SUMP OMGGS

Plan działania dla

Strefy podmiejskiej B

Gminy: Wejherowo (gmina wiejska), Luzino, Malbork (gmina wiejska), Nowa Wieś Lęborska, Puck (gmina wiejska), Tczew (gmina wiejska)

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 projektu
Michał Jabłonowski – koordynator projektu
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
Krzysztof Ruciński
Robert Wojciechowski
Maria Zych-Lewandowska

Zespół ekspertów wspomagających prace nad opracowaniem:

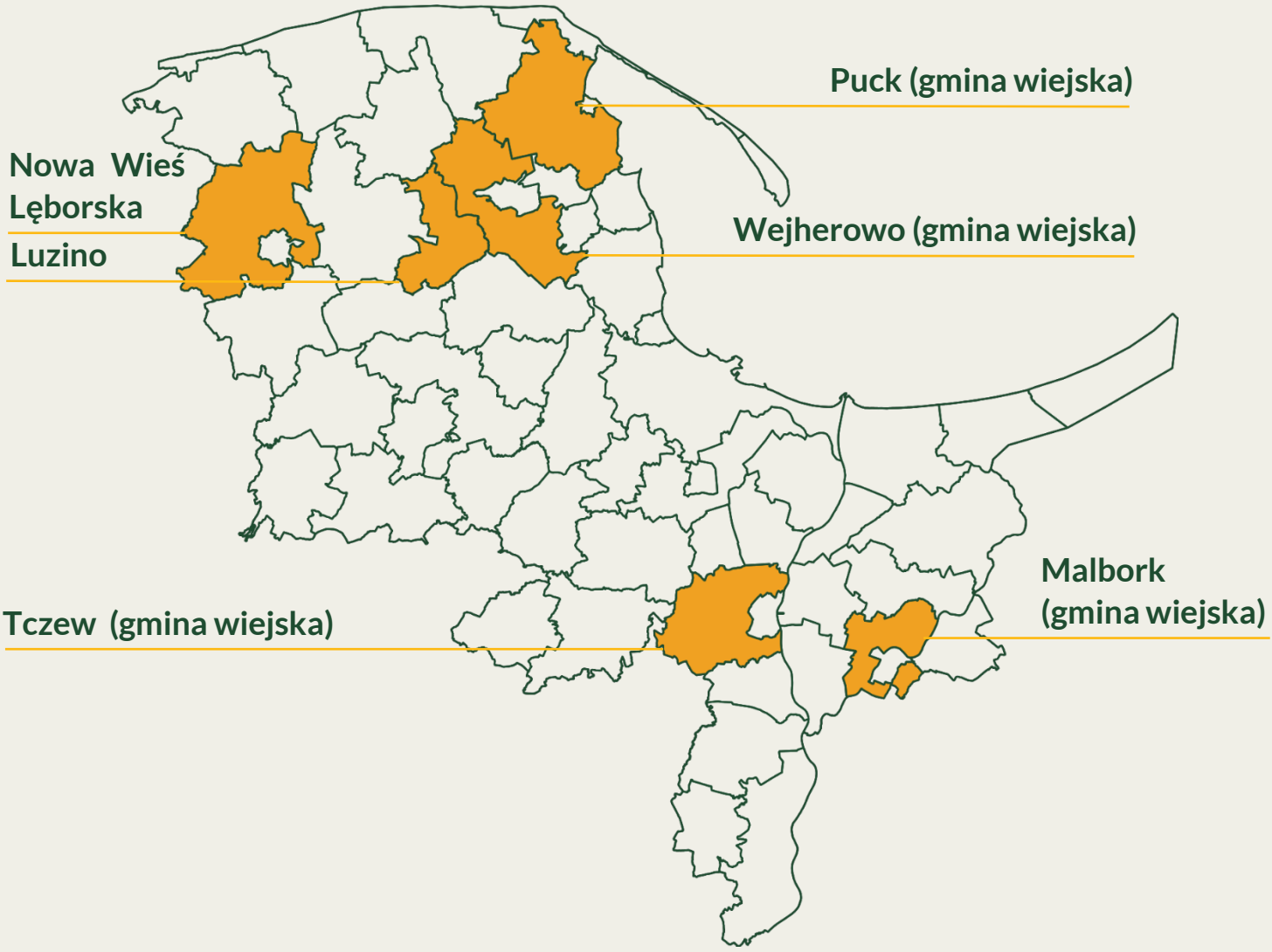
Michał Babicki
Tomasz Budziszewski
Dorota Gajda-Kutowińska
Michał Jamroż
Jacek Oskarbski
Jakub Pietruszewski
Agnieszka Rózga-Micewicz
Paulina Szewczyk
Michał Tusk
Marcin Wołek

Zespół koordynujący z ramienia Stowarzyszenia OMGGS:

Krzysztof Perycz-Szczepański
Maciej Jendryczka

Spis treści

Czym jest Plan działania? 6
Zawartość Planu działania 8
1 Transport publiczny i punkty przesiadkowe 10
2 Piesi i rowerzyści 20
3 Ruch zmotoryzowany 29
4 Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja 40
5 Współpraca 45
6 Planowanie przestrzenne 53
Wykaz wszystkich działań SUMP OMGGS 61



Plan działania dla strefy podmiejskiej B. Obejmuje gminy: Wejherowo (gmina wiejska), Luzino, Malbork (gmina wiejska), Nowa Wieś Lęborska, Puck (gmina wiejska), Tczew (gmina wiejska).

Czym jest Plan działania?

Plan działania jest załącznikiem do Planu Zrównoważonej Mobilności dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP OMGGS). Zawiera szczegółowe informacje na temat wszystkich działań proponowanych w ramach SUMP dla danej strefy Obszaru Metropolitalnego. Jest skierowany głównie do osób, które będą zaangażowane we wdrażanie ustaleń tego dokumentu, tj. urzędów gmin i miast, jednostek samorządowych, władz powiatowych, wojewódzkich itd.

Plan działania ma syntetyczny charakter. Opisuje logikę wdrażania zmian w systemie transportu i mobilności. Wszystkie zaproponowane działania przekładają się na osiągnięcie **celu głównego**, czyli redukcji emisji gazów cieplarnianych oraz **cele strategiczne**, związane m.in. z bezpieczeństwem uczestników ruchu, czy też udziałem transportu zbiorowego w ogóle podróży. Proponowane działania zostały podzielone na 6 obszarów (**obszary priorytetowe**): transport publiczny i punkty przesiadkowe, piesi i rowerzyści, Ruch zmotoryzowany, dialog z mieszkańcami i cyfryzacja, współpraca oraz planowanie przestrzenne. W każdym obszarze znajdują się cele (**cele operacyjne**) oraz **działania**, które je realizują. Działaniom przypisano podmioty odpowiedzialne za ich realizację, potencjalnych partnerów ich realizacji, horyzont czasowy, ale też szczegółowy opis ich wykonania.

Dodatkowo w SUMP OMGGS wyznaczono **pakiety działań**. Pakiety zbierają działania, które realizowane w różnych obszarach wzajemnie się uzupełniają i prowadzą do osiągnięcia lepszych efektów. Przykładowo budowa węzłów przesiadkowych, doprowadzenie do nich linii autobusowych, tras rowerowych i pieszych, budowa w ich obrębie parkingu P+R, a także lokalizacja nowej zabudowy przy węzłach przesiadkowych będą wspólnie sprzyjały wzrostowi dostępności i atrakcyjności transportu zbiorowego. Działania te realizowane są jednak w różnych obszarach: współpracy, planowania przestrzennego czy też transportu zbiorowego i węzłów przesiadkowych. Dzięki pakietyzacji działań możemy w szybko i łatwo zaprezentować jaki będzie efekt wdrażania SUMP OMGGS.

Cel główny

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych

Cele strategiczne	Obszary priorytetowe	Cele operacyjne i działania	Pakiety działań
I - Poprawa dostępności transportu zbiorowego **II - Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego** **III - Poprawa jakości powietrza** **IV - Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży**	 **Obszar 1** **Transport publiczny i punkty przesiadkowe**	**Cel operacyjny** Działanie Działanie Działanie	**Pakiet 1** ☑ ☐ ☑
	 Obszar 2 **Piesi i rowerzyści**	**Cel operacyjny** Działanie Działanie Działanie	☑ ☐ ☐
	 Obszar 3 **Ruch zmotoryzowany**	**Cel operacyjny** Działanie Działanie Działanie	☐ ☐ ☑
	 Obszar 4 **Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja**	**Cel operacyjny** Działanie Działanie Działanie	☐ ☑ ☑
	 Obszar 5 **Współpraca**	**Cel operacyjny** Działanie Działanie Działanie	☐ ☐ ☐
	 Obszar 6 **Planowanie przestrzenne**	**Cel operacyjny** Działanie Działanie Działanie	☐ ☑ ☐

Zawartość Planu działania

Kolejne rozdziały planu działania odpowiadają obszarom priorytetowym. W każdym obszarze znajduje się zestaw działań który będzie realizował poszczególne cele SUMP OMGGS. **Z puli działań dla całej metropolii wybraliśmy tylko te, które odnoszą się do strefy podmiejskiej B. Wykaz wszystkich działań znajduje się na końcu dokumentu.**

Opis każdego z działań składa się z:

