

# RAPORT

## WARSZTATY #MOBILNAMETROPOLIA

RAPORT ZE SPOTKAŃ W RAMACH PRAC NAD PLANEM  
ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI DLA OMGGS  
MAJ/CZERWIEC 2021



# SPIS TREŚCI:

1. PRZEDMIOT WARSZTATÓW I ICH KONTEKST.....	3
2. UCZESTNICY, TERMINY I FORMA WARSZTATÓW.....	3
3. AGENDA WARSZTATÓW.....	4
4. FORMA WARSZTATÓW.....	4
5. MODERATORZY WARSZTATÓW.....	5
6. PODSUMOWANIE WARSZTATÓW.....	8
POWIAT PUCKI.....	8
POWIAT WEJHEROWSKI.....	12
POWIAT LĘBORSKI.....	17
POWIAT KARTUSKI.....	21
POWIAT GDAŃSKI.....	26
POWIAT NOWODWORSKI.....	30
POWIAT MALBORSKI.....	34
POWIAT TCZEWSKI.....	37
TRÓJMIASTO.....	41

## 1. PRZEDMIOT WARSZTATÓW I ICH KONTEKST

Przystąpieniu do pracy nad **Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (ang. SUMP) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot** przyświeca idea równego dostępu wszystkich mieszkańców metropolii do wspólnych przestrzeni publicznych niezależnie od miejsca zamieszkania, sprawności fizycznej, wieku czy posiadanego środka transportu oraz zapewnienie mieszkańcom wysokiej jakości zrównoważonego systemu transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznej miasta.

SUMP odnosząc się do długofalowych strategii rozwoju skupia się nad nową jakością przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w ramach transportu oraz mobilności. Kwestie których dotyka to: transport publiczny, ruch pieszzy i rowerowy, polityka parkingowa, bezpieczeństwo, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, ITS, planowanie przestrzenne itp.

Zważywszy na wielowymiarowość i wielowątkowość zagadnienia prace nad SUMP prowadzone są interdyscyplinarnie i wielosektorowo z silnym naciskiem na wymiar partycypacyjny – w tym przeprowadzenie cyklu warsztatów dla mieszkańców całego obszaru. Celem warsztatów jest uzyskanie opinii mieszkańców metropolii na temat potrzeb, wyzwań i problemów dotyczących transportu i mobilności.

## 2. UCZESTNICZY, TERMINY I FORMA WARSZTATÓW

Konsultacje odbyły się w formie on-line (za pomocą aplikacji Zoom) we wszystkich powiatach wchodzących w skład OMGGG oraz w Trójmieście zgodnie z poniższym harmonogramem:

- 18 maja - powiat pucki
- 20 maja - powiat wejherowski
- 25 maja - powiat lęborski
- 27 maja - powiat kartuski
- 1 czerwca - powiat gdański
- 8 czerwca - powiat nowodworski
- 10 czerwca - powiat malborski
- 15 czerwca - powiat tczewski
- 17 czerwca - Trójmiasto

Uczestnikami warsztatów byli: mieszkańcy, przedstawiciele organizacji pozarządowych, urzędnicy, pracownicy oraz samorządowcy i lokalni radni. Rekrutacja odbyła się za pośrednictwem formularza google. We wszystkich spotkaniach udział wzięło ponad 300 osób, a najliczniej reprezentowane były powiaty pucki i wejherowski oraz Trójmiasto.

### 3. AGENDA WARSZTATÓW

Warsztaty przeprowadzone zostały przez Karolinę Orcholską koordynatorkę ds. transportu i mobilności OMGGS. Spotkanie złożone było zarówno z elementu edukacyjnego wprowadzającego uczestników w temat transportu, mobilności i doświadczeń innych miast europejskich w tym zakresie, jak i pracy warsztatowej oraz otwartej dyskusji na temat wypracowanych wniosków.

Spotkania przeprowadzone zostały według następującej agendy:

1. Przywitanie – 5 min. (przedstawiciel powiatu)
2. Przedstawienie celu i planu warsztatów – 5 min. (K. Orcholska)
3. Prezentacja dobrych praktyk z miast europejskich i Gdańska – 20 min. (A. Pawłowska/K. Orcholska)
4. Wprowadzenie do metody pracy warsztatowej (zasady, czas, rezultaty) – 5 min. (K. Orcholska)
5. Praca w grupach – 60 min. = 5x15 min.
6. Podsumowanie na forum prac stolików 5x2 min. (10 min.) (moderatorzy)
7. Pytania i komentarze uczestników na forum

### 4. FORMA WARSZTATÓW

Przyjętą formą warsztatów konsultacyjnych była konwencja *world cafe*. Celem warsztatów było uzyskanie opinii mieszkańców OMGGS (poszczególnych powiatów) na temat wyzwań, potrzeb, problemów, oraz propozycji rozwiązań dotyczących transportu i mobilności w 5 obszarach tematycznych:

- a) transport zbiorowy
- b) ruch pieszy i rowerowy
- c) indywidualny ruch samochodowy/parkowanie
- d) transport towarów
- e) zarządzanie mobilnością
- f) wizja

Po wprowadzeniu w tematykę warsztatów uczestników podzielono na grupy, które następnie razem z moderatorami pracowały w każdym z 6 obszarów tematycznych (każdy uczestnik brał udział w dyskusji w każdym z obszarów tematycznych). W każdym “pokoju zoom” znajdował się moderator prowadzący dyskusję, zapewniając równy dostęp do wolnej wypowiedzi wszystkim uczestnikom oraz dbający o odpowiednią dynamikę pracy grupy. Po sesji, grupy uczestników zmieniali obszar tematyczny (zmiana moderatora). Na początku kolejnych sesji uczestnicy mieli okazję wysłuchać krótkiej relacji moderatora z pracy poprzednich grupy, a następnie kontynuować rozmowę, podejmując kolejne ważne wątki w danym obszarze. Po przeprowadzeniu wszystkich pięciu sesji, moderatorzy zrobili podsumowanie prac wszystkich grup na forum. Po podsumowaniu uczestnicy mieli okazję na dodatkowe pytania i komentarze, na zwrócenie uwagi na to, co z ich perspektywy jest najważniejsze w kontekście rozwiązań dotyczących transportu i mobilności.

## 5. MODERATORZY WARSZTATÓW

### ALAN ARENT

W sektorze transportowym pracuje od 15 lat, skupiając się w głównej mierze na kształtowaniu strategii i modeli biznesowych spółek. Swoją przygodę w branży rozpoczął w Stena Line, następnie współpracował z portami morskimi (w regionie Europy), lotniskami (w regionie Europy) i przedstawicielami przemysłu (region bałtycki i północna Europa) oraz startupami (na skalę globalną). Współwłaściciel m.in. wydawnictwa Baltic Press Sp z. o. o., firmy konsultingowej GoodJob Sp.z o.o. – zajmujący się realizacją międzynarodowych analiz rynkowych i badań zapotrzebowania na technologie (studium wykonalności, analiza biznesowa, ekspertyzy techniczne) w branży transportowej oraz softwarehouse. Posiada dyplom MBA w Rotterdam Erasmus University.

### DR KRYSZTIAN BIRR

Adiunkt w Katedrze Inżynierii Drogowej i Transportowej Wydziału Inżynierii Lądowej i Środowiska Politechniki Gdańskiej oraz pracownik Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego na stanowisku Głównego projektanta. Specjalista w zakresie analiz ruchu, modelowania i prognozowania podróży, badań zachowań transportowych. Autor i współautor wielu strategicznych opracowań planistycznych oraz publikacji naukowych. Prywatnie pasjonat transportu zbiorowego, gier komputerowych oraz prac w przydomowym ogródku.

### MICHAŁ JAMROŹ

Zastępca redaktora naczelnego Gazety Wyborczej Trójmiasto, prawnik z wykształcenia, a dziennikarz od 2007 roku. Przez całą karierę zawodową zajmuje się transportem publicznym i szeroko pojętą mobilnością. Jest m.in. współautorem koncepcji powstania tzw. bajpasu kartuskiego i SKM Południe.

### DR HAB. DANIEL KASZUBOWSKI

Prof. PG - pracuje w Katedrze Inżynierii Drogowej i Transportowej na Politechnice Gdańskiej. Zajmuje się problematyką transportu i logistyki, specjalizując się w zagadnieniach transportu ładunków w miastach. Współautor Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni w tym obszarze oraz szeregu innych dokumentów planistycznych. Daniel Kaszubowski był również głównym ekspertem projektu URBACT Freight Tails, którego rezultatem jest wprowadzenie dedykowanym miejsc dostaw w Śródmieściu Gdyni oraz odpowiadał za opracowanie projektu ujednoczenia ograniczeń wagowych dla pojazdów ciężarowych.

## TOMASZ MACKUN

Absolwent Politechniki Gdańskiej, inżynier z uprawnieniami do projektowania dróg, audytor i trener przyszłych audytorów bezpieczeństwa ruchu drogowego (brd) i inspektorów brd, starszy wykładowca na Politechnice Gdańskiej, prowadzi biuro inżynieryjne. W swojej karierze zajmował się m.in. realizacją zaawansowanych pomiarów ruchu oraz/lub koncepcji przebudowy transportowych węzłów integracyjnych w Wejherowie, Wejherowie Śmiechowie, Redzie, Rumi Janowo, Lęborku, brał udział lub prowadził około 350 projektów studialnych lub koncepcyjnych w zakresie transportu, bezpieczeństwa i planowania. Autor licznych studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin i miast - części transportowej, członek zespołu SUMP dla miasta Gdańsk, współautor systemu certyfikacji szkół w Gdańsku w zakresie mobilności zrównoważonej, kierownik zespołu prowadzącego od 2016 audyt brd w zakresie organizacji ruchu i oświetlenia około 4000 przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej. Ponadto na swoim koncie ma współpracę zagraniczną, w tym np. współprowadzenie zajęć nt. bezpieczeństwa ruchu drogowego w Uniwersytecie w Linkoping (Szwecja). Współautor istotnych publikacji m.in. Ochrona Pieszych - Podręcznik dla organizatorów ruchu pieszego, Wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych - dokument rekomendowany przez Ministra Infrastruktury do stosowania, Wytyczne do oceny wpływu reklam zewnętrznych na bezpieczeństwo ruchu drogowego - dla GDDKIA i NCBIR.

## PRZEMEK OPŁOCKI

Absolwent socjologii i filozofii na Wydziale Nauk Społecznych (Uniwersytet Gdański) oraz studiów podyplomowych z marketingu (Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu) oraz zarządzania projektami (Politechnika Gdańska). Od blisko 9 lat związany z branżą transportu morskiego i lądowego działając w wydawnictwie Baltic Press (magazyny Baltic Transport Journal i Harbours Review). Od ponad 5 lat dyrektor zarządzający wydawnictwa.

## KAROLINA ORCHOLSKA

Absolwentka Politechniki Gdańskiej na Wydziale Inżynierii Lądowej i Środowiska, Wydziale Zarządzania i Ekonomii oraz studiów podyplomowych na Wydziale Architektury i Urbanistyki – zarządzanie rozwojem przestrzennym miast. Absolwentka studiów doktoranckich na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego. Jedenaście lat pracowała na rzecz miasta Gdańsk, między innymi w tematyce transportu i mobilności. Odpowiedzialna za opracowanie Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańsk 2030. Koordynator projektów europejskich np. CityMobilNet oraz Park4SUMP. Od stycznia 2020 koordynator ds. transportu i mobilności w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot. Koordynator prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS.

## ALICJA PAWŁOWSKA

Absolwentka Uniwersytetu Gdańskiego na Wydziale Zarządzania i Marketingu oraz studiów podyplomowych na kierunku: Pedagogika. Od 13 lat jest zaangażowana w realizację projektów na rzecz zrównoważenia transportu w Gdyni. Koordynator projektów unijnych: BUSTRIP, SEGMENT, CIVITAS DYN@MO, ENTER.HUB, FOW, FREIGHT TAILS, SMACKER. Współkoordynator projektów CityChangerCargoBike, CoBiUM oraz CAR. Pomysłodawczyni kampanii promującej ruch pieszy i rowerowy oraz transport zbiorowy wśród przedszkolaków i uczniów szkół podstawowych „Odprowadzam Sam” oraz kampanii „Do pracy Jadę Rowerem” dla pracowników gdyńskich instytucji i przedsiębiorstw. Koordynator organizowanego w Gdyni od 2007r. Europejskiego Dnia Bez Samochodu oraz Międzynarodowej Konferencji CIVITAS Forum Gdynia w 2016r. Od 2019 r. współkoordynator opracowania Planu Zrównoważonej Mobilności dla OMGGS.

## JUSTYNA SUCHANEK

Absolwentka Ekonomii na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego na specjalności Ekonomia Transportu i Logistyka, doktorantka na Międzywydziałowych Studiach Doktoranckich z Ekonomii, Finansów i Zarządzania, Podinspektor w Samodzielnym Referacie Projektów Unijnych i Zarządzania Mobilnością Urzędu Miasta Gdyni. Przygotowuje rozprawę doktorską dotyczącą mobilności współdzielonej i jej wpływu na transport miejski. Zaangażowana w realizację projektów na rzecz zrównoważenia transportu w Gdyni, w tym projektów unijnych CAR oraz SMACKER. W nauce i pracy wyznaje podejście interdyscyplinarne, korzystając z dorobku ekonomii i psychologii.

## DR HAB. MARCIN WOŁEK

Profesor UG w Katedrze Rynku Transportowego na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego. Od 1998 roku jest radnym Miasta Gdyni (obecnie wiceprzewodniczącym) zajmując się zagadnieniami finansów samorządowych, strategią rozwoju i mobilnością miejską ze szczególnym uwzględnieniem transportu elektrycznego. W latach 2005-2008 był przewodniczącym Komisji Transportu Związku Miast Bałtyckich. Z ramienia UG pełnił funkcję kierownika projektów europejskich TROLLEY, TIDE, CIVITAS DYN@MO, ELIPTIC, a obecnie – TROLLEY 2.0. Jest autorem lub współautorem ponad 100 publikacji poświęconych transportowi kolejowemu, mobilności miejskiej i elektromobilności. Jest też współautorem koncepcji Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Jako niezależny konsultant w dziedzinie transportu kolejowego, zrównoważonej mobilności miejskiej i strategii rozwoju jednostek samorządu terytorialnego, współpracuje z firmami i instytucjami publicznymi w Polsce, Niemczech, Szwecji i na Ukrainie. Jest członkiem Rady Naukowej Fundacji ProKolej.

# POWIAT PUCKI

Jeśli chodzi o transport zbiorowy, jednym z głównych problemów wskazanych przez uczestników dyskusji, jest jakość komunikacji autobusowej, brak dogodnych połączeń i zbyt mała częstotliwość kursów. Jeśli chodzi o transport kolejowy, zwłaszcza na odcinku między Władysławowem i Helem, zdania były podzielone. Część osób jest przeciwna rozbudowie tego połączenia, część jest za, wskazując m.in. na możliwość budowy tzw. mijanek w miejscach, gdzie nie można zbudować drugiego toru.

Mieszkańcy wskazywali na plusy niezakłóconego transportu zbiorowego względem ruchu samochodowego, podkreślając konieczność takiej organizacji tego transportu, aby był niezawodny i punktualny. Istotnym elementem jest stabilność transportu zbiorowego. Ponadto mieszkańcy nie chcą być zaskakiwani częstymi zmianami rozkładów i zależy im na tym, aby rozkłady jazdy przewoźników były skoordynowane. Uczestnicy dyskusji zwrócili uwagę na słabą promocję transportu zbiorowego przez samorządy.

Podczas dyskusji pojawiło się bardzo dużo głosów dotyczących braku ciągłości infrastruktury rowerowej między gminami. Uczestnicy spotkania wskazywali na zbyt małą liczbę przystanków rowerowych, wiat, map informacyjnych dla rowerzystów (takich jak na trasie Łebcz-Krokowa), konieczność serwisowania punktów naprawy rowerów, brak toalet przy trasach rowerowych,

Jeśli chodzi o ruch pieszego zwrócono uwagę m.in. na konieczność dobrego oznakowania przejść dla pieszych, odpowiednie ich doświetlenie. Według mieszkańców, istnieje często konflikt między uczestnikami ruchu drogowego, wynikający z mentalności, złych wzorców i braku odpowiedniej edukacji. Jako przykład wskazano pieszych, którzy poruszają się po ścieżkach rowerowych, czy rowerzystów, którzy jadą po ulicy, mimo że obok znajduje się trasa rowerowa.

Powiat pucki latem zamienia się w metropolię - razem z turystami przebywa tu ponad milion osób! To w sezonie powoduje ogromne korki na drogach dojazdowych i w miejscowościach turystycznych. Problemem jest też parkowanie.

Uczestnicy zwrócili uwagę na to, że jeśli gramy wszyscy do jednej bramki, możemy osiągnąć więcej - chodzi tu o porozumienie samorządów i wspólne znajdowanie rozwiązań kwestii problemowych. Mieszkańcy chcą też, aby władarze szanowali ich głos, brali pod uwagę ich zdanie. Chcą mieć poczucie sprawczości. Wyraźnie widać też związek i wzajemną korelację między poszczególnymi obszarami - np. działania podejmowane w zakresie poprawy warunków ruchu pieszego będą znajdowały odzwierciedlenie w kwestii polityki parkingowej.



