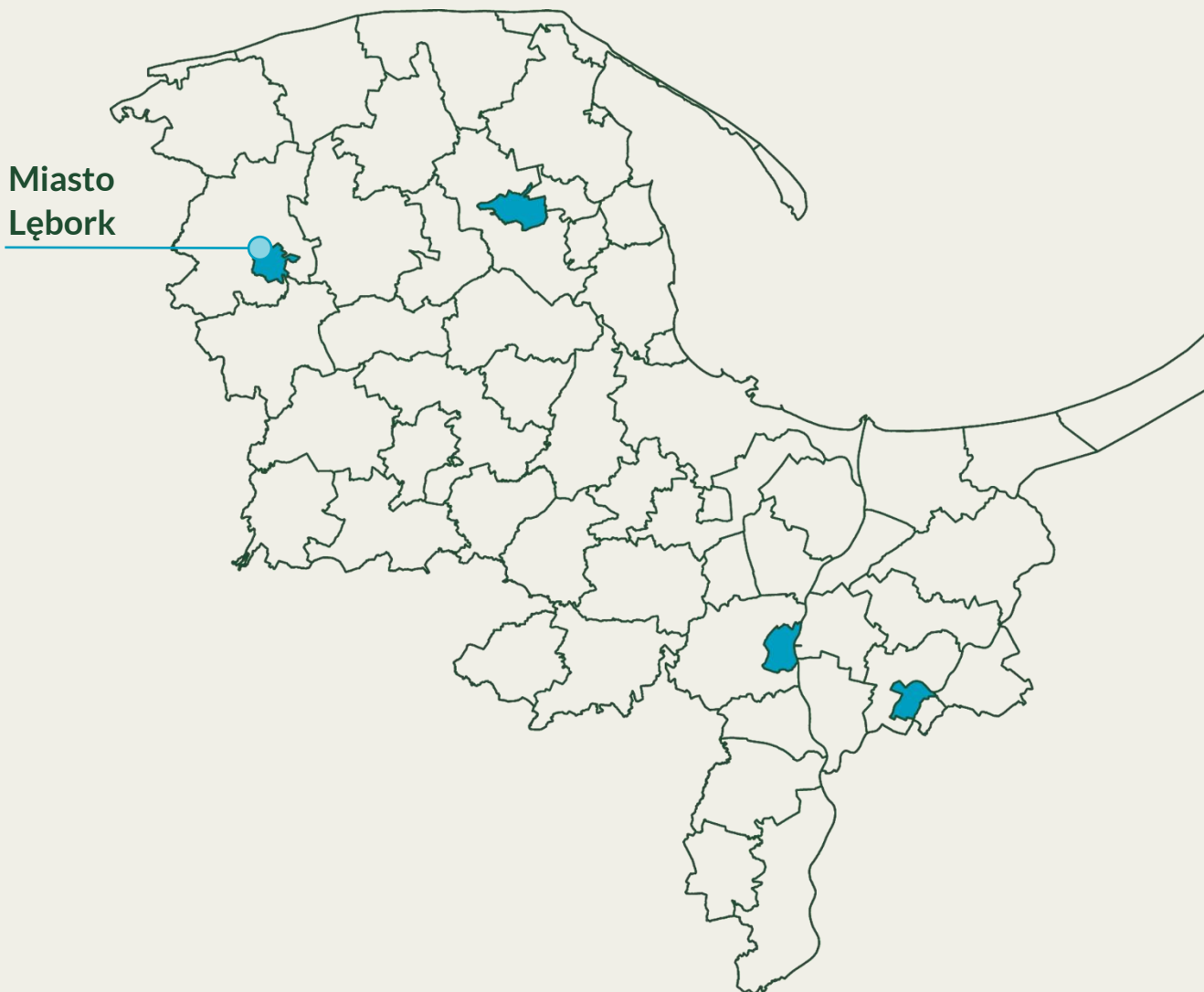




SUMP OMGGGS

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



Fiszka dla miasta Lęborka

Fiszka SUMP OMGGG dla miasta Lęborka składa się z dwóch części. Pierwsza to streszczenie ustaleń SUMP OMGGG 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.

