SUMP OMGGS

Wstępny projekt planu - synteza

Mobilna Metropolia

Zamawiający:

Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Stowarzyszenie Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
ul. Długi Targ 39/40
80–830 Gdańsk
www.metropoliagdansk.pl/

Zespół opracowujący:

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

A2P2 architecture&planning
ul. Pileckiego 8/3
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

TOR | ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH

Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z. o.o.
ul. Sielecka 35
00-738 Warszawa
www.zdgtor.pl

FUNDACJA
ROZWOJU INŻYNIERII LĄDOWEJ

Fundacja Rozwoju Inżynierii Lądowej
ul. Narutowicza 11
80-233 Gdańsk
www.fril.org.pl

Gdańsk, 27.01.2023 r.

Autorzy opracowania:

Łukasz Pancewicz – kierownik zespołu
Michał Jabłonowski – kierownik zespołu
Monika Arczyńska
Krystian Birr
Agnieszka Gajda
Michał Grobelny
Kamil Hyla
Bartosz Jarecki
Bartłomiej Kasiuk
Konrad Korzistka
Michał Litwin
Michał Męczyński
Maciej Mysona
Natalia Pawelec
Jakub Piecuch
Robert Wojciechowski
Maria Zych-Lewandowska

Zespół ekspertów wspomagających prace nad opracowaniem:

Michał Babicki
Tomasz Budziszewski
Dorota Gajda-Kutowińska
Michał Jamroż
Jacek Oskarbski
Jakub Pietruszewski
Agnieszka Rózga-Micewicz
Paulina Szewczyk
Michał Tusk
Marcin Wołek

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGS:

Krzysztof Perycz-Szczepański
Maciej Jendryczka

Spis treści

Wykaz pojęć 5
1 Czym jest SUMP? 7
2 Jak jest? 11
3 Jak chcemy, żeby było? 14
3.1. Scenariusze i wizja 16
3.2. Cele i działania 20
3.3. Pakiety działań 25
3.4. Załączniki 43

Wykaz pojęć

BAU – ang. business as usual, scenariusz bazowy
Bike+Ride (B+R) – parking dla rowerów zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie roweru w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego
BRD – bezpieczeństwo ruchu drogowego
CPK – Centralny Port Komunikacyjny
CPU – Centralne Pasmo Usługowe
DDR – droga dla rowerów
DWZiZT – Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu
EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego
ETS – europejski system handlu emisjami dwutlenku węgla
FRPA – Fundusz rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej ustanowiony ustawą z dnia 16 marca 2019 r. w celu dofinansowania przywracanych połączeń autobusowych
GDDKiA – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
GPR – Generalny Pomiar Ruchu
GUS – Główny Urząd Statystyczny
ITS – inteligentne systemy transportowe (ang. Inteligent Transport Systems)
JST– jednostki samorządu terytorialnego
K&R – Kiss & Ride, wyznaczone miejsce przeznaczone do krótkiego postoju (nie dłużej niż 2 minuty), ułatwiające przesiadkę pasażera na inny środek transportu
KE – Komisja Europejska
KPM – Krajowa Polityka Miejska
LCC – ang. low-cost carrier, tanie linie lotnicze
MOF – Miejski Obszar Funkcjonalny
MPU – Metropolitalne Pasmo Usługowe
MPZP – miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego
NSP – Narodowy Spis Powszechny
OMGGS/OM/Obszar Metropolitalny – Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot
OzN – Osoba z niepełnosprawnością
Park+Ride (P+R) – parking dla samochodów osobowych zlokalizowany w miejscu umożliwiającym pozostawienie samochodu w celu kontynuacji podróży środkami transportu publicznego
PTZ – publiczny transport zbiorowy
Podział modalny podróży – gałęziowy podział podróży wyrażony w procentach, w którym poszczególne zadania przewozowe zostają podzielone pomiędzy różne gałęzie transportu (samochody, rowery, transport zbiorowy, itp.)
PZP OMGGS – Plan zagospodarowania przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot
PZP WP – Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Pomorskiego

RPS – Regionalny Program Strategiczny
RPT – Regionalny Plan Transportowy
SCT – Strefa Czystego Transportu
SIP – System Informacji Przestrzennej
SKM – Szybka Kolej Miejska
SOR – Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
SRWP – Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2030
SSE – specjalna strefa ekonomiczna
SUiKZP – studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego
SUMP – ang. Sustainable Urban Mobility Plan, Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (także: plan mobilności)
SWP – samorząd województwa pomorskiego
ULCC – ang. ultra low-cost carrier
UMWP – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego
UTO – urządzenia transportu osobistego
ŻKD – Żuławska Kolej Dojazdowa

1

Czym jest SUMP?

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP, z ang. Sustainable Urban Mobility Plan) dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS) to dokument strategiczny wyznaczający kierunki rozwoju transportu i mobilności w perspektywie do 2040 roku w gminach i powiatach tworzących OMGGS. Do jego sporządzenia przystąpiły wszystkie samorządy tworzące Obszar Metropolitalny. Realizacja celów zawartych w planie ma umożliwić spójny rozwój systemów transportowych, ukierunkowany na ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

SUMP to dokument, który określa wizję rozwoju transportu i mobilności w perspektywie około dwudziestu kolejnych lat. Oznacza to, że w momencie zakończenia realizacji przewidzianych w nim działań, urodzone dziś osoby będą już w trakcie studiów lub aktywne zawodowo. Tak odległa perspektywa czasowa oznacza konieczność zdefiniowania wyzwań i możliwości, które pojawią się w kolejnych latach i będą miały wpływ na realizację planu. Szczególnie ostatnie lata pokazały, że uwarunkowania, w których ludzie funkcjonują, mogą się dynamicznie zmieniać, istotnie oddziałując na ich życie, w tym na to, jak się przemieszczają. Dlatego SUMP jest dokumentem, który przede wszystkim określa kierunek planowanych zmian, ze wskazaniem konkretnych działań jedynie w krótszej perspektywie czasowej. Odległy termin osiągnięcia celów SUMP pozwala jednak myśleć o ambitnych zmianach, których wdrożenie wymaga czasu, odpowiednich środków i zaangażowania wielu interesariuszy.

Prace nad SUMP OMGGS rozpoczęto od oceny obecnej sytuacji w transporcie i mobilności, określenia obszarów problemowych, wyzwań oraz potrzeb związanych z przemieszczaniem osób i towarów w całej Metropolii, ale też uwzględniając podróże zewnętrzne. Kompleksowa analiza ma posłużyć wskazaniu rozwiązań ambitnych, lecz możliwych do realizacji i uwzględniających lokalne uwarunkowania gospodarcze, społeczne i polityczne.

Odpowiedzi na pytania stawiane w SUMP-ie wykraczają poza granice administracyjne lub kompetencje ustawowe. Codzienne podróże mieszkańców OMGGS nie są uwarunkowane granicami gmin lub powiatów, tylko tym, gdzie znajdują się punkty początkowe i cele podróży mieszkańców. Dlatego SUMP został opracowany dla całego obszaru metropolitalnego, czyli **51 gmin[1] i 8 powiatów**, oraz uwzględnia wszystkie sposoby przemieszczania się – od podróży pieszych, przez transport zbiorowy, do przejazdów prywatnym samochodem. Punktem wyjścia dla planowanych rozwiązań są potrzeby transportowe, a nie infrastruktura transportowa. Taki tok myślenia oznacza, że np. problemu korków na drodze nie należy rozwiązywać jej poszerzeniem, ale trzeba najpierw postawić pytanie o przyczyny występowania tego zjawiska i poszukać najkorzystniejszego rozwiązania.

Rozwiązywanie problemów nadmiernie obciążonej sieci drogowej poprzez jej stałą rozbudowę doprowadziło w Polsce w ostatnich latach do znacznego zwiększenia emisji związanej z transportem drogowym. Pomimo deklaracji o wspieraniu zrównoważonej mobilności w strategiach rozwoju od szczebla krajowego do lokalnego, przemieszczanie osób i towarów nie stało się ani mniej uciążliwe dla mieszkańców, ani bardziej przyjazne dla środowiska. **W latach 2005–2017 emisje CO_2 z transportu wzrosły w Polsce o 76%[2], zaś do 2030 r. najprawdopodobniej nadal będą rosły i będą wyższe o 78% niż w 2005 r.** Na wzrost emisji składa się wzrost wskaźnika motoryzacji – Polacy posiadają coraz więcej samochodów i częściej się nimi przemieszczają – ale też wzrost gospodarczy i zwiększone zapotrzebowania na transport towarów. Kluczowy jest tutaj także chaos przestrzenny. To, jak zbudowane są miasta, osiedla i ulice bezpośrednio wpływa na czas, bezpieczeństwo i komfort podróży, więc także na wybierany środek transportu.

---

[1] W lutym 2023 do OMGGS dołączyła również gmina i miasto Sztum, a obszar liczy łącznie już 52 gminy.
[2] Centrum Analiz Klimatyczno-Energetycznych, Ścieżki redukcji emisji CO_2 w sektorze transportu w Polsce w kontekście „Europejskiego Zielonego Ładu".

SUMP OMGGS to dokument opracowywany przez samorządy gminne i powiatowe tworzące Obszar Metropolitalny. **Odpowiedzialność za rozwój zgodny ze zrównoważoną mobilnością w dużej mierze spoczywa właśnie na samorządach lokalnych.** To na tym poziomie, poprzez kreowanie atrakcyjnych ciągów pieszych i rowerowych, lokalizację usług na osiedlach mieszkaniowych oraz wyznaczanie terenów pod zabudowę powiązanych z systemem transportu zbiorowego, tworzona jest polityka mobilności. Działania podejmowane przez gminy mają również bezpośredni wpływ na decyzje samorządów wyższego szczebla. Rozwój zwartych miast i wsi będzie tworzył korzystniejsze warunki do rozbudowy regionalnego transportu zbiorowego.

SUMP to narzędzie, które będzie wykorzystywane do przeciwdziałania zmianom klimatu i przystosowania systemów transportowych do nowych uwarunkowań klimatycznych. Już teraz podejmowanych jest wiele inicjatyw, które mają na celu redukcję emisji. Są to m.in. opłaty za rejestrację pojazdów spalinowych (planowane przez rząd na 2024 r.), podatek od własności samochodów powiązany z ich emisyjnością (również planowany w Polsce od 2026 r.)[3], czy też opłaty za emisję CO_2, które docelowo mają objąć również transport.[4] Oznacza to, że w najbliższych latach koszt podróży prywatnym samochodem będzie wzrastał. Dla części mieszkańców OMGGS może to oznaczać pogorszenie ich możliwości przemieszczania się, a nawet wykluczenie transportowe.

Tylko skuteczne działania rozwijające przyjazne dla środowiska systemy transportowe będą umożliwiały zachowanie obecnego poziomu lub rozwój mobilności mieszkańców i osób odwiedzających OMGGS. Możliwości związane z odbywaniem podróży mają natomiast bezpośrednie przełożenie na rozwój społeczny i gospodarczy Metropolii.

[3] Krajowy Plan Odbudowy, https://www.gov.pl/web/planodbudowy/o-kpo [dostęp: 20.01.2023 r.].
[4] Reforma strukturalna systemu EU ETS, tzw. ETS2, https://ec.europa.eu/clima/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/market-stability-reserve_pl [dostęp: 20.01.2023 r.].