## TRANSPORT ZBIOROWY

### PROBLEMY:

- brak stabilności połączeń, linie autobusowe konkurują z linią kolejową, nie uzupełniają się,
- przestarzały tabor, niedostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych
- tłok w pojazdach transportu zbiorowego (zwłaszcza w sezonie letnim)
- brak połączeń dowozowych do transportu kolejowego
- niestabilność linii autobusowej 667
- brak połączeń autobusowych półwyspu z Trójmiastem
- niska przepustowość linii kolejowej
- zbyt mała liczba bezpośrednich połączeń transportem zbiorowym z Wejherowem
- brak parkingów typu P&R
- niedostosowana oferta transportu zbiorowego do rozwoju zabudowy mieszkaniowej
- słaba promocja podróżowania transportem zbiorowym
- uboga informacja pasażerska - często nawet jeśli istnieją połączenia ludzie o nich nie wiedzą
- wiaty autobusowe niedostosowane do liczby pasażerów oczekujących na pojazd transportu zbiorowego
- uboga oferta przewozów autobusowych;
- stary tabor
- niestabilna oferta przewozów kolejowych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- linia kolejowa do Pierwoszyna/Mostów
- tramwaj wodny o bardziej lokalnym charakterze
- węzły integracyjne autobus-kolej
- więcej/inne połączenia szybkim tramwajem wodnym
- rozbudowa sieci drogowej wraz z pasami dla autobusów
- niezależna infr. transportu zbiorowego
- połączenia autobusowe do kolei
- budowa większej liczby P+R i B+R
- koordynacja rozkładu jazdy autobus - kolej
- wiaty na większej liczbie przystanków
- szybka kolej plażowa
- dostosowanie pojemności taboru w lokalnych połączeniach do sezonu
- miejski transport również poza miasta do obsługi gminy
- nowocześniejszy tabor autobusowy
- tramwaje wodne
- lepsza współpraca z sąsiadującymi powiatami
- drugi tor linii kolejowej do Władysławowa
- lepsza współpraca z sąsiadującymi powiatami

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- brak tras rowerowych dedykowanych rodzinom i dzieciom
- brak ciągłości infrastruktury chodnikowej i rowerowej pomiędzy gminami
- niebezpieczne przejście przez drogę wojewódzką nr 216- wyjazd z Gniezdźewa w kierunku Pucka
- brak oznakowania przejść, brak oświetlenia przejść dla pieszych, niebezpieczne przejścia
- Pierwoszyno (brak ciągłości i logicznego rozpoczęcia i zakończenia drogi rowerowej)
- brak toalet publicznych na przystankach rowerowych, przy plażach
- konflikt pomiędzy użytkownikami ruchu pieszy-rowerzysta-kierowca-rolkarz
- nieprawidłowa nawierzchnia ścieżek rowerowych (kostka)

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- dostosowanie infrastruktury do osób ze szczególnymi potrzebami (na etapie projektowania)
- zwiększenie zielonej infrastruktury na osiedlach
- zorganizowanie służb sprzątających miejsca publiczne
- skomunikowanie rowerowe p. puckiego
- z trójmiastem, skomunikowanie głównych miejscowości np. w kierunku Redy
- budowanie przestrzeni przyjaznej, doświetlonej i estetycznej do rekreacji - wiaty, miejsca do rozpalenia ogniska,
- edukacja, zwiększenie świadomości użytkowników dot. bezpieczeństwa na drodze
- zwiększenie liczby przystanków rowerowych, wiat
- uspokojenie ruchu, zwiększenie bezpieczeństwa poprzez np. budowanie progów zwalniających

- mentalność ludzi
- brak chodnika na ul. J. Wybickiego w Pucku oraz przy ul. Polnej w kierunku Błądzikowa
- niedziałające stacje naprawy rowerów/ bieżący monitoring
- brak wpływu na oznakowanie/ zabezpieczenie drogi wojewódzkiej przez gminę
- brak wypożyczalni rowerów
- Brak infrastruktury przystankowej, wiaty
- niedziałające windy przy kładkach
- brak koordynacji pomiędzy poszczególnymi samorządami
- niewystarczające oświetlenie ulic
- brak wypożyczalni rowerów

- przyjazna infrastruktura chodnikowa, budowanie skrótów, bezpieczne przejścia
- konieczność rozdzielania funkcji dróg, budowanie ODREBNYCH dróg rowerowych oraz chodników
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pieszych i rowerów poprzez stawianie liczników prędkości dla samochodów
- MEVO 2.0

## SAMOCOHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- turyści rozjeżdżają lokalne drogi
- wakacyjne parkowanie
- brak alternatywy REDA HEL
- intensywny ruch turystyczny
- za dużo samochodów
- za dużo starych aut
- niska świadomość oferty transportu zbiorowego
- brak spójności sieci rowerowych między powiatem puckim i wejherowski
- brak alternatywy dla transportu indywidualnego
- częstotliwość transportu zbiorowego
- polityka opłat parkingowych
- rowerzyści na D W mimo dróg rowerowych
- brak stref tempo 30 - zamiast rowerem jazda autem
- zły stan techniczny dróg

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
- park and ride dla gminy PUCK
- dobrej jakości wydzielona infrastruktura piesza
- wydzielona infrastruktura rowerowa
- lepszy wyjazd rowerowy z Pucka
- różne formy ograniczenia transportu indywidualnego
- ograniczenie ruchu samochodów (Płw.) zakazy wjazdu/opłaty
- dostosowanie dróg do priorytetyzacji transportu zbiorowego
- promocja i rozwój systemu park and ride
- MEVO wróć MEVO więcej
- płatne parkowanie, abonamenty, czym dalej tym drożej

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- trudny dojazd w sezonie turystycznym (Puck, Hel)
- brak odpowiednich miejsc rozładunkowych/niedostosowana infrastruktura rozładunkowa
- wzrost liczby dostaw bezpośrednich w handlu elektronicznym
- nieskoordynowane dostawy i regulacje dot. pojazdów towarowych
- niedostateczne wykorzystanie ładowności/pojemności pojazdów dostawczych
- hałas związany z tranzytem pojazdów ciężarowych przez obszar zabudowany i towarzyszący ruchowi pojazdów towarowych
- niewłaściwe zachowania kierowców
- sezonowość popytu na przewozy ładunków
- ruch ciężkich pojazdów rolniczych
- zniszczenie infrastruktury

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- transport towarów drogą morską
- wykorzystanie pojazdów nisko- lub zeroemisyjnych
- zmiana środka transportu np.: na rower cargo
- ścisłe egzekwowanie istniejących przepisów ruchu drogowego oraz regulacji dotyczących pojazdów towarowych
- kontrola pojazdów
- ograniczenie prędkości ruchu pojazdów
- stosowanie dostaw nocnych i/lub wczesnoporannych
- zmiana sposobu organizacji dostaw

## PROBLEMY:

- zbyt wysokie natężenie ruchu samochodowego (wakacje!)
- brak innowacyjnego podejścia (transport wodny, powietrzny)
- niejasno oznakowane trasy zniechęcają do korzystania (ciąg pieszy? trasa rowerowa?)
- to nie jest miejsce na carsharing i carpooling (Połczyn)
- brak zarządzania flotą hulajnóg, brak porządku, brak przepisów
- rozczarowanie działaniem roweru metropolitalnego (Mevo)
- niska świadomość istnienia casheringu w małych miejscowościach. Badania czy taka usługa jest potrzebna.
- trudne warunki dla rodziców zwózkami i niepełnosprawnych w transporcie publicznym

## PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- edukacja dorosłych, nie tylko dzieci
- edukacja na wczesnym etapie - zachęcanie do jazdy rowerem
- zróżnicowanie h rozpoczęcia lekcji
- stałe działania zachęcające rowerzystów (kanapka dla rowerzysty, rywalizacja firm)
- kampanie typu "dzień bez samochodu"
- festyn dla rowerzystów
- elastyczne godziny pracy rozładują korki
- zarządzanie opłatami parkingowymi (droższe/tańsze w zależności od miejsca)
- opłata za wjazd (przykład z Litwy)
- promocja transportu zrównoważonego w mniejszych ośrodkach (kampanie dotyczą tylko dużych miast)
- autobusy na żądanie
- infrastruktura ułatwiająca dotarcie do szkół i przedszkoli (wiaty rowerowe, stojaki)
- transport wodny - tramwaje, taksówki
- oznakowanie informujące o właściwym użytkowaniu drogi
- potrzebna jest infrastruktura dla mikromobilności (ścieżki rowerowe)
- hulajnogi, meleksy sezonowo w małych miejscowościach
- rower i hulajnogi jako uzupełnienie pozostałych środków transportu
- większa skala roweru metropolitalnego
- rowery dla turystów
- ważne: zróżnicowanie możliwości wyboru środków transportu

## WIZJA

- tożsamość lokalna
- poczucie sprawczości mieszkańców, uszanowanie mieszkańców
- dostęp do wszystkich usług transportowych niezależnie od miejsca zamieszkania
- lepiej dopasowane do potrzeb mpzp (walka z bałaganem przestrzennym)
- pewność dotarcia na miejsce w założonym czasie (niezależnie od sezonu)
- tani transport zbiorowy - dostępny finansowo i wygodny
- najważniejsi są mieszkańcy
- wszyscy gramy do jednej bramki!
- pozostawiamy coś dla kolejnych pokoleń
- szacunek dla zasobów naturalnych z możliwością korzystania z niego
- porozumienie i współpraca na poziomie samorządów
- aktywne i zaangażowane społeczeństwo
- budowa infrastruktury z poszanowaniem środowiska
- miasto krótkich odległości - 15 minut
- dobra jakość powietrza
- zielono - zadbane zieleń
- wzajemne powiązania/ symbioza
- gwarancja transportu!
- dostępność do miejsc pracy
- bezpieczeństwo ekonomiczne
- czerpiemy korzyści z dostępu do Metropolii (edukacja, praca, kultura etc.)
- wysoka jakość życia
- dostępny od strony wodnej
- przestrzeń do budowania relacji (np. sąsiedzkich)
- infrastruktura piknikowa - możliwość wchodzenia w interakcje z innymi mieszkańcami

## DODATKOWE INFORMACJE

- część mieszkańców zgłosiła wyraźny sprzeciw wobec rozbudowy układu kolejowego oraz elektryfikacji linii

# POWIAT WEJHEROWSKI

Podczas dyskusji wyłonił się zróżnicowany obraz transportu zbiorowego w powiecie wejherowskim - rdzeń wyznacza linia kolejowa biegnąca przez Wejherowo, Redę i Rumie o wysokiej dostępności i niewielkich problemach związanych z transportem zbiorowym. Naprzeciw tych miast są gminy wiejskie, które często mają niewystarczający poziom obsługi publicznym transportem. Największy deficyt połączeń kolejowych jest w południowo-zachodniej i północnej części powiatu. Mieszkańcy wskazywali na zbyt małą liczbę składów SKM-ki oraz za małą częstotliwość kursowania pociągów, szczególnie w godzinach porannych. Narzekają na to nie tylko osoby dojeżdżające do pracy, ale też młodzież szkolna.

Apelowano też o to, aby w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego rezerwować miejsce na rozwój infrastruktury transportowej. Powinniśmy wypracować uwspólnioną strategię rozwoju transportu zbiorowego, ale również transportu rowerowego dla całego regionu.

Dużym problemem, według mieszkańców, jest brak koordynacji budowy sieci rowerowej między sąsiadującymi samorządami. Mieszkańcy wskazywali też na konieczność rozbudowy systemów parkingowych park&ride. To rozwiązanie pozwala na pozostawienie pojazdu na zabezpieczonym parkingu, bez obawy o kradzież czy dewastację i motywuje do korzystania z kolei.

Mieszkańcy małych gmin zwrócili uwagę na to, że wiele miejscowości jest wykluczonych komunikacyjnie pod kątem stabilności internetu - to dało się odczuć zwłaszcza w czasie pandemii. Wiele osób nie mogło z tego powodu pracować zdalnie.

Mieszkańcy zwracali uwagę na potrzebę organizowania przestrzeni do rekreacji, wypoczynku i integracji. O ile w miastach takich punktów jest już wiele, o tyle w małych miejscowościach bardzo ich brakuje. Ta przestrzeń jest cenna w budowaniu relacji społecznych. Mieszkańcy podkreślali też konieczność dobrego przygotowania planów zagospodarowania przestrzennego, pozwoleń na budowę, dostosowania przepisów do potrzeb, ale też egzekucji tych przepisów. Apelowano także o oddzielenie ciągów pieszych od jezdni, aby zwiększyć bezpieczeństwo zwłaszcza w wioskach, przez które przejeżdża dużo samochodów.

## TRANSPORT ZBIOROWY

### PROBLEMY:

- obsługa specjalnej strefy ekonomicznej - wydłużenie linii kolejowej (żarnowiec)
- Gmina Linia - wysoki poziom wykluczenia transportowego
- silne przywiązanie do samochodu osobowego
- problematyczny dojazd młodzieży m. in. do szkół, licea, technika
- zróżnicowany poziom obsługi (gminy wiejskie / miejskie)
- Reda - ulica Kosynierów (brak obsługi transportem zbiorowym)
- połączenie Rumia - Gdynia. Jedna linia autobusowa (brak alternatywy)
- Bojano - niesatysfakcjonująca oferta transportu publicznego (czas podróży, więcej kursów do Chylonii)

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- linia kolejowa Kartuzy - Łębork
- linia nr 12 (MZK Wejherowo) - do Luzina
- pełna rewitalizacja LK229
- zintegrowany rozkład jazdy transportu zbiorowego
- Reda Betlejem - zwiększenie oferty transportu zbiorowego. Większa częstotliwość, możliwości przesiadek
- Bożepole - dobra dostępność transportu kolejowego
- Reda Betlejem - zwiększenie oferty transportu zbiorowego. Większa częstotliwość, możliwości przesiadek
- ujednolicona taryfa biletowa
- LK202 - dobudowa drugiego toru do Słupska
- SKM - dokończenie procesu usamorządowania
- wprowadzenie monitoringów przy SKM
- poprawa poczucia bezpieczeństwa w SKM
- wzrost częstotliwości kursów SKM kierunek Trójmiasto w godzinach porannego szczytu
- zwiększenie pojemności składów SKM
- synchronizacja linii PKS z Wejherowo do Gminy Łęczycza (Łęczycza linia) z SKM
- linia zagórze linia 86 Rumia
- Rumia Janowo - rozwój transportu trolejbusowego
- Bojano - kolej metropolitalna
- zabezpieczanie potrzeb transportu zbiorowego w planach zagospodarowania przestrzennego
- spójna koncepcja systemu transportu rowerowego
- edukacja i Informacja - przekonanie pasażerów do transportu zbiorowego po COVID

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- RUMIA Bikesharing, MEVO cieszyło się dużą popularnością
- mała ilość infrastruktury parkingowej dla rowerów - bezpiecznej, zabezpieczającej przed kradzieżą
- niski poziom dostosowania zjazdów na stacje parkowania dla rowerów (wysokie krawężniki, przejazd przez przejścia dla pieszych)
- nienadążanie przepisów za nowymi środkami transportu pojawiającymi się na drogach
- brak parkingów dla rowerów przy SKM
- Gmina Łęczycze - mała ilość ścieżek rowerowych. Konieczność przejazdu przez drogę krajową S6 - brak infrastruktury Mieszkańcy poruszają się wzdłuż drogi lub chodników
- problem ze 'stłuczkami' samochodów

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego - planowanie na przyszłość. Spójny system transportu rowerowego
- i zabezpieczenie miejsca dla inwestycji.
- transport zbiorowy - możliwy przejazd środkiem ze swoim sprzętem
- możliwość sprawnego łączenia środków transportu - możliwość wyboru
- promowanie zeroemisyjnego transportu
- powiat wejherowski
- traktowanie ścieżek rowerowych jako infrastruktura krytyczna
- sprawność usługi, przystępność cenowa, dostępność dla wszystkich (na dłuższych dystansach, w miastach i gminach)

- mała ilość bezpiecznych przejść przystosowanych dla dzieci.
- ograniczenie finansowe
- Bojany - wypadki na przejściach dla pieszych spowodowane wysoką prędkością pojazdów na drodze 218 (proste odcinki między kościołem a "Dino" oraz w kierunku Koleczkowa)
- brak rozwiązań inżynierskich, wzmożony ruch oraz wysoka prędkość. (Sugerowane wprowadzenie przejść dwuetapowych.)
- zbyt mała ilość chodników, mała widoczność pieszych, małe oświetlenie dróg, ciągów pieszych
- brak chodników na wewnętrznych drogach osiedlowych
- Niewystarczająca 'edukacja drogowa' rowerzystów oraz ogólnie dla wszystkich
- Powiat wejherowski - odcinek Rumia, Reda, Wejherowo - problematyczny dojazd rowerem
- Kosynierów - połączenie Rumi z Redą
- Kosakowo - Brak odpowiedniej infrastruktury rowerowej i nastawienia pod turystów, brak stacji rowerowych oraz postojów
- możliwość sprawnego łączenia środków transportu - możliwość wyboru
- doświetlenie przejść dla pieszych (okres wrzesień - marzec)
- promowanie noszenia odblasków wśród pieszych (oraz rowerzystów)
- dojazd do węzłów przesiadkowych
- spójność ścieżek rowerowych Rumia - Gdynia
- RUMIA - Miasteczko rowerowe cieszące się popularnością wśród dzieci. Przypomina infrastrukturę drogową (sygnalizacja, przejazdy kolejowe, przejścia dla pieszych) - wygląda jak miniaturowe miasto.
- RUMIA Infrastruktura - ławki
- RUMIA - Stacje napraw dla rowerów
- RUMIA - Mobilizująca infrastruktura. Sugerowana większa ilość siłowni zewnętrznych - atrakcje dla dorosłych
- Motywujące akcje społeczne, typu "karty rowerowe przedszkolaka"
- Akcje promujące ruch rowerowy (szczególnie u dzieci), edukacja dzieci, zwiększenie infrastruktury przy szkołach
- Sugerowane rozdzielenie ścieżek rowerowych, ścieżek dla rolek i traktów pieszych. Bardziej przemyślana infrastruktura
- S6- osobna ścieżka rowerowa wzdłuż drogi

## SAMOCCHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- polityka pro-parkingowa miast
- brak odpowiedniego planowania przestrzennego, oraz artykułów prawnych
- bardzo niski poziom opłat rejestracyjnych
- zbyt duża liczba samochodów
- białe plamy w zakresie dostępu do komunikacji zbiorowej
- transport autobusowy jest zbyt wolny by być atrakcyjny w stosunku do osobistego
- częstotliwość jazdy środków transportu zbiorowego nie pozwalająca na wykonywanie podróży obligatoryjnych
- małe gminy mają problem z włączeniem w system komunikacji metropolitalnej
- słabe rozwinięcie sieci komunikacyjnych w mały miejscowościach
- transport zbiorowy nie będący konkurencyjny czasowo w stosunku do transportu samochodowego
- brak świadomości społeczeństwa w zakresie zysków ze zrównoważonego transportu
- zbyt wysokie oczekiwania osób korzystających z transportu zbiorowego

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- 15 minutowe miasto
- Zaproponowanie sprawnego systemu kolei
- Możliwość zabrania UTO do komunikacji zbiorowej
- Multimodalna usługa w jednym bilecie
- Możliwość łączenia różnych środków transportu- osobistego i zbiorowego
- Mobilizowanie pracowników w dużych zakładach pracy, na drodze benefitów, do rezygnacji z samochodów
- Car pooling- maksymalne wykorzystanie miejsc w autach
- Intensywne wyposażenie MEVO w gminach wiejskich
- Rozwój systemu ścieżek pieszych i rowerowych dobrej jakości
- Darmowy transport zbiorowy dla dzieci
- Wprowadzanie szkolnych autobusów, ograniczenie potrzeb parkowania przy szkole
- Efektywne wykorzystanie przestrzeni na parkingi park&ride
- Lepsza informacja o dojeździe do parkingu park&ride "Kwiatowa"
- Parkingi o intensywnym wykorzystaniu, powiązane z systemem transportu zbiorowego

- brak ścieżek rowerowych prowadzi do wybrania samochodu
- parkowanie poza własnymi miejscami parkingowymi
- potrzeba wprowadzenia opłat parkingowych
- istniejące parkingi park&ride stają się obiektami aktów wandalizmu
- ograniczony dostęp w zakresie parkingu park&ride w Wejherowie
- miejsca bez ścieżek rowerowych stanowią niebezpieczeństwo dla mieszkańców
- dowożenie dzieci do szkół generuje duży ruch pojazdów

- system park and ride
- wprowadzanie miejsc parkingowych dla samochodów, ale także UTO, w pobliżu węzłów komunikacyjnych
- poprawa bezpieczeństwa poruszających się ścieżkami rowerowymi, poprzez spójne działania planistyczne gmin

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- brak miejsc rozładunkowych
- brak współpracy z koleją w przewozach towarów
- brak intermodalności transportu
- brak miejsc do zatrzymania pojazdów dostawczych
- brak zeroemisyjnych środków transportu
- zły stan techniczny pojazdów
- zagrożenie bezpieczeństwa wynikające z ruchu tranzytowego przez miasta
- zbyt duży udział dużych pojazdów ciężarowych w dostawach
- brak miejsc obsługi "tirów"
- duży udział pojazdów ciężarowych w ruchu drogowym
- tranzyt omijających drogi główne
- nowa infrastruktura nie rozwiązuje problemu ruchu pojazdów ciężkich
- zbyt późne lub zbyt wczesne godziny dostaw
- późne dostawy
- planowanie przestrzenne sprzyjające nadmiernej koncentracji przewozów
- brak spójnego planowania przestrzennego
- znaczny wzrost dostaw domowych
- drastyczny wzrost przewozów kurierskich
- zła lokalizacja paczkomatów - brak odpowiednich miejsc do rozładunku pojazdów dostawczych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- projektowanie infrastruktury wymuszającej stosowanie się do przepisów
- wprowadzenie pojazdów zeroemisyjnych
- ograniczenie wjazdu do miasta
- ścisłe egzekwowanie przepisów
- regulacje dostępu do miast/obszarów zurbanizowanych
- wprowadzenie stref niskoemisyjnych
- zmiana godzin dostaw
- przeniesienie ładunków na kolej wykorzystaniem lokalnych terminali przeładunkowych
- promocja i edukacja
- socjologiczne podejście do zachowań uczestników procesów transportowych
- edukacja na rzecz bezpiecznych zachowań

## ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

### PROBLEMY:

- urywające się ścieżki rowerowe i ginące drogi
- tereny wiejskie gdzie brakuje infrastruktury
- potrzeba badań dot. popytu na zróżnicowaną mobilność

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- promowanie udostępniania terenów prywatnych do parkowania
- promocja mobilności rowerowej w szkołach
- ebus szkolny - potrzeba powstania dla dzieci / seniorów
- akcja promująca świadomość prozdrowotną, też przy korzystaniu z transportu
- zajęcia edukacyjne w upowszechnianiu mobilności pieszej, rowerowej

- akcja promująca świadomość prozdrowotną, też przy korzystaniu z transportu
- benefity dla osób wyrejestrowujących auta
- 1,5 metra od roweru , akcja promocyjna
- uniwersalność dróg, rower na chodnik
- car sharing kultura użytkowania
- rower metro, promocja własności publicznej, było dużo zniszczeń
- parkingi przy dworcach
- zwiększanie świadomości dot. poruszania się hulajnogami
- upowszechnianie mobilność na terenach wiejskich, publiczne przejazdy rowerowe (akcje )
- Stacje park and ride, brakuje, też dla roweru
- transport publiczny na żądanie
- elastyczne rozpoczęcie i kończenie pracy zakładów i szkół
- ograniczenia w dojeździe samochodów do szkół aby zwiększyć bezpieczeństwo
- linie nocne, upowszechnienie
- grupowanie sąsiedzkie dojazdów -promocja przez gminy
- Carpooling - wspólne dojazdy - też samochody służbowe do dyspozycji pracowników przy dojazdach dzieci

## WIZJA

- koniec z wykluczeniem mniejszych gmin - wysoka dostępność do usług,dostęp do mediów (internet - światłowód, zasięg telefonii kom.)
- swobodny dostęp do lekarza (rejestracja online w przychodniach + większa liczba miejsc)
- projektowanie uniwersalne (infrastruktura dostosowana do potrzeb wszystkich użytkowników)
- **BEZPIECZNIE!!!**
- więcej miejsc do organizowania wydarzeń społecznych (brakuje ich przede wszystkim w małych gminach)
- zwiększenie świadomości wśród mieszkańców
- oświetlenie - poprawiające bezpieczeństwo
- dobrze zorganizowany transport do obiektów edukacyjnych oraz możliwość doboru środka transportu - dostosowanego do potrzeb
- dużo więcej zieleni i miejsc rekreacji - dostępnych dla wszystkich
- dostosowanie usługi do lokalizacji - mpzp oraz pozwolenia na budowę
- lepszy transport zbiorowy - większa częstotliwość (np. Wejherowo - Linia)
- wysokiej jakości przestrzenie publiczne (plac zabaw, parki, skwery)
- dostosowanie i egzekucja przepisów
- ciągłość infrastruktury!!!
- wspólna koncepcja dotycząca rozwoju całego powiatu (jeden dokument!)
- współpraca z sąsiadami!
- regularne badania wśród mieszkańców - co funkcjonuje a co nie
- standardy rowerowe dla powiatu
- przestrzeń do relaksu i rekreacji (Łęczyce) - wiaty, altanki, ławki itp.
- dbanie o potrzeby dużych i małych gmin
- Bezpieczna droga do szkoły
- chodniki i ścieżki rowerowe prowadzące do szkół
- recykling
- słuchamy mieszkańców i wychodzimy do mieszkańców



# POWIAT LĘBORSKI

Wykluczenie transportowe mieszkańców małych miejscowości - ten temat wraca w dyskusjach jak bumerang - młodzież dojeżdżająca do lęborskich szkół z pobliskich miejscowości nie może brać udziału w popołudniowych zajęciach i kołach zainteresowań, ponieważ wieczorem nie ma jak wrócić do domu. Z tego samego powodu młodzi ludzie nie mogą korzystać z oferty kulturalnej i oświatowej w Trójmieście.

Oferta autobusowa z kolei jest niewystarczająca. Zdarza się, że trasy autobusów różnych przewoźników pokrywają się. Rozwiązaniem mógłby być jeden organizator transportu zbiorowego. Dobrą praktyką jest też tzw. transport na żądanie, który funkcjonuje np. w Niemczech, Szwecji, ale też w Krakowie czy woj. zachodniopomorskim.

Mieszkańcy powiatu lęborskiego narzekali także na brak spójności tras rowerowych. Zwrócili też uwagę na to, że potrzebna jest trasa prowadząca do pasa nadmorskiego. W samej Łebie na terenie Słowińskiego Parku Narodowego czy w okolicy jeziora Sarbsko niektóre odcinki są trudne do pokonania przez rowerzystów - tam przydałaby się odpowiednia infrastruktura. Potrzebne jest też oznakowanie tras, które uporządkuje ruch i poprawi bezpieczeństwo rowerzystów oraz pieszych. Mieszkańcy wskazywali również na zbyt małą liczbę wiat i stacji napraw przy trasach rowerowych. W wielu miejscach infrastruktura nie jest dostosowana do osób z niepełnosprawnościami. Problemem są np. zbyt wysokie krawężniki, pod które trudno podjechać. Zwrócono też uwagę na to, że potrzebne są kampanie i konkursy promujące dojazd rowerem do szkoły i pracy.

Potrzebna jest obwodnica wschodnia Lęborka, która wyprowadzi z miasta ruch tranzytowy - apelowali mieszkańcy. Dyskutowano również na temat sposobów zmniejszenia ruchu samochodowego w mieście. Mieszkańcy zwrócili uwagę na to, że wiele osób dojeżdża do pracy autem, ponieważ jest problem z komunikacją zbiorową, zwłaszcza międzygminną. W lęborskich fabrykach czy szpitalu obowiązuje zmianowy system pracy. Brakuje oferty transportu zbiorowego, dostosowanego do potrzeb tych pracowników.

Wśród marzeń i oczekiwań mieszkańców, były też takie, które wykraczały poza mobilność, ale się z nią wiązały - jak choćby propozycja, aby w Lęborku zbudować profesjonalną scenę teatralną, która umożliwiłaby gościnne występy artystów. Mieszkańcy mieliby tzw. kulturę wysoką na wyciągnięcie ręki, nie musieliby wyjeżdżać do Trójmiasta albo stolicy, aby obejrzeć spektakl teatralny, operowy czy koncert orkiestry symfonicznej. Mieszkańcy wskazywali też na konieczność rozbudowania infrastruktury turystycznej wokół jeziora w Lubowidzu i w pasie nadmorskim w Łebie. Padła też propozycja, aby dać nowe życie nieczynnym liniom kolejowym i zbudować w ich miejsce ciągi pieszo-rowerowe. Taka trasa mogłaby powstać np. wzdłuż linii kolejowej nr 230 Garczegorze-Choczewo-Wejherowo.

## TRANSPORT ZBIOROWY

### PROBLEMY:

- duży wskaźnik motoryzacji
- powiat wykluczony transportowo
- rozproszenie przewoźników / brak jednego organizatora przewozów
- brak restrykcyjnej polityki parkingowej
- ograniczona oferta "powrotna" do gmin z miast (ograniczona możliwość uczestniczenia w usługach kulturalnych)
- słaba oferta do Kartuz i Bytowa
- brak midi/minibusów (Lębork)
- ograniczenia formalne kompetencji zarządców infrastruktury
- brak/słaby system P&R
- brak całorocznego pociągu do Łeby
- pokrywanie się linii autobusowych / słaba współpraca organizacyjna między samorządami
- brak wspólnego biletu
- niska częstotliwość połączeń wew. powiatu
- niska częstotliwość połączeń do Trójmiasta
- długa podróż zatłoczonym pociągiem

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- niebezpieczeństwo pod wiaduktem, przy urzędzie skarbowym w Lęborku - kolizja rower-pieszy
- brak ciągłości infrastruktury
- brak miejsc (stojaków) do parkowania
- "urwane" ścieżki rowerowe - brak spójności w połączeniach sieci rowerowych
- brak wiat rowerowych
- brak aplikacji umożliwiającej podgląd ścieżek rowerowych
- brak rozwiązań inżynierskich wymuszających zmniejszenie prędkości
- okolice ul. Armii Krajowej w Lęborku - wąskie chodniki
- droga / infrastruktura zachęcająca do rozwijania niebezpiecznych prędkości
- (ul. Sportowa, ul. Olimpijczyków) okolice pętli autobusowej i stadionu - brak oznakowania
- brak akcji społecznych (w pracy, szkole) mobilizujących do wybrania innych niż samochód form transportu
- okolice tunelu w centrum - brak możliwości/ płynności ruchu
- brak koordynacji sygnalizacji świetlnej (jedno robi się czerwone, jedno zielone)

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- regionalny transport na żądanie
- aplikowanie o dofinansowanie do przewozów
- korzystanie z funduszy dofinansowań europejskich do zakupu autobusów
- zwiększenie bezpieczeństwa na przystankach (monitoring), estetyka ujednoczenie infr. przyst.
- zarząd transportu regionalnego
- modernizacja linii kolejowej
- zakup nowych ekologicznych pojazdów
- polityka parkingowa skoordynowana z rozwojem transportu zbiorowego

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- zapewnienie dostępu (np. transportem publicznym) do dróg rowerowych mieszkańcom najbardziej odległych miejscowości
- kampania edukacyjna oraz infrastruktura przy obiektach użyteczności publicznej
- słaba promocja poruszania się rowerem dla młodzieży
- wyniesione i doświetlone przejścia dla pieszych jako standard
- rower miejski Łeba, Lębork
- możliwość ruchu rowerowego przy jezdni jednokierunkowej
- Infrastruktura rowerowa dostosowana do mikromobilności
- sprowadzenie wszystkich progów do poziomu "0"
- połączenie obszaru Łeby z trasą rowerową przy Bałtyku
- transfer wiedzy pomiędzy gminami / powiatami
- opis ścieżek dostępny na stronie internetowej starostwa
- Wiaty przy przystankach autobusowych w terenie
- zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo
- dbanie o jakość infrastruktury
- (nie korzystać z kostki brukowej)
- rower miejski Łeba, Lębork

- droga pod górę z Nowej Wsi Lęborskiej - brak przejścia dla pieszych
- niedobór stacji naprawy rowerów
- brak podziału trasa rowerowa / trasa piesza
- wysokie krawężniki
- słaba promocja poruszania się rowerem dla młodzieży

## SAMOCCHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- gromadzenie się obiektów handlowych w jednym miejscu generuje ruch
- budowanie się nowych marketów generuje większy ruch
- brak informacji o alternatywnych trasach dojazdu
- coraz więcej zatorów drogowych
- zatłoczone centrum miasta w godzinach porannych
- ruch tranzytowy w mieście
- ruch kumuluje się wokół dwóch przejazdów kolejowych
- pojazdy skręcające w lewo spowalniają znacząco ruch
- problem z dotarciem z pracy do domu (szpital)
- poszczególne części miasta nie są ze sobą dobrze połączone drogami rowerowymi
- brak promocji ruchu rowerowego
- brak bezpośredniej komunikacji spoza gminy
- w Łebie brak parkingów strategicznych z obsługą transportu zbiorowego
- brak stref płatnego parkowania
- brak wysokiej rotacji szczególnie w centrum
- w Lęborku brak polityki parkingowej
- w centrum miasta jest problem ze znalezieniem wolnego miejsca
- brak spójnego zarządzania polityką prędkości
- konflikty między pieszymi a rowerzystami

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- stworzenie dróg alternatywnych
- tablice informujące o natężeniu ruchu drogowego w czasie rzeczywistym
- droga ekspresowa omijająca Lębork
- połączenie zakładów produkcyjnych z miastem (komunikacja miejska)
- bezpłatna komunikacja miejska w mieście Lębork
- zróżnicowana oferta transportu zbiorowego w okresie turystycznym i poza sezonem
- do pół godziny parking płatny
- płatne parkowanie droższe z godziny na godzinę
- parking piętrowy blisko centrum/ obrzeża miasta

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- brak punktów odbioru paczek poza Lęborkiem
- niewielka innowacyjność właścicieli małych sklepów w zakresie usprawnienia dostaw
- w mniejszych miejscowościach niska świadomość bezpieczeństwa
- dzieci kierujące traktorami
- pojazdy ciężarowe stanowią problem dla mieszkańców
- duże zatłoczenie dróg
- kurierzy parkują w niedozwolonych miejscach
- automaty paczkowe generują wzmożony ruch pieszy i samochodowy
- przypadkowa lokalizacja podmiotów gospodarczych generujących duży ruch pojazdów towarowych
- uciążliwe dostawy do sklepów Żabka

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- wykorzystanie linii kolejowej Lębork - Łeba do transportu towarów, wykorzystanie bocznicy kolejowej w Lęborku do obsługi nowych inwestycji
- rozbudowa i wykorzystanie lokalnych bocznic kolejowych
- rozbudowa linii kolejowej - dodanie drugiego toru z Chylonii w kierunku Koszalina
- czasowe ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych, np.: w godzinach szczytu
- limity wagowe dla pojazdów ciężarowych zaopatrujących markety sieci handlowych
- utworzenie centralnego magazynu rozdzielczego dla większych firm, przeniesienie ładunków z pojazdów ciężarowych na samochody dostawcze
- większy udział kolei w transporcie towarów
- kampania edukacyjna - zamawianie paczek do miejsca pracy

