

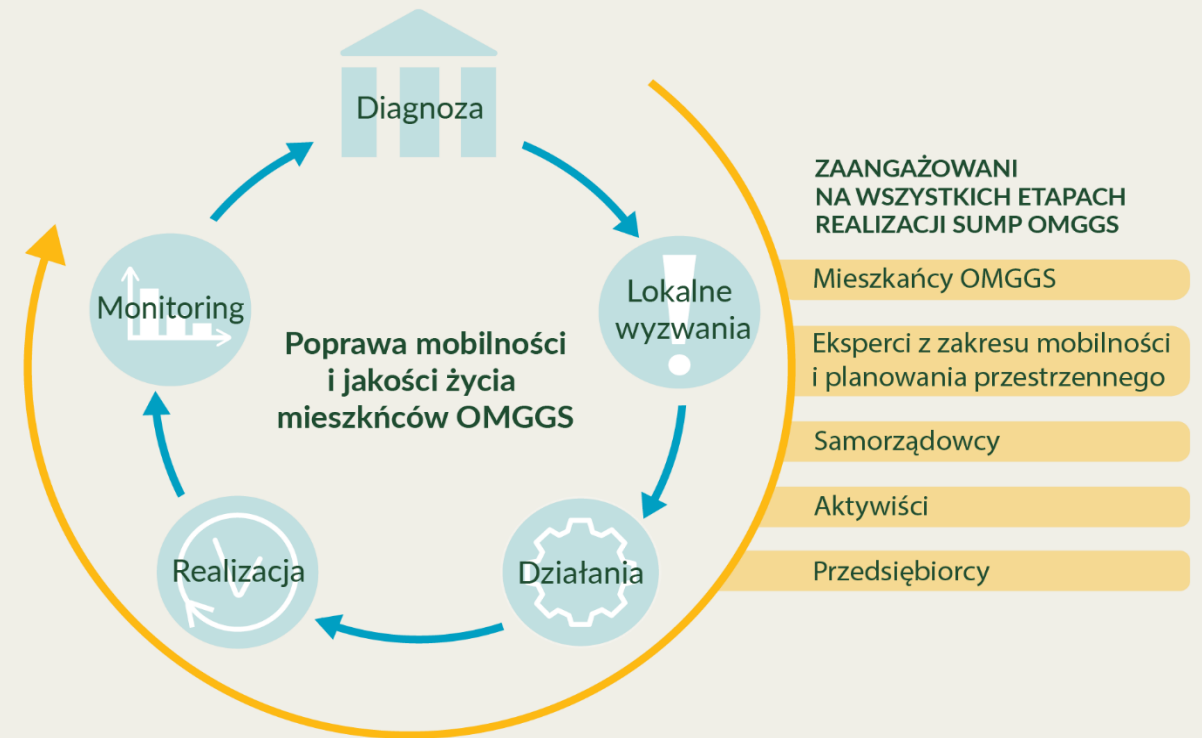
SUMP OMGGGS

Plan Zrównoważonej Mobilności
dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot

SUMP

SUMP (Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej) jest strategią długoterminową, nastawianą na zapewnienie dobrego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia.

Kluczowe zagadnienia: **partycypacja, zrównoważony rozwój, poprawa jakości życia, ograniczenie emisji CO₂, integracja, monitorowanie, raportowanie, ewaluacja.**



Korzyści z SUMP OMGGS

- **Wieloletnia, wspólna strategia i plan działania** dla całego OMGGS, do realizacji zarówno przez gminę jak i Obszar Metropolitalny.
- Lepsze połączenia transportem zbiorowym z miastami metropolii = lepsza **dostępność do edukacji, usług medycznych i rynku pracy** dla mieszkańców.
- Poprawa mobilności mieszkańców i użytkowników OMGGS.
- **Zmniejszanie wykluczenia transportowego** wśród mieszkańców gminy.
- Rozwój aktywnej mobilności.
- Poprawa jakości miejsc zamieszkania.
- **Narzędzie monitorowania** wprowadzanych zmian.
- **Możliwość ubiegania się o dofinansowanie** dla gmin OMGGS, dla których taki dokument jest wymagany.

Zespół opracowujący SUMP

SUMP OMGGS został opracowany przez Stowarzyszenie Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Stowarzyszenie tworzy **51 gmin i 8 powiatów**.

Stowarzyszenie powołało koordynatora do spraw mobilności oraz zespół składający się z ekspertów zewnętrznych, którzy byli odpowiedzialni za opracowanie dokumentu.