Miasto Lębork jest jednym z **centrów subregionalnych** 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

S Centra subregionalne		
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"> Centra subregionalne w OMGGS to ośrodki miejskie, które w większości przypadków korzystają z regionalnych połączeń kolejowych spełniających dwie główne funkcje transportowe. W przypadku Tczewa i Wejherowa jest to przede wszystkim realizacja codziennych dojazdów mieszkańców do miast rdzenia Obszaru Metropolitalnego. W odniesieniu do Malborka i Lęborka funkcja ta ma nieco mniejsze znaczenie. Dodatkowo powstaje za to konieczność dowozów koleją do tych miast pasażerów mieszkających na terenie ich obszarów funkcjonalnych. Pełen potencjał kolei w realizacji wyżej opisanych zadań przewozowych pozostaje wciąż niewykorzystany ze względu na m.in. niewystarczający stopień jej integracji z innymi środkami transportu publicznego (przede wszystkim z przewozami autobusowymi), problemy z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb i oczekiwań pasażerów, niewystarczająca przepustowością kluczowych odcinków linii kolejowych i ich parametrami technicznymi (np. linii kolejowej nr 201), czy standardem taboru. Wszystkie te czynniki obniżają efektywność systemu kolejowego i jego wykorzystanie przez mieszkańców centrów lokalnych do codziennych dojazdów do pracy, szkoły, na uczelnię czy do domu. Każde centrum subregionalne posiada własny system komunikacji miejskiej (najczęściej w niewielkim stopniu obejmujący gminy ościenne). Stanowi także ważny węzeł dla autobusowych przewozów lokalnych jako miejsce docelowe (np. dla młodzieży ze szkół średnich) bądź miejsce przesiadek na inną linię, najczęściej w stronę rdzenia metropolii. Należy zauważyć zaistniały rozwój infrastruktury przesiadkowej w ostatnich latach w miastach będących centrami subregionalnymi. Rozwój transportu zbiorowego w centrach subregionalnych powinien uwzględniać ich obie funkcje przedstawione w poprzednim punkcie. Powinien on zatem obejmować zeroemisyjny i przyjazny transport lokalny (dobrym przykładem już realizowanych działań jest elektryfikacja komunikacji miejskiej w Malborku), szybki i dogodny przejazd między danym ośrodkiem a rdzeniem metropolii przy wykorzystaniu kolei bądź autobusowych linii metropolitalnych oraz powiązanie tych dwóch systemów poprzez węzły przesiadkowe, synchronizację rozkładów jazdy oraz wspólną taryfę. 	<p>W działaniach centrów subregionalnych, 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 styczne z czynnymi liniami kolejowymi (działanie 1.1.4.); dążyć do wprowadzenia jednolitego standardu przystankowego OMGGS, z zastosowaniem, w miarę możliwości, dynamicznych tablic informacji pasażerskiej oraz uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (działanie 1.2.1.); poprawiać ofertę przewozową na liniach transportu zbiorowego oraz lokalizację jego przystanków w ten sposób, aby zwiększać wskaźnik dostępności do transportu zbiorowego (działanie 1.2.2.); poprawiać jakość i efektywność wykorzystania taboru autobusowego oraz zwiększać udział taboru zeroemisyjnego we flocie obsługującej linię transportu zbiorowego (działanie 1.2.3.); rozwijać sieć buspasów (działanie 1.2.4.); budować nowe stacje ładowania autobusów zeroemisyjnych (działanie 1.2.5.); wykorzystywać transport zbiorowy przy organizacji wydarzeń masowych jako preferowany środek dowozu i odwozu ich uczestników (działanie 1.2.6.); 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.); 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 centrach subregionalnych OMGGS występuje niedobór przestrzeni publicznych, które w rzeczywisty sposób byłyby przyjazne i bezpieczne dla pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu. 	<p>W działaniach centrów subregionalnych, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p>

Ograniczona jest także dostępność dla OzN. Na obszarach centrów subregionalnych 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 i obszarami leżącymi poza OMGGS.

- Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i planowanej w miastach będących centrami subregionalnymi jest dość wysoka, jednak warto rozwijać ją jeszcze bardziej, przede wszystkim dążąc do uzyskania gęstych powiązań z obszarami ościennymi (również poza OMGGS).
- W centrach subregionalnych 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, szczególnie w Wejherowie i Malborku.
- Podstawą rozwoju sieci pieszej i rowerowej w centrach subregionalnych powinno być zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu (szczególnie w pobliżu kluczowych generatorów ruchu, zwłaszcza szkół itp.), dążenie do uzyskania jak najwyższej spójności sieci (przede wszystkim uzupełnianie luk, które obecnie znacznie wydłużają trasy dojazdu/dojazdu), udostępnienie mieszkańcom do użytku połączeń ponadlokalnych (również poza OMGGS), 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.
- Efektem podjętych działań z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w centrach subregionalnych OMGGS powinien być wzrost udziału ruchu pieszo, rowerowego itp., również w systemie łączonym z transportem publicznym, znaczne ograniczenie dominacji 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.

- wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na nowe i na 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 kluczowe 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. Powinna zaistnieć współpraca z firmami realizującymi przewozy osób taksówkami oraz pośrednikami przy przewozie osób taksówkami w zakresie unifikacji oznakowania, organizacji szkoleń z bezpieczeństwa ruchu drogowego (**działanie 2.3.1.**), również we współpracy z obszarami ościennymi (także poza OMGGS) i dążenia 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 centrach subregionalnych szczególnie istotne będzie uwzględnienie:

- głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z rdzeniem (Wejherowo, Tczew) lub z innymi centrami subregionalnymi (Lębork, Malbork),
- głównych tras pieszych i rowerowych łączących dane miasto z najbliższymi ośrodkami lokalnymi,
- infrastruktury zapewniającej integrację OMGGS z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszo i rowerowego (Lębork, Malbork),
- infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem (Wejherowo, Lębork).

Priorytet III – Ruch zmotoryzowany

- Ruch zmotoryzowany jest źródłem uciążliwości (hałas, kongestia, wypadki) dla mieszkańców centrów subregionalnych. Podczas konsultacji społecznych zwracali oni szczególną uwagę na niedobór miejsc parkingowych, korki powstające w godzinach szczytu oraz hałas generowany przez ruch tranzytowy.
- Wyzwaniem dla OMGGS w zakresie ruchu zmotoryzowanego jest uspokajanie ruchu w centrach miast, ograniczenie samochodowego ruchu indywidualnego w centrach miast poprzez system węzłów przesiadkowych i parkingów buforowych, uporządkowanie parkowania oraz dążenie do uspołnienienia polityki parkingowej na terenie całej

W działaniach miast należących do centrów subregionalnych, 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 funkcjonowanie stref płatnego parkowania i rozszerzać te strefy (**działanie 3.1.2.**);
- analizować funkcjonowanie parkingów leżących poza strefami płatnego parkowania i porządkować parkowanie, wykorzystując w tym celu również ITS (**działanie 3.1.3.**);
- dążyć do rozbudowy systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego włączonego w ITS, wyprowadzającego parkowanie poza centrum miejscowości (**działanie 3.1.4.**);

	<p>metropolii oraz do zwiększenia efektywności wykorzystania miejsc parkingowych, w tym z zastosowaniem rozwiązań ITS/Smart City.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Główną przyczyną wyboru transportu indywidualnego jako środka podróży jest rozwój miast zorientowany na przemieszczanie się prywatnym samochodem oraz niespełniający wymagań społecznych 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 centrów subregionalnych znajdują się kluczowe węzły przesiadkowe, 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. - Polityka parkingowa w centrach subregionalnych powinna opierać się na strefach płatnego parkowania obejmujących ściśle centra miast oraz parkingach buforowych rozmieszczonych na granicy tych SPP, umożliwiających dotarcie pieszo do głównych celów podróży w przeciągu kilku-kilkunastu minut. - 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, możliwości wykorzystania innych środków transportu. Należy dążyć do zwiększenia efektywności wykorzystania sieci drogowej oraz płynności 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. - Ruch samochodów dostawczych generuje konflikty związane z parkowaniem w otoczeniu punktów handlowych i usługowych. Niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań porządkujących wjazd i parkowanie samochodów dostawczych. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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, wykorzystaniem zielonej infrastruktury, poszanowaniem wartości historycznych i kulturowych miast (działanie 3.2.5.); - współpracować z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową (działanie 3.2.7.); - przeprowadzić kompleksowe badania emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu (działanie 3.3.1.); - wprowadzić Strefy Czystego Transportu na podstawie przeprowadzonych badań emisji z transportu (działanie 3.3.2.); - 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 dla budowy stacji ładowania (działanie 3.3.4.); - wytyczać miejsca postojowe („koperty”) przeznaczone wyłącznie dla dostaw w otoczeniu punktów handlowych i usługowych, docelowo jako standard dla powierzchni parkingowych (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.); - dostosowywać miejską infrastrukturę rowerową do funkcjonowania rowerów cargo (działanie 3.4.4.); - opracować plany logistyki miejskiej (SULP) w oparciu o konsultacje z mieszkańcami oraz nadawcami i odbiorcami ładunków (działanie 3.4.5.); - dążyć do wprowadzania ograniczeń tonażowych na odcinkach dróg charakteryzujących się dużą uciążliwością ruchu ciężarowego dla mieszkańców (działanie 3.4.6.); - 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.).
<p>Priorytet IV – Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>W działaniach miast należących do centrów subregionalnych, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.);