- numeru działania,
- nazwy działania,
- zwięzłego opisu sposobu realizacji celu,
- przypisania działania do konkretnego wykonawcy oraz partnerów w realizacji działania:
    - **BPP MG** – Biuro Planowania Przestrzennego Miasta Gdynia,
    - **BRG** – Biuro Rozwoju Gdańska,
    - **CPK** - Centralny Port Komunikacyjna SA,
    - **DG MOVE** – Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej,
    - **DRMG** – Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska,
    - **GDDKiA** – Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
    - **gminy OMGGS** – gminy członkowskie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
    - **InnoBaltica** – InnoBaltica Sp. z o.o.,
    - **MI** – Ministerstwo Infrastruktury,
    - **MZKZG** – Metropolitalny Związek Zatoki Gdańskiej,
    - **MZTP/RZTP** – Metropolitalny/Regionalny Zarząd Transportu Publicznego (jednostka planowana w ramach SUMP OMGGS),
    - **NGO** – organizacje pozarządowe oraz użytku publicznego,
    - **PBPR** – Pomorskie Biuro Planowania Przestrzennego i Regionalnego,
    - **PKP IC** – PKP Intercity SA,
    - **PKP PLK** – PKP Polskie Linie Kolejowe SA,
    - **podmiot prywatny**,
    - **PKM** – Pomorska Kolej Metropolitalna,
    - **PKP SA** - PKP S.A.,
    - **PKP SKM** – PKP SKM w Trójmieście,
    - **POLREGIO** – Polregio S.A.,
    - **PSSE** – Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna,
    - **PUW** – Pomorski Urząd Wojewódzki,
    - **SOMGGS** – Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot,
    - **SP** – Starostwa powiatowe na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego starostwa podano jego pełną nazwę),
    - **UM** – Urzędy miast na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego urzędu podano jego pełną nazwę),

    - **UM GDA** – Urząd Miasta Gdańsk,
    - **UM GDY** – Urząd Miasta Gdynia,
    - **UM S** – Urząd Miasta Sopot,
    - **UMWP** – Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego,
    - **UMWZ** – Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego,
    - **ZDIZ GDA** – Zarząd Dróg i Zieleni w Gdańsku,
    - **ZDIZ GDY** – Zarząd Drógi i Zieleni w Gdyni,
    - **ZDIZ S** – Zarząd Dróg i Zieleni w Sopocie,
    - **ZDP** – Zarządy dróg powiatowych na terenie OMGGS (w przypadku odnoszenia się do konkretnego zarządu podano jego pełną nazwę),
    - **ZDW** - Zarząd Dróg Wojewódzkich w Gdańsku,
- określonego horyzontu czasowego realizacji celu lub w przypadku zadań cyklicznych – okresu realizacji,
- informacji o źródłach finansowania działania,
    - **środki własne** jednostek samorządu terytorialnego wchodzących w skład MOF GW;
    - **fundusze europejskie krajowe** (FEP – Fundusze Europejskie dla Pomorza, FENiKS – Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko 2021-2027, KPO – Krajowy Plan Odbudowy i Zwiększania Odporności, Program Fundusze Europejskie dla Pomorza (FEP) – Mechanizm Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych),
    - **fundusze i programy europejskie międzynarodowe** (Interreg Europy Środkowej, Fundusze Europejskie i EOG – Mechanizm Finansowy Europejskiego Obszaru Gospodarczego i Norweskiego Mechanizmu Finansowego, program CIVITAS),
    - **fundusze krajowe i wojewódzkie** (budżet państwa, Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg, FRPA – Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych, Rządowy Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, NFOŚiGW – Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, WFOŚiGW - Wojewódzki Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, Program Budowy Dróg Krajowych, Program Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej, Program Utrzymania Dróg Krajowych, Program Wzmocnienia Krajowej Sieci Drogowej, Rządowy program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych (na lata 2021-205 i kolejne edycje) (Pprzyst), Program Inwestycji Dworcowych PKP S.A. (edycja 2016-2023 i kolejne) (Pdwor)),
    - **UE** (inne (dostępne w przyszłości) środki i fundusze unijne),
    - **budżet obywatelski**,
    - **środki prywatne** oraz pozyskane w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego,
- informacji o partnerach w realizacji działania,
- informacji o pakiecie działań, do którego zostało przypisane konkretne działanie,
- informacji o wskaźniku, którym będzie mierzony postęp realizacji działania.

1
Transport publiczny i punkty przesiadkowe

1.1. Sprawny i efektywny system transportu kolejowego.

DZIAŁANIE 1.1.1
Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGS

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca ze spółkami kolejowymi i samorządem województwa oraz działania lobbingowe na rzecz remontów i modernizacji dworców kolejowych na terenie OMGGS - zwłaszcza unifikacji zakresu dostępnych dla pasażera usług w tych lokalizacjach, Planowane inwestycje i zainteresowane gminy: a) Działania na rzecz modernizacji dworców kolejowych w Mrzezinie, Swarzewie i Szymankowie - Gmina wiejska Puck Lokalizacje i liczba planowanych lokalizacji może ulegać zmianie zgodnie z ustaleniami strategii regionalnych, rządowych oraz zamierzaniami zarządców infrastruktury kolejowej.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PKP PLK, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, UMWP, podmioty prywatne, MI, GDDKiA, ZDIZ GDA, ZDP
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba mieszkańców w izochronie 60 min dostępności transportem kolejowym do rdzenia OMGGS.

DZIAŁANIE 1.1.2
Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej

Opis sposobu realizacji	a) Budowa nowych i modernizacja istniejących odcinków sieci pieszej mającej znaczenie dla dotarcia pasażerów do nowo powstałych lub zmodernizowanych przystanków osobowych i dworców kolejowych (również przy uwzględnieniu dostępności dla osób o ograniczonej mobilności)

	b) Modernizacja układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie nowych i modernizowanych przystanków osobowych i dworców kolejowych (uwzględnienie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych, stref K&R, infrastruktury dla rowerów i środków mobilności współdzielonej oraz potrzeb osób o ograniczonej mobilności)
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe , UE
Potencjalni partnerzy	PKP PLK, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, UMWP, podmioty prywatne, MI, GDDKiA, ZDIZ GDA, ZDP
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Liczba mieszkańców w izochronie 10 min dostępności pieszej, rowerowej lub transportem zbiorowym do przystanków kolejowych obsługiwanych przec co najmiej 4 kursy w ciągu doby. Liczba nowych i zmodernizowanych przystanków osobowych oraz dworców kolejowych z dostosowanym układem sieci pieszej i drogowym, zapewniającym wysoką dostępność infrastruktury kolejowej dla różnych grup pasażerów.

DZIAŁANIE 1.1.3
Zakup nowoczesnego taboru kolejowego

Opis sposobu realizacji	a) Nawiązanie współpracy ze spółkami kolejowymi i Urzędem Marszałkowskim na rzecz realizacji projektów taborowych oraz lobbing mający na celu kierowanie nowo zakupionych pojazdów na linie i relacje obsługujące samorządy OMGGS. Sposób realizacji taki sam dla całej metropolii.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SOMGGS
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENIKS, UE
Potencjalni partnerzy	PKP SKM, POLREGIO, UMWP, podmioty prywatne

Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym
Wskaźnik	Udział jednostek taboru kolejowego młodszego niż 20 lat . Udział połączeń kolejowych aglomeracyjnych obsługiwanych taborem elektrycznym.

DZIAŁANIE 1.1.4
Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych

Opis sposobu realizacji	a) Uruchomienie zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu oraz reorganizacja tras linii autobusowych poza rdzeniem Metropolii w taki sposób, aby były styczne z czynnymi liniami kolejowymi (o ile jest taka możliwość na danym terenie).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	OMGGS, MZKZG, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PKP SKMT, PKP PLK, Polregio, UMWP
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Udział połączeń autobusowych obsługujących węzły i przystanki kolejowe skomunikowane z połączeniami kolejowymi.

1.2. Sprawny i efektywny system transportu autobusowego i miejskiego transportu zbiorowego.

DZIAŁANIE 1.2.1
Wdrożenie jednolitego standardu przystankowego na terenie OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością

Opis sposobu realizacji	a) Wdrożenie standardu przystankowego i modernizacja przystanków komunikacyjnych, doposażanie przystanków w wiaty, perony oraz elementy tzw. małej infrastruktury, dbałość o prawidłowe oznakowanie przystanków komunikacyjnych, uspójnienie nazw przystanków komunikacyjnych stosowanych

	przez różnych organizatorów i przewoźników prywatnych, ustalenie rozkładów jazdy linii regionalnych opartych na regularnych częstotliwościach kursowania,
Podmiot odpowiedzialny za realizację	OMGGS, MZKZG, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENIKS, UE
Potencjalni partnerzy	PBPR, UMWP, zarządcy dróg
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba przystanków na terenie OMGGGS wyposażonych w wiatę, peron, oświetlenie, ławkę oraz pojemnik na odpady. Opracowanie wspólnego standardu przystankowego dla Metropolii.

DZIAŁANIE 1.2.2
Wysoka dostępność transportu autobusowego, tramwajowego i trolejbusowego

Opis sposobu realizacji	a) Optymalizacja lokalizacji istniejących oraz wyznaczanie lokalizacji nowych przystanków autobusowych, tramwajowych i trolejbusowych w celu zapewnienia ich dobrej dostępności, tj. lokalizowanie przystanków w pobliżu skupisk zabudowy mieszkaniowej i usługowej oraz miejsc przecięcia głównych ciągów pieszych, b) Lokalizowanie przystanków autobusowych w sąsiedztwie usług.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR, UMWP, zarządcy dróg i przystanków
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym

Wskaźnik	Liczba mieszkańców w izochronie dostępności pieszej 5 min do przystanku autobusowego obsługiwanego przez co najmniej 4 kursy w ciągu doby.

DZIAŁANIE 1.2.3
Zakup nowoczesnego taboru do obsługi publicznego transportu zbiorowego

Opis sposobu realizacji	a) Zakup nowego taboru autobusów miejskich i podmiejskich. Podjęcie decyzji o zakupie nowego taboru autobusowego zeroemisyjnego i stopniowe zwiększanie udziału taboru zeroemisyjnego w całej flocie pojazdów.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS organizujące transport publiczny
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, UE
Potencjalni partnerzy	
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym
Wskaźnik	Udział jednostek taboru tramwajowego, trolejbusowego i autobusowego młodszego niż 20 lat.