2
Jak jest dzisiaj?

W ostatniej dekadzie w Obszarze Metropolitalnym Gdańsk-Gdynia-Sopot prowadzone są intensywne działania na rzecz rozwoju transportu zbiorowego, dróg rowerowych oraz pieszych. Powstają kolejne węzły przesiadkowe oraz modernizowane są dworce i przystanki. Miasta mogą pochwalić się wprowadzaniem priorytetu dla ruchu pieszych i rowerzystów, a także poprawianiem bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, m.in. poprzez wprowadzenie stref ograniczonego ruchu lub stref płatnego parkowania. Sztandarowym przykładem działań w myśl zrównoważonej mobilności jest budowa kolei aglomeracyjnej (tzw. Pomorska Kolej Metropolitalna), która znacząco poprawiła dostępność Trójmiasta dla okolicznych gmin i miast. Kluczowa dla obsługi transportowej rdzenia OMGGS i sąsiednich miast jest również Szybka Kolej Miejska. W efekcie Pomorskie jest województwem z największym wykorzystaniem kolei w przewozach pasażerskich w Polsce. Równolegle dynamicznie rozwija się indywidualny transport samochodowy, będący głównym źródłem emisji odtransportowych.

Wzrost wskaźnika motoryzacji jest efektem szeregu zachodzących w Metropolii procesów. OMGGS może pochwalić się stosunkowo młodym społeczeństwem w skali Polski oraz stałym wzrostem liczby ludności. Świadczy to o atrakcyjności tego obszaru jako miejsca zamieszkania, ale także o jego potencjale gospodarczym. Skutkiem ubocznym tej sytuacji jest dynamiczny rozwój strefy podmiejskiej Trójmiasta, zarówno jeszcze w granicach Gdańska i Gdyni, jak i w okalających je gminach. To właśnie w obrzeżnych dzielnicach i gminach graniczących z miastami w ostatniej dekadzie zanotowano największy wzrost demograficzny. Oznacza to, że mieszkańcy tych terenów w dużej mierze są aktywni zawodowo, a istotny odsetek mieszkańców stanowią dzieci i młodzież. Obszary podmiejskie będą więc charakteryzowały się dużym zapotrzebowaniem na codzienne podróże do pracy oraz szkoły.

Intensywny rozwój przedmieść to typowe zjawisko dla wszystkich dużych miast w Polsce. Podobnie jak w innych obszarach, w OMGGS proces ten zachodzi w dużej mierze jako niekontrolowany i z dużą intensywnością, co skutkuje chaotycznym rozwojem zabudowy. Problemem przedmieść jest nie tylko dobry dostęp do usług, w tym do szkół i opieki zdrowotnej, ale też niewystarczająco rozwinięty układ drogowy, deficyt tras rowerowych, chodników, oświetlenia i przestrzeni publicznych. Wszystkie te czynniki będą przekładały się zarówno na środek transportu, jakim będą wykonywane podróże, ale też na ich dystans, czas i koszt – zarówno dla podróżujących jak i środowiska. W efekcie dominującym środkiem transportu stał się prywatny samochód, co było możliwe dzięki dobrze rozwiniętemu systemowi dróg w OMGGS. Taka sytuacja staje się również argumentem dla planowania i rozwoju kolejnych arterii drogowych. Choć niekontrolowany rozwój przedmieść jest najbardziej widoczny w gminach w sąsiedztwie Trójmiasta, to występuje w otoczeniu niemal każdego z miast OMGGS.

Obsługa ruchu z przedmieść do Trójmiasta, ale też z pozostałych miast i obszarów wiejskich oraz pomiędzy nim, tak aby oferta transportu zbiorowego była konkurencyjna dla prywatnego samochodu to jedno z kluczowych wyzwań jakie stoi przed członkami OMGGS. Choć w metropolii zrealizowane zostały modelowe przykłady rozwoju transportu zbiorowego (wspomniana już kolej aglomeracyjna), a poszczególne systemy transportowe w miastach OMGGS są dobrze zarządzane, to od lat nie udało się zapewnić

odpowiedniej współpracy przewoźników oraz organizatorów transportu tak, aby zintegrować transport zbiorowy, w tym połączenia kolejowe z autobusowymi. Nie istnieje jedna platforma, na której możliwe byłoby sprawdzenie wszystkich połączeń oraz zakup biletów na całym obszarze, a godziny odjazdów autobusów i kolei nie są ze sobą zsynchronizowane. Istniejący transport zbiorowy, zarówno w największych miastach OMGGS jak i poza nimi bywa negatywnie oceniany przez podróżujących, ze względu na zbyt rzadkie kursy, długie czasy przejazdów, czy też niedostosowanie pojazdów i przystanków do potrzeb osób z niepełnosprawnościami lub podróżujących z rowerami. W bezpośrednim sąsiedztwie Trójmiasta występują miejscowości, które nie mają dobrego dostępu do transportu zbiorowego, a dodatkową barierą jego rozwoju są kwestie finansowe. Próby przedłużenia miejskich linii autobusowych do stref podmiejskich nie powiodły się ze względu na zbyt małą flotę (konieczność zakupu nowych autobusów) lub zbyt wysokie dopłaty jakie samorządy musiałyby ponieść w związku z uruchomieniem nowych lub wydłużeniem istniejących linii. Pewnym polepszeniem sytuacji miał być powołany zarząd MZKZG wraz z wprowadzeniem biletów metropolitalnych, lecz ostatecznie skomplikowana taryfa nie rozwiązała problemu w wystarczającym stopniu. Obecnie szansą na uporządkowanie taryf biletowych oraz ułatwienie w korzystaniu pasażerom z transportu zbiorowego na Pomorzu ma być system Fala, którego uruchomienie planowane jest w tym roku.

Kluczowym kierunkiem działań, który wymaga pełnego zaangażowania wszystkich członków OMGGS jest stworzenie wspólnej oferty transportu zbiorowego oraz podnoszenie jakości świadczonych usług. Działania te powinny być zintegrowane z rozwojem infrastruktury (węzły przesiadkowe), rozwojem aktywnej mobilności (połączenia piesze i rowerowe), uporządkowanym rozwojem przestrzennym (mieszkania w dobrym dostępie do transportu zbiorowego), zwiększaniem bezpieczeństwa uczestników ruchu, przy nieobniżaniu potencjału gospodarczego metropolii.

3

Jak chcemy, żeby było?

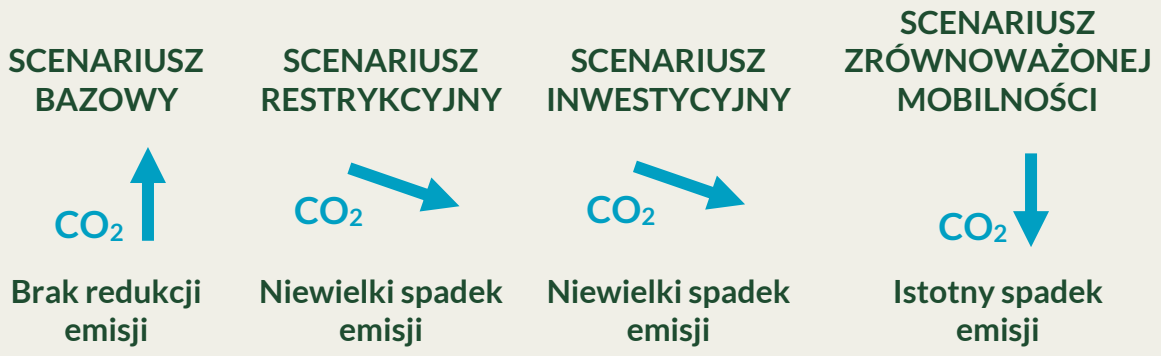
Logika i układ SUMP są ściśle określone w wytycznych UE. Na podstawie diagnozy stanu obecnego należy określić scenariusz rozwoju zrównoważonej mobilności. Scenariuszowi powinna odpowiadać wizja, określająca sposób rozwoju zrównoważonej mobilności. Wizja przekłada się na cele – od tych najbardziej ogólnych i wyznaczonych do realizacji w perspektywie niemal dwudziestu lat, aż do szczegółowych, zaplanowanych do wykonania w kilkuletniej perspektywie. Wszystkie zaplanowane cele i działania powinny dążyć do redukcji szkodliwych emisji, aby jakość życia mieszkańców OMGGS wzrastała, a skutki zmian klimatu były mniej dotkliwe.

Wybrany scenariusz, wizja, cele i działania powinny być ambitne, choć jednocześnie możliwe do osiągnięcia, biorąc pod uwagę lokalne uwarunkowania.

SUMP OMGGS jest opracowywany zgodnie z powyższymi wytycznymi. Na kolejnych stronach przedstawione są rozważane scenariusze i wizje rozwoju zrównoważonej mobilności w OMGGS, wraz z rekomendacjami. Dla wybranych scenariuszy i wizji zaprezentowano cele i działania, które mają dążyć do ich realizacji.

3.1. Scenariusze i wizja

SUMP OMGGS to dokument wyznaczający kierunek rozwoju transportu i mobilności w OMGGS w perspektywie do 2040 roku. Możliwość prowadzenia zrównoważonej polityki transportowej jest zależna od sytuacji społecznej, gospodarczej i politycznej. Uwzględnienie czynników, które mogą wpływać na sposób realizacji SUMP-a, prowadzi do określenia trzech możliwych scenariuszy rozwoju. Dodatkowo, jako punkt odniesienia, określono scenariusz bazowy, czyli co by się stało, gdyby SUMP OMGGS nie został zrealizowany.



Rekomendowanym scenariuszem jest scenariusz zrównoważonej mobilności.

Scenariusz bazowy

Scenariusz zakłada niski poziom ochrony środowiska, średni poziom dostępności, średnią sytuację społeczno-gospodarczą i niski poziom skuteczności polityki. Scenariusz bazowy to kontynuacja dotychczasowej polityki i realizacja planowanych dotychczas inwestycji. Współpraca w organizowaniu transportu zbiorowego będzie odbywać się jedynie w ograniczonym zakresie. Dostępność transportu zbiorowego ulegnie poprawie, ale przy dynamicznym rozwoju indywidualnego transportu samochodowego. W skali całej metropolii realizowane działania nie będą przynosiły założonych redukcji emisji.

Scenariusz restrykcyjny

Scenariusz restrykcyjny to wysoka świadomość polityczna, chęć do współpracy zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności, jednak przy ograniczonych funduszach. Z tego względu realizowane działania będą opierały się głównie na wykorzystaniu istniejącej infrastruktury oraz lepszej organizacji, a także rozwiązaniach formalno-prawnych. W skali całej metropolii do 2040 roku nastąpi jedynie niewielki spadek emisji.

Wizja dla scenariusza restrykcyjnego

W 2030 roku rośnie udział transportu indywidualnego, a trudna sytuacja gospodarcza zmusza samorządy do konserwatywnej polityki finansowania transportu zbiorowego: podwyżek cen biletów i ograniczania wozokilometrów. Największa poprawa obejmuje transport szynowy, choć trudna kondycja samorządów ogranicza funkcjonowanie częstotliwości usług aglomeracyjnych na połączeniach poza otoczeniem rdzenia metropolii. Wymiana taboru jest znacząco ograniczona.

Samorządy OMGGS powołują Metropolitalny Zarząd Transportu i rozpoczynają działania związane z restrukturyzacją przewozów w ramach rdzenia i gmin otoczenia. Trudną sytuację finansową częściowo łagodzi zgodność samorządów w działaniach związanych z integracją przewozów czy taryf. Przy ograniczonych możliwościach inwestycyjnych wprowadzane są rozwiązania związane z organizacją ruchu – buspasy na połączeniach międzygminnych czy strefy ograniczonego ruchu i płatnego parkowania oraz zmiany w organizacji ruchu. Działania te są najbardziej skuteczne w samorządach rdzenia i jego otoczenia. Infrastruktura rowerowa rozwija się w stopniu ograniczonym, konsekwentnie jednak uzupełniane są brakujące odcinki dróg rowerowych lub ruch na drogach jest uspokajany, aby możliwa była jazda rowerem się w ruchu ogólnym.

