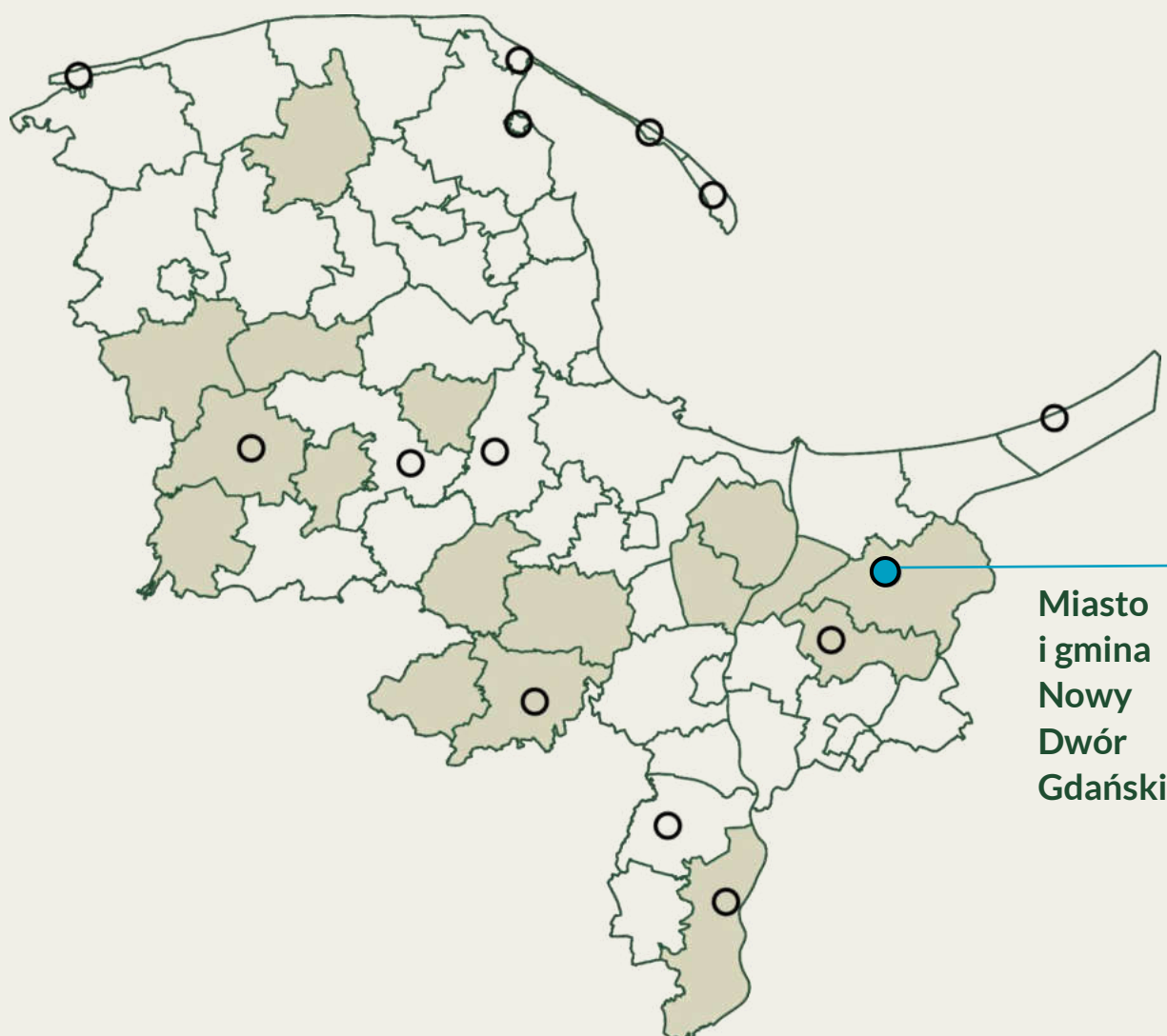




SUMP OMGGGS

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

Załącznik nr 3 – Fiszka dla miasta i gminy Nowy Dwór
Gdański



Fiszka dla miasta i gminy Nowy Dwór Gdański

Fiszka SUMP OMGGS dla miasta i gminy Nowy Dwór Gdański 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.

