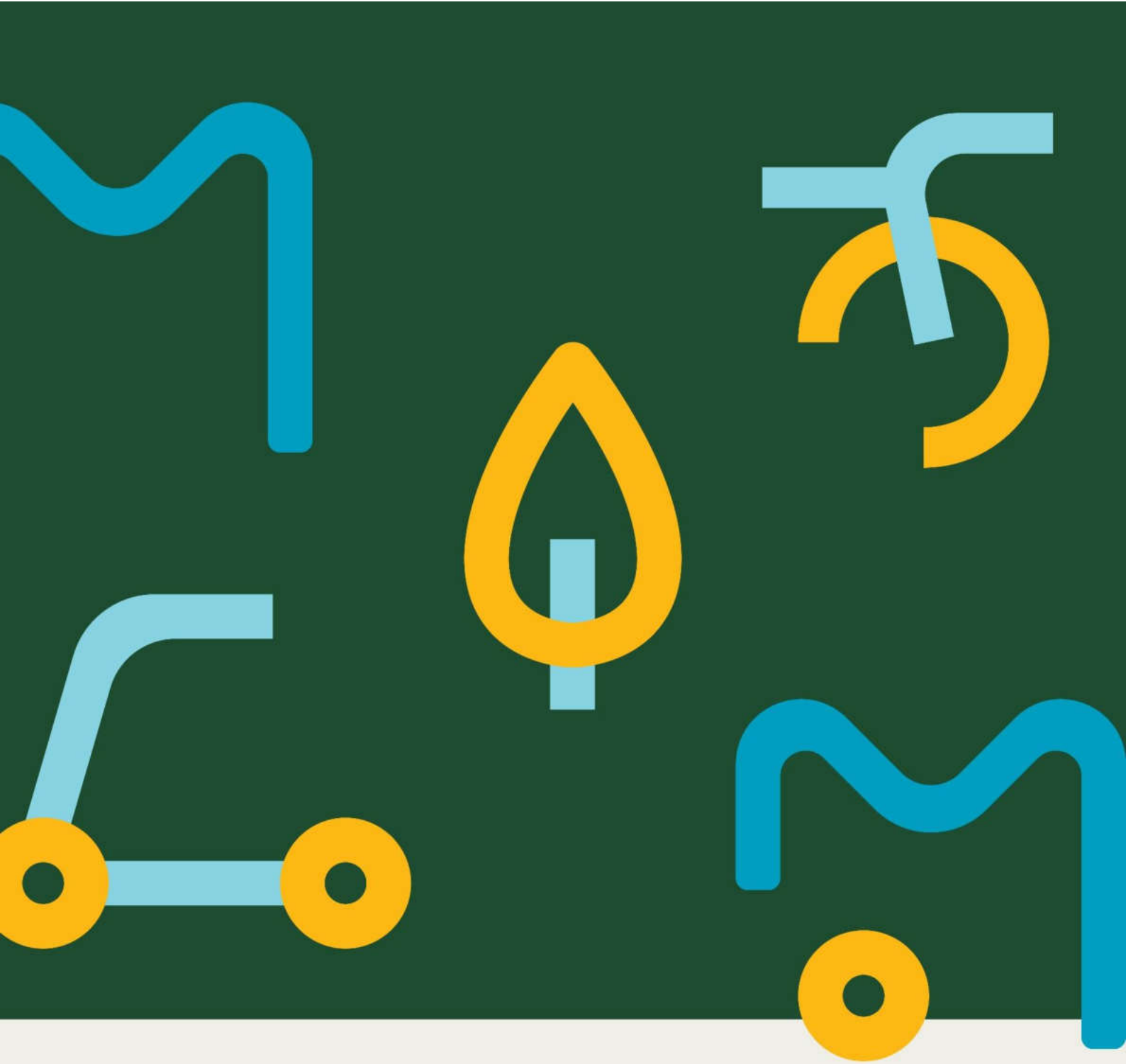
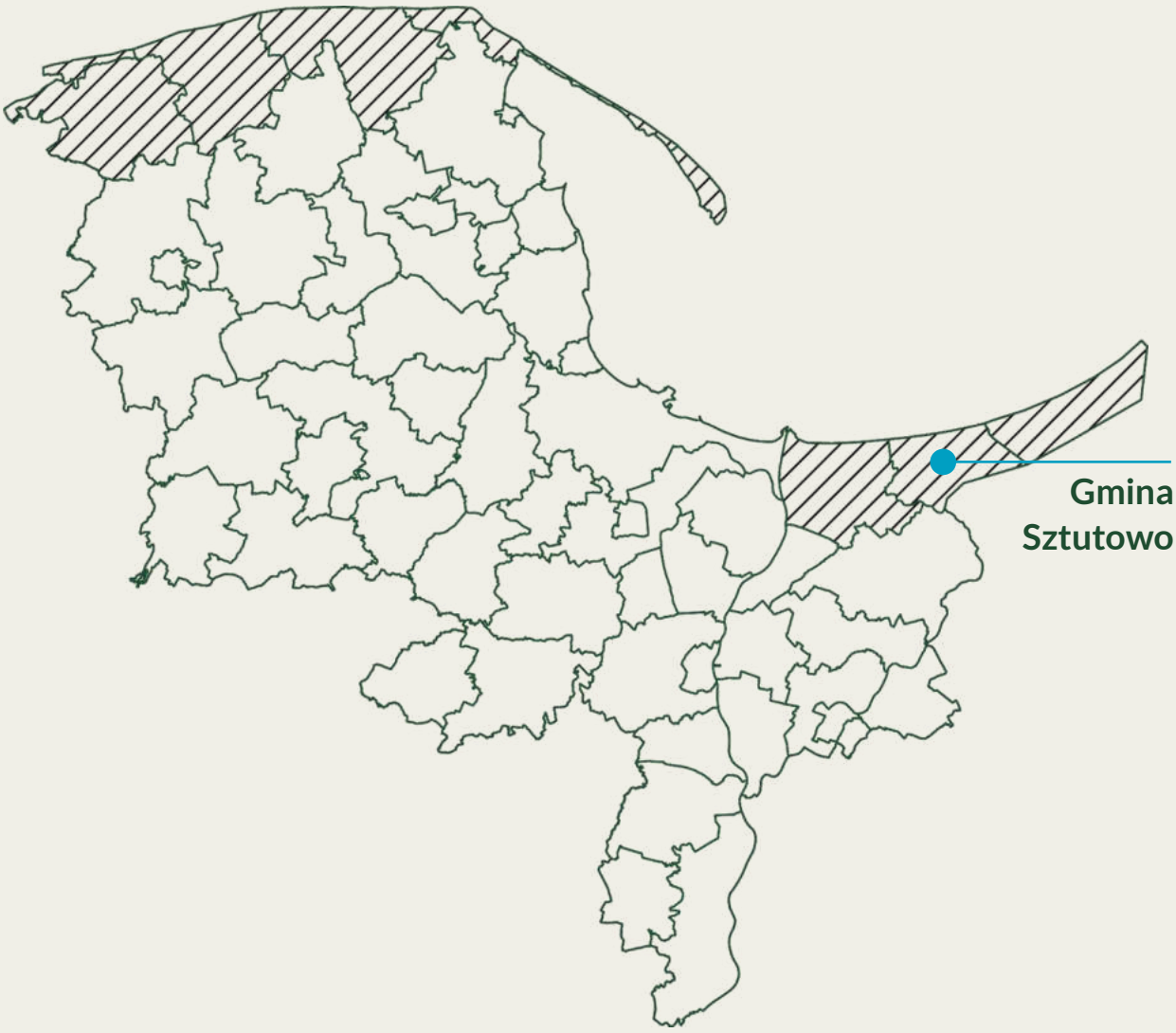