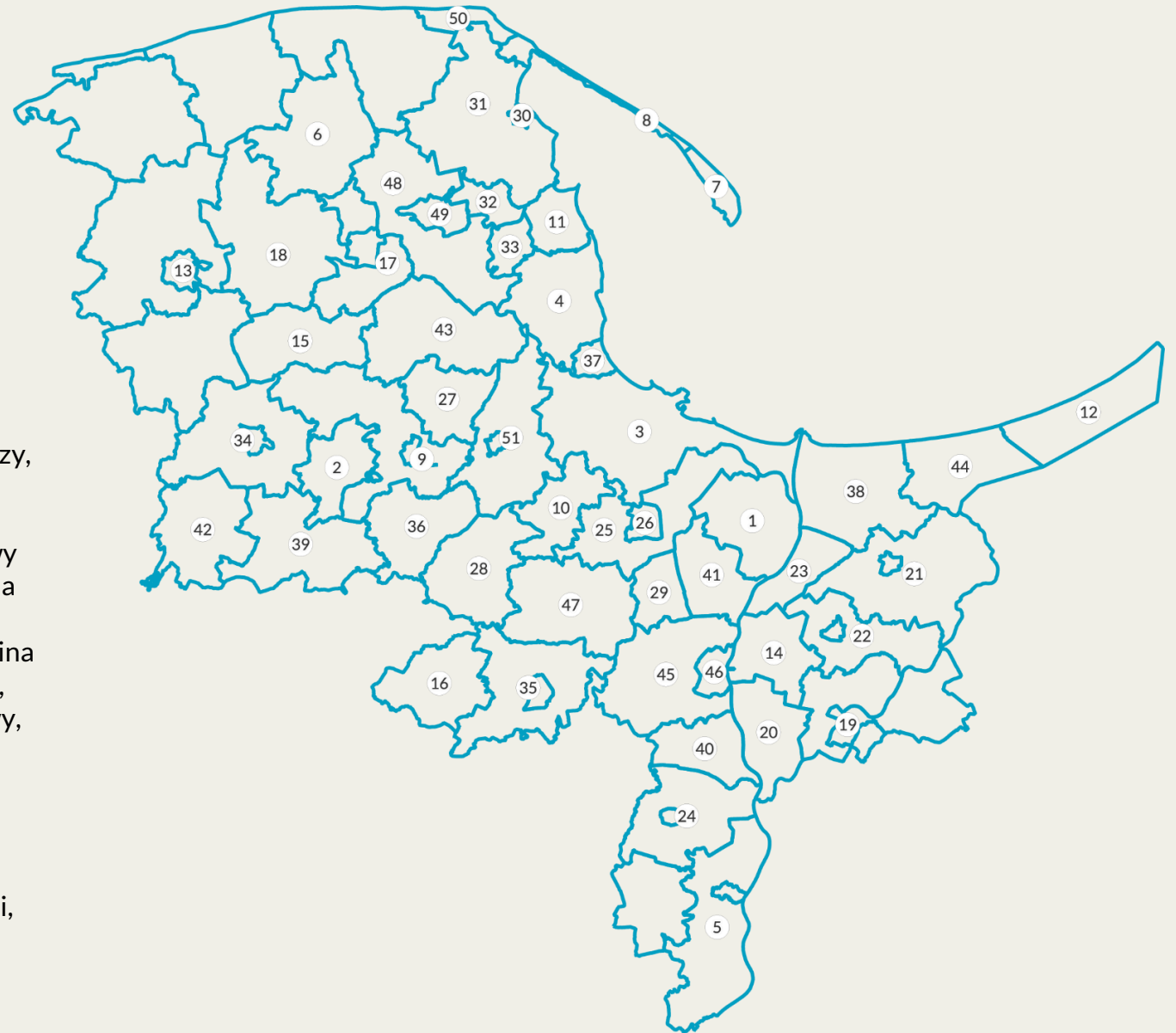


Obszar Metropolitalny
Gdańsk Gdynia Sopot

Obszar SUMP

Gminy i miasta: 1. Cedry Wielkie, 2. Chmielno, 3. Gdańsk, 4. Gdynia, 5. Gniew, 6. Gniewino, 7. Hel, 8. Jastarnia, 9. Kartuzy, 10. Kolbudy, 11. Kosakowo, 12. Krynica Morska, 13. Lębork, 14. Lichnowy, 15. Linia, 16. Liniewo, 17. Luzino, 18. Łęczyce, 19. Malbork, 20. Miłoradz, 21. Nowy Dwór Gdański, 22. Nowy Staw, 23. Ostaszewo, 24. Pelplin, 25. Pruszcz Gdański – gmina wiejska, 26. Pruszcz Gdański – miasto, 27. Przdokowo, 28. Przywidz, 29. Pszczółki, 30. Puck – miasto, 31. Puck – gmina wiejska, 32. Reda, 33. Rumia, 34. Sierakowice, 35. Skarszewy, 36. Somonino, 37. Sopot, 38. Stegna, 39. Stężycza, 40. Subkowy, 41. Suchy Dąb, 42. Sulęczyo, 43. Szemud, 44. Sztutowo, 45. Tczew – gmina wiejska, 46. Tczew – miasto, 47. Trąbki Wielkie, 48. Wejherowo – gmina wiejska, 49. Wejherowo – miasto, 50. Władysławowo, 51. Żukowo.

Powiaty: gdański, kartuski, lęborski, malborski, nowodworski, pucki, tczewski, wejherowski.



Harmonogram



Dokumentacja SUMP

Plan zrównoważonej mobilności miejskiej – główny dokument z opisem celów, logiki działań i systemem monitoringu.

Plan działania – szczegółowy opis działań proponowanych w SUMP OMGGS.

Wybór scenariusza i ocena działań – analiza wielokryterialna proponowanych działań i scenariuszy.

Fiszki – kompendium informacji z SUMP OMGGS dla każdej z gmin obszaru metropolitalnego.

Załącznik graficzny – mapa proponowanych działań dla całego obszaru.

Prognoza oddziaływania na środowisko – ocena SUMP OMGGS ze względu na jego potencjalny wpływ na środowisko metropolii.

Raport diagnostyczno-strategiczny – dokument określający najważniejsze problemy, potencjały i wyzwania metropolii w zakresie transportu i mobilności.



SUMP OMGGS

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

Fundusze Europejskie Infrastruktura i Środowisko

Mobilna Metropolia

Obszar Metropolitalny Gdańsk Gdynia Sopot

Unia Europejska Europejskie Fundusze Strukturalne i Inwestycyjne

Konsultacje SUMP OMGGG

**DIAGNOZA
POTRZEB**

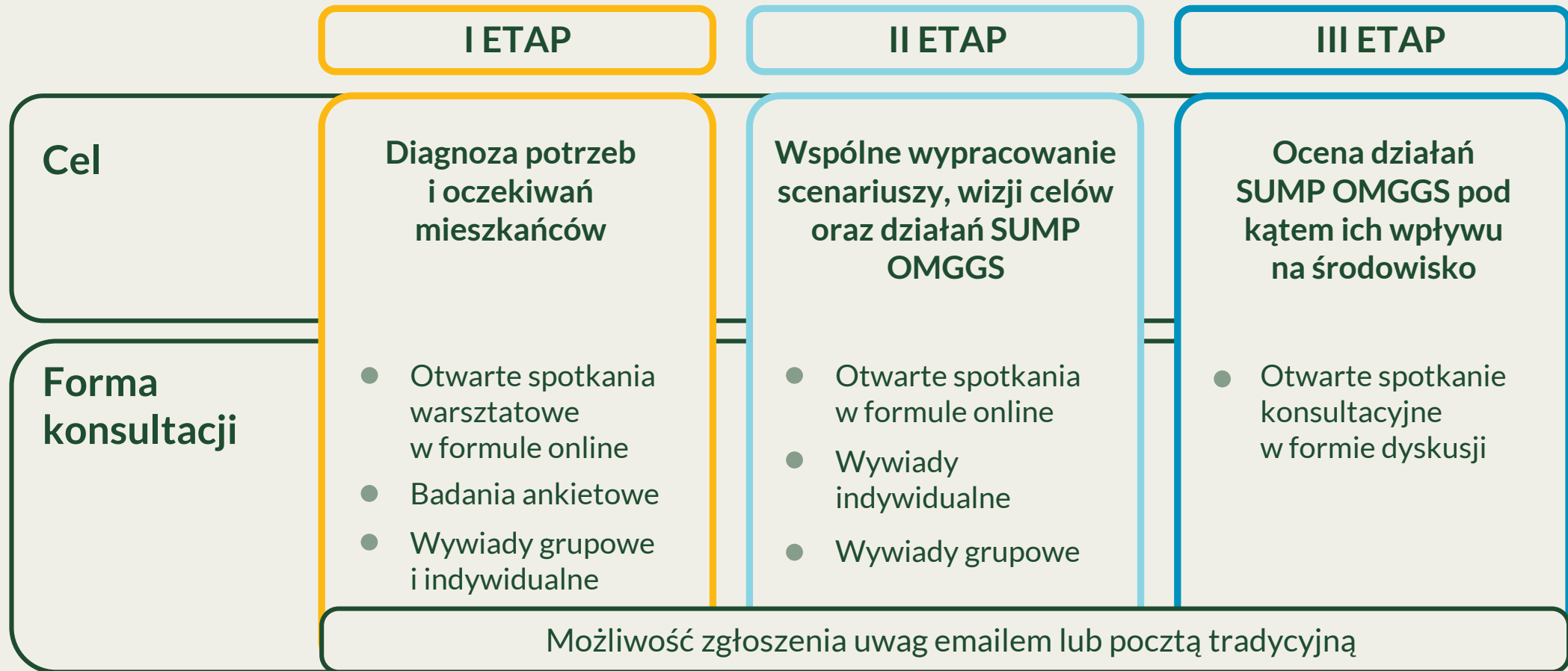
Działania dopasowane
do potrzeb
i oczekiwań mieszkańców