DZIAŁANIE 1.2.4
Wyznaczenie korytarzy wysokowydajnego transportu autobusowego

Opis sposobu realizacji	a) Tworzenie wydzielonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego. b) Kontynuacja buspasów wyznaczonych na terenie miast okołordzeniowych i centrów subregionalnych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS organizujące transport publiczny
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne

Potencjalni partnerzy	SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym
Wskaźnik	Liczba km wyznaczonych pasów i kontrapasów dla transportu autobusowego w obszarach ze słabą dostępnością transportu szynowego.

1.3. System wysokiej jakości węzłów integracyjnyjnych.

DZIAŁANIE 1.3.1
Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych

Opis sposobu realizacji	Realizacja wyznaczonych w dokumentach strategicznych węzłów przesiadkowych, parkingów P+R przy stacjach kolejowych oraz przystanków zintegrowanych. Budowa parkingów P+R i B+R na przystankach węzłowych zgodnie z przyjętymi standardami. Minimalne wyposażenie parkingu: zadaszone stojaki na rowery, miejsca postojowe dla osób z niepełnosprawnościami, dogodne dojście do przystanku transportu zbiorowego (chodnik, windy lub przejścia podziemne jeśli wymagane) b) Zapewnienie bezpiecznych i wygodnych odcinków i elementów transportu rowerowego i pieszego na obszarze węzłów integracyjnych (WI) oraz przystanków zintegrowanych (PI), wraz z konsultacjami społecznymi i audytem zapotrzebowania na takie rozwiązania jak: schowki, rowerownie i wielkogabarytowe parkingi rowerowe na kluczowych węzłach. Realizacja rozbudowy, wyposażenia itp. zgodnie z zapotrzebowaniem. c) Audyt i konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na wykonanie łączników rowerowych umożliwiających bezpośredni, wygodny i bezpieczny dojazd rowerem z istniejącej i projektowanej sieci rowerowej na parkingi rowerowe, będące częścią istniejących i projektowanych węzłów integracyjnych (WI) i przystanków zintegrowanych (PI) wraz z ich zaprojektowaniem i budową. Analogiczne działania w zakresie rowerowej infrastruktury punktowej na styku transportu rowerowego i zbiorowego poza obszarem węzłów/przystanków (np. znaki informacyjne, kierujące do węzłów). d) Audyt, konsultacje społeczne i bazujący na ich wynikach projekt modernizacji i/lub budowy brakujących odcinków sieci pieszej, łączących sieć istniejącą z istniejącymi i planowanymi węzłami integracyjnymi przy uwzględnieniu dotychczas powstałych tzw. "przedeptów" oraz realizacja projektów.

Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENiKS
Potencjalni partnerzy	UMWP, PKM, PKP PLK, NGO, PBPR, podmiot prywatny, mieszkańcy, DRMG, BPP MG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Liczba wybudowanych i zmodernizowanych transportowych węzłów integracyjnych zgodnie z przyjętymi standardami na terenie Obszaru Metropolitalnego. Udział węzłów/przystanków ocenionych przez Mieszkańców jako co najmniej "dobrze' dostępne pieszo/rowerem w ramach audytów/konsultacji. Długość wybudowanych lub zmodernizowanych chodników w zasięgu 1 km od węzła przesiadkowego lub przystanku zintegrowanego. Długość wybudowanych lub zmodernizowanych chodników w zasięgu 3 km od węzła przesiadkowego lub przystanku zintegrowanego.

1.4. Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego.

DZIAŁANIE 1.4.1

Uruchomienie tramwaju wodnego łączącego miasta Zatoki Gdańskiej w sezonie letnim

Opis sposobu realizacji	a) Powiat pucki i gmina Puck: współpraca z gminami i miastami znajdującymi się na trasie tramwaju wodnego w celu wyznaczenia trasy, przystanków i siatki połączeń tramwaju wodnego. b) Powiat pucki i gmina Puck: zorganizowanie przetargu na obsługę połączeń tramwaju wodnego w relacji Gdańsk - Gdynia - Hel w sezonie letnim (maj-wrzesień). Tramwaj powinien zapewniać konkurencyjny czas przejazdu oraz możliwość przewozu rowerów.

Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENiKS
Potencjalni partnerzy	Komercyjni operatorzy żegulgowi, Żegluga Gdańska
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym
Wskaźnik	Liczba zrealizowanych kursów tramwaju wodnego w danym sezonie.

DZIAŁANIE 1.4.2
Przebudowa przystanków tramwaju wodnego

Opis sposobu realizacji	a) Powiat pucki i gmina Puck: ujednolicenie przystanków tramwaju wodnego pod kątem ich standardu: długość i wysokość nabrzeża, wiata przystankowa, aktualna informacja taryfowa i rozkładowa.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENiKS
Potencjalni partnerzy	Komercyjni operatorzy żegulgowi
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Liczba zmodernizowanych przystanków tramwaju wodnego.

DZIAŁANIE 1.4.3
Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego

Opis sposobu realizacji	a) Powiat pucki i gmina Puck: doprowadzenie linii zbiorowego transportu lądowego do kluczowych przystanków tramwaju wodnego i stworzenie mini węzłów przesiadkowych na ich styku. b) Powiat pucki i gmina Puck: włączenie tramwaju wodnego do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej.

Podmiot odpowiedzialny za realizację	UM GDA, UM GDY, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Komercyjni operatorzy żegulgowi
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba przystanków tramwaju wodnego z dostępem do lądowego transportu zbiorowego.

2
Piesi i rowerzyści

2.1. Spójna, bezpieczna, dostępna i wygodna sieć piesza i rowerowa.

DZIAŁANIE 2.1.1

Budowa, rozbudowa, uzupełnienie i modernizacja sieci pieszej i rowerowej, w szczególności rowerowej o funkcji transportowej.

Opis sposobu realizacji	a) Audyt i konsultacje społeczne zapotrzebowania na nowe odcinki liniowej infrastruktury pieszej wraz z obiektami punktowymi, w szczególności w odniesieniu do budowy nowych budynków mieszkalnych i usługowych, a także w kierunku uzupełniania luk w istniejącej sieci w celu skracania połączeń pieszych. Działanie uwzględnia również takie elementy infrastruktury jak meble miejskie oraz infrastruktura błękitno-zielona. b) Audyt i konsultacje społeczne zapotrzebowania na budowę nowych odcinków liniowej infrastruktury rowerowej oraz obiektów infrastruktury punktowej, z położeniem nacisku na racjonalne i optymalne dopasowanie do potrzeb. Należy jednoznacznie zaudytować jaki rodzaj infrastruktury rowerowej (wydzielone DDR, drogi dla pieszych i rowerów, pasy rowerowe, drogi 2-1 itd.) powinien powstać na których odcinkach sieci, przy zakładanym uwzględnieniu istotnego wzrostu ruchu rowerowego spowodowanego realizacją tych inwestycji. Należy uwzględnić również plany budowy łączników uzupełniających istniejącą infrastrukturę rowerową w formie m.in. kładek nad ciekami wodnymi, torami, drogami, mostów rowerowych i pieszo-rowerowych, tuneli, przepustów i innych tego typu rozwiązań, które wpłyną na znaczne skrócenie czasów przejazdów. Wynikiem szczegółowego audytu powinno być również zlokalizowanie wszelkich luk w sieci. c) Zaprojektowanie i budowa poszczególnych odcinków i elementów sieci pieszej i rowerowej z uwzględnieniem krajowych standardów i wytycznych realizacji tego typu infrastruktury (WR-D-41/42), przyjętych wytycznych obszarowych oraz innych opracowań uwzględniających dobre praktyki w tym zakresie (m.in. wytyczne CROW), a także mając na uwadze hierarchizację odcinków sieci rowerowej w postaci jej szkieletu (V, P) i odcinków uzupełniających. W projektowaniu należy brać pod uwagę plany zawarte w dotychczasowych dokumentach strategicznych, w koncepcji przedstawionej w PZMM oraz wyniki audytów i konsultacji społecznych uwzględnionych w pkt. a) i b). d) Cykliczne audyty realizacji rozwoju sieci pieszej i rowerowej i utrzymywania odpowiedniego poziomu jej jakości oraz

	powstawania nowego zapotrzebowania na ten rodzaj infrastruktury. Ponadto w strefie podmiejskiej B szczególnie istotne będzie uwzględnienie: I) połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków mieszkalnych oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności szkół i przedszkoli, II) pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych (rowerowni itp) na osiedlach i w miejscach docelowych (tam również zaplecza sanitarnego, schowków itp.), III) wysokiej jakości połączeń pieszych i rowerowych zapewniających dostęp przede wszystkim do rdzenia i do najbliższych centrów subregionalnych, a także do najbliższych ośrodków lokalnych, IV) infrastruktury zapewniającej turystom i mieszkańcom dostęp do wybrzeża pieszo i rowerem w gminach Puck i Lębork, V) infrastruktury zapewniającej integrację OMGGS z obszarami ościennymi przy użyciu transportu pieszego i rowerowego (Lębork, Tczew, Malbork).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	GDDKiA, gminy OMGGS, UM, ZDIZ, ZDP
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENIKS, FEP, UE
Potencjalni partnerzy	BPP MG, BRG, DRMG, Mieszkańcy, NGO, PBPR, SP, podmiot prywatny, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo
Wskaźnik	Długość nowowybudowanych fragmentów liniowej infrastruktury pieszej i rowerowej. Liczba nowopowstałych obiektów pieszej i rowerowej infrastruktury punktowej. Gęstość transportowej sieci rowerowej. Długość wydzielonych dróg dla rowerów w sieci. Liczba luk w transportowej sieci rowerowej.