SUMP OMGGS

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

Załącznik nr 3 – Fiszka dla gminy Sztutowo

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko
Mobilna Metropolia
Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot
Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne



Fiszka dla gminy Sztutowo

Fiszka SUMP OMGGS dla gminy Sztutowo składa się z dwóch części. Pierwsza to streszczenie ustaleń SUMP OMGGS dla strefy, w której znajduje się gmina – zawiera ono główne ustalenia planu dla obszarów priorytetowych, wytyczne dla dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych wraz z odniesieniem do poszczególnych działań. Druga część to wytyczne inwestycyjne w postaci działań proponowanych w dokumencie przedstawione na mapie gminy wraz z opisowym objaśnieniem poszczególnych oznaczeń.

Gmina Sztutowo znajduje się w **strefie wybrzeża** Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Gminy należące do tej strefy charakteryzują się zbliżonymi uwarunkowaniami transportowymi, przestrzennymi i społeczno-gospodarczymi.

Tabela 1. Streszczenie ustaleń SUMP OMGGS i wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych

W Strefa wybrzeża		
Priorytety SUMP OMGGS*	**Główne ustalenia planu**	**Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych**
Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe	– Strefa wybrzeża obejmuje tereny nadmorskie o wysokiej atrakcyjności dla celów rekreacyjnych i turystycznych. Duże zainteresowanie tym obszarem w połączeniu z jego specyficzną topografią (Półwysep Helski i Mierzeja Wiślana) powoduje problemy w docieraniu do niego w trakcie sezonu. Z tego powodu należy rozważyć większe wykorzystanie kolei jako najbardziej optymalnego sposobu podróży na tym terenie. Kolej jest najbardziej efektywnym i ekologicznym środkiem transportu. Jego wykorzystanie na obszarze strefy wybrzeża jest jednak ograniczane przez szereg uwarunkowań: niewystarczającą przepustowość kluczowych odcinków linii kolejowych (np. linia nr 213 Reda – Hel) i ich parametry techniczne, problemy z rozkładem jazdy niedostosowanym do potrzeb i oczekiwań pasażerów, niewystarczającym stopniem integracji kolei z innymi środkami transportu publicznego oraz niskim standardem i małą pojemnością taboru (zwłaszcza w sezonie turystycznym). Wszystko to obniża efektywność systemu kolejowego i sprawia, że jego potencjał jako możliwego rozwiązania problemów transportowych tej strefy pozostaje niewykorzystany. – W natężeniu ruchu przewozów autobusowych w strefie wybrzeża można dostrzec wyraźną sezonowość – ze względu na turystyczny charakter lokalizacji, liczba kursów linii komunikacyjnych jest zwiększana w okresie wakacji letnich. Na Półwyspie Helskim autobusy dzielą drogę wojewódzką nr 216 z innymi pojazdami, stojąc w tych samych zatorach. Z drugiej strony, pozwalają one odciążyć linię kolejową, która ma ograniczoną przepustowość ze względu na odcinki jednotorowe. – Rozwiązanie problemów komunikacyjnych na Półwyspie Helskim może stanowić tramwaj wodny łączący go z rdzeniem metropolii.	W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy wybrzeża, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy: – uwzględniać konieczność prowadzenia współpracy z podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zwiększenia dostępności transportem kolejowym miast rdzenia OMGGS **(działanie 1.1.1.)**; – dążyć do zwiększania dostępności kolejowej infrastruktury przystankowej i dworcowej **(działanie 1.1.2.)**, jak również uwzględniać konieczność prowadzenia kooperacji z samorządem regionalnym oraz podmiotami i spółkami kolejowymi na rzecz zakupu nowoczesnego taboru kolejowego **(działanie 1.1.3.)**; – dążyć do uruchomienia zsynchronizowanych połączeń dowozowych do stacji i przystanków kolejowych przez istniejących organizatorów transportu lub zreorganizowania połączeń funkcjonujących obecnie, tak aby były one styczne z czynnymi liniami kolejowymi **(działanie 1.1.4.)**; – dążyć do wprowadzenia jednolitego standardu przystankowego w OMGGS, z uwzględnieniem potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (działanie 1.2.1.); – poprawiać ofertę przewozową na liniach transportu zbiorowego oraz lokalizację przystanków w ten sposób, aby zw**iększać** wskaźnik dostępności do transportu zbiorowego **(działanie 1.2.2.)**; – poprawiać jakość i efektywność wykorzystania taboru autobusowego, w tym z**większać** udział taboru zeroemisyjnego we flocie obsługującej linie transportu zbiorowego **(działanie 1.2.3.)**; – budować nowe stacje ładowania autobusów zeroemisyjnych **(działanie 1.2.5.)**; – wykorzystywać transport zbiorowy przy organizacji wydarzeń masowych jako preferowany środek dowozu i odwozu **ich** uczestników **(działanie 1.2.6.)**; – w jak największym stopniu wykorzystywać istniejące instrumenty dofinansowania zewnętrznego do uruchamiania połączeń publicznego transportu zbiorowego (np. FRPA) **(działanie 1.2.7.)**; – dążyć do zwiększenia dostępności transportu zbiorowego dla osób z ograniczoną mobilnością oraz zapewnienia dla nich bezpiecznych warunków podróży, poprzez m.in. likwidację barier architektonicznych czy wdrożenie odpowiednich oznaczeń na e**lementach** infrastruktury i taborze **(działanie 1.2.8.)**; – współpracować przy kształtowaniu oferty transportu zbiorowego z podmiotami zewnętrznymi, takimi jak uczelnie, szkoły i miejsca pracy, w celu dostosowania oferty przewozów do rzeczywistych potrzeb mieszkańców **(działanie 1.2.9.)**; – dążyć do pilotażowego wdrożenia transportu na życzenie (DRT) na obszarach wykluczonych transportowo oraz na niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza tam, gdzie nie jest możliwe wyznaczenie tras regularnych połączeń **(działanie 1.2.10.)**; – podejmować działania w zakresie budowy nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R **(działanie 1.3.1.)**.