PROMOCJA

Promowanie
zrównoważonej
mobilności

**WSPÓLNA
WIZJA**

Zaangażowanie różnych
grup interesariuszy
do współtworzenia Mobilnej
Metropolii



PONAD **5500**
UCZESTNIKÓW
KONSULTACJI

- mieszkańców
- ekspertów
- przedstawicieli organizacji pozarządowych
- pracowników samorządowców
- urzędników
- lokalnych radnych

PONAD **2500**
ZGŁOSZONYCH
WNIOSKÓW, UWAG
I PROPOZYCJI
ROZWIĄZAŃ

19

otwartych spotkań
konsultacyjnych

9

wywiadów
grupowych

30

wywiadów
indywidualnych

Badanie
ankietowe

Najczęściej zgłaszane uwagi

Niska koordynacja
połączeń transportu
zbiorowego

Niski komfort podróży
transportem zbiorowym
po metropolii

Potrzeba integracji taryfowo –
biletowej, obecnie konieczność
kupowania biletu na każdy środek
transportu oddzielnie

Zdominowanie
metropolii przez auta

Potrzeba rozbudowy dróg
rowerowych i połączeń
pieszych

Brak integracji działań
planistycznych i organizacyjnych
członków OMGGS

Cel

SUMP OMGGS ma jeden cel główny i cztery cele strategiczne.

Ograniczenie emisji gazów cieplarnianych
i zanieczyszczeń powietrza



Poprawa
dostępności
transportu
zbiorowego



Wzrost
bezpieczeństwa
uczestników
ruchu
drogowego



Poprawa jakości
powietrza

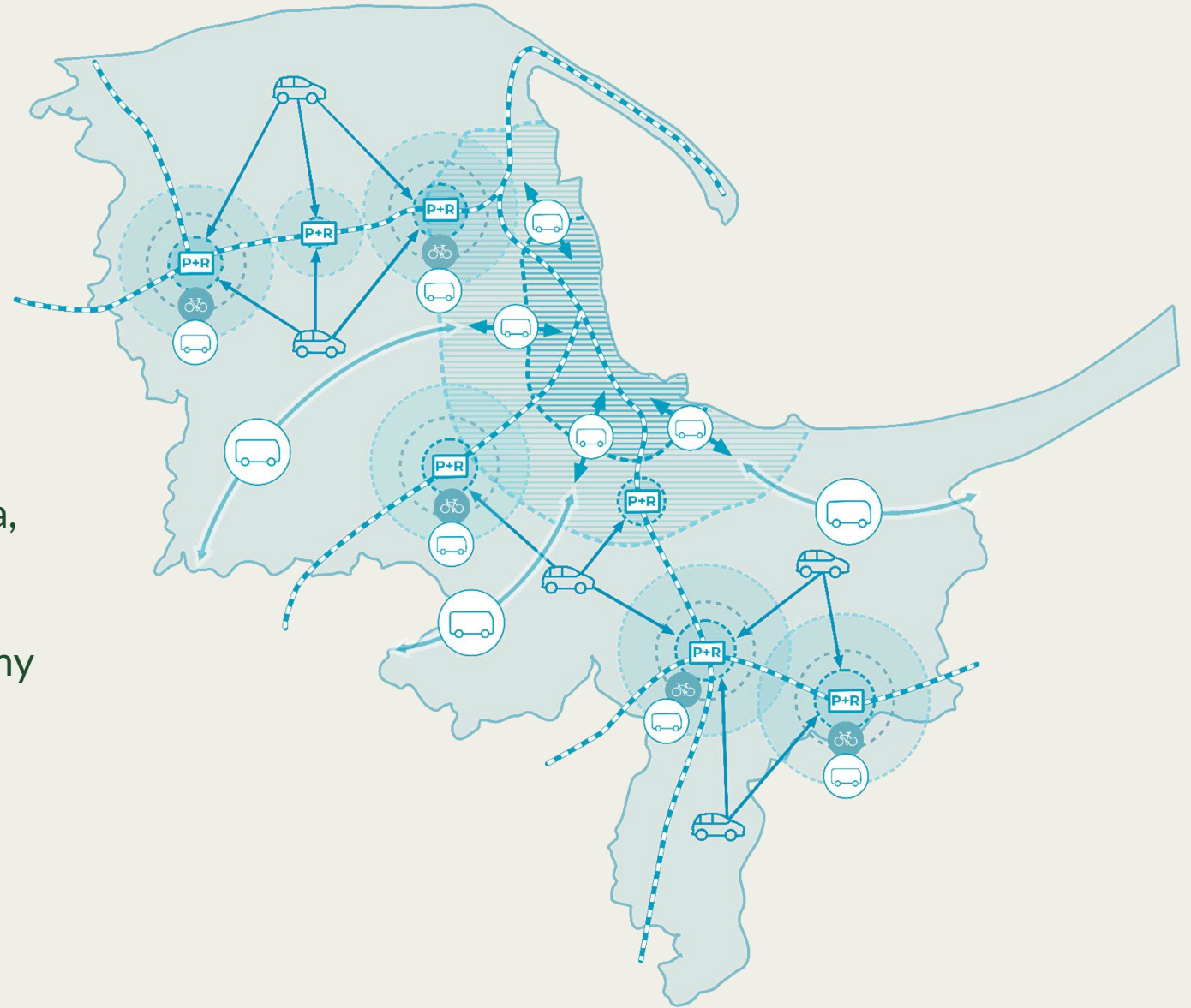


Wzrost udziału
zrównoważonych
środków
transportu
w ogóle podróży

Realizacja potrzeb i oczekiwań mieszkańców

Efekt

Jeśli uda się osiągnąć założone cele, naturalnym wyborem mieszkańców metropolii będzie komunikacja publiczna, rower czy spacer pieszo. Samochód zaś będzie używany tylko wtedy, kiedy nie będzie dostępu do tańszej i szybszej formy podróżowania.



Emisje

Dzięki zwiększeniu udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży możliwe będzie nie tylko **zatrzymanie niekorzystnego trendu wzrostu udziału podróży prywatnym samochodem**, ale też wzrost udziału podróży wykonywanych transportem zbiorowym.

2022

Scenariusz
bazowy

Scenariusz
zrównoważonej
mobilności

Odtransportowe emisje CO₂ (t/mieszkańca):



1,36 CO₂



1,02 CO₂



0,99 CO₂

Udział transportu zbiorowego w ogóle podróży:



37,7%



38,5%



40,3%

Udział transportu indywidualnego w ogóle podróży:



62,3%



61,5%



59,7%

Obszary realizacji SUMP OMGGG



OBSZAR 1
Transport publiczny
i punkty przesiadkowe



OBSZAR 2
Piesi i rowerzyści



OBSZAR 3
Ruch zmotoryzowany



OBSZAR 4
Dialog z mieszkańcami
i cyfryzacja



OBSZAR 5
Współpraca
samorządów



OBSZAR 6
Planowanie
przestrzenne



OBSZAR 1

Transport publiczny
i punkty
przesiadkowe

↓
Cel operacyjny

Działania



Pakiet



OBSZAR 2

Piesi
i rowerzyści

↓
Cel operacyjny

Działania



Pakiet



OBSZAR 3

Ruch
zmotoryzowany

↓
Cel operacyjny

Działania



Pakiet



OBSZAR 4

Dialog
z mieszkańcami
i cyfryzacja

↓
Cel operacyjny

Działania



Pakiet



OBSZAR 5

Współpraca
samorządów

↓
Cel operacyjny

Działania



Pakiet



OBSZAR 6

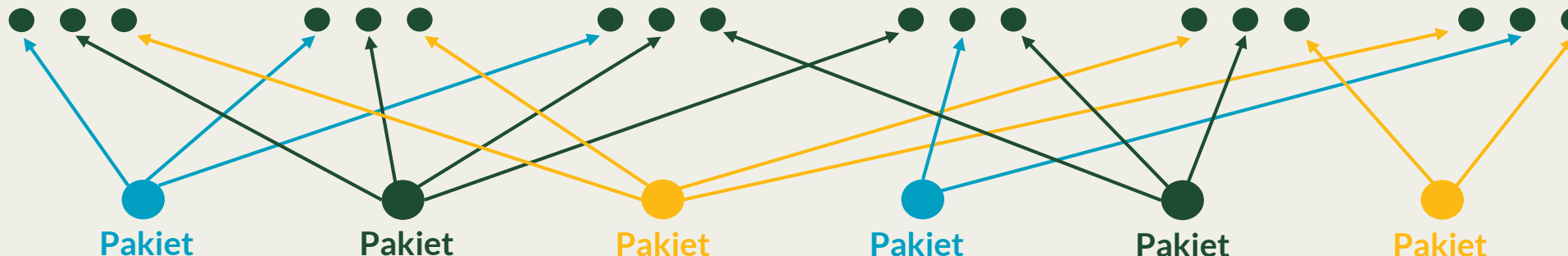
Planowanie
przestrzenne

↓
Cel operacyjny

Działania



Pakiet



PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

Diagnoza

- Wysokie koszty niskiej jakości usługi
- Słaba koordynacja połączeń transportu zbiorowego
- Konieczność wcześniejszego planowania podróży i wielu przesiadek



Działania

- Wprowadzenie jednego organizatora transportu zbiorowego w OMGGS
- Integrowanie metropolii pod względem infrastruktury, organizacji połączeń i współdzielonych form przemieszczania się
- Opracowanie jednolitego systemu informacji pasażerskiej

Korzyści:



Łatwe
przesiadki



Podróż na jednym
bilecie



Informacje
o podróży
w jednym miejscu



Uporządkowana
przeźrzeń
(przystanków)

PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami



Obecny zasięg Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej (MZKZG) i systemu FALA. Częściowa integracja taryfowo-biletowa.



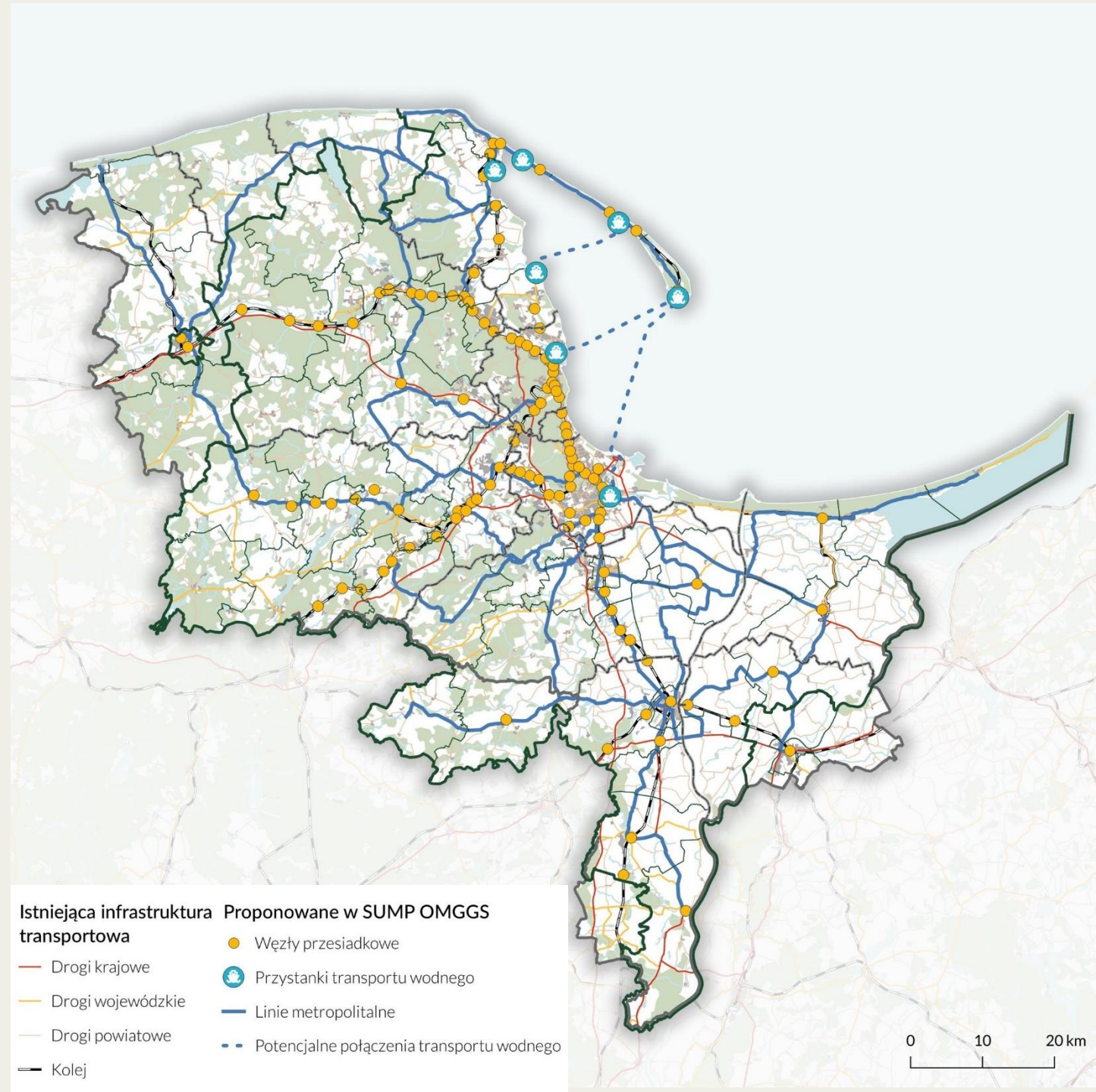
Dążenie do pełnej integracji taryfowo-biletowej w MZKZG. Rozszerzenie zasięgu związku oraz przejmowania kompetencji organizatora transportu zbiorowego.



Pełna integracja transportu zbiorowego w OMGGG, możliwa po powołaniu związku metropolitalnego, system FALA w całym obszarze.