Gminy próbują poprawić sytuację planistyczną, a ścisła współpraca poprawia jakość opracowań planistycznych i współpracę międzygminną. Ograniczone środki przeznaczone na planowanie wpływają jednak na nierówną sytuację gmin, co wpływa na kontynuację ich rozlewania się i w rezultacie zwiększanie ruchu samochodowego. W 2040 roku podjęte działania wpływają na ograniczenie wzrostu ruchu samochodowego. Sytuacja poprawia się głównie w Trójmieście, gdzie działa system parkingów buforowych i P&R. Powolnie budowany system stref czystego transportu i stref płatnego parkowania oraz połączenia kolejowe i autobusowe sprawiają, że część wjazdowego ruchu samochodowego do miast OMGGS zostaje zatrzymana. Poza miastami i terenami o dobrym dostępie do kolei dominuje ruch indywidualny.

Warunki środowiskowe i jakość życia polepszają się w rdzeniu, jednak ruch dojazdowy z przedmieść metropolii wciąż generuje istotne emisje odtransportowe. Mieszkańcy gmin otoczenia Trójmiasta czują, że poziom dostępu do usług transportu zbiorowego wciąż nie jest wystarczający, co motywuje ich do częstszego korzystania z aut. Jakość życia na tym obszarze pogarsza się dla osób, dla których możliwość korzystania z transportu indywidualnego jest ograniczona.

Scenariusz inwestycyjny

Scenariusz inwestycyjny to sytuacja, w której polepszają się warunki społeczno-gospodarcze, ale przy ograniczonej współpracy samorządów. Realizowane są inwestycje drogowe, w transport zbiorowy oraz infrastrukturę rowerową. Duża część podróży wciąż wykonywana jest samochodem. Osiągnięcie celów SUMP OMGGS w dużej mierze będzie zależało od indywidualnych działań gmin i powiatów. W skali całej metropolii do 2040 roku nastąpi jedynie niewielki spadek emisji.

Wizja dla scenariusza inwestycyjnego

W 2030 roku samorządy wykorzystują dostępne środki dla intensywnego rozwoju infrastruktury. Po środki na rozwój sięgają gminy oraz związki powiatowo-gminne i przekierowują je na realizacje działań poprawiających obszarowo dostęp do transportu zbiorowego. W perspektywie dekady rozwijana jest infrastruktura drogowa oraz kolejowa, przy dużej dysproporcji dla rozbudowy dróg.

Pomimo rozwoju infrastruktury w pierwszej dekadzie nie udaje się zbudować skutecznych mechanizmów szerokiej współpracy metropolitalnej. Co prawda zostaje powołany Metropolitalny Zarząd Transportu, jednak jego mankamentem jest ograniczony zasięg oddziaływania i niska skuteczność we wdrażaniu integracji taryfowej i przewozowej. Brak porozumienia na tym polu oraz na różnych szczeblach administracji samorządowej sprawia, że oferta transportowa jest nadal niespójna. Gminy widzą, że dzięki dobrej sytuacji finansowej ich motywacja dla realnej współpracy w ramach związku metropolitalnego jest niższa. Dobra sytuacja gospodarcza pozwala na poprawę zasięgu i częstotliwości kolejowych połączeń aglomeracyjnych.

Jednym z efektów działań inwestycyjnych jest jednak znaczna poprawa floty pojazdów na rzecz pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Sytuacja ta pozwala na niewielkie zmniejszenie emisji odtransportowych.

Dobra sytuacja gospodarcza wpływa także na dalszy rozwój mobilności indywidualnej. Mieszkańców OMGGS nadal stać na budowę własnych domów na przedmieściach i dojazdy nowoczesnymi autami napędzanymi elektrycznością lub wodorem. System parkingów buforowych, stref płatnego parkowania i rozwijającej się kolei wpływa na ograniczenie dojazdów samochodem z gmin ościennych do Trójmiasta.

W 2040 roku efekty działań gmin są nierównomierne. Poprawa jakości infrastruktury drogowej, przesiadkowej i floty pojazdów nie rozwiązuje problemów związanych z niespójną ofertą transportową i cenową. Lobby użytkowników samochodów jest nadal silne, a modernizacja floty pojazdów na bardziej przyjazne środowisku wytrąca politykom z rąk argumenty dla prowadzenia polityki ograniczania tej formy mobilności. Jednocześnie korzyści, które wynikałyby ze spójnego zarządzania transportem, nie materializują się w oczekiwanym stopniu.

Scenariusz zrównoważonej mobilności

Scenariusz zrównoważonej mobilności to scenariusz najbardziej optymistyczny, stanowiący połączenie scenariusza inwestycyjnego i restrykcyjnego. Dostępne fundusze oraz współpraca wszystkich samorządów metropolii umożliwiają zwiększenie dostępności transportu zbiorowego na terenie całego OMGGS, a także podnoszą konkurencyjność przemieszczania się pieszo, rowerem i transportem zbiorowym względem samochodu. W skali całej metropolii do 2040 roku nastąpi istotny spadek emisji.

Wizja dla scenariusza zrównoważonej mobilności

Samorządy OMGGS koordynują swoje działania w ramach powołanego Metropolitalnego Zarządu Transportu. Po okresie przejściowym planowanie i zarządzanie transportem na obszarze metropolii zostaje sprawnie zintegrowane pod względem taryfowym, biletowym i organizacyjnym. Współpraca pozwala na wyrównywanie szans w dostępie do transportu zbiorowego dla gmin ościennych oraz znaczną poprawę jego oferty.

W zakresie organizacji znacznym sukcesem jest zorganizowanie kolejowych połączeń aglomeracyjnych wraz z liniami dowozowymi oraz szybkich połączeń autobusowych na liniach dojazdowych do rdzenia. Koordynacja rozkładowa i integracja zarządzania pomaga też w wykorzystaniu potencjału przewoźników prywatnych.

Działania organizacyjne zostały wsparte odpowiedzialną polityką inwestycyjną. Dzięki dofinansowaniu zakupów taborowych, transportu szynowego, węzłów przesiadkowych oraz inwestycji w cyfryzację znacząco podniosła się przyjazność i poprawiono wizerunek transportu zbiorowego. Jego wykorzystanie wzrosło także dzięki rozwojowi zabudowy na terenach przylegających do sieci transportu zbiorowego.

Gminy szeroko wprowadziły rozwiązania pozwalające na ograniczenie wjazdu i parkowania dla aut – stref płatnego parkowania i stref czystego transportu – wiedząc, że mieszkańcy OMGGS mają dostęp do dobrej oferty transportowej. Poprawa bezpieczeństwa ruchu i dogęszczanie zabudowy w obszarach już zurbanizowanych pozwoliły na znaczne zwiększenie udziału podróży pieszych i rowerowych.

Efektem sprawnej współpracy i wspólnego finansowania stał się rozwój metropolitalnych służb planistycznych. Dzięki cyfryzacji i koordynacji planowania i transportu gminy prowadziły dogęszczanie terenów już obsłużonych transportem zbiorowym. Dzięki budowaniu i monitoringowi baz danych, cyfryzacji transportu oraz integrowaniu usług cyfrowych planowanie podróży staje się dużo wygodniejsze.

W 2040 roku dzięki ciągłej ścisłej współpracy samorządy OMGGS mogą w pełni korzystać z efektów reformy systemu transportowego metropolii. Transport zbiorowy, rower czy podróż pieszo są atrakcyjną i sprawną alternatywą dla samochodu. Auta są wykorzystywane w dużo mniejszym stopniu, często w oparciu o usługi współdzielone i na podróżach do węzłów przesiadkowych lub na terenach podmiejskich, które wciąż borykają się ze skutkami chaotycznego rozwoju zabudowy.

3.2. Cele i działania

SUMP ma jeden cel główny. To ograniczenie szkodliwych emisji, a w efekcie przeciwdziałanie zmianom klimatu. Wszystkie działania proponowane w SUMP-ie dążą do jego realizacji.

Cel główny to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych.

Troska o zdrowe i przyjazne środowisko życia dla obecnych i kolejnych mieszkańców Obszaru Metropolitalnego jest nadrzędnym celem opracowania SUMP i wdrażania zapisanych w nim działań.

Cel główny będzie realizowany zgodnie z założeniem, że wraz z ograniczeniem szkodliwych emisji ma polepszać się jakość życia mieszkańców metropolii. Dlatego cel główny został uszczegółowiony w czterech celach strategicznych, które spełniają to założenie.

Cele strategiczne:

CEL I
Poprawa dostępności transportu zbiorowego

Chcemy, żeby w metropolii rozwijał się transport zbiorowy. Możliwość dojazdu do urzędu gminy, powiatu lub Trójmiasta transportem zbiorowym będzie ogólnie dostępną i konkurencyjną usługą na terenie całej metropolii.

CEL II
Wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego

Chcemy, żeby w całym Obszarze Metropolitalnym przemieszczanie się po drogach i ulicach było bezpieczne. Piesza wędrówka lub przejazd rowerem do szkoły ma być bezpiecznym i komfortowym wyborem.

CEL III
Poprawa jakości powietrza.

Chcemy dobrej jakości powietrza dla nas i odwiedzających nas gości. Środowisko do życia w miastach i wsiach nie będzie narażone na szkodliwe emisje pochodzące z transportu.

CEL IV
Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży

Chcemy, żeby mieszkańcy metropolii mieli wybór, w jaki sposób przemieszczają się do pracy lub szkoły, a transport zbiorowy, podróże piesze i rowerowe stały się równie atrakcyjne jak prywatny samochód. Rozwój różnych systemów transportowych będzie sprzyjał ich większym udziałem w ogóle podróży.

Aby zrealizować cel główny i cele strategiczne konieczne będzie podjęcia działań w różnych obszarach: dotyczących organizacji linii transportu zbiorowego, rozbudowy infrastruktury rowerowej, budowy parkingów czy też współpracy pomiędzy politykami. Porządkując wszystkie planowane działania, określiliśmy sześć obszarów priorytetowych, w których będą realizowane.

Obszary, w których będziemy działali:

OBSZAR 1
Transport publiczny i punkty przesiadkowe

OBSZAR 2
Piesi i rowerzyści

OBSZAR 3
Ruch zmotoryzowany

OBSZAR 4
Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja

OBSZAR 5
Współpraca samorządów

OBSZAR 6
Planowanie przestrzenne

Każde działanie powinno posiadać określony cel, aby można było dokładnie określić, jak należy je wykonać i jaki ma być jego efekt. Dlatego dla wszystkich działań określono cele operacyjne, stanowiące uszczegółowienie celu głównego i celów strategicznych dla każdego z sześciu obszarów priorytetowych.

Z perspektywy osób przemieszczających się na co dzień po obszarze metropolii najważniejsze jest to, jakie będą mieć możliwości odbycia podróży, ile czasu będzie na nie potrzeba, jaki będzie ich koszt oraz czy podróże będą wygodne i bezpieczne. Wychodząc od problemów i potrzeb, które były zgłaszane w trakcie spotkań z mieszkańcami, urzędnikami, politykami i ekspertami, określiliśmy sześć pakietów działań. Do pakietów przypisaliśmy działania z różnych obszarów, które odpowiadają łącznie na zidentyfikowane problemy i potrzeby.