		– dążyć do uruchomienia sezonowego transportu wodnego łączącego miasta OMGGS w oparciu o dodatkowe analizy popytu przeprowadzone na poziomie metropolii **(działanie 1.4.1.);** – w przypadku uruchomienia transportu wodnego, wybudować nowe oraz zmodernizować istniejące przystanki transportu wodnego wraz z zapewnieniem informacji pasażerskiej oraz możliwości korzystania z przystanków przez osoby o ograniczonej mobilności **(działanie 1.4.2.);** – w przypadku uruchomienia transportu wodnego, powiązać linie lądowego transportu zbiorowego z przystankami transportu wodnego oraz włączyć transport wodny do zintegrowanego systemu informacji pasażerskiej **(działanie 1.4.3.).**
Priorytet II – Piesi i rowerzyści	– W strefie wybrzeża OMGGS występuje niedobór przestrzeni publicznych, które w rzeczywisty sposób byłyby przyjazne i bezpieczne dla pieszych, rowerzystów i innych niechronionych uczestników ruchu. Ograniczona jest także dostępność dla OzN. Na obszarach nadbrzeżnych panuje dominacja ruchu drogowego, która tym bardziej ogranicza dostępność przestrzeni dla mobilności aktywnej. Istniejące elementy infrastruktury pieszej i rowerowej są zbyt niskiej jakości, a całej sieci brakuje spójności, nie tylko w ujęciu lokalnym, ale również w powiązaniu z gminami należącymi do innych stref oraz obszarami leżącymi poza OMGGS. Stan ten jest tym bardziej niedogodny w strefach takich jak wybrzeże, w których mobilność aktywna powinna stanowić podstawę przemieszczania się, a gdzie aktualny ruch drogowy w sezonie paraliżuje przepływy. Sieć piesza i rowerowa powinna jednocześnie być szczególnie rozbudowana, aby umożliwiać rozkwit wysokiej jakości turystyki. – Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i planowanej w strefie wybrzeża jest zdecydowanie zbyt niska. Ogranicza to zrównoważony rozwój mobilności aktywnej, która na tych terenach powinna być szczególnie istotna, zwłaszcza mając na uwadze, że ruch pieszy i rowerowy w głównej mierze odbywa się tu w relacjach bezpośrednich. – Podstawą rozwoju sieci pieszej i rowerowej w strefie wybrzeża powinno być zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu (szczególnie w pobliżu kluczowych generatorów ruchu, zwłaszcza atrakcji turystycznych itp.), dążenie do uzyskania jak najwyższej spójności sieci (przede wszystkim do uzupełniania luk, które obecnie znacznie wydłużają trasy dojścia/dojazdu) oraz jej gęstości (zwłaszcza na obszarach atrakcyjnych turystycznie), udostępnienie użytkownikom połączeń ponadlokalnych (również poza OMGGS, wzdłuż linii brzegowej itp.), ścisłe powiązanie sieci z publicznym transportem zbiorowym (szczególnie z głównymi węzłami integracyjnymi oraz turystycznymi punktami docelowymi i przesiadkowymi), zapewnienie dostępności przestrzeni publicznych dla OzN, rozwój systemów pojazdów współdzielonych (z możliwością dostosowywania terminów funkcjonowania do sezonów) oraz rozwój punktowej infrastruktury rowerowej umożliwiającej bezpieczne przechowywanie rowerów w przestrzeniach publicznych. – Efektem podjętych działań z zakresu rozwoju mobilności aktywnej w strefie wybrzeża OMGGS powinien być wzrost udziału ruchu pieszego, rowerowego itp., znaczne ograniczenie dominacji ruchu drogowego,	W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy wybrzeża, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy: – wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie zapotrzebowania na nowe i modernizację istniejących odcinków tras pieszych i rowerowych oraz realizować wszelkie inwestycje z zakresu rozbudowy sieci uwzględniając planowane i proponowane przebiegi tras oraz ich zazielenianie, najwyższe standardy budowy, hierarchizację, projektowanie uniwersalne, stosowanie zasad dostępności etc. (działanie 2.1.1.). Działania z tego zakresu należy realizować we współpracy z obszarami ościennymi dla zachowania ich spójności w skali całego OMGGS oraz w powiązaniu z terenami poza jego granicami; – wykonywać audyty i/lub konsultacje społeczne w zakresie bezpieczeństwa, dostępności i funkcjonalności sieci pieszej i rowerowej oraz przeprowadzać właściwe modernizacje, budowy i rozbudowy sieci zgodnie z ich wynikami oraz innymi planami inwestycyjnymi przy uwzględnieniu zasad projektowania uniwersalnego, zasad zapewniania dostępności (również dla OzN) oraz właściwych standardów **(działanie 2.1.2.)**; – dążyć do uzyskania jak najwyższego standardu utrzymania infrastruktury pieszej i rowerowej, szczególnie w sezonie jesienno-zimowym, mając również na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników i dostępności, również dla OzN **(działanie 2.1.3.)**; – dążyć do uzyskania jak najwyższej dostępności węzłów integracyjnych dla pieszych i rowerzystów, w tym OzN **(działanie 2.2.1.)**; – umożliwiać i ułatwiać przewóz rowerów, hulajnóg, UTO itp. środkami transportu publicznego, zarówno taryfowo jak i infrastrukturalnie oraz taborowo **(działanie 2.2.2.)**; – rozwijać systemy pojazdów współdzielonych **(działanie 2.3.1)**, również we współpracy z obszarami ościennymi (także poza OMGGS) i dążyć do ich standaryzacji w zakresie obsługi, integracji tego typu systemów z transportem publicznym oraz zachowania ich jak najwyższej jakości i dostępności **(działanie 2.3.2.)**. W strefie wybrzeża szczególnie istotne będzie uwzględnienie: – połączeń pieszych i rowerowych do największych skupisk budynków posiadających ofertę turystyczną oraz najistotniejszych docelowych miejsc podróży, w tym w szczególności do kąpielisk i atrakcji turystycznych, – pojemnych, wygodnych i bezpiecznych parkingów rowerowych, rowerowni, schowków itp. oraz zaplecza sanitarnego w miejscach docelowych, – połączeń wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, – w audytowaniu i konsultacjach możliwości i dużej racjonalności stosowania takich rodzajów infrastruktury rowerowej jak: drogi dla pieszych i rowerów oraz drogi 2-1(Dz.U. 2022 poz. 1518). W tej strefie należy położyć szczególny nacisk na:

	poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz jakości zdrowia, środowiska i całego otoczenia. Całość sprawi, że przestrzeń publiczna będzie bardziej przyjazna i dostępna, a standard życia znacznie wzrośnie, z kolei działalność turystyczna będzie mniej uciążliwa dla mieszkańców, którzy będą również mieli łatwiejszy dostęp do własnego atrakcyjnego przyrodniczo otoczenia.	– bezpieczeństwo ciągów pieszych, rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych dróg, – wyjątkowo wysoki poziom BRD dla rowerzystów poruszających się w ruchu ogólnym, zwłaszcza wzdłuż dróg, na których nie ma i nie planuje się budowy infrastruktury rowerowej oraz w pobliżu miejsc docelowych, gdzie może występować nieprzewidywalny ruch samochodowy, w tym przede wszystkim w pobliżu przedszkoli i szkół oraz na obszarach wzmożonego ruchu turystycznego, w szczególności w pobliżu wejść na plaże. W strefie wybrzeża należy dodatkowo uwzględnić zwiększone zapotrzebowanie na miejsca dla rowerów, UTO itp. na obszarach atrakcyjnych turystycznie, szczególnie w okresie letnim (maj-wrzesień), a także zróżnicowane zapotrzebowanie na pojazdy współdzielone w ruchu turystycznym. Dlatego należy zapewnić odpowiednio dobraną flotę pojazdów współdzielonych, m.in. więcej rowerów górskich/MTB, rowerów cargo, rowerów z fotelikami dziecięcymi, rowerów dziecięcych, przyczepek rowerowych itp.
Priorytet III – Ruch zmotoryzowany	– Ruch zmotoryzowany jest źródłem uciążliwości (hałas, kongestia, wypadki) dla mieszkańców strefy wybrzeża OMGGS. Podczas konsultacji społecznych zwracali oni szczególną uwagę na niedobór miejsc parkingowych, korki powstające w godzinach szczytu oraz hałas generowany przez ruch tranzytowy. – Główną przyczyną wyboru transportu indywidualnego jako środka podróży jest niespełniający wymagań społecznych transport publiczny. Oferta PTZ poza obszarem rdzenia nie jest adekwatna do potrzeb mieszkańców z obszarów o mniejszej urbanizacji, gdzie często występuje zjawisko wykluczenia transportowego. Na obszarze centr subregionalnych znajdują się kluczowe węzły przesiadkowe, które łącznie z siecią kolejową powinny stanowić szkielet układu transportowego całej metropolii. Należy zapewnić do nich dogodny dojazd samochodem, rowerem i UTO, a całość organizować tak, aby proces przesiadania się był jak najwygodniejszy i trwał jak najkrócej oraz żeby węzły te umożliwiały przesiadkę nie tylko na transport zbiorowy, ale również na rowery i UTO współdzielone. – Polityka parkingowa w strefie wybrzeża powinna opierać się na strefach płatnego parkowania obejmujących ścisłe centra miast oraz parkingach buforowych rozmieszczonych na granicy tych SPP umożliwiających dotarcie pieszo do głównych celów podróży w przeciągu kilku-kilkunastu minut. – Na obszarze OMGGS planowana jest budowa wielu odcinków dróg obwodowych oraz udrożnienie dojazdu do portu w Gdyni. W porozumieniu z zarządcami dróg należy wykorzystać otwarcie nowych tras do uspokojenia ruchu na obszarach zabudowanych, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz usprawnienia funkcjonowania pojazdów komunikacji zbiorowej na drogach, które zostaną odciążone z ruchu tranzytowego. Przy przeprowadzaniu badań ruchu, wykonywaniu prac studialnych i modelowaniu ruchu należy zwrócić uwagę na zmianę potoków ruchu ze względu na otwarcie realizowanych inwestycji i możliwości wykorzystania innych środków	W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy wybrzeża, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy: – współpracować z OMGGS na rzecz opracowania i przyjęcia spójnej polityki parkingowej dla OMGGS **(działanie 3.1.1.)**; – analizować funkcjonowanie stref płatnego parkowania i rozszerzać te strefy **(działanie 3.1.2.)**; – analizować funkcjonowanie parkingów i porządkować parkowanie **(działanie 3.1.3.)**; – dążyć do rozbudowy systemu parkingów buforowych jako elementu systemu parkingowego wyprowadzającego parkowanie poza centrum miejscowości **(działanie 3.1.4.)**; – dążyć do tego, żeby sieć drogowa w OMGGS miała czytelny i wyraźnie zhierarchizowany charakter, a rozwiązania techniczne odpowiadały prędkościom, które można na nich rozwijać, m.in. uspokojenie ruchu na ulicach o kluczowym znaczeniu dla ruchu pieszego, rowerowego lub o charakterze lokalnym oraz aby rozwiązania w zakresie inżynierii ruchu również były spójne **(działanie 3.2.1.)**; – dążyć do przeprowadzania audytów bezpieczeństwa ruchu drogowego i oznakowania (w szczególności na odcinkach dróg i skrzyżowaniach, na których dochodziło do wypadków i kolizji) **(działanie 3.2.2.)**; – realizować kompleksowe programy poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego na podstawie przeprowadzonych audytów, w szczególności w okolicach placówek oświatowych **(działanie 3.2.3.)**; – prowadzić modernizacje układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności, poszanowaniem zieleni, wykorzystaniem zielonej infrastruktury **(działanie 3.2.5.)**; – prowadzić procesy studyjno-koncepcyjne nowych dróg, m.in. w oparciu o badania ruchu i aktualizację modeli transportowych, z uwzględnieniem korzyści dla zrównoważonej mobilności **(działanie 3.2.6.)**; – współpracować z zarządcami infrastruktury kolejowej na rzecz poprawy bezpieczeństwa na styku z infrastrukturą kolejową **(działanie 3.2.7.)**; – przeprowadzić kompleksowe badania emisji z transportu w celu oceny zasadności utworzenia Stref Czystego Transportu **(działanie 3.3.1.)**; – wprowadzić Strefy Czystego Transportu na podstawie przeprowadzonych badań emisji z transportu **(działanie 3.3.2.)**;