	<ul style="list-style-type: none"> - 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 w centrach subregionalnych należy określić jako dobry. Dostęp do danych przestrzennych jest zróżnicowany, dane są niespójne. Kluczowa jest harmonizacja i integracja danych w skali metropolitalnej. - Wśród inwestycji planowanych w ramach ZIT na terenie miasta Lębork 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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 publicznego transportu zbiorowego oraz różnego rodzaju pojazdów i urządzeń wspomagających mobilność aktywną (działanie 4.1.3.); - dążyć do rozszerzenia 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 ujednoczonego 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.); - podejmować działania na rzecz współpracy przy wdrażaniu i rozwijaniu Inteligentnych Systemów Transportowych (działanie 4.3.3.).
<p>Priorytet V – Współpraca</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Na obszarze Wejherowa funkcjonuje Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG), który ma za zadanie integrację taryfową transportu zbiorowego. - Na obszarze centrów subregionalnych (z wyjątkiem Malborka) będzie obowiązywał system FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazdy w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego. - Centra subregionalne charakteryzują się różnym standardem obsługi przewozów. Na obszarze strefy nie funkcjonuje jeden organizator metropolitalny, co jest uzależnione także od przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym OMGGS. - 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 miast należących do centrów subregionalnych, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uwzględnić konieczność wykonania ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym we współpracy z OMGGS (działanie 5.1.1.), przeanalizować możliwości prawne i finansowe rozszerzenia kompetencji MZKZG lub 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 zapotrzebowanie 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 lobbingsowe 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 wdrażania standardów przy nowych węzłach integracyjnych, prowadzenia audytów istniejących węzłów i ich modyfikacji, poprawy oznakowania węzłów lub jego otoczenia oraz współpracować z OMGGG 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

- Centra subregionalne to małe i średnie miasta, które ze względu na swoje położenie oraz mieszczące się w nich funkcje usługowe, handlowe i administracyjne, stanowią istotne ośrodki dla obsługi otaczających je obszarów.
- Malbork oraz Lębork wytwarzają własne obszary funkcjonalne, co może wpływać na odrębność tych miast w metropolii.
- Centra subregionalne wytwarzają własne strefy podmiejskie, zlokalizowane jeszcze na terenie tych miast lub w gminach ościennych.
- Wyzwaniem dla centrów subregionalnych jest ograniczenie odpływu mieszkańców z tych miast, a w szczególności z ich obszarów centralnych, a także przeciwdziałanie chaotycznej zabudowie terenów o charakterze podmiejskim.
- Istotnym działaniem jest także połączenie funkcjonalne i przestrzenne obszarów podmiejskich z centrami miast, tak, aby wspierać aktywną mobilność oraz podróże transportem zbiorowym, m.in. poprzez tworzenie spójnego systemu przestrzeni publicznych.

W działaniach miast należących do centrów subregionalnych, 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, zgodnie z ideą miasta 15-minutowego);
- w przypadku miasta Wejherowo podejmować działania centrotwórcze, mające na celu poprawić jakość zamieszkania, w szczególności uwzględniając zmiany w natężeniu ruchu po otwarciu tzw. Drogi Kaszubskiej;
- dążyć do koncentracji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych (działanie 6.1.6.);
- zapewniać zrównoważony rozwój przestrzenny w ramach realizacji nowych inwestycji, a 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 budowanych w ramach nowych inwestycji;
- planując nowe funkcje na terenie gminy uwzględniać związane z nimi potrzeby transportowe (działanie 6.1.2.);
- racjonalnie, w oparciu o prognozy demograficzne, wskazywać powierzchnię 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;

- 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 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;
- dążyć do spójnego rozwoju funkcjonalno-przestrzennego na styku z sąsiednimi gminami oraz realizować inwestycje zlokalizowane przy granicy gminy we współpracy z tymi gminami, a w razie potrzeby również z samorządem regionalnym, m.in. poprzez wykonywanie wspólnych opracowań studialnych dla kluczowych obszarów (**działanie 6.1.3. i 6.2.2.**);
- 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.**);
- pełnić rolę lidera dla lokalnych samorządów oraz inicjować działania związane ze współpracą dla realizacji celów SUMP OMGGS związanych ze zrównoważonym rozwojem przestrzennym.

*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:

- Na mapie przedstawiono docelowe lokalizacje przystanków kolejowych z uwzględnieniem budowy nowych jak i modernizacji istniejących (**działanie 1.1.1.**), a także docelowe lokalizacje węzłów przesiadkowych¹ (**działanie 1.3.1.**) – węzeł przesiadkowy w Lęborku oraz węzeł Lębork Nowy Świat. 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.
- 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.
- 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 (Lębork, Lębork Nowy Świat). Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów.
- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej, w szczególnych przypadkach łączonej: pieszo-rowerowej (**działania: 1.1.2., 1.3.1.**), orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków

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 (2016).

kolejowych (Lębork, Lębork Nowy Świat). Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów.






- W zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych (Lębork, Lębork Nowy Świat) 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 zabudowy². 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 wskazaniem 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.
- Na podstawie dokumentów strategicznych przedstawiono przebieg planowanej infrastruktury drogowej do przeprowadzenia procesów studyjno-koncepcyjnych z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności oraz modernizacji istniejącej z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności (działania: 3.2.5 i 3.2.6.) - droga ekspresowa S6, przebudowa drogi wojewódzkiej nr 214 razem z budową obwodnicy Lęborka.

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.

Lębork





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.