Nowy Dwór Gdański znajduje się w **ośrodkach lokalnych i strefie pozamiejskiej**

B Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Gmina posiada cechy charakterystyczne dla ośrodków lokalnych (Miasto Nowy Dwór Gdański) oraz strefy pozamiejskiej B (obszar pozamiejski gminy Nowy Dwór Gdański).

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

L Ośrodki lokalne i ZB Strefa pozamiejska B		
Priorytety SUMP OMGGS*	Główne ustalenia planu	Wytyczne do dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych
Priorytet I – Transport publiczny i punkty przesiadkowe	- Gmina Nowy Dwór Gdański należy do dwóch stref: miasto Nowy Dwór Gdański zalicza się do ośrodków lokalnych, a pozostały obszar gminy, do strefy pozamiejskiej B. - Obszar Strefy pozamiejskiej B, do którego należy gmina Nowy Dwór Gdański, cechuje się brakiem dostępu do czynnej normalnotorowej infrastruktury kolejowej, a co za tym idzie – brakiem wykorzystania tego środka transportu lub jedynie w niewielkim stopniu, jako atrakcję turystyczną (wąskotorowa Żuławska Kolej Dojazdowa). - Lokalizacja części obszarów z tej strefy w pobliżu ośrodków lokalnych (np. Nowy Dwór Gdański, Sierakowice) oraz na terenach o wysokich walorach turystyczno-rekreacyjnych sprawia, iż w odniesieniu do części miejscowości wskazane byłoby postawienie większego nacisku na transport kolejowy. Planowane inwestycje kolejowe zakładają odbudowę i budowę kolejowej infrastruktury liniowej i punktowej w części Strefy (dotyczy to obszarów wiejskich Nowego Dworu Gdańskiego, Nowego Stawu i Sierakowic, a także gmin Chmielno czy Gniewino). - W gminie dominują lokalne przewozy autobusowe o niskiej częstotliwości kursowania, dostosowane do godzin nauki w szkołach. Należy zadbać o jak największe dofinansowanie do linii autobusowych ze środków zewnętrznych. Muszą zostać również zapewnione punkty styczne oraz skomunikowania komunikacji autobusowej oraz autobusowej wojewódzkiej i kolejowej, zwłaszcza tam, gdzie linie kolejowe będą rewitalizowane. - Dobrym rozwiązaniem na pomoc obszarom dotkniętym wykluczeniem komunikacyjnym może okazać się wdrożenie usługi transportu na życzenie.	W działaniach gminy, 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 zwiększać wskaźnik dostępności do transportu zbiorowego (działanie 1.2.2.); - poprawiać jakość i efektywność wykorzystania taboru autobusowego, w tym zwiększać 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 elementach infrastruktury i taborze (działanie 1.2.8.); - współpracować przy kształtowaniu oferty transportu zbiorowego z podmiotami zewnętrznymi, takimi jak uczelnie, szkoły i miejsca pracy, w celu dostosowania oferty przewozów do rzeczywistych potrzeb mieszkańców (działanie 1.2.9.); - dążyć do pilotażowego wdrożenia transportu na życzenie (DRT) w obszarach wykluczonych transportowo oraz w niektórych obszarach rozproszonej zabudowy mieszkaniowej, zwłaszcza tam, gdzie nie jest możliwe wyznaczenie tras regularnych połączeń (działanie 1.2.10.); - podejmować działania w zakresie budowy nowych i modernizacji istniejących węzłów przesiadkowych, parkingów B&R i P&R (działanie 1.3.1.).