	transportu. Przy przebudowie dróg nie powinno się dążyć do znaczącego zwiększania przepustowości dla ruchu samochodowego. – Ruch samochodów dostawczych generuje konflikty związane z parkowaniem w otoczeniu punktów handlowych i usługowych. Niezbędne jest wprowadzenie rozwiązań porządkujących wjazd i parkowanie samochodów dostawczych w miejscach, gdzie tworzą się konflikty.	– współpracować z OMGGS na rzecz opracowania planu w celu ustalenia lokalizacji punktów ładowania pojazdów elektrycznych oraz udostępnienia potrzebnych danych (działanie 3.3.3.); – wspierać rozwój sieci punktów ładowania pojazdów elektrycznych poprzez wyznaczenie lokalizacji budowy stacji ładowania (działanie 3.3.4.); – w przypadku zidentyfikowania zapotrzebowania: wytyczać miejsca postojowe („koperty") przeznaczone wyłącznie dla dostaw w otoczeniu targowisk i innych miejsc koncentracji handlu czy usług (działanie 3.4.1.); – konsultować lokalizacje nowych automatów paczkowych z ich operatorami w taki sposób, aby ich działalność nie zakłócała ruchu pieszego i drogowego (działanie 3.4.2.); – dostosowywać infrastrukturę rowerową do funkcjonowania rowerów cargo (działanie 3.4.4.); – dążyć do wprowadzania ograniczeń tonażowych na odcinkach dróg charakteryzujących się dużą uciążliwością ruchu ciężarowego dla mieszkańców (działanie 3.4.6.); – wprowadzać ograniczenia czasowe dla wjazdu samochodów dostawczych do centralnej części miasta (zakaz wjazdu w godzinach szczytu lub możliwość wjazdu tylko w godzinach porannych) (działanie 3.4.7.).
Priorytet IV – Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja	– Mieszkańcy wybierają środek transportu na podstawie czasu podróży, jej kosztu oraz komfortu, co potwierdzają też wyniki konsultacji społecznych SUMP OMGGS. Ważne jest, aby poza celami edukacyjnymi, kampanie promocyjne i edukacyjne mówiły również językiem korzyści. – Kampanie promocyjne powinny być realizowane wielotorowo i docierać do różnych grup społecznych, w tym do turystów. – Kluczowa jest także konsekwencja w podejmowanych przez samorząd działaniach. Edukacja na temat zrównoważonej mobilności nie może ograniczać się tylko do wybranych kampanii – wszystkie wydarzenia miejskie i ich obsługa transportowa powinny być realizowane zgodnie z zasadami zrównoważonej mobilności. – Dostęp do danych dotyczących transportu i przestrzeni w gminach strefy wybrzeża należy określić jako ograniczony, a dane są niespójne. Kluczowa jest harmonizacja i integracja danych w skali metropolitalnej. – Wśród inwestycji planowanych w ramach ZIT na terenie gminy Sztutowo zawarto m.in. działania z zakresu edukacji ekologicznej i klimatycznej w tym odnoszące się do emisji zanieczyszczeń oraz stosowania infrastruktury błękitno-zielonej, skierowane do wszystkich grup społecznych.	W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy wybrzeża, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy: – dążyć do zwiększania świadomości ludności na temat korzyści płynących z użytkowania zrównoważonych środków transportu oraz promować te formy podróżowania poprzez organizację różnego rodzaju kampanii, zajęć, warsztatów, wydarzeń itp. (działanie 4.1.1.); – promować publiczny transport zbiorowy (działanie 4.1.2.); – umożliwiać oferowanie ludności i przyjezdnym różnego rodzaju zachęt ułatwiających i promujących dostęp do zrównoważonych form przemieszczania się, w tym do publicznego transportu zbiorowego oraz różnego rodzaju pojazdów i urządzeń wspomagających mobilność aktywną (działanie 4.1.3.); – dążyć do rozszerzenia istniejących systemów zintegrowanej platformy usług publicznego transportu zbiorowego o nowe komponenty (działanie 4.2.1.); – dążyć do utworzenia zintegrowanej bazy danych dotyczącej sieci połączeń, rozkładu jazdy (w standardzie GTFS) i lokalizacji przystanków oraz dbać o jej regularną aktualizację (działanie 4.2.2.); – dążyć do opracowania ujednoliconego metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji pasażerskiej (działanie 4.3.1.); – rozbudować oraz dbać o regularną aktualizację metropolitalnego lub regionalnego systemu informacji przestrzennej dostępnego dla członków OMGGS (działanie 4.3.2.); – podejmować działania na rzecz współpracy przy wdrażaniu i rozwijaniu Inteligentnych Systemów Transportowych (działanie 4.3.3.).
Priorytet V – Współpraca	– Gminy strefy wybrzeża charakteryzują się różnym standardem obsługi przewozów. Na obszarze strefy nie funkcjonuje jeden organizator metropolitalny, co jest uzależnione także od przyjęcia ustawy metropolitalnej. – Większość gmin strefy wybrzeża nie podjęła się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazdy w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego.	W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy wybrzeża, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy: – uwzględniać konieczność wykonania ekspertyz oraz analiz finansowych dotyczących integracji i funkcjonowania transportu publicznego na obszarze metropolitalnym we współpracy z OMGGS (działanie 5.1.1.) i przeanalizować możliwość dołączenia do MZKZG (działanie 5.1.2.); – w ramach obszaru metropolitalnego współpracować na rzecz powołania Metropolitalnego lub Regionalnego Zarządu Transportu (działanie 5.1.3.)