Schemat budowy pakietów

OBSZAR 1 → **Cel operacyjny**

Działanie 1
Działanie 2
Działanie 3

OBSZAR 2 → **Cel operacyjny**

Działanie 1
Działanie 2
Działanie 3

OBSZAR 3 → **Cel operacyjny**

Działanie 1
Działanie 2
Działanie 3

OBSZAR 4 → **Cel operacyjny**

Działanie 1
Działanie 2
Działanie 3

OBSZAR 5 → **Cel operacyjny**

Działanie 1
Działanie 2
Działanie 3

OBSZAR 6 → **Cel operacyjny**

Działanie 1
Działanie 2
Działanie 3

Pakiet 1

Pakiet 2

Pakiet 3

3.3. Pakiety działań

PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Co jest problemem?

Podróż przez OMGGS nie jest wygodna ani łatwa ze względu na brak wygodnych przesiadek, brak honorowania biletów przez różnych przewoźników i słabe skomunikowanie różnych środków transportu. W efekcie podróż transportem zbiorowym kojarzy się z podjęciem wysiłku, niepewnością, stresem i wysokimi kosztami. Realny efekt to wydłużenie czasu przejazdu lub ograniczona dostępność połączeń transportowych. W rezultacie zniechęca to potencjalnych użytkowników i wzmacnia obraz komunikacji zbiorowej jako środka transportu, na którym nie można polegać. Podróż przez metropolię oznacza ponadto kombinację w łączeniu przejazdów różnych przewoźników.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

> ***Bezpieczeństwo podróży oznacza dla mnie skupienie się na swoich sprawach, a nie na podróży jako takiej, jej organizacji, poświęcaniu czasu na kalkulowanie kosztów. Podróż transportem publicznym to środek do celu (sprawy osobiste, rekreacja). Świadomość, że płacę za ten środek według widzimisię różnych przewoźników, którzy nie są w stanie dogadać się między sobą, aby mi to poruszanie się ułatwić, sprawia, że mam poczucie, że specjalnie nikt się tutaj moim interesem nie przejmuje. Jak zatem mam się czuć bezpiecznie przy takim podejściu do transportu zbiorowego?***
>
> ***Jeżeli transport zbiorowy będzie zarządzany jak dotychczas, czyli zwiększając ilość przesiadek, na których nie ma możliwości zmiany środka transportu „od drzwi do drzwi"- w 90% przypadków w momencie, gdy np. autobus podjeżdża na przystanek, tramwaj zamyka drzwi i odjeżdża, więc trzeba czekać na kolejny, wydłużając tym samym podróż, to zostaje tylko samochód.***
>
> ***Jeśli organizacja transportu w Trójmieście się nie zmieni (więcej, częściej i na jednym prawdziwym wspólnym bilecie) to nadal będę jeździł samochodem.***

Co jest przyczyną?

Przyczyną problemu jest znaczne rozproszenie organizatorów transportu – w samym OMGGS jest ich ponad 61. Wynika to zarówno z prywatyzacji transportu i utworzenia licznych podmiotów zarządzających transportem, jak i z rozbicia dużych publicznych zakładów transportowych w wyniku reform samorządowych lat 90. Obecnie każdy

samorząd sam organizuje i finansuje swój transport zbiorowy. Sytuację poprawiają służby urzędu marszałkowskiego, który koordynuje połączenia regionalne. Przyczyną jest także brak prawnych wymogów harmonizacji rozkładów, standaryzacji informacji pasażerskiej czy wymogów stosowania cyfrowych systemów zarządzania ruchem. Jeśli taka koordynacja następuje, jest to inicjatywa samych przewoźników, a nie obowiązujący standard.

Czy podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, jednym z głównych rozwiązań jest ponowna integracja organizatorów, łączenie ich zasobów i racjonalizacja zarządzania transportem. Dodatkowym rozwiązaniem jest harmonizacja (łączenie) danych rozkładów jazdy, ich cyfryzacja oraz włączanie operatorów do wspólnych systemów zarządzania ruchem. Dzięki temu są one widoczne w cyfrowych systemach planowania podróży, a planowanie podróży jest łatwiejsze i przyjaźniejsze. Wspólny operator pozwala też na ujednolicenie biletów i taryf oraz większy dostęp mniejszych samorządów do transportu. Łączenie usług operatorów pozwala na obniżenie kosztów usług i poprawę rentowności. Wspólni zarządzający to także uproszczenie biletów i większa stabilność w planowaniu wspólnych połączeń transportowych. Przy braku ustawy metropolitalnej gminy organizują wspólny transport w ramach związków powiatowo-gminnych. Zadaniem 19 z 31 z istniejących związków powiatowo-gminnych w kraju jest organizacja transportu zbiorowego. Przykładem dużego miasta, które posiada różne systemy transportowe (autobusy, tramwaje, koleje miejskie) pod wspólnym zarządem i zapewnia jedne z najlepszych usług transportowych w kraju, jest Warszawa.

Co możemy robić w ramach OMGGS, żeby rozwiązać problem?

Jednym z możliwych działań jest powołanie jednego, metropolitalnego operatora transportu. Krokiem na rzecz takiej integracji może być utworzenie współfinansowanych połączeń międzygminnych (tzw. “linii metropolitalnych”), które byłyby współfinansowane przez gminy i powiaty OMGGS oraz służby marszałka. Dla ich funkcjonowania konieczne byłoby wskazanie wspólnego operatora takiego zadania. Do czasu powołania wspólnego operatora takie zadanie mógłby pełnić MZKZG. Równie ważnym zadaniem będzie dalsza integracja cyfrowa informacji rozkładowej i pasażerskiej.

Zadania dla Pakietu 1 to:

Współpraca i działania na rzecz utworzenia jednego operatora, działania na rzecz integracji biletowej i taryfowej, tworzenie linii metropolitalnych jako wspólnej marki, dostosowania rozkładów jazdy różnych przewoźników, zbieranie i integracja informacji.

Nr	Cel operacyjny	Nr	Działanie
1.1	**Sprawny i efektywny system transportu kolejowego**	1.1.1	Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGS

1.2	**Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego**	1.2.1	Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością
1.4	**Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego**	1.4.3	Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego
2.2	**Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym**	2.2.2	Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów pojazdami transportu zbiorowego
2.3	**System współdzielonego transportu rowerowego**	2.3.2	Integracja systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO między sobą, a także z systemem transportu publicznego.
4.2	**Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej**	4.2.1	Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.)
		4.2.2	Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją.
4.3	**Zintegrowany system informacji**	4.3.1	Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej
5.1	**Zintegrowane zarządzanie transportem**	5.1.1	Rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego
		5.1.2	Utworzenie Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego
		5.1.3	Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy.
		5.1.4	Cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej
		5.1.5	Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim
		5.1.6	Integracja taryfowa systemów samochodów współdzielonych z usługami transportu zbiorowego
5.2	**Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności**	5.2.1	Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy.

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem dostępny jest w załącznikach.

PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

Co jest problemem?

Problemem jest jakość oferty transportowej, rozumiana jako częstotliwość i liczba kursów oraz godziny odjazdów. Problem ten dotyczy zwłaszcza transportu szynowego lub połączeń międzygminnych i jest uciążliwy szczególnie dla mieszkańców terenów poza miastami lub na ich obrzeżach. Jest odczuwalny w postaci braku dostępnych kursów i długich czasów podróży. Problemem są również luki w godzinach odjazdów. W konsekwencji mieszkańcy są zmuszeni do wyboru auta, szczególnie, jeśli chcą skorzystać z życia kulturalnego Trójmiasta czy atrakcji turystycznych. Grupą szczególnie dotkniętą wykluczeniem są młodzi ludzie mieszkający spoza centrami miast, ponieważ ich dostęp do wygodnych dojazdów do miejskich szkół i atrakcji jest mocno ograniczony. Chcąc z nich korzystać, muszą podróżować autem. W efekcie są przyzwyczajani do tego, że nie mogą w pełni wierzyć w transport zbiorowy jako rozwiązanie zapewniające wygodę i swobodę podróży.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

> ***Mieszkańcy powiatu czują się odcięci od dostępu do kin, teatrów, wydarzeń kulturalnych i sportowych z uwagi na brak wieczornych połączeń komunikacji zbiorowej. Mają jak dojechać, ale nie mają jak wrócić.***
>
> ***Chętnie przesiadłbym się w mieście z samochodu do komunikacji, ale przy obecnej siatce i systemie połączeń, małej częstotliwości i braku wspólnego biletu na wszystkie środki komunikacji w metropolii nie wyobrażam sobie za 20 lat podróży tymi środkami transportu. Dla przykładu: obecnie, by zawieźć dziecko do przedszkola, jazda komunikacją w obie strony zajmie mi 60 min. z wyjściem z domu i dojściem do przystanku, i później do przedszkola. A samochodem zajmuje to maksymalnie 20 min.***
>
> ***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.***

Co jest przyczyną?

Ograniczony dostęp do transportu wynika z różnych czynników. Jest to kwestia organizacji i przebiegu linii, a także rozmieszczenia przystanków i długości tras, które musi obsłużyć operator. Prowadzenie tras w sposób zapewniający wygodny transport dla przedmieść wiąże się ze zwiększonymi kosztami dla organizatorów oraz niesie wyzwania związane z koniecznością zapewnienia taboru. W przypadku transportu szynowego to kwestia dostępnej infrastruktury, przepustowości sieci kolejowej oraz

dostępności pojazdów, które mogą obsłużyć połączenia. Największymi wyzwaniami będą zawsze koszty rozszerzenia usług.

Czy gdzieś podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, wzorcowe działania zostały zrealizowane na Pomorzu, a właściwym kierunkiem jest ich kontynuowanie i rozszerzenie ich zasięgu. Przykładem jest budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, co pozwoliło na odtworzenie dawnych połączeń kolejowych. Ponieważ podstawą transportu w aglomeracji jest kolej, kluczowym działaniem jest odbudowa i modernizacja połączeń kolejowych, szczególnie likwidacja "wąskich gardeł" i uruchamianie usług transportu w ramach aglomeracji.

Rozwiązaniem jest dalsza racjonalizacja połączeń, zapewnianie priorytetu dla połączeń autobusowych m.in. poprzez tworzenie buspasów, uruchamianie współfinansowania przewozów oraz uwzględnienie potrzeb użytkowników przy ustalaniu czasów połączeń (dojazdy do szkoły, połączenia weekendowe itp.). Ważny element działania to zapewnienie usług nowoczesnym, energooszczędnym i dostosowanym do potrzeb różnych grup mieszkańców taborem kolejowym i autobusowym.

Co możemy robić w ramach OMGGS, żeby rozwiązać problem?

Poprawa warunków funkcjonowania kolei aglomeracyjnej będzie wymagała nawiązania współpracy z podmiotami odpowiedzialnymi za zarządzanie transportem szynowym. Interwencja związana z koleją wymaga bowiem negocjacji z podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie infrastruktury, organizację ruchu, utrzymanie i dzierżawę taboru, finansowanie oraz zapewnienie przewozów. Wiele z tych elementów jest zależnych od podmiotów zarządzanych przez Skarb Państwa. OMGGS może być podmiotem wspierającym negocjacje z tymi podmiotami.