DZIAŁANIE 2.1.2

Audyt bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów.

Opis sposobu realizacji	a) Przeprowadzenie audytu infrastruktury pieszej i rowerowej pod kątem spełniania wymagań bezpieczeństwa, wygody korzystania z niej oraz jej dostępności, a także konsultacji społecznych w tym zakresie. Zebranie informacji nt. występowania miejsc niebezpiecznych, miejsc uciążliwych oraz pomysłów mieszkańców na poprawę bezpieczeństwa. b) Przeprowadzenie audytu sieci pieszej pod kątem dostępności dla osób o ograniczonej mobilności oraz konsultacji społecznych w tym zakresie. c) Audyt występowania kolizji między ruchem pieszo-rowerowym i samochodowym w ramach parkowania oraz wkraczania pojazdów na sieć pieszą i rowerową, a także wdrażanie rozwiązań mających na celu likwidację tego zjawiska (m.in. prowadzenie bieżącej kontroli parkowania, stosowanie wygrodzeń, zmiana organizacji ruchu, przebudowa infrastruktury itd). Bieżąca kontrola opisanych zjawisk i egzekwowanie prawa. d) Modernizacja odcinków i elementów infrastruktury pieszej i rowerowej zidentyfikowanych w ramach ww. audytów i konsultacji społecznych, w tym doświetlenie ciągów pieszych, przejść dla pieszych, odcinków tras rowerowych itp. e) W strefie podmiejskiej B należy położyć szczególny nacisk na bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w pobliżu dużych skupisk zabudowy mieszkalnej oraz głównych miejsc docelowych, również węzłów przesiadkowych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	GDDKiA, gminy OMGGS, UM, ZDIZ, ZDP
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENIKS, FEP, UE
Potencjalni partnerzy	BPP MG, BRG, DRMG, Mieszkańcy, NGO, PBPR, SP, podmiot prywatny, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba obiektów infrastruktury punktowej dla których przeprowadzono audyt zgodnie z obowiązującymi wytycznymi w ciągu ostatnich 5 lat. Długość infrastruktury liniowej, dla której przeprowadzono audyt.

	Udział odcinków i elementów infrastruktury zmodernizowanych zgodnie z wynikami audytów/konsultacji.

DZIAŁANIE 2.1.3
Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej

Opis sposobu realizacji	a) Podniesienie standardu utrzymania sieci pieszej i rowerowej, w szczególności w okresie jesienno-zimowym, w celu zapewnienia najwyższej jakości, komfortu i bezpieczeństwa korzystania z niej i nieograniczonego dostępu w tym czasie. Działanie to ograniczy zjawisko zmniejszania się ruchu pieszego i rowerowego w tym okresie na korzyść zwiększania się ruchu drogowego. b) Objęcie szczególnie wysokim poziomem utrzymania tych elementów sieci pieszej (zarówno obiektów punktowych jak i odcinków liniowych), które stanowią o bezpieczeństwie oraz dostępności dla osób o ograniczonej mobilności. c) W przypadku braku możliwości uzyskania odpowiedniego poziomu utrzymania tras rowerowych w okresie zimowym i przy wystąpieniu sprzyjających warunków pogodowych, warto udostępnić je narciarzom biegowym i w miarę możliwości zapewnić przynajmniej najprostszy ślad dla nich. Dotyczy to szczególnie terenów wyjątkowo atrakcyjnych turystycznie, jednak nie tylko.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	GDDKiA, gminy OMGGS, ZDIZ, ZDP
Horyzont czasowy	**działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Udział sieci objętej utrzymaniem wysokiej jakości/pilnej. Udział ocen co najmniej "dobry" w odpowiedzi na pytanie dot. zadowolenia z utrzymania sieci pieszej i rowerowej w ramach ankiet cyklicznie prowadzonych z Mieszkańcami (lub analogicznie w odniesieniu do audytów infrastruktury, ale wtedy nie będzie to dotyczyło sieci ogólnie w czasie, a jedynie obserwacji w wybranym dniu).

2.2. Integracja sieci pieszej i rowerowej z transportem zbiorowym.

DZIAŁANIE 2.2.1
Audyt i modernizacja sieci pieszej pod kątem jej dostępności do węzłów integracyjnych dla osób o ograniczonej mobilności

Opis sposobu realizacji	a) Wykonanie audytu sieci pieszej na styku z innymi gałęziami transportu pod kątem występowania zagrożeń i niedogodności dla osób o ograniczonej mobilności. Realizacja konsultacji społecznych w tym zakresie. Zaprojektowanie i realizacja projektów mających na celu wdrożenie zidentyfikowanych zmian. b) Modernizacja i/lub rozbudowa sieci w celu eliminacji zidentyfikowanych zagrożeń i niedogodności oraz likwidacji miejsc o ograniczonej dostępności lub jej zupełnym braku.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, FENIKS, FEP, Pdwor, Pprzyst, UE,
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Udział węzłów/przystanków ocenionych przez osoby o ograniczonej mobilności jako co najmniej "dobrze' dostępne w ramach audytów/konsultacji. Udział odcinków i elementów infrastruktury zmodernizowanych zgodnie z wynikami audytów/konsultacji.

DZIAŁANIE 2.2.2
Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów pojazdami transportu zbiorowego

Opis sposobu realizacji	a) Zmiana taryf przewozowych mająca na celu umożliwienie (najlepiej bezpłatnego) przewozu rowerów, hulajnóg i UTO transportem publicznym. Taryfy należy uzupełnić o takie zapisy,

	które ten przewóz umożliwią jednocześnie nie narażając bezpieczeństwa innych użytkowników. b) Planowanie/modernizacja/budowa elementów punktowej infrastruktury transportu zbiorowego w taki sposób, aby możliwe było wygodne i bezpieczne wprowadzanie na pokład pojazdów rowerów itp. (m.in. dbałość o jak najmniejsze odstępy między krawędzią pojazdu i peronu, stosowanie odpowiednio wysokich peronów oraz dojazdu do nich itd.). c) Wymiana/modernizacja/zakup pojazdów transportu zbiorowego w taki sposób, aby umożliwić przewóz w nich (lub w wyjątkowych sytuacjach za nimi - przyczepy) rowerów, hulajnóg i UTO (w tym stosowanie pojazdów niskopodłogowych, o szerokich wejściach, montaż wieszaków rowerowych - w pojazdach dalekobieżnych - wyznaczanie miejsc dla rowerów w pojeździe oraz montaż urządzeń umożliwiających ich wygodny i bezpieczny przewóz).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	MZKZG, MZTP/RZTP,SOMGGS
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Środki własne, FENIKS, FEP, Pdwor, Pprzyst, UE,
Potencjalni partnerzy	PKP IC, PKP PLK, podmiot prywatny, PKM, PKP SA, PKP SKM, POLREGIO, NGO, Mieszkańcy
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Udział Liczba organizatorów transportu zbiorowego z taryfą umożliwiającą przewóz rowerów, hulajnóg i UTO. Udział stacji/przystanków/węzłów, na których możliwe jest wprowadzenie roweru/hulajnogi/UTO na pokład pojazdu bez utrudnień. Udział pojazdów, które dostosowane są do przewożenia rowerów/hulajnóg/UTO. Udział węzłów integracyjnych/przystanków zintegrowanych zgodnych ze standardami w zakresie infrastruktury dla rowerów, UTO i hulajnóg.

2.3. System współdzielonego transportu rowerowego.

DZIAŁANIE 2.3.1
Rozbudowa systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO

Opis sposobu realizacji	a) Audyt i konsultacje społeczne zapotrzebowania na nowe stacje rowerów miejskich (z uwzględnieniem istniejących i planowanych stacji Mevo oraz stacji i obszarów parkowania prywatnych wypożyczalni rowerów i UTO). b) Budowa nowych stacji rowerów współdzielonych zgodnie ze zidentyfikowanych zapotrzebowaniem. c) Zwiększenie liczby dostępnych rowerów (i UTO) współdzielonych w tym rowerów: górskich, miejskich, towarowych, elektrycznych, o obniżonej ramie, z fotelikami dziecięcymi, przyczep rowerowych (dziecięcych i towarowych) i in. d) Bieżąca dbałość o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych. f) W strefie podmiejskiej B należy szczególnie uwzględnienić potencjalnie duże wahania wykorzystania tego typu pojazdów w szczytach A i B w odwrotnych kierunkach i tym samym konieczność odpowiednio sprawnej relokacji rowerów, UTO itp.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, Gminy OMGGS, UM, podmiot prywatny
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, KPO, FENIKS, FEP, UE
Potencjalni partnerzy	BPP MG, BRG, DRMG, Mieszkańcy, MZKZG, NGO, PBPR, PKP PLK, PKM, PSSE, SOMGGS, ZDIZ
Pakiet działań	PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo
Wskaźnik	Liczba sprawnych rowerów , hulajnóg i UTO dostępnych w systemach transportu współdzielonego. Udział gmin OMGGS w których funkcjonuje system współdzielonego transportu rowerowego/UTO/hulajnóg.

DZIAŁANIE 2.3.2

Integracja systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO między sobą, a także z systemem transportu publicznego.