## PROBLEMY:

- brak infrastruktury rowerowej umożliwiającej ruch w obszarze gminy
- brak regulacji ruchu hulajnóg
- w szczytowych godzinach zatory w obrębie szkół (zmniejszenie bezpieczeństwa)
- brak możliwości bezpiecznego poruszania się rowerem po Lęborku
- deptak wykorzystywany przez rowerzystów mimo zakazu
- brak infrastruktury do korzystania z rowerów
- brak miejsc do bezpiecznego pozostawienia rowerów (zadaszone wiaty)
- ruch rowerowy głównie w celach turystycznych a nie użytkowych

## PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- informacja o ofertach carsheringu
- większa sieć autobusów szkolnych obsługujących kilka szkół (zwiększenie częstotliwości)
- przed pandemią były prowadzone zajęcia dla szkół w zakresie promocji komunikacji miejskiej w zakładzie komunikacji miejskiej
- współpraca samorządu
- Konkursy, promocja ruchu pieszego i komunikacji miejskiej (dzień bez samochodu)
- wprowadzenie transportu kombinowanego (rower +autobus)
- potrzeba zbadania zapotrzebowania na rowery miejskie i hulajnogi
- stworzenie wiat, stojaków dla rowerów w gminie
- rozszerzenie strefy wypożyczania rowerów na całą Metropolię
- gęsta sieć stacji rowerowych
- regularna/ systemowa kampania promująca jazdę rowerem
- kooperacja między sektorem prywatnym i sektorem publicznym
- zamknięcie możliwości dojazdu samochodem w okolice szkół przy zapewnieniu miejsc parkingowych i bezpiecznej drogi dziecka do szkoły
- skrócenie o 15 min czasu pracy dla rodziców odbierających dzieci ze szkół bez konsekwencji
- otwarcie boisk i placów dla dzieci które czekają na odbiór przez rodziców
- otwarcie się urzędów na rodziców, dzieci i ich potrzeby
- zwiększanie świadomości w zakresie korzystania z e hulajnóg
- zatrudnienie dodatkowych osób w samorządzie zajmujących się mobilnością

## WIZJA

- dobrze skomunikowany transportowo cały obszar
- dostępność dla wszystkich
- wyedukowane i świadome społeczeństwo
- zieleń/kwiaty w gminie i powiecie
- wysokiej jakości przestrzeń publiczna
- większa dbałość o tereny zielone, więcej parków w Lęborku
- edukacja w sprawie śmieci
- miejsce, w którym chce się żyć i pozostać
- zagospodarowanie ścian budynków (np. poprzez kolorowe murale)
- ścieżka rekreacyjna w Lęborku
- edukacja + historia
- zagospodarowanie nadmorskiego pasa w ŁEBIE

- aplikacja metropolitalna (kody QR) - informacje dostępne w kilku językach
- kody graficzne dla (quer) (podstawowe języki) obcokrajowców
- aplikacja metropolitalna do poruszania się w terenie
- jezioro Lubowidz - zagospodarować nabrzeże i boczne aleje (np. dostawienie ławek)
- przywrócenie linii szynowej Kartuzy
- przywrócenie starych linii kolejowych, np. w Bytowie
- wykorzystanie nieużywanych linii kolejowych w innych celach - np. trasy rowerowe
- modernizacja linii Lębork - Łeba
- dostęp do kultury wysokiej - przestrzeń (scena teatralna)- dobra praktyka Filharmonia w Wejherowie

# POWIAT KARTUSKI

Uczestnicy warsztatów podjęli m.in. temat dostępności transportu zbiorowego dla uczniów szkół średnich mieszkających w Żukowie czy Przodkowie, a uczących się w Trójmieście. W kilku grupach zwrócono uwagę na niedostosowanie rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców i zbyt małą liczbę połączeń w godzinach szczytu. Mówiono też o tym, że bilety są zbyt drogie, dlatego wielu mieszkańców Kaszub wybiera transport samochodem do pracy czy szkoły, na który "zrzucają się" np. cztery osoby.

Mieszkańcy są zadowoleni z tego, że przez powiat kartuski biegnie linia PKM, która zdecydowanie poprawiła dostępność wielu terenów. Są jednak kwestie, które należałoby poprawić, jak np. synchronizacja połączeń, liczba miejsc parkingowych czy lokalizacja przystanków. Zwrócono też uwagę na to, że są miejscowości wykluczone z transportu zbiorowego, jak np. Czaple. Jako rozwiązanie tych problemów wskazano zorganizowanie transportu małymi busami.

Wspólnym elementem podczas dyskusji we wszystkich grupach był temat braku spójności i ciągłości infrastruktury rowerowej. Zgłaszano też konieczność budowy infrastruktury w mniejszych miejscowościach, która pozwoliłaby na dotarcie do węzłów przesiadkowych. Mieszkańcy wymieniali konkretne miejsca i obszary, w których należy coś poprawić, jak np. w Grzybnie brak chodnika i niedokończona ścieżka rowerowa do Kartuz, brak kompleksowego połączenia rowerowego na odcinkach Kartuzy - Łapalice, Kartuzy - Kiełpino, Kartuzy - Sianowo, Kartuzy - Brodnica Górna, brak ciągłości ścieżki rowerowej w Żukowie i Baninie. Doświadczenia z funkcjonowaniem roweru Mevo, który cieszył się dużą popularnością, potwierdzają słuszność wprowadzenia takich rozwiązań.

Mieszkańcy małych miejscowości apelowali, aby o nich nie zapominać. Tu też potrzebne są inwestycje w zieleni, infrastrukturę rowerową, wypoczynkową itd. Zwracali też uwagę na konieczność aktywizacji i integracji mieszkańców poprzez warsztaty, zajęcia sportowe, imprezy. Mówiono też o tym, że warto w małych miejscowościach budować świetlice nie tylko dla dzieci, ale też dorosłych.

## TRANSPORT ZBIOROWY

### PROBLEMY:

- brak atrakcyjnej oferty PTZ w relacji Kartuzy - Sierakowice
- Chwaszczyno - brak oferty PTZ - testowa linia zawieszona wskutek COVID
- brak bezpośredniego połączenia do Gołubia - rozwiązanie PRT (Personal Rapid Transit)
- brak wystarczającej liczby połączeń międzygminnych (np. Przyjaźń -Kolbudy)
- 126 - brak kursów sobota niedziela
- niedogodna lokalizacja parkingów przy Borkowie
- brak wystarczającej liczby miejsc parkingowych przy przystankach kolejowych
- Gołubie - niski komfort podróży w pociągu (szczyty komunikacyjne)
- PKM - zbyt mała liczba kursów, brak taboru,
- brak połączenia z Sierakowicami
- brak wystarczającej promocji transportu kolejowego
- wysoki koszt podróży komunikacją autobusową
- Czaple - wykluczenie PTZ
- Czaple - brak komunikacji, wykluczenie starszych osób
- Czaple - dzieci nie mają możliwości korzystania z PTZ
- brak komunikacji nocnej PTZ
- niedostosowane rozkłady jazdy (niska ilość autobusów godziny szczytu)
- brak wspólnego biletu metropolitalnego - Kartuzy

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- transport na żądanie (PRT)
- nauczyciele - grupa docelowa działań promocyjnych
- powiązanie gwarancji miejsca parkingowego z biletym okresowym
- większa dostępność przystanków kolejowych
- poprawa informacji pasażerskiej (online)
- zintegrowanie autobusów z PKM w Kartuzach
- nowe lokalizacje przystanków kolejowych
- większa dostępność przystanków kolejowych
- ujednoczenie zasad przewozu hulajnóg elektrycznych w PTZ
- dobra integracja podsystemów transportu zbiorowego
- zaangażowanie pracodawców w dojazdy do pracy PTZ i rowerem
- zagwarantowanie dojazdów do szkół młodzieży w perspektywie długoterminowej
- dostępność PTZ dla uczniów szkół średnich (Żukowo)
- dojazd do Sulmin, Niestępowo, Skrzyszewo
- szkoła średnia (Przodkowo)

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- Stara Piła - brak ścieżek rowerowych
- brak oznakowania ścieżek rowerowych
- brak ciągłości ścieżek w kierunku Trójmiasta
- brak miejsc odpoczynku (siedziska, wiaty) dla osób starszych
- problemy z nieracjonalnym punktowaniem wniosków o infrastrukturę rowerową
- brak chodników w miejscowościach sąsiadujących z Kartuzami
- nieintuicyjny przejazd rowerowy pomiędzy stronami
- kilka różnych urwanych ścieżek rowerowych niełączyących się w całość, niepowiązanie ścieżek, co wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu
- kwestie własności gruntów
- brak możliwości dotarcia do węzłów przesiadkowych (PKM, autobusów etc.)
- brak ścieżek rowerowych w Kartuzach- brak połączeń między miejscowościami

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- połączenie rowerowe z Kartuz w kierunku Brodnicy Górnej, z Kartuz na Kiełpino, Sianowo (np.)
- kampanie zachęcające do przemieszczania się do pracy rowerem
- promocja aktywności fizycznej-szczególnie dla młodych ludzi
- tworzenie przejść dla pieszych w miejscach widocznych, bezpiecznych-zagrozenie bezpieczeństwa pieszych, mnogość wypadków z ich udziałem
- Zidentyfikować generatory ruchu i tam wprowadzić udogodnienia dla rowerów (parkingi)
- budowa węzła integracyjnego w Kartuzach
- wyposażenie ścieżek rowerowych/piesznych w kubły na odpadki

- mała ilość parkingów dla rowerów (poza zatoczkami i miejscami ogólnodostępnymi)
- brak sanitariatów do odświeżenia po przebytej drodze do pracy
- za dużo zmian ścieżek rowerowych z jednej strony na drugą (mieszasz)
- wykluczenie komunikacyjne/brak alternatywy
- brak połączenia Kartuzy-Łapalice
- brak wspólnego planowania/brak spójności/kontaktów przedsięwzięć między gminami sąsiadującymi
- brak kompleksowej mapy, a także informacji nt. ścieżek rowerowych w obrębie powiatu
- zły stan chodników przy ul. Gdańskiej w Kartuzach
- Żukowo-Kolbudy /Przyjaźń-Stara Piła krótkie fragmenty ścieżki

## SAMOCCHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- brak miejsc parkingowych w centrum Kartuz
- brak parkingów p&r przy przystankach kolejowych
- zatory drogowe w Kartuzach
- ruch tranzytowy w Kartuzach i Żukowie
- brak obwodnic w Kartuzach i Żukowie
- brak połączeń autobusowych lub ich niska częstotliwość
- brak infrastruktury rowerowej w szczególności na dojazdach do przystanków PKM
- brak przystanków w niektórych wsiach np. Czaple
- brak chodników i ścieżek rowerowych
- niska częstotliwość kursowania pociągów
- brakuje dużych parkingów w centrum Kartuz
- brak strefy płatnego parkowania w Kartuzach
- brak parkingów p&r przy przystankach kolejowych: Żukowo, Żukowo Wschodnie, Borkowo, Pępowo
- brak wydzielonych chodników i ścieżek rowerowych powoduje mieszanie się wszystkich uczestników ruchu

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- stworzenie parkingów zwłaszcza przy przystankach kolejowych
- budowa obwodnic Kartuz i Żukowa
- większa częstotliwość transportu publicznego
- budowa infrastruktury dla rowerów i pieszych
- likwidacja białych plam - np. w miejscowości Czaple brak komunikacji publicznej
- parkingi w centrum Kartuz
- parkingi przy przystankach kolejowych

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- brak miejsc rozładunkowych
- brak parkingów buforowych dla pojazdów ciężarowych, zwłaszcza ciągników siodłowych z naczepą
- godziny dostaw kolidujące z potrzebami innych użytkowników
- brak kolejowego dworca towarowego
- brak centrów logistycznych
- pojazdy ciężarowe na drogach lokalnych powodują zagrożenie dla pieszych
- przekraczanie prędkości przez pojazdy dostawcze i ciężarowe
- duża liczba wypadków z udziałem pojazdów ciężarowych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- budowa obwodnic miast
- wykorzystanie transportu kolejowego w transporcie ładunków
- lokalna sieć kolejowych terminali cargo
- fizyczne ograniczenie możliwości parkowania
- odsunięcie dróg od zabudowy mieszkalnej
- budowa obwodnicy Żukowa
- obwodnica Kartuz
- zatoczki w wybranych miejscach umożliwiające postój pojazdów rolniczych
- budowa chodników dalej od dróg

- problemy wynikające z ruchu pojazdów rolniczych
- ciągi piesze i rowerowe zbyt blisko drogi przy drogach lokalnych
- pojazdy ciężarowe poruszające się bez uwzględnienia lokalnych zakazów
- nadmierne natężenie ruchu drogowego
- ruch dużych pojazdów ciężarowych przenosi się na drogi lokalne
- utrudnienia w ruchu karetek
- zbyt duży tranzytowy ruch pojazdów ciężarowych przez Kartuzy
- śmieciarki blokujące rano ruch drogowy i duży ruch pojazdów komunalnych
- duża odległość do miejsc składowania odpadów
- brak lewoskrętów na wybranych skrzyżowaniach
- nadmierny poziom motoryzacji społeczeństwa
- brak skrzyżowań bezkolizyjnych
- budowa obwodnic miast może przyczynić się do zwiększenia ruchu towarowego
- koncentracja obiektów logistycznych i produkcyjnych
- duży udział ciężkiego ruchu towarowego
- niedoinwestowanie infrastruktury drogowej przeznaczonej min.: do obsługi ciężkiego ruchu towarowego
- niewłaściwe parkowanie pojazdów dostawczych
- obiekty logistyczne i produkcyjne za blisko osiedli
- regularne inwestycje infrastrukturalne
- pojazdy elektryczne w dostawach
- wykorzystanie dronów w dostawach
- wykorzystanie rowerów cargo
- zamknięcie centrów miast dla ruchu towarowego
- nieuchronność kary na naruszanie przepisów
- zmiany prawne pozwalające na wykorzystanie nagrań z prywatnych kamer samochodowych do karania kierowców
- zmiana godzin pracy transportu komunalnego
- pośrednie punkty przeładunku towarów
- wykorzystanie mniejszych pojazdów w dostawach
- konsolidacja zamówień
- szkolenia dla kierowców pojazdów towarowych w celu ograniczenia liczby wykroczeń drogowych
- regularne aktualizowanie systemów nawigacji GPS

## ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

### PROBLEMY:

- niespełnione obietnice, budowanie zaufania
- brak konsultacji z mieszkańcami - potrzebne
- brak planu strategii
- brak medialnego wydarzenia - np. wydarzenia Facebook;
- wykluczenie miast
- przestarzałe dane transportowe
- problemy techniczne; bariera techniczna
- brak transportu publicznymi
- brak połączeń różnych środków transportu
- brak połączeń między powiatami
- brak dostępu do hulajnóg, skuterów, carsharing
- brak dostępności dla osób starszych
- za mało dni promocyjnych - z dowodem rej za darmo transportem zbiorowym
- za mało dni promocyjnych - z dowodem rej za darmo transportem zbiorowym
- brak edukacji w szkole

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- dobry transport do szkół
- rozwiązania alternatywne do czasu wybudowania infrastruktury (np. obniżenie prędkości)
- rozłożenie godzin zajęć lekcyjnych dzieci - brak próby
- regularność akcji promującej
- włączenie mieszkańców w proces decyzyjny
- budowanie społeczności
- punkty ładowania - samochody, rowerów, hulajnóg
- zwiększenie dostępności do ośrodków zdrowia (tylko dla samochodów)
- minibusy do głównych linii autobusów
- poczucie sprawczości=zaangażowanie mieszkańców



- problem wyludniania się "centrum" - dbanie o atrakcyjność dla mieszkańców i turystów
- Przyjaźń: dostęp do infrastruktury (drogi rowerowe, transport zbiorowy)
- zatarcie granic między gminami - wymiana dóbr na poziomie międzygminnym
- Aktywizacja mieszkańców! - przestrzeń ogólnodostępna (świetlica dla mieszkańców) - INTEGRACJA POKOLENIOWA, warsztaty, zajęcia sportowe, integracja
- dostęp do imprez plenerowych - z miasta, od Trójmiasta (transport zbiorowy!)
- Ład przestrzenny (np. dobrej jakości mpzp) - ładnie i bezpiecznie, przyjazna przestrzeń
- pełna obwodnica Kartuz
- dostęp do podstawowej infrastruktury technicznej (np. kanalizacja, oświetlenie, chodniki itp.)
- mieszkańcy odpowiedzialni za swoją okolicę, wrażliwi z poczuciem odpowiedzialności za przestrzeń
- Borkowo - węzeł Glincz
- uaktualnianie dokumentów strategicznych do potrzeb (Studium sprzed 20 lat nie jest aktualne a jego zapisy nie są realne)
- nie wprowadzamy przemysłu i usług uciążliwych na tereny przemysłowe!
- Kartuzy: aby lasy otaczające miasto stały się rezerwatem, zachowanie bogactwa naturalnego
- komfortowy transport lokalny i ponadlokalny
- Czaple, Rębiechowo: dostosowanie infrastruktury do potrzeb (nie na dziko)
- promenady i wysokiej jakości przestrzeń publiczną również w mniejszych gminach (wzorem Kartuz)
- dostęp do kultury (kino, teatr, sport, koncerty itp.) - gwarancja obsługi transportem zbiorowym - mamy jak wrócić, transport/ komunikacja także weekendowo oraz wieczorami, w zasięgu możliwości czasowych, transportowych i finansowych
- tereny rekreacji - place zabaw dla dzieci i dorosłych (Czaple, Rębiechowo)
- "miasto" 15 minutowe
- nie wprowadzamy przemysłu i usług uciążliwych na tereny przemysłowe!

