

Raport z debaty z grupami osób uczestniczących w procesie budowy Strategii Rozwoju Gdańska 2030 Plus

- 1. Miejsce zorganizowania debaty** - Sala 107 Urzędu Miejskiego w Gdańsku, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
- 2. Czas przebiegu debaty: godz. 17:00 - 18:35**
- 3. Uczestnicy:** 25 osób wg listy przygotowanej przez organizatora, podpisanej przez osoby uczestniczące

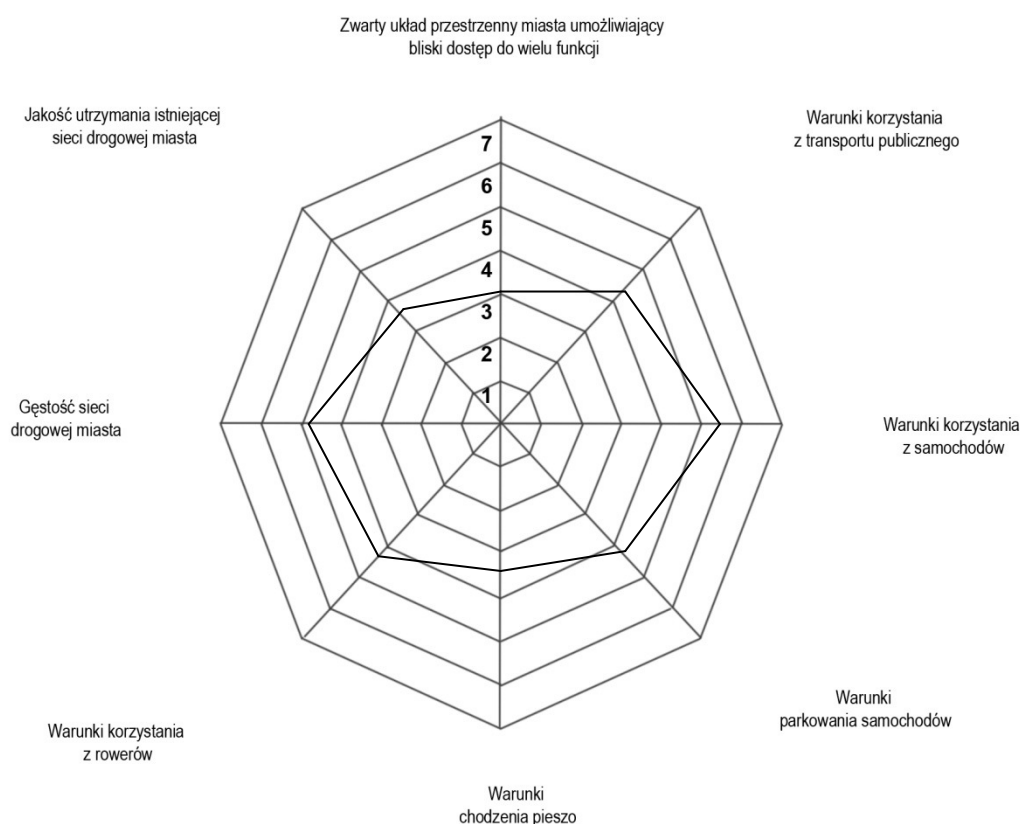
4. Przebieg debaty

- 4.1. Przedstawienie 43 slajdów prezentacji w formacie Power point pt. „Jak powinna wyglądać komunikacja w Gdańsku - przyszłość mobilności w mieście w świetle doświadczeń krajowych i zagranicznych”
- 4.2. Wprowadzenie do pracy w zespołach: podział (losowy) na pięć grup roboczych, wyjaśnienie pracy na arkuszu diagnozy 8 aspektów mających wpływ na warunki zaspokajania potrzeb codziennej mobilności mieszkańców Gdańska. (część diagnostyczna: ustalanie oceny stanu istniejącego).
- 4.3. Przedstawienie się uczestników debaty oraz określenie własnych oczekiwań wiążących się z uczestnictwem w niej.
- 4.4. Praca w zespołach roboczych nad częścią diagnostyczną debaty. Określenie oceny ośmiu obszarów funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta w 10 punktowej skali.
- 4.5. Przedstawienie zestawu trzech zagadnień inspirujących do refleksji nad pożądanymi kierunkami zmian warunków funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta.(por. poniższa lista).
- 4.6. Uzgadnianie opinii na temat poświadanych kierunków zmian systemu komunikacyjnego miasta w ramach zespołów.
- 4.7. Prezentacja wyników pracy w jednym z zespołów. Zgłaszanie refleksji i uzupełnień przez przedstawicieli pozostałych zespołów.
- 4.8. Debata podsumowująca wyniki pracy z udziałem wszystkich uczestników dyskusji.