PAKIET 1: Chcę podróżować na jednym bilecie z łatwymi przesiadkami

- Węzły przesiadkowe
- Linie metropolitalne
- Transport wodny



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

Diagnoza

- Niski komfort podróży transportem zbiorowym
- Niska częstotliwość oraz brak dopasowania godzin odjazdów do użytkowników
- Ograniczony dostęp transportem zbiorowym do usług publicznych



Działania

- Zakupienie nowych pociągów, tramwajów i autobusów
- Rozwijanie sieci połączeń transportu zbiorowego, zapewniających częstsze i bezpośrednie połączenia (wspólny organizator transportu z Pakietu 1 ułatwi realizację tego działania)
- Rozbudowa systemu buspasów

Korzyści:



Połączenia
dopasowane do
użytkowników



Komfort
podróży



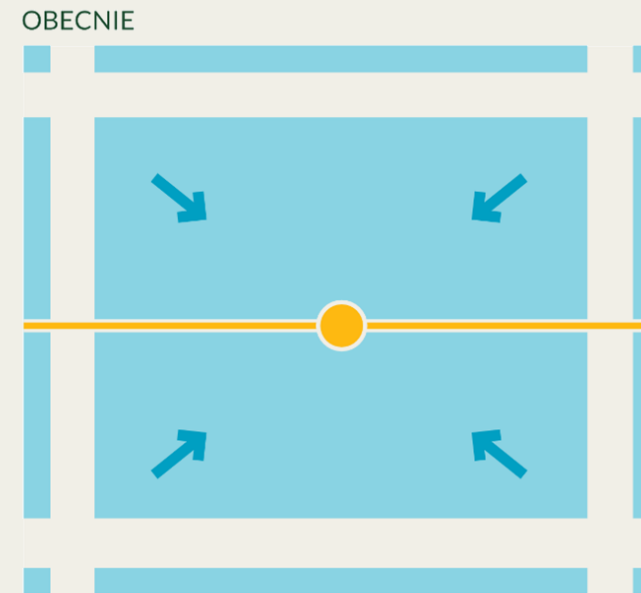
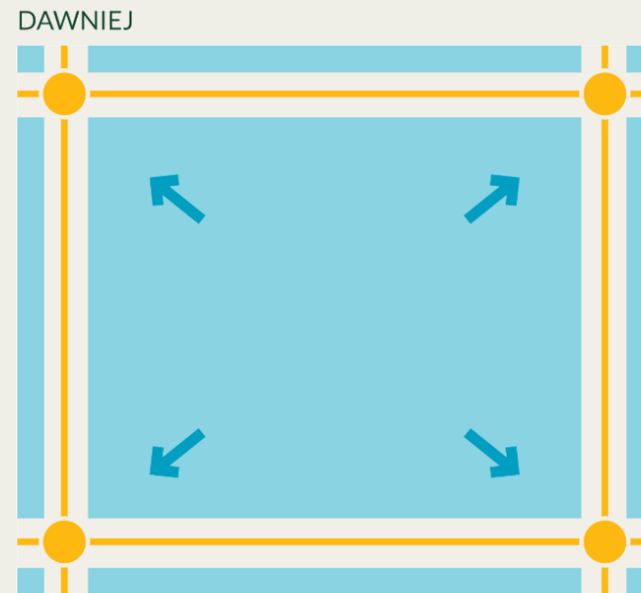
Krótszy czas
podróży




Poprawa dostępu
do usług

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

Przystanki
daleko od miejsc
zamieszkania.



Przystanki
blisko miejsc
zamieszkania.

 Obszar osiedla

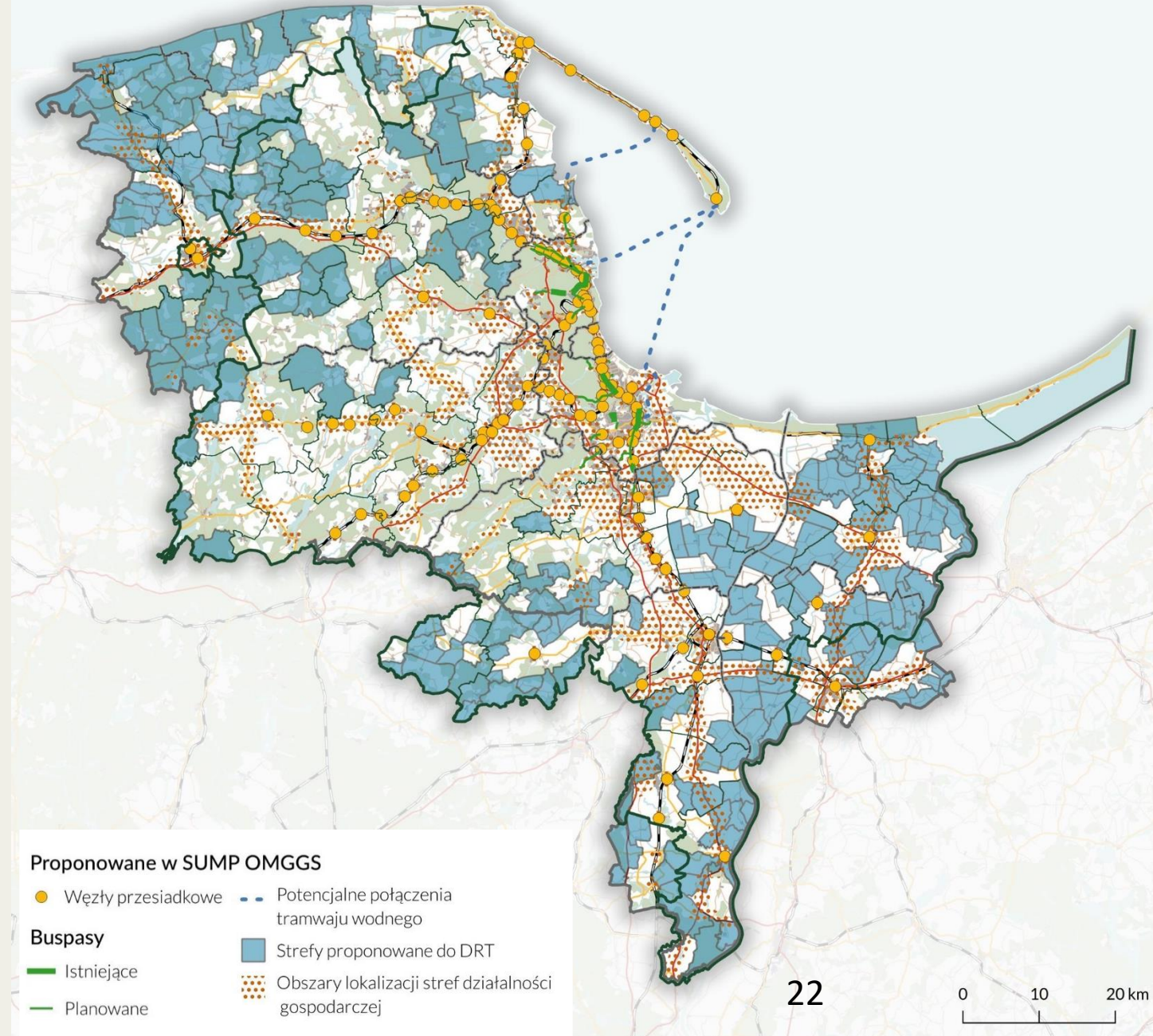
 Główne arterie ruchu samochodowego

 Przystanek i trasa komunikacji zbiorowej

 Kierunki dojścia mieszkańców
do przystanków komunikacji zbiorowej

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

- Buspasy
- Transport na żądanie
- Strefy działalności gospodarczej z dobrym dostępem do transportu



PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

Diagnoza

- Problem z dotarciem do węzłów, szczególnie poza miastami
- Nieintuicyjne i niedostosowane do użytkowników przestrzenie wokół węzłów
- Brak połączeń pieszych i rowerowych prowadzących do węzłów przesiadkowych