**Priorytet II –
Piesi i
rowerzyści**

- W ośrodkach lokalnych OMGGs i strefie pozamiejskiej B 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. W gminie 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 ośrodkach turystycznych, w których mobilność aktywna powinna stanowić podstawę przemieszczania się. Sieć piesza i rowerowa powinna jednocześnie być szczególnie rozbudowana, aby umożliwiać rozkwit wysokiej jakości turystyki.
- Gęstość sieci pieszej i rowerowej istniejącej i planowanej w ośrodkach lokalnych i strefie pozamiejskiej B jest zbyt niska i nie zapewnia użytkownikom możliwości swobodnego podróżowania pieszo, rowerem itp. i docierania do wszelkich punktów docelowych, w tym do węzłów przesiadkowych oraz do sąsiednich gmin.
- W ośrodkach lokalnych i strefie pozamiejskiej B ruch pieszy i rowerowy w głównej mierze odbywa się w relacjach bezpośrednich oraz jako etap podróży łączonych z transportem publicznym. Dlatego też bardzo ważne jest rozwijanie infrastruktury i rozwiązań łączących transport pieszy, rowerowy itp., z transportem publicznym, ale również sieci pieszej i rowerowej równoległej do sieci drogowej i kolejowej tak, aby przestrzeń stała się dostępna dla wszystkich, a nie tylko dla kierowców.
- Podstawą rozwoju sieci pieszej i rowerowej w ośrodkach lokalnych i strefie pozamiejskiej B powinno być zapewnienie bezpieczeństwa niechronionym uczestnikom ruchu (szczególnie w pobliżu kluczowych generatorów ruchu, zwłaszcza szkół, 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 (szczególnie w gminach turystycznych 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 powinien być wzrost udziału ruchu pieszego, rowerowego itp., również w systemie łączonym z transportem publicznym, znaczne ograniczenie dominacji ruchu drogowego, poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu oraz jakości zdrowia, środowiska i całego otoczenia.

W działaniach gminy, 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 kluczowe zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników i dostępności, również dla OzN ([działanie 2.1.3.](#));
- dążyć do uzyskania jak najwyższej dostępności węzłów integracyjnych dla pieszych i rowerzystów, w tym OzN ([działanie 2.2.1.](#));
- umożliwiać i ułatwiać przewóz rowerów, hulajnóg, UTO itp. środkami transportu publicznego, zarówno taryfowo jak i infrastrukturalnie oraz taborowo ([działanie 2.2.2.](#));
- rozwijać systemy pojazdów współdzielonych ([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 pozamiejskiej B należy położyć szczególny nacisk na:

- bezpieczeństwo użytkowników ciągów pieszych, dróg rowerowych i pieszo-rowerowych wzdłuż najbardziej uczęszczanych tras,
- zapewnienie wysokiego poziomu 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.
- W tej strefie działania z zakresu rozbudowy systemu pojazdów współdzielonych będą ograniczone do miejsc o najwyższej intensywności zabudowy oraz lokalizacji głównych miejsc docelowych, w tym szkół, przedszkoli, dużych zakładów pracy itp.