5. Ocena ośmiu aspektów charakteryzujących sposób funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta.

Średnie oceny uczestników debaty naniesione na 8 wymiarowy wykres przedstawia poniższa tablica:

Tablica 1. Średnia ocena wybranych aspektów systemu komunikacyjnego miasta Gdańska w skali od 1 do 10.



Średnie wartości ocen dokonywanych przez uczestników debaty różnych aspektów wpływających pośrednio lub bezpośrednio na warunki zaspokajania potrzeb mobilności w Gdańsku w skali od 1 do 10 (1-bardzo niska - 10 bardzo wysoka; w nawiasie przedstawiono relację średniej oceny danego aspektu do średniej ocen wszystkich aspektów, która została określona na **4,16** - dane pierwotne zostały zawarte w załączonym arkuszu kalkulacyjnym) wyglądają następująco:

1. **Zwarty układ przestrzenny miasta umożliwiający bliski dostęp do wielu funkcji** 3,0
(znacznie poniżej średniej)
2. **Warunki korzystania z transportu publicznego** 4,2
(nieznacznie powyżej średniej)
3. **Warunki korzystania z samochodów** 5,3
(znacznie powyżej średniej)
4. **Warunki parkowania samochodów** 4,2
(nieznacznie powyżej średniej)
5. **Warunki chodzenia pieszo** 3,6
(poniżej średniej)
6. **Warunki korzystania z rowerów** 4,3
(nieznacznie powyżej średniej)
7. **Gęstość sieci drogowej miasta** 5,0
(powyżej średniej)
8. **Jakość utrzymania istniejącej sieci drogowej miasta** 3,7
(poniżej średniej, gorzej niż ocena gęstości sieci drogowej miasta).

5.1. Wnioski z analizy „mierzalnych” wyników diagnozy.

Uczestnicy debaty zgodzili się z tezami przedstawionej na wstępie prezentacji, że celowym jest dążenie do tworzenia miasta „krótkich odległości” - miasta, w którym mieszkańcy będą mieli bliski dostęp do wielu funkcji. W swojej ocenie uznali, że ten aspekt charakteryzujący miasto winien być przedmiotem istotnej troski decydentów. Dążenie to tworzenia stosunkowo zwartych dzielnic („miast”) w policentrycznej aglomeracji zostało uznane za sensowne. Stopień osiągnięcia tego celu był najniżej oceniony ze wszystkich 8 aspektów wpływających na jakość funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta.

Drugim z kolei najgorzej ocenianym aspektem systemu komunikacyjnego miasta były warunki chodzenia pieszo. (ocenione na 3,6 w 10 punktowej skali)

Ważną przesłanką refleksji jest także niska ocena jakości utrzymania istniejącej sieci drogowej miasta. (oceniona na 3,7 w 10 punktowej skali). Ten aspekt został oceniony wyraźnie niżej niż aspekt gęstości sieci drogowej miasta (oceniony na 5,0)

Bardzo blisko średniej ogólnej oceny znalazły się oceny warunków parkowania samochodów (4,2), warunki korzystania z transportu publicznego (4,2) i warunki jazdy rowerem (4,3).

Najwyżej zostały ocenione warunki korzystania z samochodu (uzyskały 5,3 punktów w 10 punktowej skali).

Na podstawie tak obliczonych ocen można uznać, że uczestnicy debaty stwierdzili potrzebę skupienia uwagi władz miasta na rozwoju przestrzennym miasta „do

wewnątrz”; na poprawie warunków chodzenia pieszo a także na potrzebę położenia wyraźnie większego nacisku na kwestie jakości utrzymania istniejącej sieci drogowej niż na starania prowadzące do zwiększania jej gęstości.

Warunki korzystania z samochodów w mieście nie uzyskały bezwzględnie wysokiej oceny, (5,3 punkty w 10 punktowej skali) ale zostały ocenione dużo wyżej niż warunki korzystania z jakichkolwiek alternatyw samochodu: transportu publicznego czy jazdy rowerem. Warunki korzystania z tego ostatniego środka lokomocji zostały ocenione względnie nieznacznie wyżej niż warunki korzystania z transportu publicznego. Pozwala to na sformułowanie ostrożnego wniosku, że podejmowane w ostatnich latach działania na rzecz poprawy warunków korzystania z rowerów w mieście zostały dostrzeżone przez mieszkańców.

5.2 Wnioski z opinii o charakterze opisowym

Szczegółowe zapisy nawiązujące do poszczególnych aspektów przeprowadzonej analizy zostały przedstawione w aneksie. Poniżej przedstawione zostały syntetyczne wnioski z użytych przez uczestników sformułowań zapisanych na arkuszach pracy poszczególnych grup roboczych.