Opis sposobu realizacji	a) Integracja taryfowa systemów rowerów i UTO współdzielonych z transportem publicznym (obsługa kartą miejską itp). b) Intergacja przestrzenna systemów rowerów współdzielonych z transportem publicznym (poprzez m.in. lokowanie stacji na obszarze lub w pobliżu węzłów intergacyjnych itp.) c) Dążenie do uzyskania możliwości zarządzania (użytkowania) systemem rowerów (hulajnóg i UTO) współdzielonych z poziomu jednej aplikacji, która będzie tożsama z aplikacją operującą w transporcie publicznym i innych obszarach mobilnościowych (MaaS). d) Bieżąca dbałość o wysoką jakość i dostępność pojazdów współdzielonych. e) W strefie podmiejskiej B należy uwzględnić dodatkowe strefowe założenia przedstawione dla działania "Rozbudowa systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO" w odniesieniu dla strefy podmiejskiej B.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Własne, KPO, FENIKS, FEP, UE
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, PKM, PKP SKM, PKP SA, UM, podmiot prywatny
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba aplikacji do obsługi systemów pojazdów współdzielonych (przy założeniu, że każdy analizowany system można obsługiwać z poziomu aplikacji). Udział operatorów transportu publicznego, którzy mają taryfę zintegrowaną z systemami pojazdów współdzielonych. Udział węzłów/przystanków integracyjnych wyposażonych w stację/obszar rowerów/UTO/hulajnóg współdzielonych.

3
Ruch zmotoryzowany

3.1. Metropolitalna polityka parkingowa.

DZIAŁANIE 3.1.1
Opracowanie i przyjęcie spójnej polityki parkingowej dla OMGGS zgodnej z założeniami SUMP

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca z SOMGGS przy opracowywaniu polityki parkingowej uwzględniającej wszystkie aspekty tego zagadnienia, zgodnie z dobrymi praktykami z Obszaru, kraju i świata oraz z wynikami badań terenowych i naukowych w tej dziedzinie. Opracowanie to powinno być realizowane wspólnie przez wszystkie podmioty z Obszaru będące interesariuszami, jak również przy udziale Mieszkańców. b) Przyjęcie Polityki. c) Wdrożenie Polityki. d) Realizacja założeń Polityki i kontrola ich obowiązywania oraz cykliczny audyt właściwego jej funkcjonowania, a także jej adekwatności do aktualnych potrzeb. e) W razie zidentyfikowania potrzeb zmian w Polityce jej aktualizowanie i wdrażanie zmian.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	BPP MG, BRG, DRMG, Mieszkańcy, NGO, PBPR, podmiot prywatny, PUW, SOMGGS, SP
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Udział jednostek samorządowych, w których przyjęto politykę parkingową OMGGS lub opracowano program parkingowy zgodny z jej założeniami.

DZIAŁANIE 3.1.2
Rozbudowa stref płatnego parkowania

Opis sposobu realizacji	a) Analiza Strefy pod kątem zasadności wyznaczania SPP oraz przeprowadzenie konsultacji społecznych, których celem będzie skonfrontowanie propozycji z potrzebami Mieszkańców i wypracowanie wspólnego projektu.

	b) W przypadku powstania SPP, jej cykliczny audyt funkcjonowania i bieżące wdrażanie zmian w miarę zmieniających się potrzeb.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Sumaryczna długość ulic objętych systemami płatnego parkowania.

DZIAŁANIE 3.1.3

Rozbudowa systemu parkingów buforowych wraz z przeciwdziałaniem nielegalnemu parkowaniu.

Opis sposobu realizacji	a) Szczegółowy audyt istniejących parkingów i miejsc parkingowych oraz lokalizacji, w których kierowcy parkują pomimo braku wyznaczenia miejsc, a także istniejących parkingów buforowych wraz z uwzględnieniem istniejących już komercyjnych parkingów, np. będących częścią galerii handlowych. b) Porządkowanie nielegalnych miejsc parkowania (wprowadzanie zakazów, fizycznych ograniczeń, regularne kontrole przez służby porządkowe itd.). c) Określenie zapotrzebowania na liczbę parkingów buforowych oraz wyznaczenie ich lokalizacji wraz z konsultacjami społecznymi i wypracowaniem projektu spełniającego potrzeby mieszkańców, przy spełnieniu założeń zrównoważonego rozwoju transportu. d) Akceptacja projektu i rozpoczęcie prac nad jego realizacją. Rozbudowa systemu parkingów buforowych (jeśli z analizy zapotrzebowania na miejsca postojowe w parkingach buforowych wykazana zostanie konieczność ich budowy) i uporządkowanie parkowania poza nimi. e) Rozbudowa systemu parkingów buforowych możliwa jedynie przy zapewnieniu obsługi parkingów buforowych przez transport zbiorowy.

	f) Parkingi buforowe mogą być lokalizowane na obrzeżach miast przy węzłach drogowych oraz obrzeżach SCT. Parkingi buforowe nie mogą być lokalizowane w centrach miast. g) Cykliczny audyt działania systemu parkowania i jego zgodności z polityką parkingową oraz bieżące wdrażanie zmian dopasowujących system do aktualnych potrzeb.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	KPO, FENIKS, FEP, UE
Potencjalni partnerzy	BPP MG, BRG, DRMG, Mieszkańcy, NGO, PBPR, podmiot prywatny, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba zrealizowanych projektów zagospodarowania terenu, które ograniczają nielegalne parkowanie. Sumaryczna liczba miejsc parkingowych na parkingach buforowych.

3.2. Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.

DZIAŁANIE 3.2.1
Hierarchizacja dróg, wyznaczanie stref ruchu uspokojonego, stref "tempo 30" oraz stref o ograniczonym dostępie

Opis sposobu realizacji	a) Sieć drogowa w OMGGS będzie miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, a rozwiązania techniczne będą odpowiadać prędkościom, które można na nich rozwijać: I) Obwodnice i drogi rozprowadzające pozwolą na szybkie przemieszczanie się w relacjach zewnętrznych (70 km/h, na obwodnicach i drodze ekspresowej – 90 120 km/h), II) Na kluczowych ciągach komunikacyjnych w obszarach zabudowanych, w strefach przemysłowych czy na przedmieściach będzie można poruszać się z prędkością 50 km/h, III) Na osiedlach i ulicach o znaczeniu lokalnym oraz w kluczowych obszarach zabudowanych domyślną formą organizacji ruchu będą strefy Tempo 30, gdzie ograniczona zostanie liczba

	niepotrzebnych znaków drogowych, których natłok sprawia, że całość systemu staje się nieczytelna, a ponadto pogarszają one estetykę miasta, IV) Na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego i życia lokalnej społeczności wprowadzane będą strefy zamieszkania (20 km/h) w formie woonerfów i przestrzeni współdzielonych. Zadanie obejmuje objęcie ograniczeniem dostępności samochodem obszarów chronionych i obszarów o zwiększonej gęstości celów podróży (obszary centralne rdzenia OM, obszary o dużej liczbie miejsc pracy i nauki, obszary usługowe) poprzez wydzielanie stref ograniczonej dostępności dla pojazdów, stref TEMPO 30.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	**działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne, FEP
Potencjalni partnerzy	UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Udział długości odcinków sieci drogowej objętych strefami ruchu uspokojonego, o ograniczonym dostępie lub "tempo 30" w terenach zabudowanych.

DZIAŁANIE 3.2.2
Dostosowanie zagospodarowania ulic do ich rzeczywistej funkcji

Opis sposobu realizacji	Dostosowanie zagospodarowania ulic (geometria toru jazdy, szerokość pasa ruchu i ciągów pieszych, lokalizacja i liczba miejsc postojowych, wprowadzenie zieleni i elementów małej architektury itd.) do ich rzeczywistej funkcji, np. wprowadzanie rozwiązań typu woonerf w strefach zamieszkania.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne, FEP

Potencjalni partnerzy	
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Sumaryczna długość ulic typu woonerf.

DZIAŁANIE 3.2.3
Stała analiza bezpieczeństwa ruchu drogowego i audyty znaków

Opis sposobu realizacji	a) Przeprowadzenie audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, w których dochodziło do wypadków i kolizji) i oznakowania. b) Realizacja kompleksowych programów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, w szczególności przy szkołach.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, FEP
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba ulic/skrzyżowań, dla których przeprowadzono audyty BRD. Liczba szkół, w pobliżu których zrealizowano programy poprawy BRD.

DZIAŁANIE 3.2.4
Budowa obwodnic wraz z uspokojeniem ruchu

Opis sposobu realizacji	a) Powiązanie budowy obwodnic z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg: I) po otwarciu Trasy Kaszubskiej - przebiegu starej drogi krajowej nr 6 na odcinku Wejherowo - Bożepole Wielkie, II) po otwarciu drogi ekspresowej S6 od Trasy Kaszubskiej do granicy pow. lęborskiego - w ramach przebiegu drogi krajowej nr 6.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP

Horyzont czasowy	2030+
Źródło finansowania	Środki własne, FENIKS, FEP
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba km dróg objęta uspokojeniem ruchu w związku z budową obwodnic.

DZIAŁANIE 3.2.5
Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności

Opis sposobu realizacji	a) Modernizacja układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, a także w infrastrukturę przystankową po wcześniejszych analizach. b) Modernizacje powinny zawierać rozwiązania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przy przebudowie nie powinno się dążyć do zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, FEP
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba km wybudowanej infrastruktury dla pieszych i rowerzystów. Liczba wybudowanych przystanków.

DZIAŁANIE 3.2.6

Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności

Opis sposobu realizacji	a) Przeprowadzenie procesów studyjno-koncepcyjnych nowych dróg, w szczególności: Via Maris z uwzględnieniem zmian natężeń ruchu drogowego w związku z otwarciem nowych inwestycji, wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego, możliwość rozbudowy i lepszego wykorzystania transportu kolejowego i autobusowego, możliwości poruszania się pieszo i rowerem. b) Priorytetem inwestycji wykazanym w procesach studyjno-koncepcyjnych będzie poprawa funkcjonowania zrównoważonych środków transportu, a nie indywidualnego ruchu samochodowego.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	BPP MG, BRG, DRMG, gminy OMGGS, PBPR, podmiot prywatny, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDW
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, FEP
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, SP, ZDP
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska
Wskaźnik	Liczba przeprowadzonych procesów studyjno-koncepcyjnych uwzględniająca kryteria zrównoważonej mobilności.