Działania

- Uruchomienie linii dowożących do węzłów przesiadkowych
- Modernizowanie istniejących i budowa nowych węzłów przesiadkowych
- Rozwijanie istniejących i budowa nowych połączeń rowerowych i pieszych prowadzących do węzła

Korzyści:



Poprawa dostępu
do kolei w OMGGS



Usługi w okolicy
węzłów

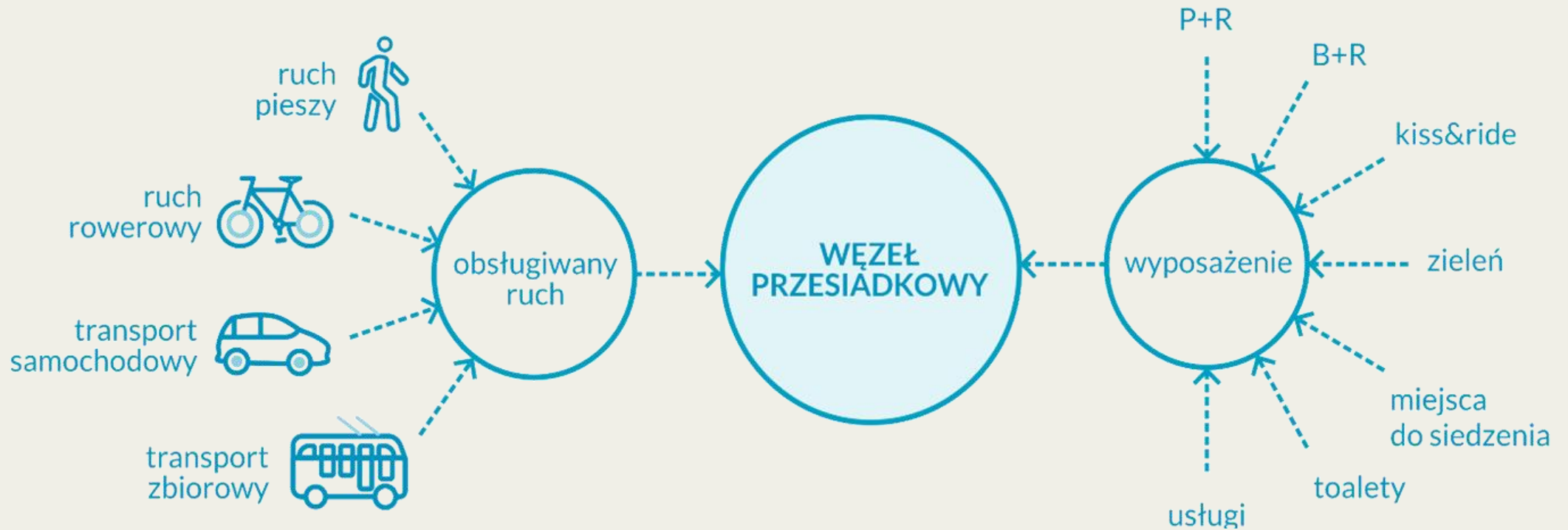


Parkingi przy
węzłach



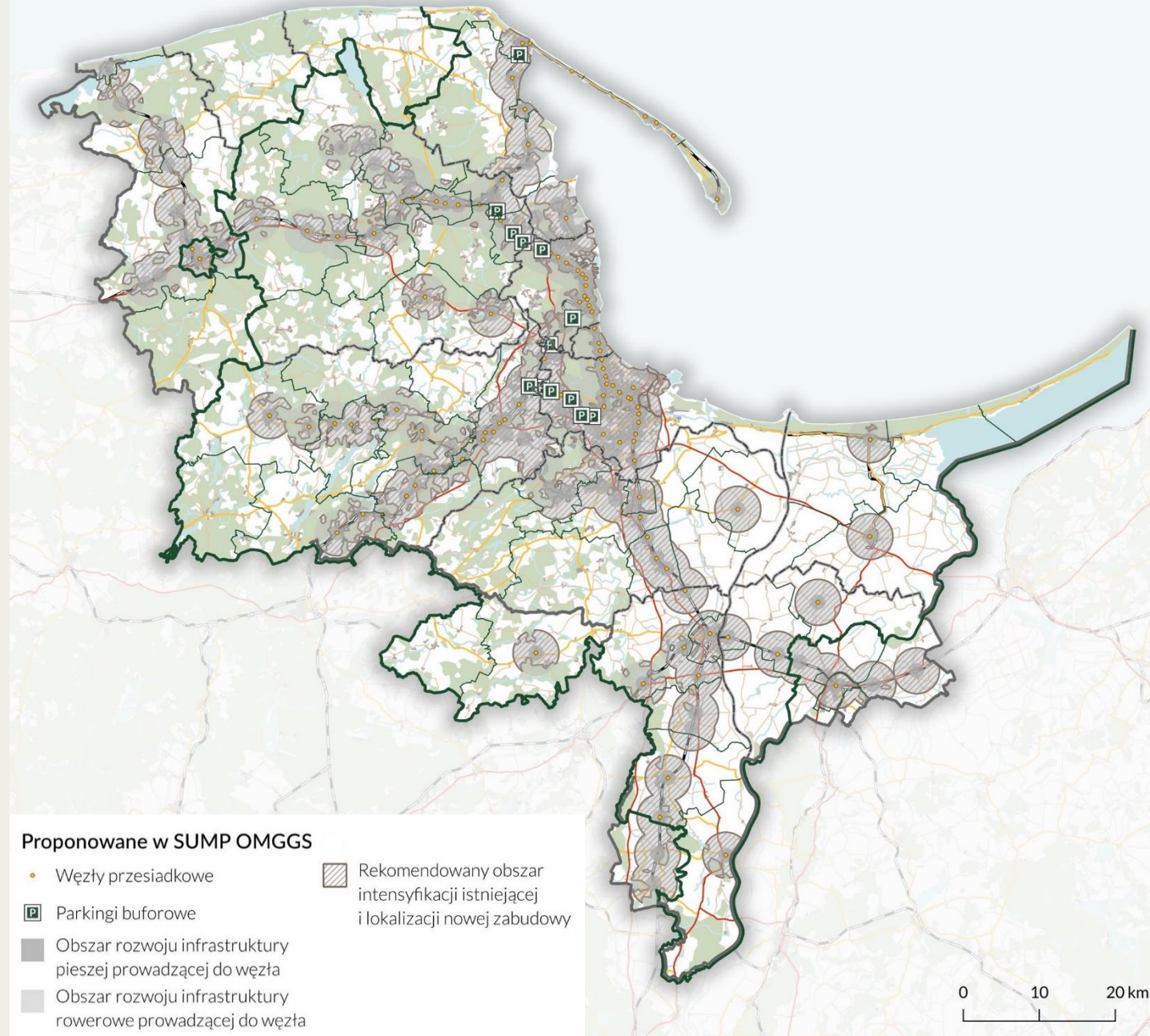
Jednolity standard
węzłów

PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem



PAKIET 3: Do węzła integracyjnego dotrę pieszo, rowerem, autobusem lub samochodem

- Więcej zabudowy i funkcji przy węzłach przesiadkowych
- Rozwój dróg rowerowych i pieszych prowadzących do węzłów
- System parkingów buforowych



PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

Diagnoza

- Brak lub nieciągłe drogi rowerowe i ciągi piesze
- Ograniczony dostęp do usług pieszo i rowerem
- Rozproszona zabudowa o ograniczonym dostępie do usług



Działania

- Uspójnienie i rozbudowa sieci pieszej i rowerowej, w szczególności o połączenia pomiędzy gminami
- Poprawa standardu istniejących tras pieszych i rowerowych
- Współpraca w ramach planowania przestrzennego oraz wypracowanie wspólnych standardów zagospodarowania przestrzeni

Korzyści:



Spójna sieć dróg
rowerowych w
OMGGS



Spójna sieć
połączeń pieszych



Bezpieczne
przemieszczanie się
rowerem i pieszo

PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

Zabudowa tworzy osobne wyspy. Ograniczone połączenia. Główna arteria pełni tylko funkcję transportową.