5.2.1 Zwarty układ przestrzenny miasta umożliwiający bliski dostęp do wielu funkcji

Jako główne wyzwanie dla decydentów kształtujących system komunikacyjny miasta uznano fakt wyraźnego podziału miasta na dolny i górny taras. Dzielnice górnego tarasu zostały zgrubnie uznane za swoiste sypialnie, zabudowa dolnego tarasu oferuje dostęp do dużo większej liczby funkcji miejskich. Zabudowa miasta została uznana za dość rozproszoną, występują dość duże odległości między różnymi dzielnicami, w warunkach niewystarczającej gęstości sieci transportu publicznego występuje problem dotarcia do niektórych rejonów miasta. Powstająca infrastruktura rowerowa ma jeszcze sporo luk do wypełnienia.

Niektórzy uczestnicy debaty uznali za problem brak jednoznacznego centrum miasta, nisko oceniali jakość „zamyśłu urbanistycznego” (cokolwiek można by rozumieć pod tym hasłem) w nowych osiedlach; jedna z grup jako problem określiła fakt zastępowania tradycyjnych ulic z dużą liczbą placówek handlowych na poziomie parteru rosnącą liczbą „centrów handlowych” (wielko powierzchniowych obiektów handlowych) takich jak Galeria Bałtycka i inne tego typu obiekty.

5.2.2 Warunki korzystania z transportu publicznego

Opinie dotyczące tego aspektu funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta miały charakter bardzo zróżnicowany. Zwracano uwagę na postęp w postaci poprawy jakości taboru ZTM, ale były także opinie o niskiej jakości taboru komunikacji miejskiej czy SKM, o niedostatku informacji w przypadku pojawienia się zakłóceń regularności serwisu, potrzebie poprawy punktualności (regularności) oraz wyraźnym niedostatku jakości powiązań między transportem publicznym a rowerowym i pieszym.

Jako przyczyny tej nieregularności wymieniano nie tylko niedostatki w zarządzaniu pracą taboru, ale także problemy wynikającymi z wpływu kongestii (nadmiernego ruchu samochodów) na czas przejazdu przez skrzyżowania, na których nie ma systemu priorytetyzacji pojazdów komunikacji miejskiej.

Wśród postulatów wymieniano potrzebę koordynacji / integrowania taryf i rozkładów jazdy linii ZTM i SKM oraz PR.

Dużo wagi przywiązywano do potrzeby poprawy jakości funkcjonowania węzłów przesiadkowych/integracyjnych - skrócenie czasu potrzebnego na przejście z jednego środka transportu publicznego do innego dzięki poprawie komfortu ruchu przesiadających się (likwidacja przejść podziemnych).

Postulowano bardziej zdecydowane stosowanie bus pasów, a także wprowadzenie klimatyzacji w taborze SKM i obniżkę taryf. Jako jeden z problemów pojawiła się cena biletów dla osób okazjonalnie korzystających z komunikacji publicznej.

Krótkość czasu debaty nie dała możliwości wyjaśnienia sensu stosowania stosunkowo niskich cen za bilety okresowe, które pośrednio przyczyniają się do postrzegania cen biletów kupowanych okazjonalnie za wysokie.

Pewne nadzieje (niektórzy) uczestnicy debaty wiązali z perspektywą pełnego wdrożenia systemu TRISTAR - wyrażając oczekiwanie, że umożliwi on priorytetowe traktowanie pojazdów transportu miejskiego na skrzyżowaniach.

Wśród postulatów wymieniano potrzebę modyfikacji funkcji: koncentracja SKM na obsłudze transportu aglomeracyjnego i oddzielne rozwijanie funkcji regionalnego przewoźnika przez Przewozy Regionalne.

Ważnym postulatem była kwestia poprawy obsługi komunikacyjnej nowych osiedli (o czym była mowa przy omawianiu pożądanых przekształceń filozofii tworzenia układu przestrzennego miasta)

Wśród szczegółowych postulatów pojawiła się kwestia odpowiedniego rozwiązania udogodnień do przewozu rowerów środkami komunikacji miejskiej (autobusami oraz/lub tramwajami). (por. niżej uwagi na temat warunków ruchu rowerów).

5.2.3 Warunki korzystania z samochodów

Ten aspekt jakości systemu funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta został opatrzony przez uczestników najmniejszą liczbą uwag.

Używano określeń typu: bardzo dobre lub wystarczające warunki poruszania się samochodem; jako problemy wymieniano korki czy brak kultury wśród wielu kierowców.

W wielu opiniach postulowano rezygnację z budowy szerokich, wielopasowych arterii w centrach miejskich. Nawiązywano także do potrzeby poprawy jakości nawierzchni w wielu miejscach, wskazując na potrzebę zaspokojenia potrzeby wyższego rzędu - poprawę jakości istniejącej infrastruktury.

Żaden z uczestników debaty nie zgłaszał postulatów rozbudowy / poszerzania korytarzy ruchu drogowego jako rozwiązania potrzebnego w mieście.

5.2.4 Warunki parkowania samochodów

W zapisach opinii dotyczących tego aspektu jakości funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta pojawiały się głównie opinie o potrzebie wprowadzenia restrykcji parkowania w pobliżu centrum miasta, rozszerzenia stref wolnych od parkujących samochodów lub stref płatnego parkowania, a także ściślejszego egzekwowania przez straż miejską obowiązujących przepisów w tym zakresie, zwłaszcza parkowania na chodnikach.