Projekty rozbudowy infrastruktury torowej oznaczają realizację takich prac jak poprawa przepustowości i modernizacja linii nr 201, 214, 213 (Reda-Hel-Władysławowo), a także modernizacje dworców. Nowe inwestycje to także PKM Południe, rozbudowa kolei aglomeracyjnej na północ, rewitalizacja linii kolejowych nr 207 (Malbork – granica województwa) oraz 229 (odcinki Lębork – Łeba, Kartuzy – Sierakowice, Lębork – Nowa Wieś Lęborska), odbudowa linii nr 230 (Wejherowo – Góra Pomorska – Garczegorze) i 256 (Szymankowo – Nowy Dwór Gdański) oraz budowa linii Gdynia – Wiczlino – Bojano. W perspektywie realizacji SUMP OMGGS należy oczekiwać realizacji zakupu nowego taboru przez organizatorów transportu i przewoźników, który będzie kluczowy dla wdrażania zrównoważonej mobilności. Zakupy taborowe obejmą do 31 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 4 wieloczłonowych pojazdów kolejowych z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym) dla przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, realizowany przez Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, 10 6-członowych elektrycznych zespołów trakcyjnych przez PKP SKM w Trójmieście, do nawet 200 elektrycznych zespołów trakcyjnych przez Polregio na potrzeby przewozów regionalnych na terenie całego kraju (część z nich zapewne zostanie wykorzystana również w województwie pomorskim).

Zadania dla Pakietu 2 to:

Dostosowanie częstotliwości połączeń i rozkładu jazdy, działania na rzecz rozbudowy infrastruktury transportu zbiorowego, tworzenie buspasów, zakup nowego taboru.

Nr	Cel operacyjny	Nr	Działanie
1.1	**Sprawny i efektywny system transportu kolejowego**	1.1.3	Zakup nowoczesnego taboru kolejowego
1.2	**Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego**	1.2.2	Wysoka dostępność transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego
		1.2.3	Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego
		1.2.4	Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego
		1.2.5	Rozwój sieci tramwajowej i trolejbusowej
1.4	**Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego**	1.4.1	Uruchomienie tramwaju wodnego łączącego miasta Zatoki Gdańskiej w sezonie letnim
6.1	**Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności**	6.1.4	Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego.
		6.1.5	Wypracowanie metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych.

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem dostępny jest w załącznikach.

PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Co jest problemem?

Problemem jest niewystarczająca dostępność do węzłów integracyjnych zapewniających wygodne przesiadki pomiędzy różnymi środkami transportu. Brakuje odpowiednich tras dojazdowych, prowadzących do tych węzłów, jak również infrastruktury przesiadkowej w przystępnej odległości od miejsca zamieszkania, pracy lub nauki. Nie zawsze istniejące węzły przesiadkowe i przystanki kolejowe są odpowiednio połączone z obszarami zabudowanymi, szczególnie w mniejszych gminach, gdzie często brakuje wydzielonych dróg rowerowych czy autobusowych linii dowozowych. Problemem jest również niewłaściwy dobór lokalizacji, przeznaczonych na budowę węzłów integracyjnych, co w połączeniu z brakiem odpowiednich tras i linii dowozowych, może prowadzić do niewykorzystywania w pełni potencjału tych węzłów. Dodatkowo część węzłów integracyjnych na terenie OMGGS nie jest spójna, szczególnie pod kątem ich dostępności dla różnych użytkowników. W niektórych z nich brakuje często odpowiedniej infrastruktury dla rowerzystów lub osób o ograniczonej mobilności.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

> ***Chciałabym podróżować transportem zbiorowym, ale mieszkając na obrzeżach miasta i widząc trend likwidacji połączeń, nie mam wielkich nadziei na poprawę tej sytuacji. PKM miała być lekiem na korki, ale niestety, mieszkając na wsi, nie mam możliwości dojazdu do stacji.***
>
> ***Problemem jest brak infrastruktury rowerowej, szczególnie w mniejszych miejscowościach, pozwalającej na dotarcie do węzłów przesiadkowych.***
>
> ***Rowery nie mieszczą się do wind na perony! Nie można wjechać na peron, a na schodach na perony nie ma podjazdów! Więc rower trzeba wnosić! To jest niedopuszczalna sytuacja w krajach przyjaznych rowerzystom i promującym ten rodzaj aktywności!***

Co jest przyczyną?

Przyczyną zbyt niskiej dostępności do węzłów integracyjnych jest najczęściej brak funduszy własnych lub problemy w pozyskaniu zewnętrznego finansowania na realizację zadań związanych z transportem i mobilnością. Problem ten dotyczy głównie mniejszych samorządów, w tym w szczególności gmin znajdujących się z dala od Trójmiasta. Ponadto niektóre gminy nie inwestują w budowę, rozbudowę lub polepszenie dostępności do węzłów integracyjnych z powodu braku kolei na terenie gminy lub ukierunkowaniu głównie na rozwój transportu samochodowego.

Czy gdzieś podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, w ostatnich latach na terenie OMGGS powstało wiele nowych węzłów integracyjnych, dzięki którym zwiększyła się dostępność do transportu zbiorowego, szczególnie kolejowego. Należy tutaj wymienić węzły zlokalizowane przy przystankach Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Trójmieście, ale również nowe węzły zbudowane przy innych przystankach kolejowych, zarówno w ośrodkach subregionalnych (np. Lębork, Wejherowo, Tczew), jak również w mniejszych miejscowościach (np. Gołubie, Gościcino, Pszczółki). Część z tych węzłów powstała przy pomocy instrumentu Zintegrowane Inwestycje Terytorialne (ZIT), który zapewnia dodatkowe finansowanie zewnętrzne na inwestycje scalające i integrujące region Pomorza. Dla wielu gmin instrument ten stał się impulsem do rozwoju mobilności. Porozumienie ZIT nie obejmuje jednak wszystkich gmin w OMGGS, co może negatywnie wpływać na spójność wewnątrz obszaru metropolitalnego. Oprócz tego, w 2017 roku stworzony został na zlecenie OMGGS dokument pt. „Wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej węzłów integracyjnych w OMGGS". Opracowanie to zawiera wypracowane standardy i dobre praktyki do zastosowania przy budowie nowych lub przebudowie istniejących węzłów integracyjnych, w szczególności w zakresie ich dostępności, oznakowania czy elementów małej architektury. Dokument stanowi jednak wyłącznie zbiór rekomendacji, które nie obligują poszczególnych gmin do ich stosowania.

Co możemy robić w ramach OMGGS, żeby rozwiązać problem?

Niezbędne działanie to dalszy rozwój mobilności, opartej w szczególności na budowie nowych punktów i węzłów integracyjnych, które będą umożliwiać wygodną przesiadkę w codziennych podróżach mieszkańców. Infrastruktura znajdująca się na tych węzłach powinna być spójna i zaprojektowana w oparciu o wypracowane wcześniej standardy, ujednolicone i stosowane przez wszystkie gminy należące do OMGGS. Infrastruktura ta powinna być przyjazna i dostosowana dla wszystkich użytkowników oraz zapewniać intuicyjność przy korzystaniu z niej. Do punktów przesiadkowych powinny być doprowadzone odpowiednie trasy dojazdowe, w tym w szczególności drogi piesze i rowerowe oraz linie dowozowe, dzięki którym możliwe będzie dotarcie do tych węzłów w sposób różny i dostosowany do potrzeb wielu użytkowników. Ważne jest również rozsądne wybieranie lokalizacji dla budowy węzłów przesiadkowych, które powinny być rozmieszczone przy przystankach kolejowych oraz wokół zabudowy, co znacznie zwiększy ich potencjał.

Zadania dla Pakietu 3 to:

Budowa węzłów przesiadkowych, budowa dróg pieszych i rowerowych prowadzących do węzłów, zwiększenie dostępności dworców i przystanków, organizacja linii dowozowych do węzłów, lokalizacja zabudowy przy węzłach.

Nr	Cel operacyjny	Nr	Działanie
1.1	**Sprawny i efektywny system transportu kolejowego**	1.1.2	Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej
		1.1.4	Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych
1.3	**System wysokiej jakości węzłów integracyjnych**	1.3.1	Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych
1.4	**Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego**	1.4.2	Przebudowa przystanków tramwaju wodnego
2.2	**Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym**	2.2.1	Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności
5.3	**Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową**	5.3.1	Opracowanie i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych
6.1	**Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności**	6.1.2	Rozwój terenów inwestycyjnych mieszkaniowych i funkcji towarzyszących w dobrym dostępie do transportu zbiorowego.
		6.1.3	Przygotowanie opracowań studialnych (np. koncepcji programowo-przestrzennych) zagospodarowania terenów w bezpośrednim sąsiedztwie węzłów integracyjnych/przystanków integracyjnych i przystanków/stacji kolejowych w zależności od ich lokalizacji i rangi, z uwzględnieniem usług.

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem dostępny jest w załącznikach.

PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo

Co jest problemem?

Jednym z głównych problemów jest nieciągłość dróg rowerowych. W praktyce oznacza to, że podróż rowerem nie może być prowadzona bez konieczności jazdy w ruchu ogólnym (tzn. po drogach, razem z autami). Jazda rowerzystów po ulicach nie jest optymalnym rozwiązaniem z uwagi na ich bezpieczeństwo, konieczne jest zatem znaczne spowolnienie prędkości ruchu aut na drogach lokalnych. Nie każda osoba korzystająca z roweru będzie też czuła się bezpiecznie, przemieszczając się w ruchu ogólnym. Ogranicza to dostęp dla roweru dla dzieci i ich opiekunów (np. osób podróżujących z fotelikami, przyczepkami dla dzieci), młodzieży, kobiet czy seniorów. Problem nasila się poza rdzeniem metropolii. Jednocześnie analizy wskazują, że wiele celów podróży (przedszkoli, szkół, urzędów publicznych, punktów przesiadkowych) jest w dobrym zasięgu dojazdu rowerem. Słaba infrastruktura zmniejsza poziom wykorzystania roweru, który jest środkiem transportu tanim, dostępnym i korzystnym zarówno dla zdrowia użytkowników, jak i środowiska.

Drugie wyzwanie to zapewnienie ciągłości infrastruktury pieszej. Problemem jest ograniczona liczba przejść dla pieszych, długie czasy oczekiwania na światłach dla pieszych, a także nadmierne wykorzystywanie przestrzeni chodników dla parkowania oraz niedostosowanie traktów pieszych do potrzeb związanych z dostępnością. Powoduje to obniżenie komfortu przemieszczania się pieszo i zmniejszenie dostępności przestrzeni miejskiej. Chodniki o niskiej jakości i w złym stanie to problem, który dotyka głównie grupy najczęściej poruszających się pieszo – najmłodszych, seniorów, osób bez samochodu.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

> ***Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, ale najbliższa ścieżka rowerowa jest kilometr od mojego domu (...) Musiałabym przejechać ten odcinek ruchliwymi drogami, a nie jest to bezpieczne.***
>
> ***Brak chodników na wewnętrznych drogach osiedlowych. Brak ciągłości infrastruktury rowerowej między gminami, „urwane ścieżki rowerowe".***

Co jest przyczyną?

Przyczyną są lata zaszłości w rozbudowie infrastruktury rowerowej i nietraktowania jej jako integralnej części dróg i ulic. Niższy priorytet przekładał się na ograniczony poziom środków na finansowanie rozwoju dróg rowerowych oraz powstawanie niespójnej sieci. Wyzwaniem są często kwestie techniczne i prawne – wprowadzanie infrastruktury rowerowej w istniejących układach dróg musi odbywać się kosztem jezdni, chodników lub konieczności poszerzania pasów dróg. Budowa dróg rowerowych poza istniejącymi

drogami może być wyzwaniem ze względu na konieczność poszerzenia pasa drogowego, a więc wykupu terenów przy znacznym wzroście kosztów realizacji całej inwestycji.