Spójna zabudowa, wiele połączeń. Główna arteria jest ulicą, tworzy przestrzeń publiczną.



PAKIET 4: Chcę dojeżdżać do pracy rowerem, a do sklepu chodzić pieszo

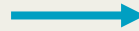
- Metropolitalny system tras rowerowych



PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

Diagnoza

- Zbyt dużo samochodów na drogach, co wydłuża czas podróży i powoduje korki
- Zajmowanie przestrzeni dla pieszych przez parkujące samochody
- Zdominowanie pieszych i rowerzystów przez auta



Działania

- Uspokojenie ruchu drogowego i poprawa bezpieczeństwa podróży po metropolii
- Zmniejszenie uciążliwości ruchu ciężarowego poprzez separację ruchu tranzytowego
- Ujednolicenie polityki parkingowej w całym OMGGS

Korzyści:



Odseparowany
ruch ciężarowy



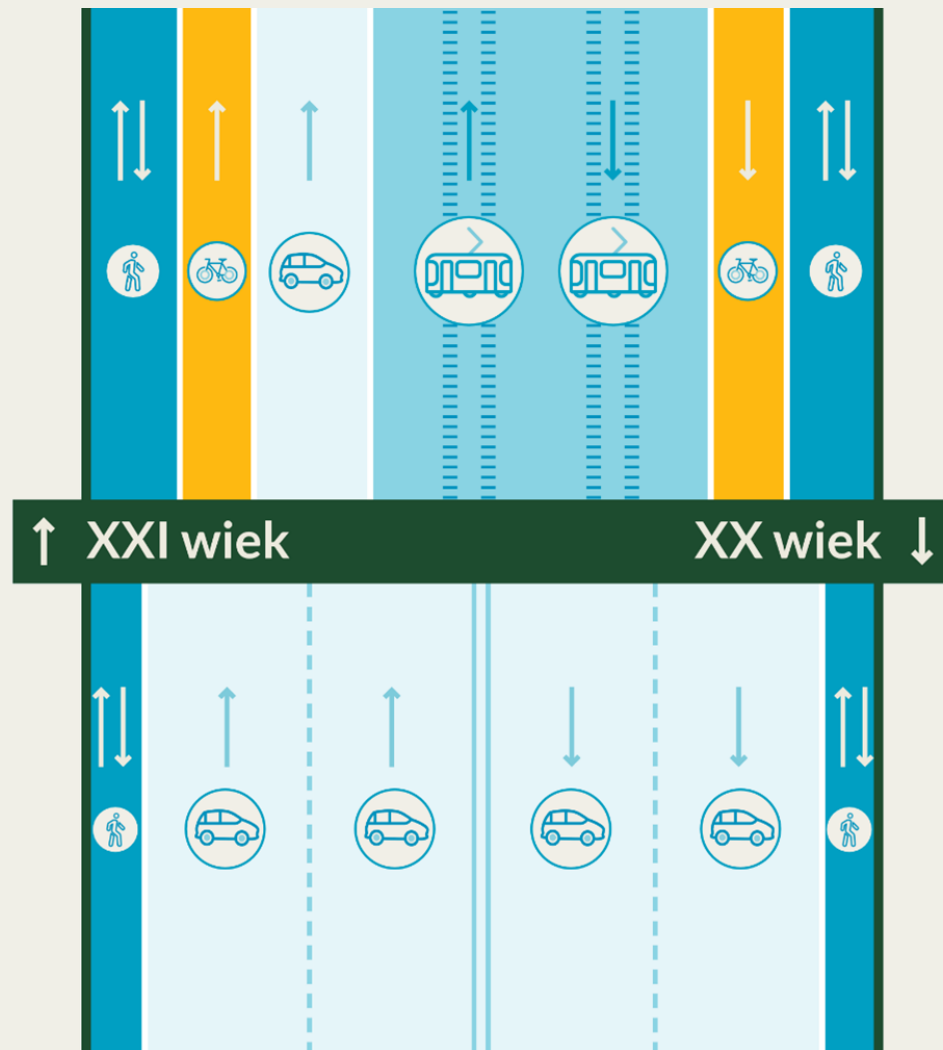
Uspokojony ruch
drogowy



Spójna polityka
parkingowa

PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

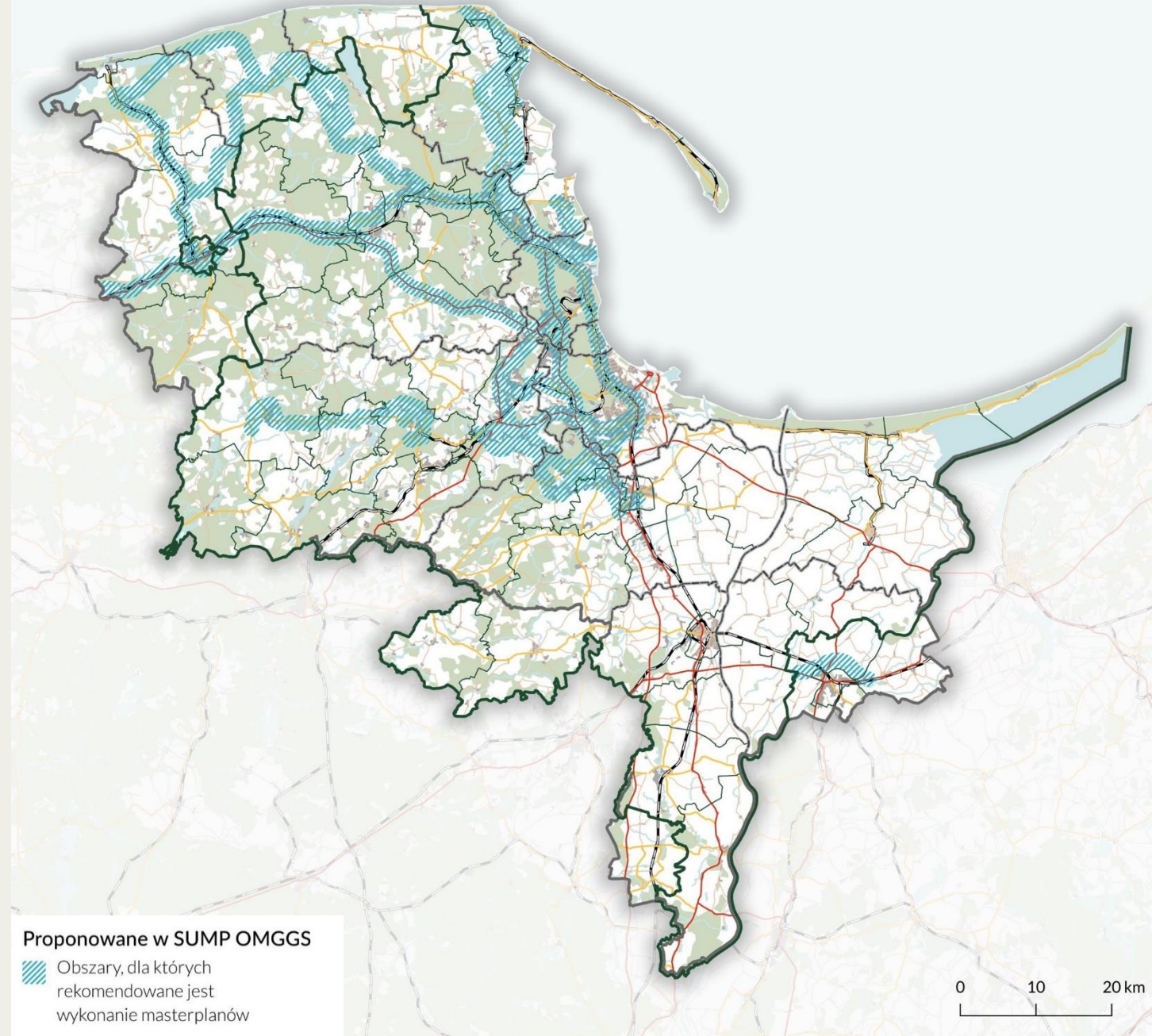
Ulica dająca
możliwość
komfortowego
przemierzania się
na różne sposoby.