	– Dla obszaru OMGGS przygotowano dotychczas 3 ekspertyzy, dotyczące integracji transportu publicznego. We wspomnianych ekspertyzach wskazano, że powołanie organizatora na poziomie metropolii lub regionu jest drogą do pełnej integracji taryfowo-biletowej i funkcjonalnej transportu publicznego. – Modelowym rozwiązaniem powinno być utworzenie zarządu transportu publicznego w oparciu o MZKZG, który powinien przejąć zadania od istniejących organizatorów. – Utworzony związek metropolitalny powinien korzystać ze struktur istniejącego Stowarzyszenia OMGGS, a w drodze uchwały Zgromadzenia Metropolii powinien zostać powołany Zarząd Transportu Metropolitalnego bazując na MZKZG. W drodze negocjacji i analiz należałoby rozważyć, czy Zarząd Transportu Metropolitalnego powinien odpowiadać jedynie za aspekt transportu publicznego wzorem Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii czy za wszystkie aspekty związane ze zrównoważoną mobilnością.	– dążyć do zawarcia porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększenia oferty połączeń kolejowych, a także możliwości wynikających z taryf wspólnych lub biletów łączonych **(działanie 5.1.4.)**; – współpracować z OMGGS przy tworzeniu zintegrowanej oferty przewozowej, konkurencyjnej dla transportu samochodowego, koordynacji działań na rzecz organizacji systemu publicznego transportu zbiorowego prowadzonych przez właściwych organizatorów PTZ, wymiany informacji w zakresie związanym z organizacją systemu PTZ **(działanie 5.1.5.)**; – dążyć do utworzenia zintegrowanej taryfy łączącej kolej, transport autobusowy regionalny oraz komunikację miejską w drodze zawierania porozumień pomiędzy organizatorem przewozów kolejowych a organizatorami transportu zbiorowego do czasu powstania metropolitalnego organizatora transportu **(działanie 5.1.6.)**; – w ramach obszaru metropolitalnego dążyć do współpracy z operatorami systemów samochodów współdzielonych w celu wypracowania wspólnej oferty dla pasażerów transportu publicznego **(działanie 5.1.7.);** – współpracować podczas działań inwestycyjnych i remontowych z samorządami OMGGS, zarządcami dróg i zarządcami ruchu poprzez poprawę wzajemnego przepływu informacji pomiędzy podmiotami **(działanie 5.1.8.)**; – wskazywać zapotrzebowania na informacje związane z różnymi aspektami zrównoważonej mobilności w strukturach metropolitalnych oraz wspierać działalność Metropolitalnego Centrum Kompetencji **(działanie 5.1.9.)**; – współpracować z Metropolitalnym Zespołem Badań Transportowych w zakresie przekazywania danych o systemie transportowym **(działanie 5.1.10.)**; – zakładać współpracę z podmiotami prywatnymi w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego na rzecz realizacji inwestycji w infrastrukturę publicznego transportu zbiorowego oraz zero- i niskoemisyjnych form poruszania się **(działanie 5.1.11.)**; – współpracować z podmiotami zewnętrznymi, w tym z biznesem i instytucjami publicznymi w celu opracowywania lokalnych planów zrównoważonej mobilności, promocji i edukacji w zakresie zrównoważonej mobilności, a także wymiany doświadczeń **(działanie 5.1.12.)**; – prowadzić działania lobbingowe na rzecz przyjęcia ustawy o związku metropolitalnym **(działanie 5.1.13.)**; – współpracować z województwem pomorskim na rzecz uruchomienia linii metropolitalnych **(działanie 5.2.1.)**; – dążyć do wdrożenia standardów przy nowych węzłach integracyjnych, prowadzenia audytów istniejących węzłów i ich modyfikacji, poprawy oznakowania węzłów lub jego otoczenia oraz współpracować z OMGGS na rzecz aktualizacji standardów **(działanie 5.3.1.)**; – dążyć do opracowania studium transportowego lub strategii dla obszaru gminy **(działanie 5.4.1.)**.
Priorytet VI – Planowanie przestrzenne	– W strefie wybrzeża znajdują się gminy nadmorskie, które obsługują intensywny ruch turystyczny. – W przypadku niektórych gmin w tej strefie w okresie wakacyjnym kilkukrotnie zwiększa się liczba ich mieszkańców. – Intensywny ruch turystyczny wiąże się ze wzmożonym indywidualnym ruchem samochodowym i zapotrzebowaniem na miejsca postojowe w sezonie turystycznym oraz niewielkim ruchem poza sezonem.	W działaniach ośrodków wchodzących w skład strefy wybrzeża, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy: – zapewniać zrównoważony rozwój zabudowy poprzez tworzenie obszarów wielofunkcyjnych, stanowiących kontynuację istniejącej zabudowy oraz zapewniających dogodne warunki do przemieszczania się pieszo i rowerem, a także premiujące te formy przemieszczania się (poprzez zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa dla pieszych

- Taki stan rzeczy ma bezpośrednie konsekwencje dla dostępności transportu zbiorowego na tym obszarze, ale też dla dostępności usług i miejsc pracy poza sezonem turystycznym. W konsekwencji część gmin strefy wybrzeża to gminy wyludniające się.
- Wyzwaniem dla gmin strefy wybrzeża związanym z rozwojem przestrzennym będzie zapewnienie dobrego dostępu do usług dla mieszkańców i dobrej jakości przestrzeni publicznych (przez cały rok), a także ochrona krajobrazu przyrodniczego i kulturowego tych gmin.