3.3. Zmniejszenie negatywnych skutków środowiskowych funkcjonowania transportu drogowego.

DZIAŁANIE 3.3.2

Rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych i utworzenie miejsc postojowych dla pojazdów zeroemisyjnych

Opis sposobu realizacji	a) Wspieranie rozwoju punktów ładowania pojazdów elektrycznych, wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania w liczbie adekwatnej do zapotrzebowania, współpraca z prywatnymi inwestorami w zakresie realizacji inwestycji. Realizacja Strategii Rozwoju Elektromobilności

Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, podmiot prywatny, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne, FENIKS, UE, FEP
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, UMWP, SP, ZDP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska
Wskaźnik	Liczba zarejestrowanych pojazdów zeroemisyjnych. Liczba dostępnych stacji ładowania.

3.4. Usprawnienie systemu logistyki miejskiej i zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego.

DZIAŁANIE 3.4.1
Wytyczenie miejsc parkingowych przeznaczonych dla dostawców

Opis sposobu realizacji	a) Wyparcowanie standardu wyznaczania miejsc postojowych ("kopert") przeznaczonych wyłącznie dla dostawców. b) Wytyczenie rotacyjnych miejsc postojowych ("kopert") przeznaczonych wyłącznie dla samochodów dostawczych w strefach śródmiejskich. Miejsca postojowe powinny umożliwiać postój do 15 minut w celu załadunku lub rozładunku c) W strefie podmiejskiej B tego typu rozwiązanie będzie dotyczyło przede wszystkim miejsc, których obsługa logistyczna jest uciążliwa dla obszaru (np. okolice targowisk, większych sklepów, zakładów pracy).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW
Horyzont czasowy	**2027**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmiot prywatny, BPP MG, BRG, DRMG, PBPR

Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba wytyczonych rotacyjnych miejsc postojowych przeznaczonych dla dostawców.

DZIAŁANIE 3.4.2
Kontynuacja współpracy z operatorami automatów paczkowych w celu ich dogodnej lokalizacji oraz uwzględnienie dodatkowych udogodnień

Opis sposobu realizacji	a) Konsultowanie lokalizacji nowych automatów paczkowych z ich operatorami w celu uniknięcia sytuacji, w której obecność paczkomatu blokuje ruch pieszy lub drogowy. b) Tworzenie zachęt dla operatorów paczkomatów do instalacji dodatkowych udogodnień: ładowarek samochodów elektrycznych, zieleni miejskiej lub do lokalnej przebudowy infrastruktury pieszej w obrębie paczkomatu.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, środki prywatne
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, SOMGGS, podmiot prywatny, BPP MG, BRG, DRMG, PBPR
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba automatów, których budowę skonsultowano.

DZIAŁANIE 3.4.6
Strefy rozładunkowe na przystankach autobusowych

Opis sposobu realizacji	Wytyczenie stref rozładunkowych w ramach istniejących zatok autobusowych - w lokalizacjach o niskim natężeniu ruchu autobusowego (poniżej 4 postojów na godzinę). Strefa rozładunkowa ma charakter specjalnego miejsca postojowego umożliwiającego za- lub wyładunek towarów do 15 minut.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDP, ZDW, GDDKiA, MZKZG, MZTP/RZTP
Horyzont czasowy	2027

Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	Podmiot prywatny, BPP MG, BRG, DRMG, PBPR
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba stref rozładunkowych.

4
Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja

4.1. Zwiększenie świadomości ludności z zakresu negatywnych oddziaływań transportu oraz sposobów ich ograniczania.

DZIAŁANIE 4.1.1

Edukacja na temat negatywnych oddziaływań transportu oraz promocja alternatywnych środków transportu

Opis sposobu realizacji	a) Przeprowadzanie zajęć, warsztatów, wyjść studyjnych, pogadanek, spacerów, kampanii informacyjnych itp. mających na celu uświadamianie mieszkańcom i użytkownikom transportu jego negatywnego wpływu na zdrowie, życie, przyrodę, infrastrukturę i architekturę. W wydarzeniach powinny brać udział osoby z każdego przedziału wiekowego i każdej grupy społecznej, zaś bardzo istotnym elementem działań powinna być tematyka BRD. b) Prowadzenie kampanii promocyjnych w przestrzeni publicznej i pojazdach transportu zbiorowego, pokazujących jak dobry wpływ na ograniczanie negatywnych oddziaływań transportu ma korzystanie z alternatywnych form podróżowania oraz zachęcających do korzystania z nich. c) Realizowanie różnego rodzaju konkursów/akcji ułatwiających dostęp do zrównoważonych form podróżowania (np. konkursy, w których można wygrać rower elektryczny lub długookresowy bilet na transport zbiorowy). d) Realizowanie wszelkich działań mających na celu poprawę jakości i integracji transportu publicznego (oraz rowerowego i podróży pieszych) na obszarze OMGGS i w połączeniu z obszarami ościennymi w celu zachęcenia jak największej liczby osób do korzystania z tego rodzaju transportu.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, FENIKS, FEP, UE
Potencjalni partnerzy	BPP MG, Mieszkańcy, NGO, PBPR, SOMGGS, PKP PKM, PKP SA, PKP SKM, POLREGIO
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska

Wskaźnik	Liczba przeprowadzonych zajęć/warsztatów/kampanii/akcji itp. Liczba uczestników warsztatów, spotkań, zajęć itp.

4.2. Integracja usług mobilności w ramach platformy cyfrowej.

DZIAŁANIE 4.2.1

Rozbudowa systemu zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego (możliwość zakupu biletu, wyszukiwania połączeń itp.)

Opis sposobu realizacji	Wspieranie rozwoju systemu FALA (lub analogicznego) o nowe funkcjonalności w zakresie dodatkowych funkcjonalności w zakresie informacji pasażerskiej i usługi Mobility as a Service.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	MZKZG, MZTP/RZTP,UM
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, Fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Gminy OMGGS, Mieszkańcy, NGO, podmiot prywatny, SOMGGS, PKM, PKP SA, PKP SKM, POLREGIO,
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Udział organizatorów publicznego transportu zbiorowego w systemie zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego.

DZIAŁANIE 4.2.2

Utworzenie zintegrowanej bazy danych sieci połączeń, rozkładu jazdy (standard GTFS) i lokalizacji przystanków wraz z jej regularną aktualizacją.

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca z operatorami i organizatorami transportu zbiorowego na rzecz wdrożenia standardu GTFS. b) Współpraca przy tworzeniu scentralizowanej, regularnie aktualizowanej bazy danych dotyczących funkcjonujących linii transportu zbiorowego, rozkładów jazdy i lokalizacji przystanków.

	c) Dostęp do bazy poprzez Zintegrowaną Platformę Informacji OMGGS.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne, Fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Gminy OMGGS, podmiot prywatny, PKM, PKP SA, PKP SKM, POLREGIO,
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Udział organizatorów publicznego transportu zbiorowego udostępniających aktualną bazę danych sieci połaczeń, rozkładu jazdu i lokalizacji przystanków w ogóle organizatorów transportu w OMGGS.

4.3. Zintegrowany system informacji.

DZIAŁANIE 4.3.1

Opracowanie ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca przy tworzeniu jednolitego systemu informacji pasażerskiej: numeracja linii, wzór tabliczek przystankowych wraz ze standardami dotyczącymi aktualizacji informacji, scentralizowana informacja w Internecie wraz z wyszukiwarką połączeń.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, Gminy OMGGS, MZKZG, MZTP/RZTP, UM
Horyzont czasowy	2030
Źródło finansowania	Środki własne, Fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, podmiot prywatny, PKP PKM, PKP SA, PKP SKM, POLREGIO,
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Wskaźnik	Udział organizatorów publicznego transportu zbiorowego stosujących standardy metropolitalnego/regionalnego systemu informacji pasażerskiej.

DZIAŁANIE 4.3.2

Rozbudowa i bieżąca aktualizacja metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGS.

Opis sposobu realizacji	a) Aktualizacja i wektoryzacja studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego lub planów ogólnych, a także miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego w jednym systemie informacyjnym.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS, SOMGG
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, Fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	Mieszkańcy, NGO, PBPR, BPP MG, BRG,
Pakiet działań	PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo
Wskaźnik	Udział jednostek samorządowych udostępniających dane dotyczące gminy/miasta w ramach metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej.

5
Współpraca

5.1. Zintegrowane zarządzanie transportem.

DZIAŁANIE 5.1.1

Rozszerzenie kompetencji i zasięgu Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej do czasu powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu Zbiorowego

Opis sposobu realizacji	a) Rozszerzenie kompetencji Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej o organizację transportu publicznego poprzez przejęcie zadań od organizatorów UM Wejherowo z zachowaniem struktur organizatorów w Gdańsku i Gdyni jako oddziałów terenowych MZKZG o określonej autonomii w zakresie kształtowania sieci transportu publicznego na obszarze tych miast. Zachowanie zadań realizowanych przez podmioty wewnętrzne. b) Dołączenie do MZKZG przez kolejne gminy, które wchodzą w skład OMGGS, a także zmiena charakteru związku z międzygminnego na powiatowo-gminny, który umożliwi współpracę z powiatami, należącymi do OMGGS.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, MZKZG, SP, UM
Horyzont czasowy	2027
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	podmiot prywatny, PKP SKM, POLREGIO, SOMGGS, UMWP
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba jst, które przekazały organizację transportu publicznego do MZKZG.

DZIAŁANIE 5.1.3

Współfinansowanie przewozów kolejowych przez samorządy.

Opis sposobu realizacji	a) Zawarcie porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenie oferty połączeń kolejowych.

Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, MZKZG SP, UM
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	UMWP
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba jednostek samorządowych współfinansujących połączenia kolejowe.

DZIAŁANIE 5.1.4

Cykliczne spotkania członków OMGGS i UMWP w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca z SOMGGS w celu opracowania zintegrowanej oferty przewozowej, koordynacji działań na rzecz organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego prowadzonych przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, wymiany informacji pomiędzy Stronami w zakresie związanym z organizacją systemu publicznego transportu zbiorowego, opracowania zasad, dotyczących wspólnej komunikacji i promocji, prowadzonych działań informacyjno-społecznych, uruchomienia portalu informacyjnego, zawierającego kompleksowe informacje dotyczące funkcjonowania systemu publicznego transportu zbiorowego , przeprowadzenia diagnozy stanu obecnego, analizę obszarów problemowych i nawyków komunikacyjnych związanych z użytkowaniem m.in. transportu publicznego, rowerowego, kołowego oraz z ruchem pieszych, systematycznego prowadzenia badań potrzeb i preferencji komunikacyjnych mieszkańców związanych z codziennym przemieszczaniem się, promocji nazwy połączeń kolei aglomeracyjnej.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, MZKZG SP, SOMGGS, UM
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne

Potencjalni partnerzy	UMWP
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba lat, w których zrealizowano co najmniej 1 spotkanie.

DZIAŁANIE 5.1.5
Integracja taryfowo-biletowa transportu kolejowego z transportem autobusowym i miejskim

Opis sposobu realizacji	a) Utworzenie zintegrowanej taryfy łączącej kolej, transport autobusowy regionalny oraz komunikację miejską, w drodze zawierania porozumień pomiędzy organizatorem przewozów kolejowych a organizatorami transportu zbiorowego do czasu powstania metropolitalnego organizatora transportu.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SOMGGS, MZKZG
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	UMWP
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Udział połączeń autobusowych obsługujących węzły integracyjne i przystanki kolejowe w ramach zintegrowanej taryfy. Udział połączeń autobusowych w zintegrowanej taryfie metropolitalnej.

DZIAŁANIE 5.1.7
Współpraca pomiędzy zarządcami dróg

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca podczas działań inwestycyjnych i remontowych pomiędzy samorządami OMGGS oraz GDDKiA i zarządcami dróg wojewódzkich i powiatowych. Poprawa wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami, w szczególności udostępnianie i omawianie wyników badań i analiz z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, procesów studyjno-koncepcyjnych czy

	rozwiązań z zakresu standaryzacji i hierarchizacji infrastruktury drogowej
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ S, ZDIZ GDY, ZDP
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	GDDKiA, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba skonsultowanych projektów inwestycyjnych i remontowych pomiędzy samorządami OMGGS oraz GDDKiA i zarządcami dróg wojewódzkich i powiatowych.

DZIAŁANIE 5.1.8
Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji oraz utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu

Opis sposobu realizacji	a) Wskazywanie zapotrzebowania na tematy związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności np. organizacją transportu publicznego, elektromobilnością, bezpieczeństwem ruchu drogowego, modelowaniem ruchu w ramach oferty Metropolitalnego Centrum Kompetencji, wypracowania nowych rozwiązań wokół kluczowych zagadnień z punktu widzenia różnego rodzaju miejscowości z OMGGS. b) Przekazywanie danych do Metropolitalnego Obserwatorium Transportu o systemie transportu i jego funkcjowaniu. Systematyczne raportowanie zmian wskazywanie pojawiajacych się problemów, monitorowanie realizacji działań strategicznych, a także inicjowanie kierunków studiów, badań i analiz transportowych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne, UE, FEP

Potencjalni partnerzy	BPP MG, BRG, gminy OMGGS, MZKZG, podmiot prywatny, PKP SKM, POLREGIO, SP, UM, UMWP, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP, ZDW
Pakiet działań	PAKIET 6: Chcę, żeby moje podróże były przyjazne dla środowiska
Wskaźnik	Liczba przeprowadzonych prelekcji. Liczba samorządów OMGGS, które w ciągu roku współpracowały w ramach Metropolitalnego Obserwatorium Transportu.

DZIAŁANIE 5.1.9
Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego

Opis sposobu realizacji	b) Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego w ramach Metropolitalnego Pakietu Drogowego
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS, SP, UM, ZDIZ GDA, ZDIZ GDY, ZDIZ S, ZDP
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	podmiot prywatny
Pakiet działań	PAKIET 5: Ulicami Metropolii chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie
Wskaźnik	Liczba przeprowadzonych inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

5.2. Zintegrowana oferta zrównoważonej. mobilności.

DZIAŁANIE 5.2.1
Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy.

Opis sposobu realizacji	a) Wskazywanie zapotrzebowania na uruchomienie linii metropolitalnych, czyli linii uruchamianych przez Metropolitalny lub Regionalny Zarząd Transportu o wysokiej częstotliwości kursowania, wzdłuż nieczynnych linii kolejowych do czasu ich rewitalizacji bądź na odcinkach, gdzie istnieje szybkie połączenie

	drogowe z rdzeniem metropolii i brakuje alternatywy w postaci linii kolejowej bądź dogodnego połączenia z przesiadkami. c) Przykładowe realacje na których mogą zostać utworzone połączenia linie metropolitalne, to: I) 22-05 (Elbląg) - Nowy Dwór Gdański – Gdańsk, II) 22-04 Nowy Dwór Gdański - Cedry Wielkie - Gdańsk III) 22-09 Nowy Dwór Gdański – Malbork, IV) 22-20 Lębork – Krokowa – Puck, V) 22-63 Lębork - Sierakowice - Kartuzy.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, MZKZG, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	2025
Źródło finansowania	Własne, FRPA
Potencjalni partnerzy	UMWP
Pakiet działań	PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami
Wskaźnik	Liczba linii metropolitalnych współfinansowanych przez samorządy.

5.3. Zintegrowane zarządzanie infrastrukturą przesiadkową.

DZIAŁANIE 5.3.1

Opracowanie i wdrożenie wspólnych Standardów Wizualnych i Funkcjonalnych w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów Integracyjnych

Opis sposobu realizacji	a) Wdrożenie standardu przy nowych węzłach integracyjnych. b) Audyt istniejących węzłów oraz ich modyfikacja w celu dostosowania do standardu (np. dodanie parkingów, modyfikacja w celu poprawy dostępności). c) Wprowadzenie bądź zmiana oznakowania węzła lub jego otoczenia przy uzgodnieniu z zarządzającym infrastrukturą.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS, SOMGGS

Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Własne, środki krajowe, fundusze europejskie
Potencjalni partnerzy	UMWP, PKM, PKP PLK
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Liczba węzłów zgodnych z opracowanymi standardami zagospodarowania przestrzeni publicznej.

6
Planowanie przestrzenne

6.1. Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności.

DZIAŁANIE 6.1.1

Opracowanie Bilansu Metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę.

Opis sposobu realizacji	a) Uwzględnienie wyników Bilansu Metropolitalnego w opracowywanych dokumentach strategicznych. b) Uwzględnienie rekomendacji dla kształtowania zabudowy w opracowywaniu dokumentów planistycznych przez gminę. c) Regularne przekazywanie aktualnych danych do metropolitalnej lub regionalnej bazy danych dokumentów planistycznych (przy współpracy z UM WP oraz rozszerzeniu i bieżącej aktualizacji istniejącego systemu informacji przestrzennej).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS
Horyzont czasowy	**2027 w zakresie utworzenia bazy danych dokumentów planistycznych oraz wykonania Bilansu Metropolitalnego.** **Działanie ciągłe w zakresie wykonywania analizy obsługi transportowej.**
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	PBPR, BPP MG BRG, gminy OMGGS
Pakiet działań	PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo
Wskaźnik	Wykonany bilans metropolitalny. Utworzona baza danych dokumentów planistycznych OMGGS (możliwe również w ramach współpracy i aktualizacji regionalnej bazy danych). Wykonana aktualizacji bilansu metropolitalnego. Liczba studiów gmin OMGGS dla których wykonano analizy obsługi transportowej (analiza potrzeb rozwoju sieci drogowej, rowerowej, dostępu do transportu zbiorowego) w ramach sporządzania dokumentów studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrznnego bądź planów ogólnych.

DZIAŁANIE 6.1.2

Rozwój terenów inwestycyjnych mieszkaniowych i funkcji towarzyszących w dobrym dostępie do transportu zbiorowego.

Opis sposobu realizacji	a) Wykonywanie ocen wpływu planowanych funkcji na zapotrzebowanie na transport i opracowania zasad racjonalnej obsługi transportowej analizowanego obszaru dla inwestycji na terenach powyżej 0,5 ha. b) Stosowanie narzędzi negocjacji w celu wykorzystania art 16 uodp dla realizacji infrastruktury drogowej w tym dla mobilności zrównoważonej. c) Wypracowanie mechanizmów negocjowania realizacji nowych, zwartych terenów pod inwestycje mieszkaniowe powyżej 1 ha w sposób skoordynowany z wypracowaniem możliwości wyposażenia ich w niezbędną infrastrukturę społeczną i komunalną. Wykorzystanie dostępnych mechanizmów prawnych i planistycznych. d) Uwzględnienie ww. ustaleń w dokumentach planistycznych. e) Korzystanie ze wsparcia technicznego SOMGGS w zakresie możliwości stosowania narzędzi negocjacji w celu wykorzystania art 16 uodp dla realizacji infrastruktury drogowej w tym dla mobilności zrównoważonej.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	Gminy OMGGS
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR, BPP MG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Liczba analiz wpływu inwestycji na układ drogowy realizowanych przez gminy dla nowych zespołów zabudowy oraz wynegocjowanych umów na rozbudowę układu drogowego tytułem art 16 uodp. Liczba opracowań (masterplanów, koncepcji programowo-przestrzennych) realizowanych dla nowych zespołów zabudowy mieszkaniowej z usługami. Powierzchnia terenów w MPZP i SUIKZP o funkcji mieszkaniowej jednorodzinnej oraz wielorodzinnej, terenów usług, terenów sportu i rekreacji, terenów przestrzeni publicznych, terenów

	małych przedsiębiorstw (nieuciążliwych) oraz terenów o funkcjach mieszanych w odległości 1 km od przystanku/stacji kolejowej, węzła integracyjnego lub przystanku zintegrowanego oraz 0,5 km od przystanku autobusowego.