## DODATKOWE INFORMACJE

- zwiększyć liczbę dróg łączących powiat z Trójmiastem - kompletny system (np. Banino\_ Trójmiasto)

# POWIAT GDAŃSKI

Bliskość Trójmiasta jest atutem, ale ma też poważne minusy. Model “praca w centrum - mieszkanie na obrzeżu”, na który zdecydowało się wielu mieszkańców powiatu gdańskiego, a jednocześnie skąpa oferta transportu kolejowego mają konsekwencje w postaci zakorkowanych dróg.

Problemem podstawowym jest brak odpowiedniej infrastruktury, która pozwoliłaby na zaprojektowanie lepszej oferty kolejowej obsługującej gminy, które mają dostęp do transportu kolejowego na terenie powiatu gdańskiego. W ślad za tym idą problemy związane z przepełnieniem pociągów, niedopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb różnych grup społecznych. Zgłaszana była też konieczność przywrócenia połączenia kolejowego w relacji Pruszcz Gdański - Kolbudy. Apelowano też o kolej na Żuławy.

Mieszkańcy wskazali kilka punktów na mapie powiatu z bardzo ograniczonym dostępem do transportu publicznego, np. placówka oświatowa w Warczu w gm. Trąbki Wielkie, Koszwały i i Miłocin w gminie Cedry Wielkie. Podobne problemy są też w samym Pruszczu Gdańskim - tu podano przykład niedopasowanego rozkład jazdy do zajęć szkolnych w Zespole Szkół Ogrodniczych I Liceum Ogólnokształcącym.

Mieszkańcy zwracali uwagę na to, że w wielu punktach powiatu nie ma możliwości łączenia różnych rodzajów transportu. Potrzebna jest w tych miejscach lepsza infrastruktura rowerowa, która pozwoliłaby na dojazd do węzłów przesiadkowych.

Jedną z najważniejszych kwestii jest budowanie zaangażowanego i świadomego społeczeństwa, aby dać mieszkańcom poczucie sprawczości i przekonanie, że ich głos się liczy.

## TRANSPORT ZBIOROWY

### PROBLEMY:

- brak współpracy pomiędzy gminami (Kolbudy, Pszczółki, Cedry Wielkie) w zakresie publicznego transportu zbiorowego
- trasa linii 132 (duża strata czasu wewnątrz miasta Pruszcz Gdański)
- nieatrakcyjna oferta transportowa a Osiedla Jakuba (jeden autobus na godzinę)
- niska dostępność wewnętrzna gminy Cedry Wielkie (rozproszenie zabudowy)
- brak zdolności przepustowej dla dodatkowych pociągów pasażerskich w relacji Pruszcz - Gdańsk
- brak infrastruktury uzupełniającej transport kolejowy
- brak zatrzymujących się w Pruszczu pociągów dalekobieżnych (zbyt mała liczba pociągów)
- zbyt mała liczba kursów (Pruszcz Gdański - miasto w kierunku Gdańska) - transport kolejowy
- zróżnicowany poziom obsługi transportowej (gmina Kolbudy)
- nieatrakcyjny rozkład jazdy w Pszczółkach, szczególnie w kierunku Gdańska
- wyraźnie odczuwalny brak SKM
- brak integracji oferty prywatnych przewoźników z ZTM i transportem kolejowym
- brak koordynacji w planowaniu oferty przewozowej przez przewoźników prywatnych (poziom metropolitalny zarządzania)
- konieczność 2 biletów miesięcznych w relacji gminy ościenne-Gdańsk
- niedostosowanie rozkładów jazdy do zajęć szkolnych (Zespół Szkół Ogrodniczych w Pruszczu Gdańskim)
- brak biletomatów w Pruszczu Gdańskim
- ograniczona dostępność do zakupu biletów w czasie pandemii

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- przywrócenie połączenia kolejowego na relacji Pruszcz Gdański - Kolbudy
- poprawa integracji rozkładów jazdy kolei i autobusów
- zintegrowanie z rozkładem jazdy linii 107 (Pruszcz Gdański)
- połączenie kolejowe Gdańsk - Elbląg
- dostosowanie rozkładów jazdy poprawiające dostępności do obu części (wschodniej i zachodniej) Pruszcza Gdańskiego
- strategiczne planowanie infrastruktury transportu zbiorowego ("niezaklejanie korytarzy")

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- Kolbudy-Kowale - brak ścieżki rowerowej, pieszej
- zbyt mało zieleni publicznej - dostępność
- brak rozwiązań inżynierskich
- brak dojazdu rowerem do Tczewa z Pszczółek
- brak ławek - osoby starsze
- brak spójności w sieci ścieżek rowerowych
- ulica Grunwaldzka - Pruszcz
- brak map ścieżek rowerowych - czas przejazdu, oznakowanie, mała infrastruktura
- problem z rodzajem nawierzchni (małe kółka) - lepsze asfaltowe, bitumiczne, niż kostka

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- Pruszcz Gdański: połączenia wschód-zachód, p1n-p1d
- niezbędna współpraca między jednostkami samorządowymi
- połączenia gmin - spójna sieć ścieżek
- dbałość o zielen - widoczność
- projektując drogi trzeba myśleć o pieszych nie tylko o poszerzaniu dróg
- wyniesienie przejścia
- odpowiednie oświetlenie
- parkingi rowerowe - miejsca pracy, węzły przesiadkowe
- zadane parkingi dla rowerów

- brak spójności w sieci ścieżek rowerowych
- Bielkówko - Goszyn - droga powiatowa
- brak map ścieżek rowerowych - czas przejazdu, oznakowanie, mała infrastruktura
- brak MEVO-system publiczny
- brak bezpiecznych parkingów rowerowych - brak monitoringu - węzły przesiadkowe
- bardzo wąskie pobocza lub brak poboczy

- edukacja kultury jazdy rowerowej - teraz bardzo ograniczona edukacja
- edukacja - ograniczone zaufanie - uważność na innych uczestników ruchu

## SAMOCCHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- wygodnictwo
- modny styl życia - mieszkanie - praca: peryferia - centrum
- ubogi transport zbiorowy wymusza transport indywidualny
- transport zbiorowy mniej atrakcyjny niż indywidualny
- stały rozkład transportu zbiorowego nie zapewnia elastyczności
- częstotliwość transportu zbiorowego ogranicza jego wykorzystanie
- ZTM wymusza konieczność zakupu biletu w aplikacji w 30 sekund
- tylko jeden biletomat w Pruszczu Gd
- Pruszcz Gd. P & R za mały
- brak informowania o dostępie do miejsc parkingowych
- brak informacji - mapy ruchu pieszego
- brak bezpiecznych (od kradzieży) parkingów rowerowych i dla podróży obowiązkowych
- zatłoczenia w skali lokalnej

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- zbudować połączenie kolejowe w kierunku Żuław
- przywrócić masową komunikację podmiejską
- zbudować siatkę połączeń transportu zbiorowego w oparciu o szczegółowe badanie potrzeb mieszkańców
- jeden tani bilet w obszarze Metropolii
- budowa infrastruktury rowerowej między miejscowościami
- aplikacja do współdzielenia podróży w podróżach obowiązkowych
- potrzeba zarządzania przez parkingi P&R i parkingi satelitarne zbiorcze
- skrupulatna i mądra polityka wskaźników parkingowych dla deweloperów
- Poprawa bezpieczeństwa poruszających się ścieżkami rowerowymi, poprzez spójne działania planistyczne gmin

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- tranzyt ciężarówek przez centrum Pruszcza Gdańskiego
- Koszwały, Cedry Małe obciążone ruchem
- brak rozwiniętej siatki drogowej przy centrach logistycznych
- brak możliwości rozwoju powierzchni magazynowych przez tereny NATURA 2000
- perspektywiczna gmina Pszczółki
- możliwość rozwoju centrów logistycznych w Cedrach Wielkich, gmina Cedry Wielkie przeznaczają tereny na magazyny i składowanie towarów
- brak separacji ruchu ciężkiego od lokalnego
- hałas i spaliny
- transport ładunków niebezpiecznych oddalić od terenów mieszkalnych
- większa kontrola nad przewozem ładunków niebezpiecznych (np.. portu północnego) ze strony władz samorządowych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- transport towarów niebezpiecznych
- odciążenie transportu drogowego
- wykorzystania transportu śródlądowego dla hubów przeładunkowych odciążające tranzyt z portów morskich Gdańsk i Gdynia
- zmniejszenie emisji hałasu i spalin
- inwestycje w rozwój transportu towarów drogą wodną
- rozbudowa infrastruktury kolejowej
- HUB: Bydgoszcz - Emilianowo lub Zajęczkowo Tczewskie koleją z portów morskich i teren portowy, jako hub logistyczny poza strefą nabrzeży.
- wyprowadzenie ładunków ( ruchu ) z portów TYLKO koleją i przeładunki w pewnym oddaleniu od OM

- problematyczny przeładunek drewna z transportu kolejowego na ciężarówkę
- brak infrastruktury dla elektromobilności
- zanieczyszczenie powietrza przez samochody ciężarowe i kurierskie (tzw. KEP)

## ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

### PROBLEMY:

- nachalne akcje promocyjne przewozów regionalnych
- Gmina Kolbudy: wyłącznie transport zewnętrzny
- Pruszcz Gdański i Kolbudy: brak kampanii społecznych
- korki blokujące transport zbiorowy
- brak nagród motywujących do wzięcia udziału w akcjach prom.
- Gmina Kolbudy: niewystarczająca infrastruktura
- przepełniona komunikacja
- brak miejsc na rowery w pociągach

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- kampania na poziomie krajowym
- wsparcie od sektora prywatnego
- akcje promocyjne
- rozwój infrastruktury rowerowej
- skoordynowanie ścieżek rowerowych między gminami
- darmowy transport publiczny
- Gmina Kolbudy: rozwój kolei
- rozwój komunikacji Trójmiasto - Pszczółki - Malbork
- weryfikacja potrzeb mieszkańców
- dywersyfikacja tras dojazdowych
- monitoring

## WIZJA

- większe zaangażowanie pracodawców w kwestie transportu pracowników (organizacja pracy, ulgi podatkowe, plany mobilności, obowiązek (?))
- bardziej zrównoważone i sprawiedliwe planowanie przestrzenne
- karta praw podstawowych w planowaniu przestrzennym - STANDARDY
- edukacja dzieci w kwestii ruchu (karta pieszego)
- wzajemny szacunek wśród wszystkich użytkowników ruchu
- edukacja w zakresie dostępnych technologii
- współpraca na poziomie gmin w zakresie budowy infrastruktury pieszej i rowerowej (zaangażowanie mieszkańców w proces decyzyjny) - koordynacja na poziomie powiatu
- zintegrowane środki transportu
- dostępność do nowych terenów inwestycyjnych
- więcej PPP
- MIEĆ WYBÓR (edukacja, miejsca pracy, transport)
- zaangażowani i świadomi mieszkańcy - poczucie sprawczości!, konsultować dużo i często! (w każdym momencie procesu)

- inwestycje z poszanowaniem obszarów zielonych (maty wygłuszające, zachowanie istniejącej zieleni) - dbanie o zasoby naturalne z wykorzystaniem najnowocześniejszych technologii
- większe zadbanie o bezpieczeństwo wokół szkół - INFRASTRUKTURA!!!
- kompletna sieć drogowa
- POWSZECHNA DOSTĘPNOŚĆ - wysokiej jakości transport publiczny w każdym miejscu
- transport na żądanie, transport indywidualnych potrzeb
- większe otwarcie na pracę zdalną - również po pandemii
- dobre skomunikowanie - komunikacja podmiejska, miejsca pracy, edukacja, usługi medyczne, punktualny transport zbiorowy, częstotliwość dostosowana do potrzeb mieszkańców
- transfer "kultury" do mniejszych ośrodków
- POSZANOWANIE ŚRODOWISKA (zawsze!)

## DODATKOWE UWAGI

- Gd Płd DW 211 (brak skomunikowania)

# POWIAT NOWODWORSKI

Lepsze wykorzystanie Żuławskiej Kolei Dojazdowej nie tylko do przewozu turystów, ale również mieszkańców i towarów; stworzenie centrów przesiadkowych w okolicach S7 i zbudowanie sprawnej sieci dowozu pasażerów np. meleksami na plaże Mierzei Wiślanej to podstawowe wnioski z warsztatów. Marzy nam się też dostęp do transportu metropolitalnego - powiedział Jacek Michalski. - Czekamy na pojawienie się na terenie naszego powiatu "czerwonych autobusów" gdańskiej komunikacji miejskiej.

Mieszkańcy czekają na Żuławską Kolej Metropolitalną, która ma biec od Cedrów Wielkich, przez Pruszcz Gdański, Stegnę, Ostaszewo, Nowy Dwór Gdański do Elbląga i rozwiązałaby wiele problemów komunikacyjnych Żuław. Zwracano też uwagę na coraz gorsze skomunikowanie małych miejscowości. Kursy autobusowe odbywają się głównie na trasie Elbląg-Nowy Dwór Gdański-Trójmiasto, tymczasem w czasie pandemii PKS musiał zrezygnować z kilku lokalnych połączeń, co sprawiło, że w powiecie są miejscowości wykluczone komunikacyjnie. Brak dobrego transportu zbiorowego ogranicza możliwości rozwoju zawodowego mieszkańców i dostęp do edukacji.

W powiecie nowodworskim, podobnie jak w innych częściach Pomorza, bardzo dużym problemem jest brak ciągłości tras pieszych i rowerowych. Mieszkańcy postulowali, aby zbudować trasę rowerową na Mierzei Wiślanej - wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 501 na trasie Gdańsk- Krynica Morska. Zwracali też uwagę na to, że w wielu miejscach wystarczyłoby dobudowanie kilku kilometrów ścieżki, aby połączyć istniejące trasy rowerowe w spójną sieć. Jako przykład podano trasy R9 i R10. Ich połączenie dałoby dostęp do ścieżki rowerowej, która dochodzi do Tui i biegnie przez Lubiszewo do Ostaszewa. Z kolei połączenie Tui ze ścieżkami rowerowymi w pobliskim Nowym Stawie dałoby dostęp do tras w powiatach malborskim i sztumskim.

Słabymi punktami są też odcinki dróg: Nowy Dwór Gd. - Marzęcino - Ostonka oraz Nowy Dwór Gd. - Stegna - Sztutowo wzdłuż drogi nr 502. To uczęszczane drogi, wzdłuż których, zdaniem mieszkańców, warto zbudować trasy rowerowe.

Wizja uczestników warsztatów - miejsce przyjazne do mieszkania, gdzie życie toczy się bez pośpiechu, gdzie można fajnie spędzać czas wolny, niekoniecznie tu pracując. Może to być dobra alternatywa dla tych, którzy pracują w Trójmieście.

## TRANSPORT ZBIOROWY

### PROBLEMY:

- brak porozumienia międzygminnego w zakresie finansowania ptz
- brak obsługi transportem miejskim Gdańska
- silne przywiązanie do samochodu osobowego
- problem ostatniej mili na terenach niezurbanizowanych
- niewystarczające wykorzystanie kolejki wąskotorowej - wzrost znaczenia w dowozie turystów, również w dowozie mieszkańców
- gmina Stegna, Bronowo, Broniewo - brak PTZ
- odcięcie miejscowości od ptz: Krynica Morska, Kąty Rybackie, Piaski, Przebrno
- wysokie ceny biletów miesięcznych, brak możliwości kupna on-line - PKS - Nowy Dwór Gd. - Gdańsk
- brak dopasowania rozkładu jazdy do potrzeb uczniów szkół średnich - Mierzeja - Gdańsk/Elbląg
- koszty transportu zbiorowego - zbyt drogie i niekonkurencyjne do samochodu
- niska dostępność wewnętrzna PTZ
- dopasowanie pojemności do potrzeb (brak mniejszych pojazdów)
- potrzeba kompleksowej analizy potrzeb transportowych powiatu
- niewystarczająca ilość połączeń - Nowy Dwór - Gdańsk

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- przystanki ptz jako węzły kom.
- doposażenie taboru,
- rewitalizacja kolejki wąskotorowej - obsługa regularnego ruchu
- rozwój ptz: priorytet dla uczniów
- żuławska kolej metropolitalna - Gdańsk - Nowy Dwór - Elbląg
- ptz jako czynnik aktywizacji zawodowej
- tramwaj wodny - Elbląg Krynica Morska
- dopasowanie pojemności do potrzeb (brak mniejszych pojazdów)
- potrzeba kompleksowej analizy potrzeb transportowych powiatu

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- niewystarczająca ilość bezpiecznych przejazdów rowerowych
- brak wystarczającej informacji o już istniejącej infrastrukturze
- przekonanie, że ruch pieszy i rowerowy nie są kompatybilne - wśród osób niekorzystających z rowerów ale również samych rowerzystów
- Mierzeja Wiślana ma ciągi rowerowe, ale brakuje informacji dotyczących ich istnienia
- żuławki - brak dróg rowerowych pomiędzy mniejszymi miejscowościami
- zanik ciągów pieszo- rowerowych na styku z ciekami wodnymi
- zły stan nawierzchni chodników
- droga starocińska - jest ciemno - brak oświetlenia to zagrożenie dla użytkowników, np rowerów
- brak ścieżki rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej 501 Gdańsk - Krynica Morska. Jest to bardzo niebezpieczne dla rowerzystów oraz kierowców.