	Całość sprawi, że przestrzeń publiczna będzie bardziej przyjazna i dostępna, a standard życia znacznie wzrośnie, a z kolei działalność turystyczna będzie mniej uciążliwa dla mieszkańców, którzy będą również mieli łatwiejszy dostęp do własnego atrakcyjnego przyrodniczo otoczenia.	
Priorytet III – Ruch zmotoryzowany	– Ruch zmotoryzowany jest źródłem uciążliwości (hałas, kongestia, wypadki) dla mieszkańców ośrodków lokalnych i strefy pozamiejskiej B OMGGS. Podczas konsultacji społecznych zwracali oni szczególną uwagę na niedobór miejsc parkingowych, korki powstające w godzinach szczytu oraz hałas generowany przez ruch tranzytowy. – Wyzwaniem dla OMGGS w zakresie ruchu zmotoryzowanego jest uspokajanie ruchu w centrach ośrodków lokalnych, ograniczenie samochodowego ruchu indywidualnego w centrach ośrodków lokalnych poprzez system węzłów przesiadkowych i parkingów buforowych, uporządkowanie parkowania oraz dążenie do uspołnienienia polityki parkingowej na terenie całej metropolii. – 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 strefy znajdują się węzły przesiadkowe, które łącznie z siecią kolejową i liniami metropolitalnymi 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. – Na obszarze OMGGS planowana jest budowa wielu odcinków dróg obwodowych. 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 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.	W działaniach gminy, w tym przy opracowywaniu dokumentów problemowych, strategicznych i planistycznych, należy: – współpracować z OMGGS na rzecz opracowania i przyjęcia spójnej polityki parkingowej dla OMGGS (działanie 3.1.1.); – analizować funkcjonowanie stref płatnego parkowania i rozszerzać te strefy (działanie 3.1.2.); – analizować funkcjonowanie parkingów leżących poza strefami płatnego parkowania i porządkować parkowanie (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.); – dążyć do powiązania budowy obwodnic w ciągu dróg krajowych i wojewódzkich poza rdzeniem metropolii z systemowym uspokojeniem ruchu w porozumieniu z zarządcami dróg (działanie 3.2.4.); – prowadzić modernizację układu drogowego z uwzględnieniem infrastruktury zrównoważonej mobilności, poszanowaniem zieleni, wykorzystaniem zielonej infrastruktury, poszanowaniem wartości historycznych i kulturowych miast (działanie 3.2.5.); – prowadzić procesy studyjno-koncepcyjne nowych dróg 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.); – 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.); – wytyczać miejsca postojowe („koperty”) przeznaczone wyłącznie dla dostaw w otoczeniu targowisk oraz innych miejsc koncentracji handlu i 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 miejską 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.).
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 w ośrodkach lokalnych i strefie pozamiejskiej B jest ograniczony. Dostęp do danych przestrzennych jest zróżnicowany, a dane są niespójne. Kluczowa jest harmonizacja i integracja danych w skali metropolitalnej. – Wśród inwestycji planowanych w ramach ZIT zawarto m.in. kampanię edukacyjną w nawiązaniu do rozwoju sieci rowerowej dojazdowej do węzła integracyjnego Nowy Dwór Gdański oraz 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 gminy, 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 przyjeźdnym 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 rozszerzania 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.); – podejmować współpracę na rzecz poprawy dostępu do informacji przestrzennych w OMGGS, m.in. poprzez aktualizację i wektoryzację dokumentów planistycznych, a także ich regularne przekazywanie do regionalnego lub krajowego systemu informacji przestrzennej oraz uczestniczenie we wspólnych zamówieniach na dane niezbędne do analizy wykonywanych przez metropolię (działanie 4.3.2.); – podejmować działania na rzecz współpracy przy wdrażaniu i rozwijaniu Inteligentnych Systemów Transportowych (działanie 4.3.3.).
Priorytet V – Współpraca	– Ośrodki lokalne i strefa pozamiejska B charakteryzują się różnym standardem obsługi przewozów. Na obszarze strefy nie funkcjonuje jeden organizator metropolitalny, co jest uzależnione także od przyjęcia ustawy metropolitalnej. – Gminy strefy pozamiejskiej B i większość ośrodków lokalnych, w tym gmina Nowy Dwór Gdański, nie podjęły się wdrożenia systemu FALA, który jest nowoczesną platformą do planowania podróży oraz płacenia za przejazd w transporcie publicznym na terenie województwa pomorskiego. – 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.	W działaniach gminy, 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.) – dążyć do zawarcia porozumień pomiędzy organizatorami transportu a województwem w zakresie współfinansowania przewozów kolejowych przez samorządy oraz zwiększania 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.);