DZIAŁANIE 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.

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca przy opracowywaniu masterplanów dla obszarów położonych na terenie gminy/miasta. b) Uwzgędnienie zapisów masterplanów w opracowywanych dokumentach planistycznych dla terenów objętych masterplanami oraz lokalizowania nowych inwestycji, w szczególności inwestycji celu publicznego.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS Gminy OMGGS
Horyzont czasowy	Działanie ciągłe
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	PBPR, BPP MG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 3: Na węzeł integracyjny dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem.
Wskaźnik	Liczba obiektów handlowych i usługowych w odległości 500 metrów od węzłów integracyjnych. Liczba nowych żłobków, przedszkoli usytuowanych w odległości 500 metrów od węzłów integracyjnych.

DZIAŁANIE 6.1.4

Rozwój stref działalności gospodarczej (SDG) w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego.

Opis sposobu realizacji	a) Lokalizacja stref działalności gospodarczej (SDG) w miejskich obszarach funkcjonalnych w zasięgu dobrego dostępu do infrastruktury transportowej i transportu zbiorowego:

	I) w maksymalnej odległości do 3 km od węzła drogowego w ciągu autostrady (A) lub drogi ekspresowej (S), II) w maksymalnej odległości do 1 km od pozostałych dróg krajowych i wojewódzkich klas G i GP, przy uwzględnieniu konieczności ochrony funkcji drogi, III) w maksymalnej odległości do 1 km od węzłów integracyjnych i przystanków zintegrowanych, IV) bezpośrednio przy stacji lub bocznicy kolejowej w przypadku specyficznych działalności gospodarczych. b) Wytyczne dotyczące lokalizacji stref aktywności gospodarczej należy uwzględniać w szczególności przy lokalizacji nowych stref aktywności gospodarczej w związku z realizowaną trasą S6 (tzw. Trasa Kaszubska).
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS
Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR, BPP MG, BRG
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym.
Wskaźnik	Udział powierzchni terenów o funkcji przemysłowej, produkcyjnej, magazynowej i usługowej wskazanej w dokumentach planistycznych zlokalizowanej w dobrym dostępie (zgodnie ze wskazanymi odległościami) do infrastruktury transportowej w ogóle powierzchni o tych funkcjach w OMGGS.

DZIAŁANIE 6.1.5

Wypracowanie metropolitalnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług publicznych, transportu zbiorowego oraz przestrzeni publicznych.

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca przy tworzeniu standardów i mechanizmu uwzględniania potencjału mobilnościowego wynikającego z dostępności transportu zbiorowego oraz ich wpływu na zapisy studiów i planów (intensywność zabudowy i inne parametry zabudowy, wskaźniki miejsc parkingowych dla samochodów i rowerów, wymogi dotyczące kształtowania infrastruktury drogowej). b) Uwzględnianie dobrych praktyk w opracowywanych dokumentach planistycznych.

Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS, gminy OMGGS
Horyzont czasowy	**2025 w zakresie opracowania standardów.** **Działanie ciągłe w zakresie stosowania standardów.**
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	gminy OMGGS, PBPR, SOMGGS
Pakiet działań	PAKIET 2: Do pracy, szkoły i kina dojadę transportem zbiorowym.
Wskaźnik	Opracowanie metropolitalnych standardów dostępności transportem zbiorowym. Liczba uchwalonych SUiKZP oraz MPZP uwzględniających standardy dostępności do transportu i przestrzeni publicznych.

6.2. Zintegrowane planowanie przestrzenne.

DZIAŁANIE 6.2.1

Standardyzacja wykonywania opracowań planistycznych dla gmin OMGGS.

Opis sposobu realizacji	a) Stosowanie jednolitych na całym terenie OMGGS oznaczeń w nowych i aktualizowanych Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy b) Aktualizacja danych w ramach wspólnej bazy danych przestrzennych OMGGS (Bilansu Metropolitalnego). c) Współpraca przy opracowywaniu standardów dla oznaczeń w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. d) Korzystanie ze wsparcia technicznego SOMGGS w ramach stosowania ujednoliconych oznaczeń w dokumentach planistycznych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	gminy OMGGS SOMGGS
Horyzont czasowy	**2025 w zakresie opracowania i wprowadzenia standardów.** **Działanie ciągłe w zakresie stosowania standardów.**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	PBPR

Pakiet działań	PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo
Wskaźnik	Liczba studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin OMGGS w których zastosowano standardy.

DZIAŁANIE 6.2.2

Współpraca w zakresie planowania rozwoju funkcji generujących potrzeby transportowe zlokalizowanych przy granicy gminy.

Opis sposobu realizacji	a) Współpraca SOMGGS, gmin OMGGS oraz PBPR w ramach koordynacji i uzgadniania gminnych dokumentów planowania przestrzennego (w strefach przygranicznych) w zakresie oddziaływania na potrzeby transportowe z wykorzystaniem formuły Dialogu Terytorialnego.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS gminy OMGGS PBPR
Horyzont czasowy	**2026 w zakresie dołączenia SOMGGS do formuły Dialogu Terytorialnego.** **Działanie ciągłe w zakresie prowadzenia Dialogu Terytorialnego.**
Źródło finansowania	Środki własne
Potencjalni partnerzy	UMWP, PBPR
Pakiet działań	PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo
Wskaźnik	Liczba członków OMGGS korzystających z formuły Dialogu Terytorialnego.

DZIAŁANIE 6.2.3

Podnoszenie kompetencji jednostek odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w OMGGS w zakresie integrowania planowania i mobilności.

Opis sposobu realizacji	a) Udział w organizowanych szkoleniach i wyjazdach studialnych. b) Korzystanie ze wsparcia merytorycznego SOMGGS w ramach opracowywanych dokumentów planistycznych.
Podmiot odpowiedzialny za realizację	SOMGGS

Horyzont czasowy	**Działanie ciągłe**
Źródło finansowania	Środki własne, fundusze europejskie krajowe
Potencjalni partnerzy	PBPR
Pakiet działań	PAKIET 4: Chciałabym dojeżdżać do pracy rowerem, a do parku chodzić pieszo
Wskaźnik	Liczba uczestników przeprowadzonych spotkań i szkoleń.

Wykaz wszystkich działań SUMP OMGGS

OBSZAR 1: Transport publiczny i punkty przesiadkowe.

1.1 Sprawny i efektywny system transportu kolejowego.

1.1.1 Wysoka dostępność transportem kolejowym do rdzenia OMGGS.

1.1.2 Zwiększenie dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej. i dworcowej.

1.1.3 Zakup nowoczesnego taboru kolejowego.

1.1.4 Uruchomienie linii dowozowych do stacji i przystanków kolejowych.

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.

1.2.2 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.

1.3 System wysokiej jakości węzłów integracyjnyjnych.

1.3.1 Budowa i modernizacja węzłów przesiadkowych.

1.4 Transport wodny jako integralny element systemu transportu zbiorowego.

1.4.1.Uruchomienie tramwaju wodnego łączącego miasta Zatoki Gdańskiej w sezonie letnim.

1.4.2 Przebudowa przystanków tramwaju wodnego.

1.4.3 Powiązanie systemów transportu zbiorowego wodnego i lądowego.

OBSZAR 2: Piesi i rowerzyści.

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.

2.1.2. Audyt bezpieczeństwa, funkcjonalności i dostępności sieci pieszej i rowerowej wraz z modernizacją elementów niespełniających wymogów.

2.1.3. Wysokiej jakości bieżące utrzymanie infrastruktury pieszej i rowerowej.

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

2.2.2 Integracja taryfowa, przestrzenna i techniczna w zakresie przewozu rowerów pojazdami transportu zbiorowego

2.3 System współdzielonego transportu rowerowego

2.3.1 Rozbudowa systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO

2.3.2 Integracja systemów współdzielonego transportu rowerowego i UTO między sobą, a także z systemem transportu publicznego.

OBSZAR 3: Ruch zmotoryzowany.

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.

3.2.6 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.

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.

OBSZAR 4: Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja.

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.

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.

4.3.2 Rozbudowa i bieżąca aktualizacja metropolitalnego/regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGS.

OBSZAR 5: Współpraca.

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.

5.1.7 Współpraca pomiędzy zarządcami dróg.

5.1.8 Kontynuacja projektu Metropolitalnego Centrum Kompetencji oraz utworzenie Metropolitalnego Obserwatorium Transportu.

5.1.9 Realizacja inwestycji w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego.

5.2 Zintegrowana oferta zrównoważonej mobilności.

5.2.1 Organizacja linii metropolitalnych transportu zbiorowego współfinansowanych przez samorządy.

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.

OBSZAR 6: Planowanie przestrzenne.

6.1 Rozwój przestrzenny sprzyjający zrównoważonej mobilności.

6.1.1 Opracowanie Bilansu Metropolitalnego w celu przeciwdziałania rozpraszaniu zabudowy poprzez ograniczenie podaży terenów pod zabudowę.

6.1.2 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.

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.

6.2 Zintegrowane planowanie przestrzenne.

6.2.1 Standardyzacja 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.