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- uspokojenie ruchu i badanie ruchu na skrzyżowaniach
- by pass R 9 - R 10 (od Ostaszewa,
- połączenie: Tuja Lubieszewo)
- Nowy Dwór G. Sztutowo DW 501, droga rowerowa wzdłuż DW
- dostosowanie infrastruktury do pieszych - dla osób z niepełnosprawnościami
- zwiększenie współpracy między różnymi użytkownikami ruchu
- oznakowanie użytkowników ruchu drogowego, szczególnie w porze jesienno - zimowej
- stacje serwisowe dla rowerów wzdłuż trasy rowerowej
- modernizacja głównej drogi wzdłuż Mierzei (Droga 501) - brak ciągu pieszo - rowerowego (Gmina Sztutowo)
- kampania uświadamiająca i edukacyjna - do turystów i mieszkańców
- połączenie R 10 i Green Velo
- infrastruktura wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych

## SAMOCHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- turyści rozjeżdżają lokalne drogi
- wakacyjne parkowanie
- jedna droga DW 501 prowadząca po Mierzei
- intensywny ruch turystyczny w sezonie letnim przy plażach
- słaba oferta transportu publicznego
- brak dróg rowerowych dla codziennego użytku
- brak węzłów przesiadkowych
- brak alternatywy dla transportu indywidualnego
- brak dróg rowerowych do codziennego użytku, dodatkowo drogi bez chodników
- brak parkingów i strefy płatnego parkowania w NWG

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- transport jedną drogą 501, która jest rozjeżdżona
- zatory na drodze podczas budowy przekopu przez Mierzeję Wiślaną
- Mosty w Rybinie w Żuławkach - najważniejsze mosty - potrzebują modernizacji
- brak skupu zbóż, dowóz produktów rolnych na większe odległości
- Budowa skupu produktów rolnych w Sztutowie, odwóz produktów ekologicznym transportem
- Analiza i planowanie przewozu produktów rolnych do centrów logistycznych i dalej
- niszczenie dróg przez transport produktów ciężarówkami
- niszczenie domów, ogrodów i krawężników w obrębie dróg, szczególnie odcinek Przemysław - Mikoszewo
- hałas i spaliny poprzez transport w pobliżu domów
- leje i koleiny w drogach poprzez transport ciężarówkami
- niszczenie drogi przez samochody dostawcze (większe)

## ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

### PROBLEMY:

- transport międzymiastowy ma charakter turystyczny
- taksówki jako wsparcie dla transportu zbiorowego
- Stegna: brak/słaba kontrola nad melexami
- brak aplikacji do zakupu biletów w autobusie
- brak infrastruktury dla rowerów typu Mevo

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- synchronizacja rozkładów jazdy różnych środków transportu
- węzeł przesiadkowy wraz z P&R przy S7 w NDG
- budowa wydzielonej infrastruktury pieszej
- budowa wydzielonej infrastruktury rowerowej
- opłaty za wjazd na Mierzeję
- Płatne parkowanie ale z ochroną mieszkańców w najbliższej okolicy. System powinien pozwalać parkować tanio w najbliższej okolicy zamieszkania a cena powinna rosnać wraz z odległością od miejsca zamieszkania.
- wprowadzenie systemu informacji parkingowej
- wprowadzenie strefy płatnego parkowania w NDG

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- transport wodny - potrzebna analiza
- przekop - regulacja drogi wodnej tylko do Elbląga
- transport materiałów budowlanych do miejscowości na Zalewie - studium wykonalności
- transport produktów rolnych w obrębie Zalewu wiślanego,
- transport produktów rolnych przez przekop Mierzei Wiślanej do miast nadmorskich
- analiza potencjału dla wykorzystania kolei wąskotorowej do transportu towarów
- studium wykonalności dla rewitalizacji kolei z i na Żuławy
- analiza możliwych rozwiązań

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- konsultacje z mieszkańcami
- akcja promocyjna pomorskich tras rowerowych
- taksówki jako wsparcie dla transportu zbiorowego
- transport szkolny wsparciem dla transportu publicznego
- wsparcie ze strony sektora prywatnego
- zachęta finansowa dla osób odstawiających auta
- mapy pokazujące natężenie ruchu
- sieciowe wypożyczalnie rowerów cargo
- szybkie, autonomiczne pociągi



- wykorzystanie rzeki Tugi. Regulacja rzeki.
- dostępność (edukacja, miejsca pracy, transport, tereny zielone)
- Krynica Morska: Zatrzymanie osób młodych w gminie. Dostępność do miejsc pracy.
- odpowiedzialność społeczna
- PRIORYTETEM Mieszkańcy!
- tworzyć zwarte przestrzenie zabudowy. Przeciwdziałać suburbanizacji.
- wykorzystanie zasobów: Rewitalizacja i przywrócenie kolejki wąskotorowej.
- Sztutowo: Dostęp do terenów sportowych i rekreacyjnych (Stadion).
- wykorzystanie potencjału dziedzictwa kulturowego materialnego i niematerialnego.
- cisza i spokój jako ważny element życia.
- Infrastruktura, która wspomogłaby miejsce turystyki całorocznej.
- Krynica Morska jako uzdrowisko.
- miejsca przyjazne do zamieszkania. Miejsce do życia SLOW.
- uwzględnienie potrzeb wszystkich gmin - również tych nieturystycznych (np. inwestycji w ścieżki rowerowe).
- nowoczesna droga ze współczesną infrastrukturą wpływającą na uspokojenie ruchu i redukcję.
- uwzględnienie potrzeb wszystkich gmin - również tych nieturystycznych (np. inwestycji w ścieżki rowerowe).
- WYKORZYSTANIE DOSTĘPNYCH ZASOBÓW Z POSZANOWANIEM DLA NICH.
- kształtowanie infrastruktury drogowej - nie tylko radary, ale i zwężanie dróg etc.
- zatrzymanie mieszkańców w powiecie.
- zwrócić uwagę na większy komfort ruchu pieszego.
- stworzenie alternatywy do przemieszczania się transportem indywidualnym na wsi.
- samochód nie jest głównym środkiem zaspokajania potrzeb mobilności
- zmiana myślenia o opłacie za wjazd na mierzeję.

# POWIAT MALBORSKI

Setki ciężarówek przejeżdżających codziennie przez Malbork drogami krajowymi, brak spójnej sieci tras rowerowych w regionie oraz słabe skomunikowanie małych miejscowości - to tylko kilka problemów związanych z transportem, które wskazali uczestnicy warsztatów.

Od lat mówi się o tym, że rozwiązaniem wielu problemów komunikacyjnych mogłaby być obwodnica Malborka, Niestety, taka inwestycja nie jest przewidziana w rządowym Programie budowy 100 obwodnic na lata 2020 – 2030.

Uczestnicy warsztatów wskazywali też na to, że warto wykorzystać do transportu towarów drogę wodną i przypomnieli, że Nogat jest międzynarodową drogą E-70. Jeszcze kilka lat temu pływały po nim barki. Problemem jest most w Kępkach, który uniemożliwia wpłynięcie dużych jednostek na Zalew Wiślany i do portu w Elblągu.

Wielu mieszkańców Malborka narzeka na brak spójnej sieci tras rowerowych, które umożliwiłyby płynny przejazd rowerem czy e-hulajnogą między dzielnicami miasta, ale też poza nim - do sąsiednich gmin i powiatów.

Uczestnicy warsztatów byli zgodni co do tego, że potrzebny jest przemyślany plan budowy parkingów w mieście, poprzedzony badaniami potrzeb mieszkańców.

Problemem w powiecie jest też - co m.in. pokazała niska frekwencja podczas warsztatów - brak poczucia sprawczości i małe zaangażowanie mieszkańców.

## TRANSPORT ZBIOROWY

### PROBLEMY:

- oferta nie zachęca do przesiadki z samochodu do TP - zbyt uboga żeby być alternatywą
- jedna taryfa na kolej i komunikację miejską
- białe plamy na terenie powiatu
- MZK Malbork nie obsługuje połączeń poza miasto (za jednym wyjątkiem)
- brak objęcia Malborka systeme Fala
- brak synchronizacji rozkładów jazdy TP w tym m.in.. komunikacji miejskiej i kolei
- słaba jakość taboru: zarówno w komunikacji autobusowej, jak i na kolei

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- niewykorzystany potencjał regionu
- zbyt mała liczba ścieżek rowerowych
- brak parkingów rowerowych, stojaków
- niewystarczające bezpieczeństwo przejść dla pieszych
- brak edukacji/informacji mieszkańców w zakresie bezpieczeństwa ruchu
- niewystarczająca spójność DDR
- niewystarczające bezpieczeństwo przejść dla pieszych
- brak parkingów rowerowych, stojaków
- brak miejsc obsługi rowerów

## SAMOCHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- przyzwyczajenie do pojazdu jak najbliżej
- DK22 - przecina miasto na dwie części
- sezonowy problem z parkingami w Malborku (Turyści)
- parkingi w centrum (szczególnie turyści na zamek)
- Duże Prywatne parkingi w centrum
- polityka parkowania Malbork - zmiana lokalizacji
- parkowanie w miejscach niedozwolonych (przy okazji rozjeżdżając zieleń)
- spowolnienie ruchu spotyka się z krytyką
- braki infrastruktury drogowej

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- działania promocyjne i edukacyjne - po poprawie oferty
- włączenie Malborka do Fali
- integracja taryfowa z koleją
- integracja rozkładów jazdy różnych przewoźników - w tym kolej+bus
- powierzenie obsługi połączeń z powiatu do Malborka - MZK Malbork
- likwidacja białych plam w powiecie - więcej połączeń między powiatowych np. Miłobądz - Tczew
- jeden organizator przewozów w powiecie
- wymiana taboru na zeroemisyjny i budowa węzłów przesiadkowych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- rezygnacja z ruchu samochodowego na niektórych ulicach - np. ul. Kościuszki w Malborku
- nowe technologie w eksploatacji rowerów
- większa promocja ruchu rowerowego
- stacje wypożyczeń rowerów
- łączenie różnych środków transportu
- ścieżka Malbork-Sztum (połączenie powiatów)
- większa liczba wyniesionych przejść dla pieszych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- brak wiedzy i świadomości
- edukacja pośród urzędników i radnych
- edukacja dzieci
- pomysł na zamknięcie ul. Kościuszki
- strefy wyłączzonego ruchu (bez samochodów)
- wyższe opłaty za parkowanie w centrum
- dojścia z parkingów przez atrakcyjne części miasta (dojście do zamku)
- dowóz turystów - nagłośnienie tej informacji tak aby każdy był świadomy takiej możliwości
- lokalizacja: Kałdowo
- parkingi w oddaleniu ( dowóz turystów)
- dozwolone krótkie darmowe parkowanie / płatny długi postój

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- stwarzanie niebezpieczeństwa dla innych środków transportu
- poranne blokowanie ul: Kościuszki
- brak obwodnicy
- brakuje systemu poboru opłat na drogach krajowych ( transport ciężarowy ), aby odciążać drogi z ruchu ciężarowego i przenieść transport na S7 lub autostradę.
- stały rozkład transportu zbiorowego nie zapewnia elastyczności
- bardzo duży ruch na DK22 na Alei Rodła co dzieli miasto
- uwolnienie centrum miasta od ruchu tranzytowego
- brak obwodnicy
- tzw. Tiry na tory , większe wykorzystanie kolei zwłaszcza w ruchu tranzytowym z i do portów morskich Trójmiasta
- zwiększenie przepustowości dróg kolejowych 204 i 210. W roku 2021 są w trakcie modernizacji

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- droga wodna międzynarodowa E70
- Port Malbork nie jest wykorzystany
- pogłębienie rzeki potrzebne do uruchomienia ruchu
- Nogat wykorzystywany do transportu kruszyw barkami
- rowery cargo
- ograniczenie emisji spalin i hałasu

## ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

### PROBLEMY:

- mało środków finansowych na rozbudowę transportu zbiorowego
- brak akcji promujących transport zbiorowy
- niska kultura kierowców wobec pieszych i rowerzystów
- niewystarczająca infrastruktura rowerowa

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- środki w budżecie na atrakcyjny cenowo transport zbiorowy
- akcje promocyjne
- transport łączony, np. rowery/autobusy z transportem wodnym
- wymiana taboru na bardziej ekologiczny
- dobrze działający transport kolejowy
- konsultacje z mieszkańcami

## WIZJA

- dobra przestrzeń do życia
- zieleni
- większa poczucie sprawczości wśród mieszkańców
- zwiększenie roli mieszkańców w planowaniu przestrzeni
- szanowanie infrastruktury, otoczenia, zieleni
- dobra współpraca między gminami
- dobra przestrzeń do życia
- poczucie odpowiedzialności za całą przestrzeń
- bezpieczeństwo
- Bulwar i Park Malborski oddany dla mieszkańców

- dobry dojazd do większych ośrodków
- zapewnienie mieszkańcom szybkiego przemieszania się na zewnątrz Malborka
- eliminacja wykluczenia komunikacyjnego
- edukacja społeczeństwa
- poprawa skomunikowania mniejszych miejscowości
- równoważenie potrzeb mieszkańców
- ul. Kościuszki z szansą na lepsze wykorzystanie
- łąki kwietne, cisza i spokój, miejsca do wypoczynku

# POWIAT TCZEWSKI

Problemy najczęściej wymieniane przez uczestników warsztatów w powiecie tczewskim to przede wszystkim niedostosowana do potrzeb mieszkańców oferta kolejowa, brak koordynacji między rozkładem jazdy autobusów i pociągów oraz złe skomunikowanie wielu małych miejscowości i peryferyjnych osiedli. Za mało połączeń kolejowych z Trójmiastem w godzinach szczytu i wieczorem, brak równych odstępów czasowych między kursami (tak jak to było kiedyś, gdy do Tczewa co kilka minut kursowała SKM-ka), do tego brak odpowiedniego skomunikowania małych miejscowości z przystankami kolejowymi.

Zbyt duża liczba samochodów skutkuje brakiem wolnych miejsc parkingowych, zwłaszcza w centrach miast i przy urzędach. Uczestnicy warsztatów proponowali, aby w takich miejscach wprowadzić opłaty parkingowe, które by wymusiły rotację aut, dobrym rozwiązaniem byłyby też parkingi park&ride na obrzeżach miast oraz parkingi integracyjne przy dworcach kolejowych. Taki parking przydałby się np. w Pelplinie.

Padły też propozycje, aby ograniczyć wjazd samochodów do centrów miast oraz wyłączyć z ruchu samochodowego miejsca rekreacji i wypoczynku.

Brak spójności tras rowerowych, "urwane" ścieżki, jak np. na drodze Pelplin-Starogard Gd., brak współpracy gmin w planowaniu i budowie infrastruktury pieszo-rowerowej - to problemy najczęściej wymieniane przez uczestników warsztatów w kontekście ruchu pieszego i rowerowego.

Miasto jest nieduże, tzw. 15-minutowe, świetnie położone, wystarczyłoby dobrze zorganizować ofertę transportu miejskiego i podmiejskiego, skoordynować ją z usprawnioną ofertą kolejową, zbudować spójną sieć dobrze wyposażonych ścieżek pieszo-rowerowych, aby mieszkańcy wybrali zdrowsze i bardziej ekologiczne formy transportu.

Cisza, spokój, czyste powietrze, bliskość terenów zielonych, żłobków, przedszkoli i szkół, place zabaw i miejsca do integracji mieszkańców, ale też dostęp do dobrze zorganizowanego transportu - tak wygląda wymarzone miejsce do mieszkania według uczestników warsztatów.