Pojawiły się także głosy o potrzebie wprowadzenia parkingów typu Park & Ride, krótkość debaty nie dała możliwości wyjaśnienia niekorzystnego wpływu takich rozwiązań na układ przestrzenny i warunki funkcjonowania systemu komunikacyjnego aglomeracji oraz wyjaśnienia sensu względnie większego kładzenia nacisku na tworzenia obiektów typu Bike & Ride.

5.2.5 Warunki chodzenia pieszo

Ten aspekt funkcjonowania systemu komunikacyjnego miasta został oceniony najniżej, jednocześnie został opatrzony największą liczbą uwag. Stwierdzono nie tylko niską jakość warunków chodzenia pieszo po mieście ale i wiele zjawisk i procesów prowadzących do ich pogorszenia. Wśród tych ostatnich wymieniono takie działania jak likwidacja przejść dla pieszych; grodzenie osiedli i obiektów, budowa nowych dróg z przejściami podziemnymi (silny efekt barierowy).

Część dyskutantów wymieniła jednak jako problem brak tuneli na głównych skrzyżowaniach. Krótkość debaty uniemożliwiła przedyskutowanie sprzeczności tych opinii.

Wielu dyskutantów podnosiło kwestię preferowania ruchu kołowego przy ustalaniu długości cyklu trwania świateł dla pieszych, częste stosowanie przejść „dwuetapowych”, zajmowanie przestrzeni chodników przez parkujące samochody oraz brak priorytetu dla pieszych na głównych ciągach. Dyskryminacja pieszych w przestrzeni miejskiej wyraża się m. in. stosowaniem przycisków wzbudzających zmiany świateł po dłuższym okresie czasu oczekiwania na przejście co „drażni i prowokuje niektórych pieszych do przechodzenia na drugą stronę jezdni na czerwonym świetle”.

Jako problem wymieniano także wydłużanie dróg dojścia w warunkach zmniejszania liczby znakowanych przejść dla pieszych, jakość nawierzchni chodników, utrudnienia dla ruchu pieszego w czasie przebudowy lub remontów ulic, a także brak chodników w wielu rejonach miasta (dotyczy to raczej dzielnic peryferyjnych).

Jako sposoby poprawy sytuacji postulowano przywrócenie zlikwidowanych przejść dla pieszych, stosowanie przycisków dla pieszych wyłącznie na przedmieściach, ograniczenie liczby przejść wieloetapowych, dbałość o warunki ruchu pieszego podczas przebudowy i remontów ulic i skrzyżowań, likwidację przejść podziemnych, racjonalizowanie okresów świecenia sygnalizacji świetlnej,

ograniczenie parkowania na chodnikach i egzekwowanie tego przepisu przez Straż Miejską. Postulowano także podjęcie działań na rzecz eliminacji różnych barier powodujących zwiększenie długości dróg pokonywanych przez pieszych w mieście (prostowanie linii dojazdu do częstych celów podróży pieszych).

5.2.6 Warunki korzystania z rowerów

Podobnie liczne uwagi zgłosili uczestnicy debaty w odniesieniu do warunków korzystania z rowerów w mieście. Niekiedy uwagi miały bardzo konkretny, techniczny charakter (typu: „za ostre zakręty) lub też bardzo ogólnikowy: złe usytuowanie niektórych odcinków i ścieżek rowerowych.

W związku z faktem dominacji dróg dla rowerów tworzonych kosztem przestrzeni chodników a nie jezdni, wśród problemów jeden z dyskutantów wymienił fakt chodzenia przez pieszych po drogach dla rowerów. Krótkość czasu debaty uniemożliwiła odniesienie się do tej uwagi.

Jako problem o charakterze systemowym, podobny do zgłoszonego w odniesieniu do warunków ruchu pieszych była kwestia skoordynowania świateł na skrzyżowaniach, których cykle traktują ruch zmotoryzowanych priorytetowo, nie uwzględniając nawet na głównych ciągach ruchu rowerów preferencji dla rowerzystów.

Wymieniano również problem nieodśnieżania ścieżek w zimie lub nawet wykorzystywania ich powierzchni na składowanie na nich śniegu (błota pośniegowego) zgarniętego z jezdni.

Zwrócono uwagę na potrzebę wydzielenia pasów ruchu rowerowego z jezdni, a nie z chodników oraz na zbyt małą liczbę znaków ostrzegających kierujących samochodami o rowerzystach.

Stwierdzono wynikającą z powyższych zjawisk niską konkurencyjność połączeń rowerowych wobec samochodowych i komunikacji publicznej nawet na niewielkie lub średnie odległości (do 5 km).