Czy gdzieś podjęto działania, aby to rozwiązać?

Tak, w ciągu ostatnich lat w większości miast Polski rozpoczęto rozbudowę infrastruktury rowerowej. W OMGGS są miasta, które od lat konsekwentnie rozbudowują swoją sieć połączeń rowerowych (Gdańsk) oraz promują ruch rowerowy. W regionie rozwija się sieć połączeń turystycznych (trasy Eurovelo), które służą połączeniom międzygminnym. Zmienia się także otoczenie prawne: rząd wprowadził standardy projektowania dróg rowerowych oraz wymogi dotyczące zapewnienia dostępności. Poprawia się także świadomość samych mieszkańców gmin, co wpływa na decyzje władz gmin dotyczące poprawy infrastruktury. Dodatkowo w miastach na drogach lokalnych tworzone są strefy uspokojonego ruchu, np. Tempo 30, dzięki czemu istniejące drogi stają się bardziej dostępne i bezpieczne dla rowerzystów. W miastach metropolii na głównych arteriach miejskich w miejsce tuneli lub kładek coraz częściej pojawiają się naziemne przejścia dla pieszych z przejazdami rowerowymi, co również poprawia komfort jazdy rowerem.

Co możemy robić w ramach OMGGS, żeby rozwiązać problem?

Głównym celem wskazanym w SUMP-ie jest zwiększenie spójności sieci rowerowej dla całego obszaru metropolitalnego. Oznacza to rozbudowę odcinków dróg rowerowych łączących ze sobą sąsiadujące gminy oraz prowadzących do Trójmiasta. W efekcie chcemy zwiększyć dostępność obszaru do sieci dróg rowerowych z 40% do 80%. Należy także rozwinąć infrastrukturą przesiadkową, m.in. o infrastrukturę Bike&Ride. Dodatkowe działania to zmiany przestrzeni ulic tak, aby pomóc w bezpiecznym i płynnym ruchu pieszych i rowerzystów. Rozwiązania te mogą obejmować przebudowę ulic w celu wprowadzenia infrastruktury rowerowej, a także zmiany w organizacji ruchu, m.in. zmniejszenie dopuszczonej prędkości. Proponowane rozwiązania obejmują wprowadzanie i rozszerzanie stref Tempo 30 oraz stref zamieszkania, ale też woonerfy i deptaki, stosowanie wyniesionych przejść dla pieszych i skrzyżowań oraz separacja ruchu pieszego, rowerowego i drogowego (tam, gdzie będzie to wskazane ze względów bezpieczeństwa). Kluczowa dla właściwego rozwoju sieci rowerowej jest spójna koncepcja dla całego OMGGS oraz hierarchizacja systemu dróg rowerowych – od głównych po lokalne. Gminy liderzy OMGGS mogą wspierać wdrożenie rozwiązań dla rowerów i pieszych. Ważnym elementem działań jest edukacja na rzecz zrównoważonej mobilności w tym działania takie jak „Rowerowy Maj", „Bezpieczna droga do szkoły" czy uczenie bezpieczeństwa ruchu rowerowego wśród dzieci i młodzieży.

Zadania dla Pakietu 4 to:

Wszystkie kwestie związane z budową dróg rowerowych, przebudową ulic lub zmianą organizacji ruchu poprawiającymi bezpieczeństwo i komfort pieszych i rowerzystów, rozbudowa systemu rowerów miejskich, kampanie promocyjne wśród wszystkich uczestników ruchu oraz rozwój infrastruktury punktowej (stojaki, ławki) i zieleni.

Nr	Cel operacyjny	Nr	Działanie
2.1	**Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa**	2.1.1	Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej.
2.3	**System współdzielonego transportu rowerowego**	2.3.1	Rozbudowa systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO
4.3	**Zintegrowany system informacji**	4.3.2	Rozbudowa i bieżąca aktualizacja metropolitalnego/ regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGS.
6.1	**Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności**	6.1.1	Opracowanie Bilansu Metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę.
6.2	**Zintegrowane planowanie przestrzenne**	6.2.1	Standaryzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS.
		6.2.2	Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy.
		6.2.3	Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności.

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem dostępny jest w załącznikach.

PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Co jest problemem?

Dużym wyzwaniem dla kierowców są kwestie bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków jazdy – głównie jej płynność. Problem jest wywoływany tym, w jaki sposób zaprojektowane są drogi oraz tym, jak intensywny ruch aut przenoszą. Problemem dla kierowców mogą być ulice przenoszące jednocześnie ruch aut i samochodów ciężarowych, ale też okresowe spowolnienie ruchu części z głównych trójmiejskich tras przez korki. Nadmierna ilość aut powoduje wydłużenie czasu podróży i większy stres związany z przemieszczaniem się przez miasto. Dodatkowo część ze skrzyżowań jest zaprojektowana w sposób zwiększający ryzyko kolizji.

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?:

> ***(problemami są:) Korki, niedrożność obwodnicy, paraliż na drogach, zbyt dużo samochodów.***
>
> ***Czasami czekam kilka minut, aby przejechał sznur ciężarówek. Również zmotoryzowani mieszkańcy naszej ulicy mają ogromny problem z włączeniem się do ruchu. W ciągu dnia przez miasto przejeżdża znacznie więcej samochodów ciężarowych niż osobowych.***

Co jest przyczyną?

Przyczyny są zróżnicowane, a jedną z nich jest nadal stały wzrost liczby pojazdów. Obecnie w Gdańsku i Gdyni współczynnik ten jest bardzo wysoki i wynosi ok. 650 pojazdów/1000 mieszkańców. Dodatkowo wyzwaniem jest znaczna liczba pojazdów dojeżdżających codziennie z przedmieść do centrum. Przy braku obwodnic bądź ich znacznym obciążeniu, ruch przelotowy miesza się z ruchem docelowym w mieście, w efekcie blokując ulice. Brak odpowiedniej hierarchizacji ruchu, ograniczenia geograficzne i powstawanie „wąskich gardeł" w połączeniach drogowych (np. w Gdańsku wysoczyzna morenowa i połączenia z górnym tarasem) może też wywoływać podobny efekt. Ruch ciężarowy w OMGGS wiąże się także z funkcjonowaniem portów jako znaczących węzłów logistycznych w kraju oraz ogólnie dynamicznym rozwojem różnych form logistyki.

Czy podjęto działania, aby to rozwiązać?

Miasta stosują zasady hierarchizacji ruchu, tzn. podziału sieci ulic na większe arterie przenoszące ruch tranzytowy oraz mniejsze ulice rozprowadzające ruch w ramach osiedli. Zgodnie z tym zasadami ulice osiedlowe, ulice w centrach miast prowadzą ruch z niskim prędkościami – ok. 30 km/h. Dzielnice te są także obsługiwane transportem zbiorowym jako alternatywą dla korzystania z aut. Tereny mieszkaniowe są obsługiwane przez ulice o jeszcze niższych prędkościach (20 km/h) i mogą być projektowane jako

współdzielone dla ruchu pieszego i samochodowego (tzw. woonerfy). Ruch międzydzielnicowy czy tranzytowy powinien być kierowany przez ulice pełniące funkcje obwodnic. Powinny one pozwalać na szybką i płynną jazdę, z prędkościami od 70 do 120 km/h. Sieć obwodnic uzupełniają drogi dojazdowe do portów i stref przemysłowych. Miastem, które konsekwentnie prowadzi politykę hierarchizacji, jest Kraków. Miasto to wdrożyło także pierwszą w Polsce Strefę Czystego Transportu.

Polityką stosowaną przez gminy jest także sterowanie podażą miejsc postojowych np. poprzez wyznaczanie stref płatnego parkowania oraz organizowania parkingów przechwytujących (lokalizowanych na wlotach do miasta, z dobrym dostępem do transportu zbiorowego). Ma to na celu zmniejszenie liczby pojazdów spoza rdzenia metropolii wjeżdżających do centrum, co odciąża miejską infrastrukturę.

Co możemy robić w ramach OMGGS, żeby rozwiązać problem?

Problem bezpieczeństwa i płynności ruchu będzie rozwiązywany dzięki realizacji części z inwestycji drogowych - Obwodnicy Metropolitalnej, Drogi Czerwonej w Gdyni, obwodnicy Lęborka i Kartuz w ramach dróg wojewódzkich, drogi ekspresowej S6 na odcinku od węzła Bożepole do granicy powiatu lęborskiego. Na etapie studialnym są kolejne odcinki: Obwodnica Północna Aglomeracji Trójmiejskiej, Via Maris, ul. Nowa Kielnieńska, połączenie od węzła S6 „Miszewo" - Obwodnica Metropolitalna Trójmiasta, do Portu Lotniczego Gdańsk; droga nr 224 (m. Przodkowo) do drogi nr S7 węzeł „Miszewo"; drogana odcinku Kartuska – łącznik Obwodnicy Trójmiasta - Obwodnica Metropolitalna; droga od drogi wojewódzkiej nr 211 w m. Borkowo do węzła „Glincz". Każdorazowo jednak przed podjęciem decyzji o rozbudowie układu drogowego konieczna jest analiza alternatywnych rozwiązań, np. rozwoju kolei oraz ocena realnych potrzeb odnośnie przekroju nowych dróg. W dłuższej perspektywie rozbudowa układu drogowego prowadzi do zwiększenia ruchu drogowego i ograniczenia jego płynności, a także zwiększenia szkodliwych emisji.

Rozwój dróg obwodnicowych może pozwolić na odciążenie ruchu w centrach miast i dzięki temu umożliwić dalsze wdrażanie zasad hierarchizacji ruchu. Dzięki nim możliwe będzie rozszerzanie stref o zmniejszonej prędkości i większym bezpieczeństwie dla kierowców i pieszych. Rozbudowa węzłów przesiadkowych i parkingów buforowych pozwoli także na realizację systemu Park&Ride i zachęcenie osób przyjeżdżających do rdzenia OMGGS do przesiadek na transport zbiorowy.

Zadania dla Pakietu 5 to:

Wszystkie kwestie związane z bezpieczeństwem uczestników ruchu, rozwijaniem infrastruktury pieszej oraz uspokajaniem ruchu wraz z budową obwodnic miast.

Nr	Cel operacyjny	Nr	Działanie
2.1	**Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna**	2.1.2	Audyt bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów.

	sieć piesza i rowerowa	2.1.3	Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej
3.1	**Metropolitalna polityka parkingowa**	3.1.1	Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP
		3.1.2	Rozbudowa stref płatnego parkowania
		3.1.3	Rozbudowa systemu parkingów buforowych wraz z przeciwdziałaniem nielegalnemu parkowaniu.
3.2	**Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego**	3.2.1	Hierarchizacja dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie
		3.2.2	Dostosowanie zagospodarowania ulic do ich rzeczywistej funkcji
		3.2.3	Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków
		3.2.4	Budowa obwodnic wraz z uspokojeniem ruchu
		3.2.5	Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności
3.4	**Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego**	3.4.1	Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców
		3.4.2	Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień
		3.4.3	Realizacja inwestycji w infrastrukturę drogową dla samochodów ciężarowych wjeżdżających do i wyjeżdżających z portów morskich w OMGGS
		3.4.4	Wsparcie dla rozwoju i popularyzacji wykorzystania rowerów cargo w transporcie towarów na ostatniej mili
		3.4.5	Opracowanie szczegółowych planów zrównoważonej logistyki miejskiej (SULP)
		3.4.6	Strefy rozładunkowe na przystankach autobusowych
		3.4.7	Wprowadzenie ograniczeń czasowych w realizacji dostaw w miastach
5.1	**Zintegrowane zarządzanie transportem**	5.1.7	Współpraca pomiędzy zarządcami dróg
		5.1.9	Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem dostępny jest w załącznikach.

PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Co jest problemem?

Do negatywnych czynników, jakie generuje transport, zalicza się m.in. hałas i zanieczyszczenie powietrza. Największy hałas jest generowany na terenach leżących w sąsiedztwie Obwodnicy Trójmiejskiej, będącej częścią drogi S6 oraz przylegającej do niej drogi krajowej nr 7. Transport jest odpowiedzialny za generowanie wielu zanieczyszczeń powietrza, takich jak tlenki azotu (NOx), tlenki siarki (SOx), benzo(a)piren (BaP), ozon oraz pyły zawieszone (PM2,5, PM10). Wszystkie wymienione związki negatywnie oddziałują na zdrowie człowieka i mogą powodować choroby przewlekłe. Związki zawarte w spalinach samochodowych wpływają również na wzrost poziomu efektu cieplarnianego oraz powstawania smogu. Największe nasilenie zanieczyszczeń obserwuje się na terenie Trójmiasta, co jest spowodowane wysokim współczynnikiem podróży samochodami osobowymi oraz gęstą siecią dróg. Odpowiedzią na powyższe problemy jest coraz większe wykorzystanie pojazdów z napędem elektrycznym lub zasilanych wodorem albo różnymi formami gazu ziemnego. W samym Gdańsku udział pojazdów o napędzie elektrycznym i hybrydowym (napęd elektryczny jako alternatywny) wzrósł z 0,06% w 2015 roku do 2,42% w 2021 roku. W Gdyni do końca września 2022 roku było zarejestrowanych 615 samochodów elektrycznych, 5 samochodów zasilanych wodorem i 102 samochody napędzane sprężonym gazem ziemnym CNG (łącznie 15% wszystkich samochodów zarejestrowanych Gdyni).

Co o problemie mówią sami mieszkańcy metropolii?

> ***Chciałbym jeździć autem elektrycznym, już teraz myślę o jego zakupie, ale ilość miejsc do ładowania psuje mi całą koncepcję. Auto żony stoi pod blokiem (mało używane) i rozważam zakup elektryka, ale gdzie go ładować? Cały czas jest zbyt mało takich ładowarek.***

> ***Jest to [niebezpieczna jazda samochodem] spowodowane przewymiarowaną, rozpasaną infrastruktura i traktowaniem samochodu jako najwyższego prawa człowieka. Parkować można wszędzie, chyba że słupek fizycznie zabrania. (...) Konsekwencją tego stanu rzeczy jest, że piesi czują się zdominowani przez hałas i spaliny, rowerzyści boją się jeździć po drogach i wybierają chodniki i jeszcze więcej ludzi przesiada się do samochodów, żeby się od tego odciąć.***

Co jest przyczyną?

Kluczową przyczyną generowania powyższych skutków transportu jest intensywny ruch samochodów osobowych, co jest najbardziej uciążliwe na obszarach o gęstej zabudowie, a co za tym idzie o największym zagęszczeniu ludności. Jest to skutek m.in.

braku hierarchizacji ruchu, czyli dostosowania prędkości, przepustowości i możliwości dojazdu do realnych potrzeb mieszkańców. Dobrze zorganizowany ruch samochodowy obsługuje obszary słabo dostępne transportowo, a tam gdzie możliwa jest alternatywna podróż transportem zbiorowym, pieszo i rowerem, przestrzeń dla aut powinna być ograniczana. Jeśli miasta nie stosują takich działań, skutkiem jest budowa przeskalowanych układów drogowych i wzbudzony ruch aut.

Czy podjęto działania, aby to rozwiązać?

Gminy OMGGS podejmowały już działania związane z realizacją inwestycji w transport zbiorowy, pieszy i rowerowy oraz jego promocję. Jednak prowadzone rozwiązania nie wystarczają, ponieważ rozwój infrastruktury drogowej oraz ograniczona oferta transportu publicznego doprowadziła do jeszcze większego wykorzystania samochodów. Na świecie i w Polsce wprowadzane są Strefy Czystego Transportu, wpływające na redukcję zanieczyszczeń dzięki zmniejszeniu ruchu drogowego, rozwój alternatywnych form przemieszczania się, redukcję hałasu oraz wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach miejskich. Pierwsze strefy czystego transportu powstają już w Polsce – od 2024 roku rozpocznie obowiązywać strefa w Krakowie. Stopniowo rozwijana jest sieć stacji ładowania pojazdów, jednak głównie w Trójmieście i okolicy, a stacja tankowania gazu ziemnego znajduje się jedynie w Gdyni. Do końca 2024 roku mają powstać stacje tankowania wodoru w Gdańsku i Gdyni. W większości samorządów zostały uchwalone także lokalne i ponadlokalne Strategie Rozwoju Elektromobilności.

Polskie gminy stosują też tzw. “dietę drogową” - zmniejszane są przekroje miejskich ulic, dodawana jest zieleń, ograniczany ruch w ścisłym centrum i realizowane są przestrzenie pieszo-jezdne (tzw. woonerfy). Przykładem skutecznego wdrożenia tych działań jest Gdynia. Są one jednak wykorzystywane w ograniczonym zakresie, niewspółmiernie do rozwoju dróg.

Co możemy robić w ramach OMGGS, żeby rozwiązać problem?

Jeśli badania jakości powietrza wykażą przekroczenie dopuszczalnego poziomu szkodliwego tlenku azotu i innych substancji, w rdzeniu metropolii wprowadzona zostanie Strefa Czystego Transportu, ograniczająca wjazd najbardziej emisyjnych pojazdów. W takim wypadku początkowy charakter strefy nie będzie restrykcyjny, jednak jej zakres będzie stopniowo rozszerzany. Strefy Czystego Transportu będą mogły być wprowadzone po uprzednich badaniach w miastach okołordzeniowych, centrach subregionalnych i ośrodkach lokalnych.

Możliwym rozwiązaniem jest także wprowadzenie tzw. “diety drgowej”. Oznacza to m.in. stopniową przebudowę układów drogowych śródmieść miast i miasteczek tak, że jeśli są dostępne alternatywy (obwodnice, możliwości reorganizacji ruchu), ulice przebudowywane są na bardziej przyjazne dla pieszych, rowerzystów czy transportu zbiorowego. Przy analizach rozbudowy nowych dróg możliwe jest rozpatrzenie alternatyw (np. przekierowania potoków ruchu na transport zbiorowy) bądź nierozbudowywania przekrojów ulic. Gminy powinny także zamienić część pasów na

dużych arteriach na buspasy, aby nadać priorytet transportowi zbiorowemu i poprawić jego warunki ruchu.

Ponadto w całym OMGGS będzie wspierana elektromobilność poprzez stworzenie sieci stacji ładowania pojazdów oraz realizację przyjętych już Strategii Rozwoju Elektromobilności. Stacje wolnego ładowania będą powszechne tam, gdzie zazwyczaj samochody zostawiane są na dłużej. Do dalszego rozwoju elektryczne transportu ciężarowego potrzebna jest odpowiednia infrastruktura ładowania – klasyczne systemy o mocy 10-50 kW nie wystarczą. Zakładamy podjęcie starań na rzecz instalacji punktów ładowania o wyższej mocy, przeznaczonych głównie dla samochodów dostawczych i ciężarowych. Będą także prowadzone działania z zakresu edukacji na temat negatywnych oddziaływań transportu oraz promocja alternatywnych, zrównoważonych środków transportu.

Zadania dla Pakietu 6 to:

Rozwój elektromobilności, w tym stacji ładowania pojazdów, budowa dróg z korzyścią dla transportu zbiorowego oraz przeciwdziałanie wzbudzaniu ruchu drogowego.

Nr	Cel operacyjny	Nr	Działanie
3.2	**Uspokajanie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego**	3.2.6	Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności
3.3	**Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego**	3.3.1	Przeprowadzenie kompleksowych badań emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu i wprowadzanie Stref Czystego Transportu
		3.3.2	Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych
		3.3.3	Zapewnienie dostępności stacji tankowania wodoru i innych paliw alternatywnych
4.1	**Zwiększenie świadomości ludności z zakresu negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania**	4.1.1	Edukacja na temat negatywnych oddziaływań transportu oraz promocja alternatywnych środków transportu
5.1	**Zintegrowane zarządzanie transportem**	5.1.8	Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji oraz utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu

Wykaz działań wraz ze szczegółowym opisem dostępny jest w załącznikach.

3.4. Załączniki

Załącznik nr 1 – Plan działania dla Metropolii

Zawiera działania do realizacji przez Stowarzyszenie OMGGS oraz jednostki metropolitalne.

Załącznik nr 2 – Plan działania dla Rdzenia Metropolii

Zawiera działania do realizacji na terenie miast Gdańsk, Gdynia oraz Sopot.

Załącnzik nr 3 – Plan działania dla Miast okołordzeniowych

Zawiera działania do realizacji na terenie miast Rumia, Reda oraz Pruszcz Gdański.

Załącznik nr 4 – Plan działania dla centrów subregionalnych

Zawiera działania do realizacji na terenie miast Wejherowo, Tczew, Lębork, Malbork.

Załącznik nr 5 – Plan działania dla Ośrodków lokalnych

Zawiera działania do realizacji na terenie miast Gniew, Hel, Jastarnia, Łeba, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Skaryszewy, Władysławowo, Żukowo oraz wieś Sierakowice.

Załącznik nr 6 – Plan działania dla Strefy podmiejskiej A

Zawiera działania do realizacji na terenie gmin Kolbudy, Kosakowo, Szemud, Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Żukowo (na obszarze wiejskim).

Załącznik nr 7 – Plan działania dla Strefy podmiejskiej B

Zawiera działania do realizacji na terenie gmin wiejskich Wejherowo, Malbork, Puck, Tczew oraz gmin Luzino, Nowa Wieś Lęborska.

Załącznik nr 8 – Plan działania dla Strefy pozamiejskiej A

Zawiera działania do realizacji na terenie gmin Kartuzy (na obszarze wiejskim), Lichnowy, Łęczyce, Miłoradz, Morzeszczyn, Pszczółki, Somonino, Stare Pole, Stężyca, Subkowy, Pelplin (na obszarze wiejskim).