### PROBLEMY:

- brak polityki zachęcającej do wyboru transportu publicznego
- utrwalanie samochodu jako głównego środka transportu
- brak integracji kolej+autobus
- brak integracji między przewoźnikami autobusowymi
- brak jednolitej taryfy na cały powiat i metropolię
- brak połączenia SKM z Trójmiastem
- brak wspólnej oferty przewoźników autobusowych
- słaba obsługa peryferyjnych osiedli w Tczewie i strefy przemysłowej
- brak dogodnej oferty między powiatami - zwłaszcza Pelplin Starogard Gdański
- zbyt mała liczba pociągów m.in. na trasie Pelplin - Trójmiasto, a także wieczornych na trasie Tczew - Trójmiasto
- zbyt mała liczba połączeń do większych miejscowości - autobusy tylko na dowóz dzieci do szkół
- brak połączeń dowozowych do przystanków kolejowych
- brak węzłów przesiadkowych
- słabej jakości tabor prywatnych przewoźników
- brak infrastruktury rowerowej na dojazdach do przystanków kolejowych
- dowożenie dzieci do szkół generuje duży ruch pojazdów

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- promocyjne działania dla osób które wybiorą TP - darmowe bilety miesięczne, bony, bilety za przeprowadzkę
- promocyjne działania w szkołach - zachęcające do TP i do jazdy na rowerze
- aktywna polityka parkingowa
- integracja taryfowa przewoźników autobusowych
- integracja taryfowa autobus+kolej
- darmowe bilety na przewoźników rowerów w pociągach - tak jak na linii SKM
- wydłużenie SKM do Tczewa
- wprowadzenie taktu na trasie Tczew - Trójmiasto, ale także na innych odcinkach
- zwiększenie częstotliwości na wszystkich liniach komunikacyjnych, zwłaszcza w godzinach późnopołudniowych i wieczornych
- przejęcie organizacji przewozów przez podmiot samorządowy (od przewoźników prywatnych)
- skupienie organizacji TP w powiecie w jednych rękach
- stworzenie połączeń poprzecznych do linii kolejowych w celu dowożenia do nich pasażerów
- wykorzystanie autostrady A1 do prowadzenia szybkich linii autobusowych do Trójmiasta
- wymiana taboru, zwłaszcza autobusów i busów
- budowa parkingów p&r
- budowa infrastruktury rowerowej

## SAMOCHOODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- brak równowagi
- duża liczba
- zbyt duża ilość/nadmiar pojazdów
- rodziny wielosamochodowe
- konieczność korzystania z samochodu
- brak skutecznej alternatywy dla samochodu
- brak koordynacji transportu publicznego
- korzystając z samochodu-wybieramy wygodę
- przyzwyczajenie w korzystaniu z samochodu
- posiadanie samochodu nie stwarza podstawy do parkowanie
- nieefektywne wykorzystanie miejsc parkingowych
- niewykorzystana ilość miejsc parkingowych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- zamykanie centrów miast dla ogółu
- wizja miasta związana z mniejszą ilością aut
- edukacja młodych pokoleń
- prowadzenie kampanii wśród dzieci/młodzieży
- większa ilość połączeń ułatwiająca dostępność dla mieszkańców
- mniejsze autobusy - a częściej, naklejki
- atrakcyjne ceny/bezpłatne przejazdy transportem publicznym
- zakup taboru ekologicznego jako wygody publicznej
- płatna polityka parkingowa, może trzeba wprowadzić opłaty za parkowanie przy urzędach?
- może trzeba nie rozpraszać miejsca lokalizacji urzędów ale trzeba zapewnić dostęp do nich inaczej niż samochodem?
- zbyt mała ilość miejsc parkingowych
- parkingi strategiczne (Pelplin)
- stworzenie miejsc/parkingów dla samochodów na obrzeżach

### PROBLEMY:

- chodniki z rynienkami nie dla wszystkich użytkowników ruchu
- brak wystarczającej liczby chodników i infrastruktury pieszej i rowerowej
- brak utrzymania tras rowerowych we właściwym stanie - Pelplin - Starogard Gdański, urwana trasa rowerowa
- brak tras rowerowych biegnących wzdłuż drogi samochodowej
- wzbudzanie potrzeby korzystania z roweru
- brak spójności ścieżek rowerowych
- brak roweru Mevo
- chodniki zastawione samochodami utrudniają przejazd wózkiem dziecięcym
- niewystarczająca nawierzchnia chodnikowa
- dedykowane środki finansowe na ten cel nie są wystarczające
- brak kompleksowego planu mobilności dla instytucji

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- zmiana świadomości ws. korzystania z auta
- budowanie kultury mobilności
- globalne planowanie a nie odcinkowe patrzenie - uspołnienie - myślenie strategiczne
- w projektowaniu uwzględniać potrzeby wszystkich użytkowników (pozostających w mniejszości)
- promowanie korzystania z hulajnóg lub rowerów składanych wożonych w bagażnikach samochodów parkujących daleko od centrum?
- projektowanie uniwersalne dla wszystkich użytkowników ruchu
- wykorzystać stare torowiska pod trasy rowerowe i innych użytkowników (np. hulajnóg)
- diagnoza planów podróży (z p. w.. pracodawców)
- informacja o możliwych łańcuchach podróży przez pracodawców
- wyznaczanie stref ekonomicznych z p. widzenia firmy - brak infrastruktury dojazdowej, ścieżek rowerowych (np. w przypadku firmy Thales)
- likwidację prawa do parkowania na chodnikach wzdłuż tras szybkiego/intensywnego ruchu pojazdów?
- niewidzialna infrastruktura rowerowa: ulice uspokojonego ruchu oraz ulice i place wolne od jeżdżących i parkujących samochodów

## TRANSPORT TOWARÓW

### PROBLEMY:

- sprzeczne funkcje na pobliskim terenie, paczkomat zmienia organizację ruchu
- estetyka rozwiązania i brak ustaleń z zarządcą drogi
- brak przestrzeni do przeładunku i parkowania
- brak rozwiązania systemowego / brak sztywnych ram czasowych
- degradacja infrastruktury
- ulica Jagiellońska w Tczewie dostosowana do ruchu ciężkiego
- blokowanie pojazdów pod wiaduktami
- niedostosowanie infrastruktury drogowej do skrajni pojazdów ciężarowych np.. z ulicą Malinową w stronę firmy Flextronics
- bariera przejazd kolejowy w Tczewie przy SSE
- bariera przejazd kolejowy w Pelplinie
- miejscowość Stanisław (od Autostrady do Tczewa)

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- zwiększenie roli kolei w transporcie towarów
- Zajączkowo Tczewskie - Centrum logistyczne
- budowa wiaduktów kolejowych
- obsługa transportu z SSE
- ekologiczne rozwiązanie
- inwestycja w infrastrukturę
- 80% dostaw do sklepów można realizować rowerami typu cargo ze wspomaganie elektrycznym, rozszerzenie usług i obszaru

## PROBLEMY:

- zbyt mała częstotliwość połączeń w transporcie publicznym
- brak buspasów
- transport zbiorowy
- brak ścieżek rowerowych
- brak centralnego zarządzania siatkami połączeń
- brak alternatywy dla transportu zbiorowego

## WIZJA

- sprawiedliwy dostęp do wszystkich środków transportu
- **JEST BEZPIECZNIE!**
- odpowiedzialność społeczeństwa
- alternatywa dla samochodu
- samochód nie ani jedyną ani pierwszą opcją
- mogę wyjść z domu bez planowania całej podróży
- **TROSKA O WSZYSTKICH UCZESTNIKÓW RUCHU - SZACUNEK**
- świadome społeczeństwo
- poczucie odpowiedzialności za wspólne dobro
- wykorzystanie infrastruktury kolejowej do transportu przyszłości
- wizja miasta 15-minutowego
- zrównoważone planowanie przestrzenne i ochrona środowiska
- wizja płatnego parkowania - ułatwiająca dostępność miejsc
- transport zielony/ ekologiczny/ zrównoważony

## PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- zaangażowanie sektora prywatnego
- rower metropolitalny jako wsparcie kolei na ostatniej mili
- kampania zachęcająca dojazd rowerem do szkoły
- edukacja na etapie szkolnym
- edukowanie mieszkańców
- transport szkolny otwarty dla dorosłych
- zespół konsultacyjny przy Urzędzie Miasta Tczew

- **DOSTĘP** - transport, edukacja, miejsca pracy, rozrywka
- przyjazna/ spokojna okolica
- place zabaw/infrastruktura
- "mały" przemysł - sklepy/przedsiębiorstwa lokalne
- udoskonalanie infrastruktury transportowej
- adekwatna polityka parkingowa
- filozofia tworzenia przepisów ruchu drogowego - na silniejszym jest większa odpowiedzialność
- Tczew wzorem mobilnościowym w skali Polski (i nie tylko)
- wypracowanie nowych rozwiązań
- ośrodek turystyki rowerowej i zrównoważonej mobilności
- atrakcyjna destynacja dla pieszych i rowerzystów
- most Lisewski - most rowerowy
- przepust wzdłuż Wisły (R9 od bulwarów Nadwiślańskich do stacji kolejowej)



# TRÓJMIASTO

Brak integracji rozkładów komunikacji miejskiej i kolejowej oraz pociągów dalekobieżnych z SKM-kami, a także brak dostosowania transportu zbiorowego do potrzeb rowerzystów - to najczęściej wymieniane problemy związane z komunikacją publiczną. Gdyby SKM zapewniła dobrą częstotliwość kursowania pociągów, według stałych odstępów czasowych, tak jak kiedyś (kolejki jeździły co 6 minut), to byłaby to alternatywa dla transportu samochodowego najczęściej wybierana przez mieszkańców Trójmiasta. Zwrócono też uwagę na to, że składy SKM-ki są często za krótkie, przez co w pociągach panuje tłok. Aby skorzystać z SKM-ki, czy PKM-ki, trzeba do nich dotrzeć. I tu pojawia się duży problem. Według wielu uczestników warsztatów, miejska komunikacja autobusowa nie jest zintegrowana z kolejową. Do tego, zwłaszcza na nowych osiedlach, jak Młoda Morena, odległość do najbliższego przystanku wynosi nawet 1000 m. Zwrócono uwagę na to, że przydałby się audyt dostępności pociągów SKM i PKM.

Mieszkańcy mówili też o tym, że brakuje autobusowych linii ekspresowych w miastach oraz w sąsiednich gminach, co znacząco wydłuża czas podróży. Poruszano też kwestię braku integracji taryfowo-biletowej. Wg uczestników warsztatów na terenie metropolii siatka połączeń kolejowych jest zbyt uboga a przecież kolej to jedyny system transportowy który daje możliwość szybkiego przemieszczania się na znacznych odległościach.

Należy zrewidować politykę kształtowania miast, która jest ukierunkowana mocno na transport zmotoryzowany. Proporcje są zachwiane, co przejawia się np. w polityce parkingowej. Szkoły stanowią istotny cel podróży. Dawniej planowane osiedla posiadały szkołę w środku, bez konieczności przekraczania ważnych arterii drogowych i były blisko. Dziś dzieci są w dużej mierze dowożone do szkół. Niska jakość transportu zbiorowego to w ocenie uczestników warsztatów główny czynnik wyboru samochodu (jako pierwszej a czasem wręcz jedynej opcji). Elektro mobilność powinna być bardziej doceniana. Ruch drogowy generuje hałas. Podróż inna niż samochodem uniemożliwia interakcje społeczne.

Należy zrewidować podejście i postawić pieszego na pierwszym miejscu w procesie kształtowania i zarządzania miastem. Mieszkańców należy edukować, tak aby na nowo zaczęli myśleć o sposobach podróżowania. Ruch rowerowy może być solidną częścią systemu transportu, aby tak się stało należy zapewnić lepszą infrastrukturę, w tym parkingi.

Zdaniem uczestników trójmiejskich warsztatów miasto idealne, to tzw. miasto 15-minutowe, w którym mieszkańcy najważniejsze potrzeby mogliby załatwić w kwadrans, poruszając się pieszo, dobrze skomunikowane, gdzie samochód nie jest jedynym, ani nawet pierwszym wyborem, ze sprawną siecią transportu zbiorowego, do tego zielone oraz z miejscami do rekreacji i wypoczynku.

### PROBLEMY:

- brak budowania świadomości wśród pasażerów podróżujących okazjonalnie
- niski komfort podróży m.in. Przez brak higieny części pasażerów
- brak promowania podróży rowerami do kolei
- brak szybkich połączeń z obrzeży miasta
- transport zbiorowy mniej atrakcyjny niż indywidualny
- zbyt długie czasy przejazdu - TP w Trójmieście jest wolny
- częstotliwość transportu zbiorowego ogranicza jego wykorzystanie
- zbyt mało połączeń na obrzeżach miast
- brak integracji rozkładowej różnych środków transportu
- brak wspólnej taryfy
- opłaty za bilet w PKM i Polregio
- odstępy między peronami i pociągami
- za mało wejść na przystanki kolejowe, słaba dostępność
- zbyt mała siatka transportu szynowego
- zbyt długie trasy PT
- brak integracji transportu rowerowego z koleją

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- informacja, promocja transportu zbiorowego wśród uczniów i rodziców
- edukować mieszkańców w zakresie sposobu korzystania z transportu
- zbudować siatkę połączeń transportu zbiorowego w oparciu o szczegółowe badanie potrzeb mieszkańców
- aplikacja do planowania podróży
- wspólny taryfa na całą metropolię wraz z koleją
- niższe ceny biletów okresowych
- integracja ofert transportu publicznego ze środkami transportu współdzielonego
- zwiększenie liczby połączeń na obrzeża miast
- tworzenie linii ekspresowych
- integracja rozkładowa między przewoźnikami w tym koleją
- budowa nowych linii kolejowych: południe Gdańska i północ Gdyni
- budowa węzłów integracyjnych wraz z centrami mobilności
- przebudowa przystanków kolejowych zwiększająca ich dostępność
- budowa poprzecznych linii tramwajowych na Dolnym Tarasie w Gdańsku
- budowa infrastruktury rowerowej przy przystankach kolejowych

## RUCH PIESZY I ROWEROWY

### PROBLEMY:

- wykorzystywanie "skrótów" przez kierowców
- brak spójności sieci w ruchu rowerowym
- Orunia Dolna, droga technologiczna wzdłuż kanału --> problemy z przekroczeniem Podmiejskiej
- problem pierwszeństwa pieszych
- niewystarczająca liczba parkingów rowerowych przy stacjach przesiadkowych, przykład Orunia
- brak wystarczającej liczby serwisów rowerowych
- niewystarczająca sieć tras rowerowych
- kostka brukowa - słabo rozwinięta infrastruktura - Przymorze Małe
- problem przeplatania ruchu pieszego z ruchem rowerowym
- zanieczyszczenie dymem papierosowym w przestrzeniach współdzielonych
- zbyt wąskie chodniki -> Przymorze Małe
- niewystarczające egzekwowanie prawa i przestrzeganie prawa w obszarze ruchu tempo 30, np. brak przejść dla pieszych

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- transparentność komunikacji z Urzędami
- zwiększenie udziału przestrzeni współdzielonej
- oddzielenie ruchu pieszego i rowerowego --> działanie zgodne z kierunkiem rozwojem miasta
- korzystanie, pokazywanie i promowanie ruchu pieszego i rowerowego przez decydentów i urzędników
- dopłaty/nagrody dla pracowników korzystających z komunikacji miejskiej i rowerowej w celu dojazdu do /z pracy
- bezpieczna i spójna sieć rowerowa
- ograniczanie pasów dla samochodów. Przykład Oliwa, Aleja Zwycięstwa i przekazywanie tych dróg dla rowerzystów.
- zaopatrzenie dróg rowerowych w znaki drogowe
- informowanie o mniejszych inwestycjach
- zwiększenie komunikacji pomiędzy miastem a mieszkańcami, transparentność działań
- "mini pasy" rowerowe - wykorzystanie istniejącej infrastruktury

- utrudnianie ruchu pieszych poprzez parkowanie samochodów na chodnikach
- parkowanie na chodniku --> problem
- parkowanie w obrębie przestrzeni pieszej
- zwiększenie statusu budowanie infrastruktury rowerowej
- uwzględnienie ruchu rowerowego dla osób niepełnosprawnych
- redystrybucja przestrzeni zgodna z priorytetami strategicznymi
- zwiększanie świadomości różnych użytkowników ruchu
- zwiększanie świadomości - kampanie edukacyjne
- wyciszenie ruchu w dzielnicach
- współpraca pomiędzy deweloperami a miastem w kwestii kształtowania przestrzeni
- edukacja, zwiększanie świadomości, walka ze stereotypami bezpieczeństwa
- ważna estetyka przestrzeni --> atrakcyjność przestrzeni zwiększa ruch pieszy
- tworzenie obszarów łączących infrastrukturę z której korzystamy
- standard dostępności dla wszystkich uczestników (uniwersalne)
- dostępność usług w odległości pieszej i połączenie wewnętrzne, wewnątrzsiedlowe (infrastruktura piesza i rowerowa)
- przystosowanie przestrzeni dla pieszych - poprawa bezpieczeństwa
- infrastruktura piesza dostosowana do wszystkich od miejsca rozpoczęcia podróży do celu podróży
- "przyjazna" przestrzeń
- więcej zieleni w przestrzeni publicznej
- integracja ruchu pieszego z rowerowym
- spójność sieci transportowej
- miasto krótkich odległości --> systemowe projektowanie dla pieszych
- obniżenie krawężników do poziomu ulicy
- przestrzenie projektowane uniwersalnie
- audyt przejść pieszych

## SAMOCCHODY I PARKOWANIE

### PROBLEMY:

- samochód nie jest gwarancją możliwości dojazdu i bliskiego parkingu
- nadmiernie wysoka dbałość o kierowców - dyskusje o korkach, ułatwienia w większości dla samochodów
- samochody ważniejsze niż ludzie - przy projektowaniu ciągów komunikacyjnych
- podstawowym zagrożeniem dla kierowców są inne samochody
- brak restrykcyjnej polityki parkingowej w mieście = skłonność do korzystania z samochodu
- zbyt niskie opłaty za parkowanie = niska konkurencyjność komunikacji miejskiej

### PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- zmiana podejścia - myślenie "pieszym" a nie "samochodem"
- koordynacja działań - najpierw umożliwienie dostępu na pieszo, później ograniczanie ruchu samochodów
- doprowadzenie do świadomości mieszkańców, że trzeba się zastanowić nad transportem
- edukacja mieszkańców i jasna deklaracja co jest priorytetem dla miasta
- najpierw centra usługowe, później "naprawianie" innych przestrzeni
- miasto 15 minutowe