Postulowano zwiększenie ilości monitorowanych /strzeżonych miejsc do parkowania rowerów zwłaszcza w pobliżu węzłów integracyjnych komunikacji publicznej, eliminację luk w sieci dróg rowerowych oraz poprawę jakości skomunikowania z SKM - przewóz i parkowanie: technika przewozu: stosowanie stojaków a nie wieszaków wewnątrz wagonów SKM a w przyszłości w wagonach tramwajów i w autobusach.

Postulowano potrzebę uruchomienia systemu roweru miejskiego (bezobsługowego systemu wynajmu rowerów publicznych) w całym Trójmieście.

Stwierdzono że drogi dla rowerów (pasy rowerów wyznaczone na jezdni) wykorzystywane są często do parkowania samochodów. Jako problem wymieniono też nieodpowiednio zrównane z nawierzchnią ścieżek (dróg dla rowerów) studzienki kanalizacyjne/ telekomunikacyjne.

Zgłoszono postulat poprawy projektowania układów drogowych - niepowtarzanie błędów takich jak Nowa Słowackiego (źle zaprojektowana droga dla rowerów) i górna Słowackiego (brak drogi rowerowej)

Wśród proponowanych rozwiązań pojawiła się propozycja przekształcenie wybranych jezdni w ciągi pieszo-rowerowe

Stwierdzono ogólnie, że jakość tras rowerowych w Gdańsku jak na polskie warunki jest niezła, ale słaba w porównaniu np. do Bremy.

5.2.7 Gęstość sieci drogowej miasta

Ten aspekt został skomentowany przez uczestników debaty bardzo oszczędnie. Stwierdzano że jest ona za duża, zbyt gęsta, część ulic powinno się przekształcić w ciągi piesze lub pieszo - rowerowe. Inni dyskutanci uznawali, że w centrum miasta nie potrzeba nowych dróg, większą uwagę natomiast należy zwrócić na remonty, utrzymanie istniejących dróg. Pojawiła się także opinia, że gęstość sieci drogowej miasta jest adekwatna do potrzeb mieszkańców.

5.2.8 Jakość utrzymania istniejącej sieci drogowej miasta

Nieznacznie więcej uwag pojawiło się w punkcie dotyczącym oceny jakości utrzymania istniejącej sieci drogowej miasta. Pojawiły się uwagi krytyczne dotyczące jakości chodników, braku stałego dbania o drogi o mniejszym natężeniu ruchu, niską jakość utrzymania zimowego, zapadniętych studzienek, oszczędności na oświetleniu ulic.

W trakcie dyskusji wyraźnie zarysowała się troska mieszkańców o jakość istniejącej infrastruktury i pojawiły sugestie o przeznaczaniu większych środków na remonty i naprawy jezdni, chodników i dróg rowerowych.

6. Uwagi zgłaszane w czasie dyskusji podsumowującej spotkanie

Po przedstawieniu diagnozy oraz propozycji działań prowadzących do poprawy sytuacji w omawianych obszarach polityki komunikacyjnej miasta uczestnicy zapisali i przedstawili szereg sformułowań, które zostały przedstawione poniżej po obróbce redakcyjnej i pogrupowaniu na osiem obszarów, analogicznych do przedstawionych w punkcie 5 niniejszego raportu:

6.1. Układ przestrzenny miasta

- Ważnym wyzwaniem dla osób opracowujących i wdrażających strategię rozwoju miasta Gdańsk jest rozproszona zabudowa - istnienie wielu dzielnic dość odległych od centralnego pasma usługowego.

6.2. Transport publiczny

- Należy monitorować jakość powiązań komunikacyjnych dostępnych mieszkańcom miasta, między innymi przez monitorowanie w długim okresie wartości **wskaźnika strategicznego: skali i kierunku zmian udziału mieszkańców mogących docierać do centralnego pasma usługowego miasta komunikacją publiczną w czasie dłuższym o nie więcej niż 10 minut w stosunku do czasu dotarcia tam samochodem**. Wskaźnik ten należy brać pod uwagę przy ustalaniu wpływu realizacji projektów budowy nowych osiedli oraz linii komunikacji publicznej mających je obsługiwać.

- Należy również monitorować zmiany liczby dwu i więcej samochodowych gospodarstw domowych: W momencie zwiększenia liczby takich gospodarstw domowych, skłonność do korzystania z komunikacji publicznej przez osoby żyjące w takich gospodarstwach domowych może radykalnie spaść, co pociąga za sobą spadek opłacalności komunikacji publicznej i pogorszenie się warunków dostępu do funkcji miejskich dla osób mieszkających w okolicy - nie mających dostępu do samochodu (co generuje zjawiska wykluczenia społecznego).
- Należy poprawić integrację taryfową transportu publicznego.
- Należy poprawić warunki podróżowania transportem publicznym (czystość taboru, klimatyzacja) aby zwiększyć jego atrakcyjność i konkurencyjność w stosunku do samochodów
- Należy zwiększyć liczbę i długość bus pasów w mieście.