i rowerzystów, tworzenie bezpośrednich i intuicyjnych połączeń, dostępu do usług w ciągu 15 minut przemieszczania się pieszo lub jazdy rowerem);
- rozwój nowej zabudowy w oparciu o zhierarchizowany układ przestrzeni publicznych zapewniający dostęp do usług oraz terenów rekreacyjnych oraz wygodne i bezpieczne przemieszczanie się pieszo, rowerem, transportem zbiorowym, a tam, gdzie to wskazane, również samochodem;
- dążyć do koncentracji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej zabudowy w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych, przystanków i stacji kolejowych **(działanie 6.1.6.)**; tam, gdzie węzeł, przystanek lub stacja znajdują się poza wykształconymi skupiskami zabudowy dążyć do rozwoju tych skupisk, jednocześnie zapewniając dobre połączenie piesze, rowerowe i kołowe do tego węzła, stacji lub przystanku;
- racjonalnie, w oparciu o prognozy demograficzne, wskazywać powierzchnie terenów przeznaczonych pod zabudowę, a rezerwy wyznaczać na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego oraz rozwijać ofertę transportu zbiorowego wraz z rozwojem nowej zabudowy;
- zapewniać zrównoważony rozwój i równowagę pomiędzy obsługą ruchu turystycznego, ochroną środowiska, a zapewnieniem dogodnych warunków do życia dla mieszkańców strefy wybrzeża;
- chronić tereny cenne przyrodniczo i kulturowo przed nadmierną ekspansją nowej zabudowy i towarzyszącej jej infrastruktury, w szczególności związanych z obsługą ruchu turystycznego;
- planując nowe funkcje na terenie gminy uwzględniać związane z nimi potrzeby transportowe **(działanie 6.1.2.)**;
- dążyć do spójnego rozwoju funkcjonalno-przestrzennego na styku z sąsiednimi gminami oraz realizować inwestycje zlokalizowane przy granicy gminy we współpracy z tymi gminami, m.in. poprzez wykonywanie wspólnych opracowań studialnych dla kluczowych obszarów **(działanie 6.1.3.)**;
- w gminnych dokumentach strategicznych i planistycznych uwzględniać wskazywane w SUMP OMGGS oraz opracowywane w ramach realizacji SUMP OMGGS standardy i wytyczne, tj.:
    - standardy dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego **(działanie 6.1.5.)**;
    - standardy oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych **(działanie 6.2.1.)**;
    - wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych **(działanie 5.3.1.)**;
    - wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg;
    - koncepcję metropolitalnych dróg rowerowych zwartą w SUMP OMGGS;
- współpracować z samorządami ościennymi i regionalnym, w szczególności w przypadku lokalizacji terenów inwestycyjnych przy granicy gminy **(działanie 6.2.2.)**, a także współpracować z samorządem najbliższego miasta (centrum subregionalnego) w celu spójnego rozwoju zabudowy, dróg i infrastruktury transportu zbiorowego, rowerowego i infrastruktury pieszej;
- lokalizować strefy aktywności gospodarczej w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej **(działanie 6.1.4.)**;

ponadto:

		– przekazywać OMGGS aktualne dane dotyczące bilansu terenów przeznaczonych pod zabudowę i szacowanej liczby ludności przyjętych w opracowanych studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy lub planach ogólnych, o ile dane te nie zostaną udostępnione w ogólnodostępnej bazie danych, np. rejestrze urbanistycznym **(działanie 6.1.1.)**; – współpracować z OMGGS przy wypracowaniu wspólnych standardów dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego **(działanie 6.1.5.)**, w ramach standaryzacji oznaczeń w dokumentach planistycznych **(działanie 6.2.1.)** i prowadzonych szkoleń i doradztwa **(działanie 6.2.3.)**.

*Priorytety zostały dopasowane do obszarów problemowych SUMP OMGGS.

Wytyczne inwestycyjne

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

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

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

Objaśnienia oznaczeń użytych na mapie

Elementy istniejące

Jako punkt odniesienia dla działań w OMGGS przedstawiono istniejącą infrastrukturę transportową: linie kolejowe, drogi, buspasy, trasy rowerowe i przystanki kolejowe, a także lasy, cieki i zbiorniki wodne.

Inwestycje planowane w dokumentach regionalnych i krajowych

Działania proponowane w SUMP OMGGS zostały zaprezentowane razem z planowanymi w dokumentach krajowych i rządowych inwestycjami transportowymi tj.

planowanymi w perspektywie SUMP OMGGS budową i modernizacją linii kolejowych, budową i modernizacją dróg oraz portów. Uwzględnienie inwestycji planowanych na różnych szczeblach, umożliwi spójny rozwój metropolii. Te inwestycje, których prawdopodobieństwo realizacji zostało ocenione na niskie w perspektywie do 2040 roku, posiadają specjalne oznaczenie i nie zostały uwzględnione w SUMP OMGGS (m.in. do obliczenia wskaźników, w tym obecnego i zakładanego podziału zadań przewozowych i emisji).

Proponowane w SUMP OMGGS

Działania proponowane w SUMP OMGGS uwzględniają wyniki konsultacji społecznych, odpowiadają na określone w SUMP OMGGS obszary problemowe oraz są spójne z planami krajowymi, regionalnymi oraz lokalnymi, a także je rozszerzają:

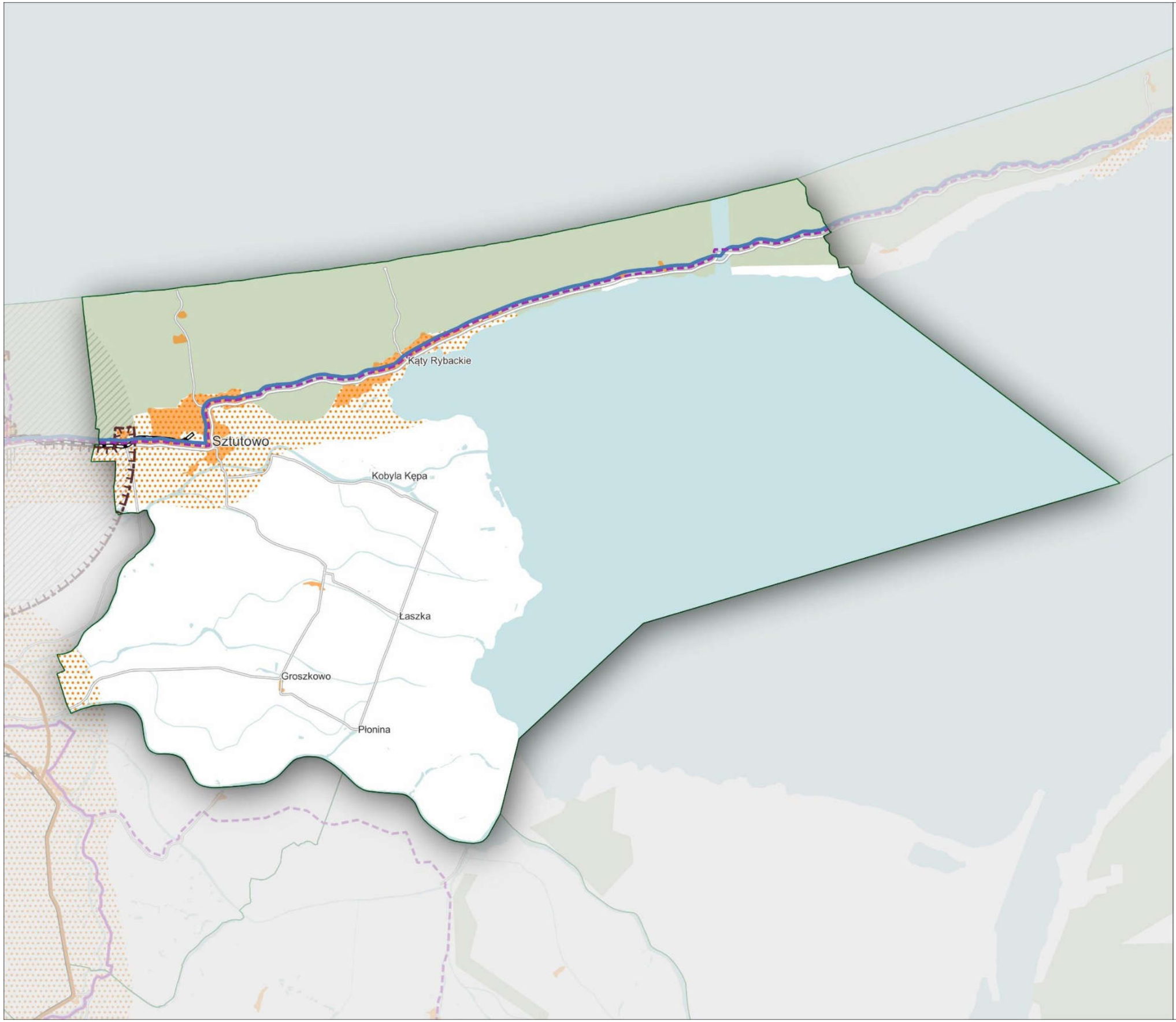
- Proponowane linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego **(działanie 5.2.1.)** są spójne z przebiegiem linii wojewódzkich PTZ oraz uzupełnione o trasy proponowane w SUMP OMGGS. W relacjach, gdzie proponowane linie metropolitalne przebiegają równolegle do linii kolejowych, ich funkcjonowanie jest zależne od modernizacji/rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz odpowiedniej poprawy oferty połączeń kolejowych.
- Trasy rowerowe **(działania: 1.1.2., 2.1.1., 2.1.2.)** proponowane w planie uwzględniają przebieg ustalony w „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim" oraz strategicznych dokumentach miejskich – m.in. trasa rowerowa wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 501.
- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury pieszej **(działania: 1.1.2., 1.3.1.)** orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 1 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych (węzeł znajduje się na terenie sąsiedniej gminy, konieczna współpraca międzygminna w celu zapewnienia dobrego dostępu pieszego do węzła). Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp pieszy do węzłów.
- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury rowerowej, a w szczególnych przypadkach łączonej: pieszo-rowerowej, **(działania: 1.1.2., 1.3.1.)**, orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych (węzeł znajduje się na terenie sąsiedniej gminy, konieczna współpraca międzygminna w celu zapewnienia dobrego dostępu rowerowego do węzła). Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów.
- W zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych (węzeł znajduje się na terenie sąsiedniej gminy, konieczna współpraca międzygminna w celu zapewnienia zagospodarowania przestrzennego zapewniającego dobry dostęp do węzła przesiadkowego) wskazano obszary intensyfikacji istniejącej oraz lokalizacji nowej zabudowy **(działania: 6.1.3., 6.1.5., 6.1.6.)**. Węzły przesiadkowe są w centrum takiego obszaru, a intencją planu jest, aby stały się punktami ciążenia dla rozwoju przestrzennego w OMGGS. Obszary te wskazano

orientacyjnie i powinny być odczytywane razem z zaznaczonymi na fiszce strefami uzupełnienia zabudowy. Zabudowa powinna być lokalizowana jako kontynuacja i uzupełnienie istniejącej tkanki urbanistycznej, mając na uwadze zapewnienie jej użytkownikom dobrego dostępu do węzłów przesiadkowych. Zakres 3 km przyjęto analogicznie jak dla rozwoju infrastruktury rowerowej, przy czym obszar ten wskazany jest orientacyjnie i nie należy go odczytywać jako przeznaczenie całej jego powierzchni pod zabudowę. Powierzchnia terenów inwestycyjnych powinna być dostosowana do sytuacji społeczno-gospodarczej, zgodnie z ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

- Dodatkowo na mapie wskazano obszary uzupełnienia zabudowy[1], na których w pierwszej kolejności powinna być lokalizowana nowa zabudowa z uwzględnieniem dróg pieszych, rowerowych, zieleni i przestrzeni publicznych.
- Na podstawie dokumentów strategicznych przedstawiono przebieg przeznaczonej do modernizacji infrastruktury drogowej z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności **(działanie 3.2.5.)** – droga wojewódzka nr 501.

W uzasadnionych przypadkach wskazane w fiszce lokalizacje i przebieg infrastruktury transportowej mogą ulegać zmianie w oparciu o analizy oraz dane gmin OMGGS. Zmiany powinny prowadzić do zapewnienia co najmniej minimum rodzaju i relacji połączeń transportowych proponowanych w SUMP OMGGS oraz bezwzględnie być zgodne z celami SUMP OMGGS.

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



Sztutowo

Istniejące

- Przystanek kolejowy
- Trasy rowerowe
- Buspasy
- Autostrady i drogi ekspresowe
- Drogi krajowe
- Drogi wojewódzkie
- Drogi powiatowe
- Linie kolejowe

Planowane inwestycje krajowe

- Przystanek kolejowy planowany do modernizacji
- Infrastruktura portów morskich
- Infrastruktura drogowa
- Infrastruktura kolejowa

Planowane inwestycje regionalne

- Infrastruktura portów regionalnych
- Przystanie żeglugi pasażerskiej
- Infrastruktura drogowa
- Infrastruktura kolejowa

Planowane inwestycje krajowe i regionalne

- Planowane drogi o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji.
- Planowane linie kolejowe o nieustalonym przebiegu lub nieokreślonym terminie realizacji lub niskim prawdopodobieństwie realizacji do 2040 roku

Proponowane w SUMP OMGGS

- Przystanek kolejowy
- Węzeł przesiadkowy
- Parking buforowy
- Buspas
- Linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego
- Trasa transportu wodnego
- Trasy rowerowe (z uwzględnieniem koncepcji Pomorskich Tras Rowerowych)
- Obszar rozwoju infrastruktury pieszej prowadzącej do węzła
- Obszar rozwoju infrastruktury rowerowej prowadzącej do węzła
- Rekomendowany obszar intensyfikacji istniejącej i lokalizacji nowej zabudowy ze względu na dobry dostęp do węzła przesiadkowego lub kolei
- Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej
- Orientacyjna strefa uzupełnienia zabudowy mieszkaniowej

*Elementy legendy dotyczą całego obszaru opracowania i niektóre z nich mogą nie występować na poniższej mapie.