Ulica zdominowana
przez jedną formę
przemierzania się:
samochody.

PAKIET 5: Chcę przemieszczać się wygodnie i bezpiecznie ulicami metropolii

- Spójne zagospodarowanie przestrzeni
wzdłuż korytarzy transportowych



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

Diagnoza

- Zanieczyszczenia środowiska, w tym powietrza, generowane przez transport
- Brak miejsc służących obsłudze pojazdów elektrycznych
- Ograniczony dostęp do danych dotyczących transportu w Metropolii i możliwości jego monitorowania



Działania

- Przeprowadzenie analiz emisji z transportu oraz wprowadzenie stref czystego transportu
- Powołanie nowej jednostki Metropolitalnego Zespołu Badań Transportowych
- Rozbudowa systemu stacji ładowania pojazdów elektrycznych
- Kampanie promocyjne i edukacyjne

Korzyści:



Czyste
Powietrze

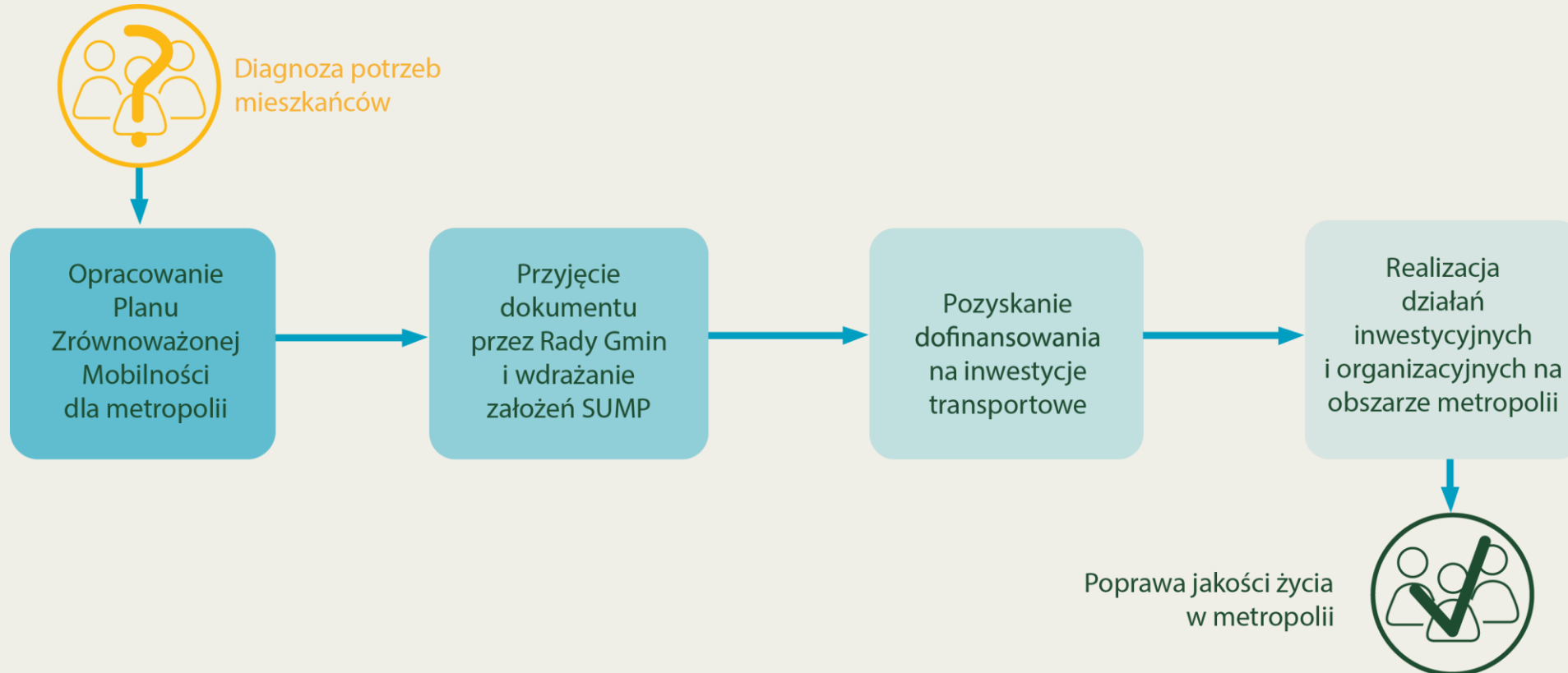


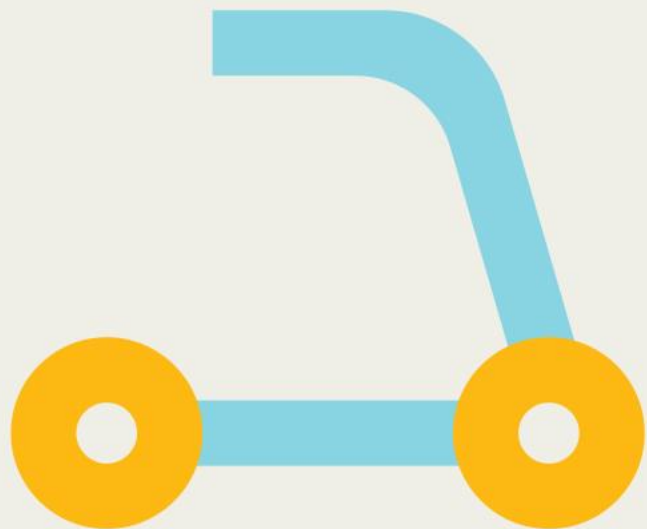
Współpraca, spójny rozwój
i wzrost świadomości władz
i mieszkańców OMGGS



Zmiany oparte na
badaniach potrzeb
i zgromadzonych danych

Kolejne kroki





 Mobilna
Metropolia



Więcej informacji na
www.metropoliagdansk.pl/sump