6.3. Warunki jazdy samochodem

- W mieście występują dość dobre warunki korzystania z komunikacji indywidualnej (samochodów)
- W strukturze modalnej należy dążyć do obniżania udziału przejazdów samochodem

6.4. Warunki parkowania z samochodów

- Należy ograniczyć lub wyeliminować parkowanie na chodnikach. Krokiem w tym kierunku winno być wzmocnienie skuteczności egzekwowania istniejących przepisów prawa przez Straż Miejską i policję.

6.5. Warunki chodzenia pieszo

- W mieście występują dość trudne warunki ruchu pieszego.
- Należy podnieść atrakcyjność przestrzeni publicznych tak, by poprawić warunki i skłonność do spontanicznego - stacjonarnego przebywania w mieście przez odpowiednie planowanie i instalowanie elementów wystroju przestrzeni publicznych - „mebli miejskich”.
- Należy także zadbać o odpowiednią jakość, gęstość i ilość dróg dla pieszych z odpowiednią liczbą punktów odpoczynku/zatrzymania dla osób starszych, by mogły docierać do podstawowych funkcji miejskich samodzielnie (bez potrzeby angażowania osób wspomagających,) tak aby nie rezygnowały z podstawowej formy aktywności fizycznej - wychodzenia z domu i chodzenia pieszo.
- Ważnym działaniem na rzecz poprawy warunków ruchu pieszego jest rozszerzanie stref uspokojonego ruchu co skraca linie dojścia pieszych do przystanków komunikacji publicznej, przyczyniając się również do zmniejszenia kosztów utrzymania istniejącej sieci drogowej dzięki mniejszemu zużywaniu się nawierzchni.
- Należy poprawić planowanie ruchu pieszego podczas remontów
- Należy wprowadzić więcej naziemnych przejść dla pieszych, jest to ważne zwłaszcza w miejscach dojścia do przystanków komunikacji publicznej przy pomocy przejść podziemnych; obowiązek korzystania z nich należy zlikwidować, działania mające na celu poprawę warunków ruchu pieszych w tych miejscach mogą polegać również na likwidacji istniejących przejść podziemnych.

6.6. Warunki korzystania z rowerów

- Na rezerwowanych od kilkudziesięciu lat pasach terenu na budowę udogodnień dla ruchu samochodów należy stworzyć sieć magistrali ruchu

rowerów które będą miały pierwszeństwo w stosunku do ruchu zmotoryzowanych na skrzyżowaniach lub (lepiej) będą się z nimi krzyżowały na różnych poziomach - np. dwukierunkowej „cyklostrady” wzdłuż linii SKM od Pruszcza do Sopotu i dalej do Gdyni. Realizacja takich projektów może okazać się bardzo efektywna w świetle doświadczeń wzrostu popularności korzystania z rowerów wspomaganych elektrycznie w RFN.

- Należy poprawić zagospodarowanie zielonych przestrzeni położonych wzdłuż dróg rowerowych (np. między Wrzeszczem a Śródmieściem).

6.7. Gęstość sieci drogowej miasta

- Należy zrezygnować z rezerwowania pasów (rezerw terenu) na budowę wielopasowych ulic ruchu tranzytowego (takich jak np. Droga Czerwona, Nowa Politechniczna....) co spowoduje odwrócenie procesu degradacji nieruchomości zbudowanych na lub w bezpośredniej bliskości tych terenów oraz/lub umożliwi przeznaczenie ich na tworzenie atrakcyjnych korytarzy ruchu osób korzystających z aktywnych form mobilności (korytarzy ruchu rowerowego i/lub pieszego w otoczeniu zieleni).

6.8. Jakość utrzymania istniejącej sieci drogowej miasta

- Należy bardziej zwracać uwagę na remonty dróg niż na budowanie nowych

6.9. Uwagi odnoszące się jednocześnie do kilku powyższych obszarów tematycznych

6.9.1. Poprawa jakości powiązań podsystemu komunikacji pieszej, rowerowej i publicznej

- Należy stwarzać warunki do zwiększania udziału podróży pieszych, rowerowych i podróży realizowanych komunikacją publiczną oraz kombinacjami tych sposobów poruszania się po mieście m.in. przez zwiększenie liczby odpowiednio monitorowanych udogodnień systemu Bike and Ride (udogodnień do parkowania rowerów z kontrolą dostępu lub odpowiednio monitorowanych w czasie rzeczywistym w pobliżu stacji i przystanków SKM i wybranych przystanków komunikacji miejskiej)
- Należy zapewnić lepsze warunki przewożenia rowerów w wagonach SKM i w taborze komunikacji miejskiej, umożliwiając przewóz rowerów na stojakach poziomych a nie na wieszakach.
- Naczelną zasadą: promować alternatywy dla przejazdów samochodami.
- Miasto powinno decydować się bardziej na rzecz „dyskryminowania” kierowców a wspierania osób aktywnych mobilnie realizujących podróże albo wyłącznie przy pomocy aktywnych form mobilności albo w układzie powiązania ich z podróżami odbywanymi środkami transportu publicznego.
- Należy poprawić warunki korzystania z przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych z sygnalizacją wzbudzaną przyciskami- powinny działać szybciej dla pieszych a nie dla kierowców (warunkiem tego jest promowanie uspokojonego ruchu oraz wiedzy o pozytywnym wpływie ruchu o prędkości 50 km i mniej na przepustowość korytarzy ruchu drogowego)