- osiedla z wielkiej płyty ze świetną urbanistyką i połączeniem ze szkołami obecnie zamieszkałe głównie przez seniorów
- atrakcyjne ośrodki oświaty oddalone od miejsc zamieszkania
- niska konkurencyjność transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej
- niewielka skuteczność transportu publicznego w przypadku załatwiania wielu spraw w szybkim tempie
- dłuższy czas jazdy transportem zbiorowym niż samochodem osobowym
- ciężko dotrzeć do osób podróżujących zawodowo
- brak znajomości rozkładu jazdy w skali metropolii
- covid-19 "obrzydził" komunikację zbiorową
- niewielkie docenienie innych środków transportu
- chęć posiadania swojego samochodu
- ruch pieszy postrzegany jako "coś dziwnego" lub ostateczność
- ciężko przekonać ludzi do rezygnacji z auta - komfort, wygoda i ich codzienność (wieloletni nawyk)
- samochód służbowy jako sposób przyzwyczajenia do korzystania z samochodu osobowego na co dzień
- nierówne traktowanie -mieszkańcy zmuszeni do parkowania w strefach płatnych, pracownicy urzędu z możliwością darmowego parkingu
- pogląd, że darmowe miejsce parkingowe mi się "należy"
- brak komunikacji - zabieramy przestrzeń na rzecz aut elektrycznych, którymi nikt nie jeździ
- brak miejsc parkingowych - czasochłonne poszukiwanie miejsca
- brak miejsc postojowych na przystanek na dłuższej trasie samochodem
- niedobór miejsc parkingowych przy dużych ośrodkach - "rozlewanie się" aut na inne parkingi
- samochody zastawiające ulice
- niedobór miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami
- UCK Gdańsk - brak strategii parkingowej, obszar bardzo problematyczny
- turyści nie respektujący przepisów i parkujący gdzie się da
- brak możliwości płatności kartą w parkomatach w Sopocie
- strefa płatnego parkowania nie zmniejsza ruchu, tylko zwiększa rotację
- błędnie zaparkowane samochody uniemożliwiające korzystanie z chodników
- niszczenie nawierzchni przy parkingach (np. parking przy drodze, na chodniku)
- ignorowanie mandatów
- niska skuteczność straży miejskiej
- budowanie miast w "interwałach" (transit oriented development)
- lokalizacja szkół w miejscach dostępnych dla mieszkańców w skali pieszego
- adaptacja zagranicznych rozwiązań do warunków lokalnych
- dobra kontroferta
- autobusy dowożące pracowników do centrów biznesowych
- współpraca, koordynacja miasta i SKM
- rozwiązania polepszające jakość podróży autobusem - niskie ceny, buspasy
- lepsza komunikacja ośrodków ochrony zdrowia
- wyrobienie nawyku korzystania z transportu zbiorowego
- pokazywanie zalet komunikacji miejskiej od lat szkolnych
- uzupełnienie istniejącej infrastruktury o nowe miejsca parkingowe dla rowerów
- większa ilość miejsc parkingowych dla rowerów na osiedlach i przy ośrodkach usługowych
- budowa kontroferty rowerowej
- kampanie "rowerem do pracy" mogą wiele pomóc
- niezbędna promocja transportu pieszego wśród osób dorosłych
- kampanie zachęcające do poruszania się pieszo
- pokazywanie skutków zdrowotnych długiego użytkowania samochodu
- zachęcanie urzędników do zmiany nawyków transportowych
- Humorystycznie i przystępnie dla różnych kategorii wiekowych przedstawione kampanie społecznie pokazujące kierunek pro Eko, pro pieszy, pro rower, pro użytkownik ze szczególnymi potrzebami.
- skupić się na młodzieży nastoletniej, która dopiero co może sobie kupić samochód
- uświadomienie, że samochód nie jest gwarancją możliwości dojazdu i bliskiego parkingu
- akcje uświadamiające o alternatywnych sposobach dojazdu do generatorów ruchu
- systematyczna, roczna wymiana miejsc parkingowych dla samochodów na miejsca dla rowerów
- globalna, delikatna i proporcjonalna w skali metropolii redukcja liczby miejsc parkingowych
- cywilizowanie parkowania w mieście - ograniczenie liczby miejsc parkingowych w śródmieściu
- zakaz parkowania przy szkole w godzinach szczytu
- odczarowanie poglądu, że zmniejszenie ilości miejsc parkingowych doprowadzi do upadku biznesów
- zwiększenie różnorodności lokalizacji ("rozrzucenie") miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami
- hale parkingowe w nowych osiedlach i przy centrach usługowych

- darmowe parkingi głównym zagrożeniem dla zrównoważonej mobilności
- wnoszenie roweru na 11 piętro
- zamiast uspokojenia ruchu mamy inny "target" dla danego miejsca parkingowego - osobę, którą na to stać
- umniejszanie zalet elektromobilności na rzecz innych systemów transportowych
- zanieczyszczenie powietrza, hałas
- pominięcie osób z niepełnosprawnością, które muszą się poruszać samochodem
- nie załatwimy nic po prostu likwidując drogi
- utrata możliwości budowania relacji społecznych (jeśli zamiast roweru poruszamy się samochodem)
- edukujemy dzieci, a co z dorosłymi?
- odrzucanie projektów mieszkańców dotyczących bezpieczeństwa drogowego
- duży ruch samochodowy przy plażach
- podróż samochodem nie zawsze jest "niezrównoważoną" mobilnością
- dobrze przemyślane parkingi kubaturowe - zlokalizowane w oparciu o popyt
- informacja - z jakich parkingów można korzystać i na jakich zasadach na końcu informacja o ilości miejsc parkingowych przy obiekcie
- zwiększenie ilości miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami
- wprowadzenie kategorii "tymczasowego ograniczenia" wśród osób
- zamiast niepełnosprawności, również dla innych ograniczeń
- wykorzystanie prywatnych parkingów urzędów, które po godzinie 15:00 stoją puste
- parkingi pod urzędami dla klientów, nie urzędników
- opłata za parking jako jeden z kosztów posiadania samochodu, obok OC, mechanika itp.
- pokrywanie kosztów parkowania z własnych kieszeni
- zmiana metod karania za nieprawidłowe parkowanie - oprócz mandatu blokada
- parkingi kubaturowe dla rowerów przy przystankach SKM
- dzisiaj w Gdańsku przy UM w Gdańsku widziałem wiele zaparkowanych rowerów na parkingu przy budynku urzędu, może opracować infografikę, pokazującą, jak dużą powierzchnię trzeba było zająć aby udostępnić pracownikom miejsca do parkowania samochodów, wprowadzanie SPP realizowane jest pod hasłem zwiększenia rotacji a nie pod hasłem zmniejszenia skłonności do korzystania z samochodu - władze boją się postawić sprawę jasno
- zwiększenie bezpieczeństwa na parkingach rowerowych - monitoring
- kampanie bezpieczeństwa ruchu drogowego
- twarde dane wypadkowe, np. w przypadku zmniejszenia prędkości na Grunwaldzkiej
- obowiązek zapewnienia gniazdek do ładowania samochodu przy parkingu
- ulgi podatkowe, dofinansowania na samochody elektryczne
- wykorzystanie odnawialnych źródeł energii do zasilania pojazdów elektrycznych
- rozwiązania zachęcające do korzystania z aut elektrycznych
- wyłączenie możliwości bezpośredniego podjechania samochodem do szkół
- poprawa / wyrównanie jakości szkół podstawowych
- model hybrydowy w pracy zdalnie/stacjonarnie
- argument, że jadąc autobusem do kina można wypić alkohol

## PROBLEMY:

- brak standardów w świadczeniu usług przesyłowych
- dostawcy towarów rozjeżdżają pasy zieleni
- zatory drogowe poprzez dowóz/odwóz towarów z terminali w portach morskich
- planowanie niskoemisyjnej struktury transportu ładunków poprzez większe przeładunki w terminalach
- obciążenie dzielnic w obrębie działalności portów morskich
- emisja spalin i hałasu - brak dostępu do informacji
- niska prędkość poruszania się pociągów towarowych z portów morskich ( do 32km/h )
- obciążenie obwodnicy Trójmiasta w związku z transportem ładunków kontenerowych, masowych, ponadgabarytowych
- hałas i emisja spalin w związku z ruchem ciężarowym w obrębie dzielnicy
- zatory drogowe związane między innymi z ruchem ciężarówek w obrębie tunelu pod Martwą Wisłą
- przeciążony ruch towarowy na ulicy Wyzwolenia w Nowym Porcie , Janka Wiśniewskiego w Gdyni i Niepodległości w Sopocie
- transport przy budowach - polepszyć jakość życia mieszkańców poprzez wspólne planowanie wjazdu i wyjazdu ciężarówek np.. Przy ul: Smętnej
- transport ciężki i dostawy w Śródmieściach uciążliwy - wprowadzenie zasad i dobrych praktyk współpracy

## PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

- w transporcie masowym z portów morskich wykorzystać kolej i odciążyc drogi
- stacja przeładunkowa i linia kolejowa towarowa w okolicy Kowale, Osowa, Matarnia, Chwaszczyno
- budowa centrum logistycznego w centrum łądu - dostawa do hubu poprzez wykorzystanie kolei
- jasne stanowisko i polityka planowania dotycząca wykorzystania kolei
- dalsza rozbudowa infrastruktury kolejowej w obrębie portów morskich i centrów logistycznych na ich zapleczu
- wywóz materiałów z placu budowy ( np.. Wyspa Spichrzów ) barkami, nie ciężarówkami
- dostawy do Śródmieścia realizowane z wykorzystaniem sieci rzek i przystani morskich w miastach ( Gdańsk, Gdynia , Sopot )
- trzeci pas ruchu na obwodnicy S6 , poszerzenie pobocza, zbyt krótkie zjazdy z obwodnicy

# ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

## PROBLEMY:

- niedostępność: rozładowane baterie, brak równego rozłożenia rowerów (skupiska, np. przy bulwarze czy centrach biznesowych)
- korzystanie zimą
- brak udziału mieszkańców w procesie tworzenia Mevo (konsultacje)
- mała ilość pojazdów
- niedostępny dla osób z niepełnosprawnością
- głównie samochód osobowy (ograniczona siatka połączeń i ich częstotliwość)
- mało tramwajów wodnych
- brak infrastruktury dla carpoolingu
- zbyt duża strata czasu przy korzystania z transportu publicznego (uboga oferta)
- mało miejsc na rowery w pociągach
- spadek zainteresowania podczas pandemii (obawa o bezpieczeństwo)

## PROPOZYCJE DZIAŁAŃ:

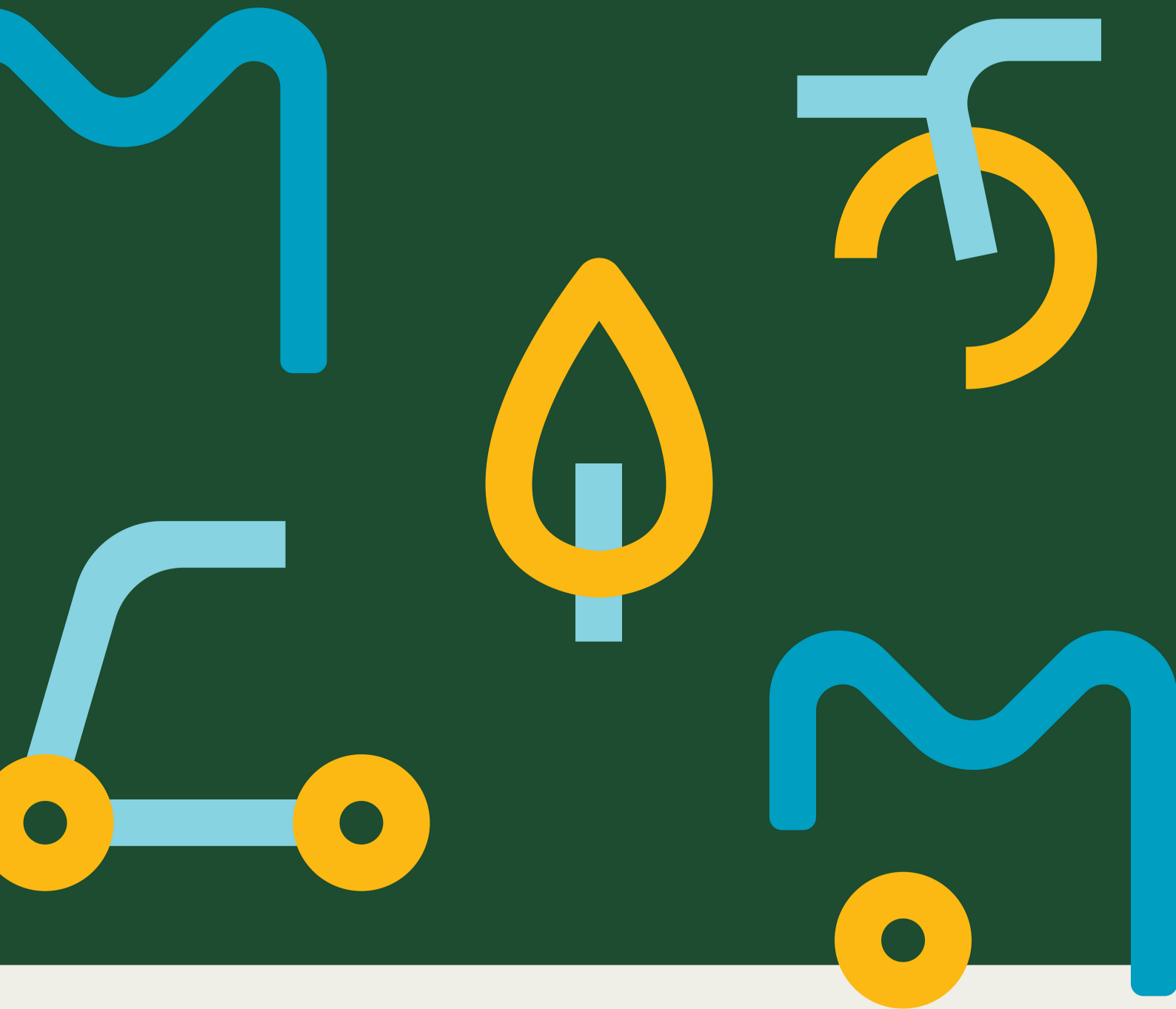
- integracja z systemem kolejowym
- uzupełnienie transportu publicznego i alternatywa dla samochodu
- szybszy dojazd (godziny szczytu)
- alternatywa dla sytuacji nieprzewidzianych (wypadek, opóźnienia transportu publicznego)
- wygodny i tani środek transportu
- carpooling dla aglomeracji
- transport kolejowy: PKM, SKM, Polregio
- większa integracja transportu kolejowego z rowerami
- alternatywa dla własnego samochodu
- możliwość pozostawienia samochodu w dowolnym miejscu
- dobrze sprawdzają się na małych odległościach
- ukazanie atrakcyjnych tras relacji dom - praca
- bilet FALA

- bezpieczeństwo
- zwiększenie wpływu samorządów na wprowadzenie tej usługi
- dostępne tylko w centrach miast
- brak infrastruktury (miejsca parkingowe)
- korzystanie po spożyciu alkoholu
- źle używane stanowią barierę przestrzenną
- sezonowość
- nieczytelne dla osób słabo widzących
- niewystarczająca edukacja społeczeństwa dotycząca łączenia pieszych i rowerzystów

## WIZJA

- świadome społeczeństwo - wzajemny szacunek
- powrót do dobrej tradycji w kontekście zieleni w mieście (drzewa!)
- Miasto, które chroni. Ukierunkowanie rozwoju na mieszkańca
- DIALOG pomiędzy administracją a mieszkańcami (polityka oparta na faktach, informacja i edukacja)
- nie ograniczamy przestrzeni zielonych - im więcej tym zdrowsze społeczeństwo
- miasto krótkich odległości (ruch pieszy i rowerowy jest naturalny)
- Forum dialogu - zaangażowanie mieszkańców w proces
- zrównoważone planowanie przestrzenne - ochrona prawna cennych zasobów
- miasta 8-80
- wdrażamy idee i opracowania
- Projektowanie uniwersalne
- Miasto szczęśliwe/ Walka o ulice i Jak rowery mogą uratować świat jako kanon dla urzędników
- dbanie o komfort rowerzysty, pieszego i innych użytkowników niezmotoryzowanych
- tiry na tory
- auto jako ostatni wybór
- planowanie miasta z uwzględnieniem potrzeb wszystkich użytkowników/zrównoważone planowanie przestrzenne
- świadome społeczeństwo/dialog
- zwiększenie przestrzeni współdzielonych
- ograniczona konieczność przemieszczania się (patrz. doświadczenie z pandemii i pracy zdalnej).
- poszukiwanie rozwiązań, które ułatwiają korzystanie ze zbiorowemu, np. dostępność zakupu biletu

- system znakowania kolorem pomocny dla osób niedowidzących
  - edukacja dzieci o korzystaniu z transportu zbiorowego
  - Tczew: dobra praktyka - audyt polityki rowerowej
  - "Rowerowy Maj"
- 
- głos mieszkańców jest słyszalny i brany pod uwagę (na każdym etapie planowania)
  - woonerf - mpzp Długie Ogrody
  - ograniczenie wjazdu samochodów osobowych do miast
  - systemowe zarządzanie inwestycjami - uwzględnienie wszystkich aspektów - w tym również funkcjonalność zaproponowanego rozwiązania
  - połączenie historii z nowoczesnością (zachowanie użyteczności z walorami wizualnymi)
  - dostępność obszarów zielonych transportem zbiorowym w Gdyni
  - Dostępność transportu - standardem jest dostępność dla osób o różnym stopniu sprawności - bliskość transportu, dostosowany rower miejski, refundacja podróży międzygminnych, darmowa komunikacja
  - Przestrzeń bez barier
  - Ekologia powinna być brana pod uwagę przy planowaniu transportu
  - bezpieczeństwo pieszych użytkowników/bezpieczeństwo w dzielnicach
  - bezpieczeństwo mieszkańca (na ścieżkach rowerowych, w przestrzeni miasta/dzielnicy)
  - współpraca na poziomie gmin
  - Czyste i zadbane miasto
  - spójna sieć dróg rowerowych dla całego obszaru
  - rozbudowana i sprawna sieć tramwajowa/trolejbusowa
  - Miasto, które chroni. Ukierunkowanie rozwoju na mieszkańca
  - rozbudowa sieć transportu szynowego + cyklostrady rowerowe (dalsze podróże rowerowe)
  - zwodzona kładka pieszo-rowerowa w Gdyni (płn. z centrum)
  - przeciwdziałanie negatywnym skutkom suburbanizacji



Nad **Planem Zrównoważonej Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (ang. SUMP)** od 2019 r. pracuje zespół złożony z przedstawicieli Uniwersytetu Gdańskiego, Politechniki Gdańskiej, Pomorskiego Biura Planowania Regionalnego, Urzędu Miasta w Gdyni, OMGGS oraz ekspertów z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego i transportu. Jego ukończenie planowane jest najpóźniej w pierwszym kwartale 2022 roku.