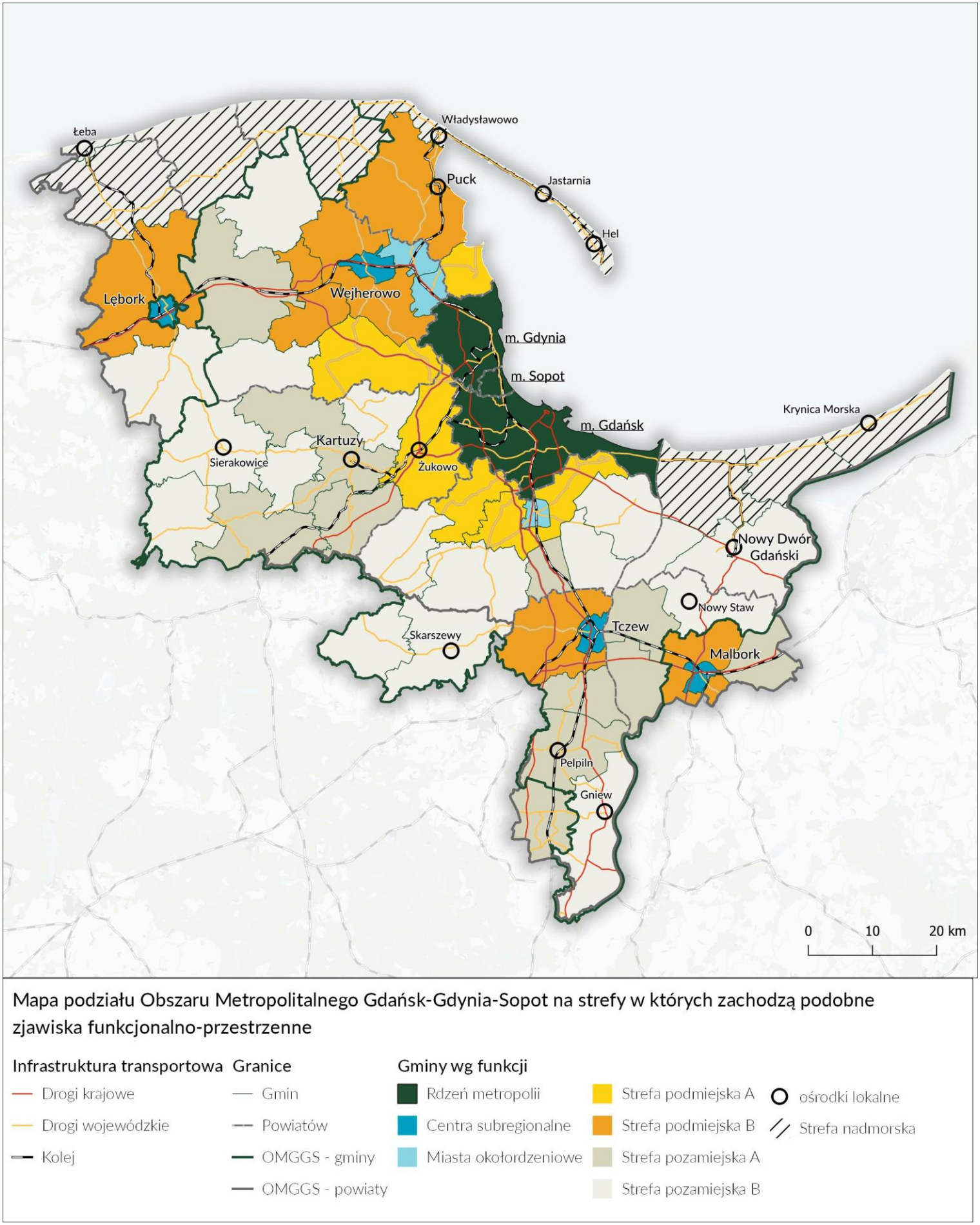
Załącznik nr 9 – Plan działania dla Strefy pozamiejskiej B

Zawiera działania do realizacji na terenie gmin Cedry Wielkie, Chmielno, Cewice, Gniewino, Linia, Liniewo, Ostaszewo, Przywidz, Suchy Dąb, Sulęczyno, Trąbki Wielkie oraz na obszarach wiejskich gmin Gniew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Sierakowice, Skaryszewy.

Załącznik nr 10 – Plan działania dla Strefy wybrzeża

Zawiera działania do realizacji na terenie gmin Choczewo, Hel, Jastarnia, Krokowa, Krynica Morska, Łeba, Stegna, Sztutowo, Wicko, Władysławowo.

Rysunek 1. Mapa podziału Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot na strefy, w których zachodzą podobne zjawiska funkcjonalno-przestrzenne i dla których określono zestawy działań w SUMP OMGGS.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Analizy relacji funkcjonalno-przestrzennych między ośrodkami miejskimi i ich otoczeniem, Województwo Pomorskie, Kraków 2019 r (Guzik R., Kołoś A., Fiedeń Ł. Kocaj A, Wiedermann K.) oraz PZP OMGG.

M METROPOLIA

Całość Obszaru Metropolitalnego Gdańska, Gdyni i Sopotu w ujęciu powiązań ponadlokalnych, w tym transgranicznych. OM jest jednym z kluczowych ośrodków gospodarczych w południowym obszarze części Morza Bałtyckiego oraz w Polsce. To także istotny ośrodek akademicki, biznesowy i turystyczny generujący ruch ponadregionalny oraz międzynarodowy.

R RDZEŃ METROPOLII

Gdańsk, Gdynia, Sopot – dominujący ośrodek wojewódzki w którym zlokalizowanych jest większość funkcji ponadlokalnych, w tym metropolitalnych. Największym obszarem obsługi, wykraczającym poza granice OM charakteryzuje się Gdańsk. Zasięg oddziaływania Gdyni obejmuje całą północną część metropolii. Przestrzennie i funkcjonalnie rdzeń dzieli się na Taras Górny i Dolny. Dolny, o układzie pasmowym, skupia historyczne centra miast, centralne pasmo usługowe oraz tereny przemysłowe, w tym porty. Charakteryzuje się dobrze rozwiniętym transportem zbiorowym, w szczególności w osi północ-południe. Na Górny Taras składa się kilka odrębnych struktur, zlokalizowanych przy połączeniach drogowych z rdzeniem. Skupia przede wszystkim funkcje mieszkalne oraz usługowe, w mniejszym stopniu produkcyjne i magazynowe zlokalizowane w obrębie węzłów transportowych. Górny Taras charakteryzuje się rozproszoną gniazdową zabudową oraz niekontrolowanymi procesami suburbanizacji, utrudniającymi organizację efektywnego transportu zbiorowego. Procesy zachodzące na Górnym Tarasie są zbliżone do tych w Strefie Podmiejskiej. Funkcjonowanie kolei aglomeracyjnej poprawia jego dostępność.

R+ MIASTA OKOŁORDZENIOWE

Miasta Rumia, Reda, Pruszcz Gdański – miasta bezpośrednio sąsiadujące z rdzeniem metropolii, ściśle powiązane z nim funkcjonalnie i przestrzennie, tworzące wraz z rdzeniem wielofunkcyjne pasmo osadnicze. Połączenia transportowe z rdzeniem zapewnia dobrze rozwinięty układ drogowy oraz infrastruktura kolejowa. Wysoki poziom integracji z rdzeniem nie sprzyja wytwarzaniu przez te miasta własnych obszarów obsługi, proporcjonalnych do posiadanych potencjałów. Skupiają głównie funkcje mieszkalne, choć w przypadku Pruszcza Gdańskiego należy wskazać na funkcjonowanie obszaru przemysłowego przy węźle trasy S6. Miasta okołordzeniowe to jedne z ośrodków, które w ostatnich latach charakteryzowały się największym przyrostem ludności w OM.

S CENTRA SUBREGIONALNE

Miasta Wejherowo, Tczew, Lębork, Malbork – małe i średnie miasta, które ze względu na swoje położenie oraz mieszczące się w nich funkcje usługowe, handlowe

i administracyjne stanowią istotne ośrodki dla obsługi otaczających je obszarów. Ze względu na silnie powiązanie Tczewa i Wejherowa z Trójmiastem obszar obsługi tych miast jest ograniczony. Malbork oraz Lębork wytwarzają własne obszary funkcjonalne. Wszystkie z miast posiadają bezpośrednie połączenie kolejowe z rdzeniem.

L OŚRODKI LOKALNE

Miasta Gniew, Hel, Jastarnia, Łeba, Kartuzy, Krynica Morska, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Pelplin, Puck, Skarszewy, Władysławowo, wieś Sierakowice i Miasto Żukowo – małe miasta oraz większe miejscowości wiejskie, które stanowią lokalną bazę usług, głównie o funkcjach mieszkalnych, rolniczych oraz usługowych. Dwa z tych miast (Puck oraz Nowy Dwór Gdański) to miasta mieszczące siedzibę powiatu. Ze względu na niewielki obszar obsługi tych miast zostały zakwalifikowane jako ośrodki lokalne.

PA STREFA PODMIEJSKA A

Gminy: Kolbudy, Kosakowo, Szemud, Pruszcz Gdański (gmina wiejska), Żukowo (obszar wiejski) – obszar bezpośredniego oddziaływania rdzenia metropolii, w której przeważa funkcja mieszkaniowa. Charakteryzuje się występowaniem największej intensywności procesów niekontrolowanej suburbanizacji oraz największym w OM wzrostem liczby mieszkańców. Znaczny udział rozproszonej zabudowy wiąże się z szeregiem niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych. W strefie występują deficyty usług, w tym usług społecznych oraz niewystarczająco rozwinięta infrastruktura techniczna i transportowa. Rozwój przestrzenny znacznie utrudnia jej obsługę transportem zbiorowym. Strefę przecina kolej aglomeracyjna.

PB STREFA PODMIEJSKA B

Gminy: Wejherowo (gmina wiejska), Luzino, Malbork (gmina wiejska), Nowa Wieś Lęborska, Puck (gmina wiejska), Tczew (gmina wiejska) – gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu miast okołordzeniowych i subregionalnych, które rozwijają się jako ich zaplecze mieszkaniowe. Na terenie gmin tej strefy zachodzą podobne procesy jak w gminach strefy podmiejskiej A, jednak o mniejszej intensywności, często ograniczone jedynie do terenów bezpośrednio graniczących z miastami.

ZA STREFA POZAMIEJSKA A

Gminy: Kartuzy (obszar wiejski), Lichnowy, Łęczyce, Miłoradz, Morzeszczyn, Pszczółki, Somonino, Stare Pole, Stężyca, Subkowy, Pelplin (obszar wiejski) – gminy Pojezierza Kaszubskiego i Żuław, które znajdują się w dogodnym dostępie do kolei (pasmo lęborskie, kartusko-kościerskie oraz tczewskie), jednak zmiany liczby ludności i rozwój przestrzenny mają mniejszą intensywność niż w strefach podmiejskich.

ZB STREFA POZAMIEJSKA B

Obszary wiejskie ośrodków lokalnych, gminy: Gniew, Nowy Dwór Gdański, Nowy Staw, Sierakowice, Skarszewy oraz gminy: Cedry Wielkie, Chmielno, Cewice, Gniewino, Linia, Liniewo, Ostaszewo, Przywidz, Suchy Dąb, Sulęczyno oraz Trąbki Wielkie – obszar Pojezierza Kaszubskiego o charakterze rolno-leśnym z rozwiniętymi funkcjami turystyczno-rekreacyjnymi oraz Żuławy i Dolina Wisły o charakterze rolnym. Obszar o przeważającej zabudowie wiejskiej.

W STREFA WYBRZEŻA

Gminy: Choczewo, Hel, Jastarnia, Krokowa, Krynica Morska, Łeba, Stegna, Sztutowo, Wicko, Władysławowo – strefa obejmuje swoim zasięgiem tereny nadmorskie, w szczególności Półwysep Helski, o silnie wykształconych funkcjach turystyczno-rekreacyjnych. W sezonie turystycznym uruchamiane są dodatkowe linie transportu zbiorowego, łączące te gminy z rdzeniem oraz miastami OMGGS w których zasięgu obsługi się znajdują.

Uwagi i komentarze do wstępnego projektu Planu Zrównoważonej Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot można składać w trakcie spotkań konsultacyjnych oraz mailem, a także tradycyjną pocztą w terminie 06–26.03.2023 na adres:

Adres email: maciej.jendryczka@metropoliagdansk.pl

Adres korespondencyjny: OMGGS ul. Długi Targ 39/40, 80-830 Gdańsk

Terminy spotkań konsultacyjnych i więcej informacji pod linkiem: www.metropoliagdansk.pl/sump