6.9.2. Inne uwagi zgłaszane przez uczestników debaty na piśmie

- Edukacja i informacja są ważnym elementem prowadzącym do zmiany zachowań

i wyobrażeń mieszkańców na temat preferowanych w mieście zachowań komunikacyjnych.

7. Opinie uczestników debaty prezentowane w odniesieniu do trzech zagadnień postawionych do dyskusji po przedstawieniu prezentacji wprowadzającej i realizacji etapu pracy zespołowej

7.1. Jaka powinny nastąpić zmiany struktury modalnej (modal split) przejazdów po Gdańsku w ciągu najbliższych 17 lat?

Uczestnicy debaty uznali, że należy podjąć działania, których celem będzie:

- 7.1.1. zmniejszenie udziału przejazdów realizowanych samochodami w ogólnej liczbie podróży realizowanych na obszarze Gdańska
- 7.1.2. co najmniej utrzymanie obecnego (względnie wysokiego, ale stopniowo obniżającego się) wskaźnika udziału podróży odbywanych środkami komunikacji publicznej
- 7.1.3. znaczne (kilkukrotne) zwiększenie udziału podróży realizowanych rowerem w ogólnej liczbie podróży realizowanych na obszarze Gdańska
- 7.1.4. utrzymanie lub zwiększenie udziału podróży pieszych w strukturze podróży odbywanych na obszarze Gdańska.
- 7.1.5. szczególną uwagę należy przywiązać do poprawy warunków przesiadania się: jakości funkcjonowania węzłów integracyjnych, oraz do integracji systemu komunikacji publicznej z komunikacją rowerową.
- 7.1.6. udział przejazdów samochodami w obsłudze codziennych potrzeb mobilności powinien ulec zmniejszeniu w wyniku nie tylko poprawy atrakcyjności alternatywnych sposobów poruszania się po mieście, ale również przez ściślejsze egzekwowanie istniejących ograniczeń korzystania z samochodu: zwłaszcza w pobliżu węzłów integracyjnych i centrach lokalnych oraz historycznego centrum miasta oraz rozszerzanie skali ich obowiązywania.

7.2 Jakie działania można by podjąć, by udział przyjaznych dla środowiska sposobów zaspokajania potrzeb mobilności w Gdańsku zaczął się zwiększać? (kosztem zmniejszenia udziału przestrzeniożernych i obciążających środowisko sposobów poruszania się po mieście)

Według uczestników debaty należy prowadzić spójną politykę transportową, w tym politykę parkingową. Wśród działań proponowanych przez uczestników debaty pojawiły się postulaty odpowiedniego określenia różnego stopnia dostępności samochodów do centrum miasta, projektowanie miasta pod kątem priorytetowego traktowania potrzeb pieszych, konsekwentną i zdecydowaną politykę rozszerzania zasięgu stref uspokojonego ruchu, zwiększenie skali działań promujących aktywne formy mobilności takie jak chodzenie pieszo, jazda rowerem itp. a także rezygnację z budowania wielopasowych arterii w centralnych obszarach miasta. Takie kierunki działania powinny być elementem spójnej polityki transportowej, prowadzącej do lepszego wykorzystania przestrzeni pozostającej do wykorzystania wewnątrz miasta.

Postulowano także zwiększenie nakładów na poprawę jakości funkcjonowania transportu publicznego, wprowadzenie priorytetu dla pojazdów komunikacji publicznej na skrzyżowaniach oraz, co wynika z powyższych stwierdzeń, zwracanie dużej uwagi na jakość infrastruktury pieszej. Postulowano także promowanie korzystania z rowerów i chodzenia pieszo na krótkie i średnie odległości, na dłuższe w odpowiednim układzie powiązań z komunikacją publiczną, zwłaszcza szynową.

7.3 Czy kontynuacja dotychczas występujących tendencji w układzie przestrzennym miasta i układzie jego infrastruktury komunikacyjnej pozwoli na zachowanie lub poprawę jakości życia w mieście w perspektywie najbliższych 17 lat?

W odniesieniu do tak sformułowanego zagadnienia w czasie debaty nie pojawiły się jakiegokolwiek wyraźnie sformułowane opinie. Powyższe pytanie ma charakter zamknięty: implikuje odpowiedź typu: tak lub nie. Na podstawie uwag i postulatów przedstawionych w poprzednich częściach raportu można uznać, że uczestnicy debaty odpowiadali na nie przecząco. Inaczej mówiąc jako ogólny wniosek z debaty można przyjąć następującą tezę:

Poprawa jakości życia w mieście w perspektywie najbliższych 17 lat wymaga szeroko zakrojonej refleksji nad formą i kierunkiem zmian dotychczas występujących tendencji zmian układu przestrzennego miasta i jego systemu komunikacyjnego.