	– 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 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 standardu 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	– Strefa pozamiejska B obejmuje gminy, które nie posiadają dostępu do istniejących linii kolejowych i/lub na których terenie nie jest planowane uruchomienie linii kolejowych w przyszłości. – Gminy te najczęściej są położone w znacznej odległości od rdzenia OMGGS, a na ich terenie nie występują intensywne procesy rozwoju nowej zabudowy. – Ośrodki lokalne (wieś Nowy Dwór Gdański), to małe miasta oraz większe miejscowości wiejskie, które stanowią lokalną bazę usług, głównie o funkcjach mieszkalnych, rolniczych oraz usługowych. Charakteryzują się małym obszarem obsługi, jednak zazwyczaj wykraczającym poza ich granice. – Potencjał rozwojowych ośrodków lokalnych różni się ze względu na ich położenie w OMGGS oraz powiązania transportowe z najbliższym centrum subregionalnym i rdzeniem. To przekłada się również na dynamikę rozwoju zabudowy w tych miejscowościach. – Część z gmin, w szczególności tych położonych w południowo-wschodniej części metropolii, mierzy się ze stale zmniejszającą się liczbą	W działaniach gminy, w tym opracowując dokumenty problemowe, strategiczne i planistyczne, 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 premiuje te formy przemieszczania się (poprzez zapewnienie komfortu i bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów, tworzenie bezpośrednich i intuicyjnych połączeń, zgodnie z ideą miasta 15-minutowego); – 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.); – dążyć do koncentracji nowej zabudowy i intensyfikacji istniejącej w sąsiedztwie istniejących lub planowanych węzłów przesiadkowych (działanie 6.1.6.); – zapewniać zrównoważony rozwój przestrzenny w ramach realizacji nowych inwestycji, w szczególności unikać przewymiarowania infrastruktury drogowej oraz wprowadzić wymogi dotyczące minimalnej oraz maksymalnej liczby miejsc postojowych adekwatne do lokalizacji (działanie 3.1.1., 3.1.3.) – w zabudowie śródmiejskiej, centrach miast i obszarach

mieszkańców, co również wpływa na niską dynamikę zmian w zagospodarowaniu przestrzennym.

- Wyzwaniem dla tych gmin będzie zrównoważony rozwój przestrzenny w odniesieniu przede wszystkim do istniejącej już zabudowy i przestrzeni jej otaczającej.
- Pomimo najmniejszej dynamiki zmian w zagospodarowaniu przestrzennym w całym OMGGS, wciąż istotne jest przeciwdziałanie rozpraszaniu nowej zabudowy oraz zapewnienie jej dobrego dostępu do transportu zbiorowego.
- Wyzwaniem dla ośrodków lokalnych jest dążenie do tworzenia zwartej zabudowy z zapewnieniem powiązań funkcjonalno-przestrzennych z sąsiednimi miejscowościami/osadami (rozumiane również jako drogi rowerowe, ciągi pieszo-spacerowe oraz połączenia transportu zbiorowego, w tym węzły przesiadkowe).

o dobrym dostępie do transportu zbiorowego należy ograniczać wymaganą minimalną liczbę miejsc postojowych dla samochodów osobowych budowanych w ramach nowych inwestycji; planując nowe funkcje na terenie gminy uwzględniać związane z nimi potrzeby transportowe ([działanie 6.1.2.](#));

- racjonalnie, w oparciu o prognozy demograficzne, wskazywać powierzchnie terenów przeznaczonych pod zabudowę, a rezerwy wyznaczać na terenach o dobrym dostępie do transportu zbiorowego lub rozwijać ofertę transportu zbiorowego wraz z rozwojem nowej zabudowy;
- w gminnych dokumentach strategicznych i planistycznych uwzględniać wskazywane w SUMP OMGGS oraz opracowywane w ramach realizacji SUMP OMGGS standardy i wytyczne, tj.:
 - o standardy dostępności terenów mieszkaniowych do podstawowych usług społecznych i transportu zbiorowego ([działanie 6.1.5.](#));
 - o standardy oznaczeń stosowanych w dokumentach planistycznych ([działanie 6.2.1.](#));
 - o wspólne standardy wizualne i funkcjonalne w zakresie zagospodarowania przestrzeni publicznej budowanych i modernizowanych węzłów integracyjnych ([działanie 5.3.1.](#));
 - o wytyczne i rekomendacje w zakresie standardów budowy infrastruktury rowerowej dla samorządów i zarządców dróg;
 - o koncepcję metropolitalnych dróg rowerowych zwartą w SUMP OMGGS;
- współpracować z samorządami ościennymi i regionalnym, w szczególności w przypadku lokalizacji terenów inwestycyjnych przy granicy gminy ([działanie 6.2.2.](#));
- lokalizować strefy aktywności gospodarczej w dobrym dostępie do infrastruktury transportowej ([działanie 6.1.4.](#));

ponadto:

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

*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:

- Na mapie przedstawiono docelowe lokalizacje przystanków kolejowych z uwzględnieniem budowy nowych jak i modernizacji istniejących (**działanie 1.1.1.**), a także docelowe lokalizacje węzłów przesiadkowych¹ (**działanie 1.3.1.**) – węzeł przesiadkowy w Nowym Dworze Gdańskim. Założono, że węzeł przesiadkowy powinien zapewniać co najmniej dobry dostęp pieszy, rowerowy (w tym parking rowerowy) oraz miejsca postojowe Kiss&Ride i miejsca postojowe dla samochodów w liczbie dostosowanej do lokalizacji węzła.
- Proponowane linie metropolitalne publicznego transportu zbiorowego (**działanie 5.2.1.**) są spójne z przebiegiem linii wojewódzkich PTZ oraz uzupełnione o trasy proponowane w SUMP OMGGS. W relacjach, gdzie proponowane linie metropolitalne przebiegają równoległe do linii kolejowych, ich funkcjonowanie jest zależne od modernizacji/rozbudowy infrastruktury kolejowej oraz odpowiedniej poprawy oferty połączeń kolejowych.
- Trasy rowerowe (**działania: 1.1.2., 2.1.1., 2.1.2.**) proponowane w planie uwzględniają przebieg ustalony w „Koncepcji struktury przestrzennej rowerowych turystycznych tras krajowych i regionalnych oraz systemu transportu rowerowego Miejskich Obszarów Funkcjonalnych w województwie pomorskim” oraz strategicznych dokumentach miejskich -
- Jako obszary intensywnego rozwoju infrastruktury pieszej (**działania: 1.1.2., 1.3.1.**) orientacyjnie wskazano tereny w zasięgu 1 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych. 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. Na tych obszarach powinny być podejmowane działania poprawiające dostęp rowerowy i UTO do węzłów, np. takie jak inwestycje planowane w ramach ZIT, w tym m.in. budowa dróg rowerowych: Orłowo -

¹ Jako węzły przesiadkowe w SUMP OMGGS rozumiane są zarówno węzły integracyjne jak i przystanki zintegrowane, a ich lokalizacje wyznaczono bazując na Regionalnym Planie Transportowym dla Województwa Pomorskiego (2022) oraz Planie Zagospodarowania Przestrzennego Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (2016).

Orłówko, Nowy Dwór Gdański – Ryki – Rychnowo oraz w Nowym Dworze Gdańskim na ulicach: Kanałowej, Gdańskiej, Wiejskiej, Przemysłowej, Chrobrego i Starocińskiej).

- W zasięgu 3 km od węzłów przesiadkowych/przystanków kolejowych wskazano obszary intensyfikacji istniejącej oraz lokalizacji nowej zabudowy (działania: 6.1.3., 6.1.5., 6.1.6.). Węzły przesiadkowe są w centrum takiego obszaru, a intencją planu jest, aby stały się punktami ciężenia dla rozwoju przestrzennego w OMGGS. Obszary te wskazano orientacyjnie i powinny być odczytywane razem z zaznaczonymi na fiszce strefami uzupełnienia 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*.
- Preferowany obszar lokalizacji stref działalności gospodarczej (działanie 6.1.4.) został wyznaczony zgodnie ze wskazaniem Planu Zagospodarowania Przestrzennego OMGGS. Lokalizacja i powierzchnia strefy gospodarczej powinny być dostosowane do potencjału społeczno-gospodarczego gminy/powiatu/regionu, a przedstawione w fiszce tereny wskazują jedynie obszary, na których rekomendowane jest lokalizowanie stref ze względu na dobry dostęp do infrastruktury transportowej.
- Dodatkowo na mapie wskazano obszary uzupełnienia zabudowy², 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 502.

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.

*W przypadku modernizacji/budowy nowych linii kolejowych na terenie gminy należy odpowiednio rozszerzyć obszar działań.

² Wyznaczone zgodnie z wytycznymi ministerialnymi w planowanej nowelizacji ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym RM-0610-22-23 UD369.

Nowy Dwór Gdański

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.