Taka zmiana będzie musiała być powiązana z uznaniem wielu dotychczas przygotowywanych do realizacji rozwiązań urbanistycznych i elementów systemu komunikacyjnego Gdańska i całej aglomeracji Trójmiasta za rozwiązania nie prowadzące do poprawy jakości życia mieszkańców i wymagające istotnej rewizji. Ostateczny kształt tych rozwiązań będzie wypracowywany w warunkach istotnych kontrowersji między różnymi grupami mieszkańców. Wynika stąd potrzeba kontynuowania wysiłków prowadzących do uznania rozwiązań przyczyniających się do poprawy jakości rozwiązań systemu komunikacyjnego i układu przestrzennego miasta za rozwiązania powstające w wyniku starannie wypracowanego kompromisu między oczekiwaniami różnych mieszkańców.

8. Rekomendacje

- 8.1 Podczas tworzenia zapisów Strategii Rozwoju Gdańsk 2030+ należy wziąć pod uwagę wnioski i rekomendacje mieszkańców zawarte w niniejszym raporcie. Szczególną wagę należy przyłożyć do tworzenia warunków rozbudowy miasta do wewnątrz i stymulowanie rozwoju „miasta krótkich odległości”, w ramach tworzenia stosunkowo zwartych, „kompaktowych” dzielnic w ramach policentrycznej aglomeracji.
- 8.2 Zapisy Gdańskiej Karty Mobilności Aktywnej z 2010 roku zakładają potrzebę tworzenia trwałych, zinstytucjonalizowanych form współpracy między osobami odpowiedzialnymi za tworzenie układu przestrzennego i systemu komunikacyjnego miasta oraz mieszkańcami działającymi indywidualnie lub w organizacjach pozarządowych na rzecz zwiększenia roli aktywnej mobilności (ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji publicznej) w życiu miasta i jego mieszkańców.
- 8.3 Drogą do tworzenia takich form dialogu i wymiany poglądów mogą być powtarzane w regularnym (co najmniej corocznym) rytmie spotkania przedstawicieli organizacji reprezentujących rowerzystów, przyjaciół użytkowników komunikacji publicznej jak również organizacji skupiających osoby zainteresowane wpływaniem na kształt układu przestrzennego miasta oraz rad dzielnic w celu wypracowania propozycji konkretnych rozwiązań przestrzennych, szczególnie w pobliżu węzłów integracyjnych komunikacji publicznej.
- 8.4 Gdańsk zajmuje obecnie wysokie miejsce w rankingach polskich miast przyjaznych dla ruchu rowerowego. Jest to wynikiem dość konsekwentnej realizacji długoletniego planu rozwoju systemu rowerowego oraz dostrzeżenia przez władze miasta korzyści wynikających z poprawy warunków ruchu rowerów w mieście. Mieszkańcy Gdańska oczekują jednak wyraźnie bardziej całościowego - zintegrowanego podejścia do rozwiązywania problemów codziennej mobilności, kładącego nacisk przede wszystkim na poprawę warunków ruchu pieszego.
- 8.5 Miasto może skorzystać z kontaktów nawiązanych przez osoby zaangażowane w działalność organizacji pozarządowych zajmujących się promowaniem zrównoważonego transportu i mobilnością aktywną w kraju i zagranicą
- 8.6 Za działania charakteryzujące się najwyższym wskaźnikiem korzyści do kosztów należy uznać działania projektowe i przebudowę okolic węzłów integracyjnych komunikacji publicznej tak by niezmotoryzowani mieli tam dobre warunki poruszania się i przesiadania się na inne środki transportu. Tworzenie tam udogodnień dla samochodów pociągających za sobą utrudnienia dla ruchu pieszych i rowerzystów przy jednoczesnej redukcji komfortu poruszania się niezmotoryzowanych w ich pobliżu pod pozorem poprawy ich bezpieczeństwa prowadzi do pogorszenia jakości życia w mieście i wspierania niekorzystnych procesów migracji mieszkańców dzielnic dobrze skomunikowanych transportem publicznym na peryferia lub na tereny pobliskich miast i gmin zwiększając koszty funkcjonowania miasta i redukując jego bazę podatkową.

Bibliografia

Strony internetowe:

<https://www.walk21munich.com/frontend/index.php>

www.kongresmobilnosci.pl (tam m.in. Gdańska Karta Mobilności Aktywnej).

<http://www.gdansk.pl/ster,1416.html> (tam m.in. Raport BYPAD Gdańsk oraz Karta Brukselska)

Sporządził: Dr Piotr Kuropatwiński
Aktywna Mobilność - Doradztwo i Promocja