



GDAŃSK

**RAPORT
Z REALIZACJI
PROGRAMU
OPERACYJNEGO
MOBILNOŚĆ
I TRANSPORT
ZA 2016 ROK**



**+ VIII. PROGRAM OPERACYJNY
MOBILNOŚĆ I TRANSPORT**

SPIS TREŚCI

str. 4 **WPROWADZENIE.** Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus wraz z Programami Operacyjnymi są nadrzędnymi dokumentami strategicznymi stanowiącymi podstawy dla zintegrowanego, długofalowego zarządzania rozwojem Gdańska. Niniejszy raport stanowi podsumowanie podjętych w 2016 roku przedsięwzięć wpisujących się w realizację ustalonych priorytetów rozwojowych i służących osiągnięciu celów operacyjnych w Programie Operacyjnym Mobilność i Transport.

str. 6 W pierwszej części raportu zaprezentowane zostały **FAKTY I LICZBY** odnoszące się do wybranych zagadnień związanych z mobilnością i transportem.

str. 8 W kolejnej części raportu scharakteryzowane zostały **KLUCZOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA ZREALIZOWANE W 2016 ROKU**, które, ze względu na stopień trudności organizacyjnych oraz spodziewane wysoce wymierne efekty jakie przyniesie ich wdrożenie w sferze mobilności i transportu w Gdańsku, zostały uznane za warte wyróżnienia. W opisie wymienionych działań zaznaczone zostały również nawiązania do wskazanych w Strategii Rozwoju Miasta priorytetów strategicznego rozwoju – czyli wspólnie wypracowane wartości, na których należy budować przyszłość Gdańska.

str. 11 Zasadniczym elementem raportu jest zestawienie **DZIAŁAŃ PODJĘTYCH W 2016 ROKU W RAMACH REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH** Programu Operacyjnego Mobilność i Transport. Wyszczególnienie przedsięwzięć podjętych przez Miasto ukazuje w jaki sposób realizowane są poszczególne cele operacyjne wskazane w obszarze mobilności i transportu. Wartym zaznaczenia jest fakt, iż szereg podjętych inicjatyw służy osiągnięciu celów operacyjnych z zakresu kilku Programów, co odnotowano (za pomocą ikon reprezentujących Programy) jako powiązania horyzontalne.

str. 28 **KOMENTARZ KOORDYNATORA** to podsumowanie doświadczeń wynikających z zarządzania wdrażaniem Programu Operacyjnego. Koordynator wskazuje zarówno kwestie, które w największym stopniu przyczyniły się do osiągnięcia celów operacyjnych, jak również wyzwania jakie stoją przed realizatorami założeń Programu w nadchodzących latach.

str. 30 Na końcu raportu, w formie tabelarycznej zaprezentowano jakościowe i kontekstowe **WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH**. Wartości wskazane za lata 2012-2016 umożliwiają dokonanie analizy zmian jakie zaszły w wyniku wprowadzonych działań oraz poprzez wspieranie wybranych kierunków rozwojowych.

WPROWADZENIE

Dokumenty strategiczne Gdańska

Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus oraz jej integralna część, jaką jest dokument **Gdańsk Programy Operacyjne 2023**, stanowią nadrzędne instrumenty zarządzania rozwojem Gdańska. Poprzez wskazane w nich priorytety strategiczne dla Gdańska, dają podstawy do świadomego kształtowania procesów rozwoju Miasta. Ich wdrażanie ma służyć osiągnięciu trwałego i zharmonizowanego rozwoju Gdańska oraz systematycznemu podnoszeniu jakości życia w mieście.

Potrzeby rozwojowe Gdańska zostały ujęte w dziewięciu obszarach, które obejmują Programy Operacyjne, tj.: Edukacja, Zdrowie Publiczne i Sport, Integracja Społeczna i Aktywność Obywatelska, Kultura i Czas Wolny, Innowacyjność i Przedsiębiorczość, Atrakcyjność Inwestycyjna, Infrastruktura, **Mobilność i Transport** oraz Przestrzeń Publiczna. Każdemu z Programów przypisany jest Koordynator, który czuwa nad konsekwentnym wdrażaniem założeń i nadaje ton działaniom służącym urzeczywistnieniu celów operacyjnych.

Czemu służy podsumowanie?

Chcemy, by niniejszy raport miał praktyczny wymiar – służył zarówno udokumentowaniu zrealizowanych działań w ramach poszczególnych Programów Operacyjnych, ale również dostarczał wiedzy niezbędnej do zarządzania nimi. Usprawnianie procesów wdrażania rozwiązań, które służą rozwojowi Gdańska, musi opierać się o analizę działań prowadzonych w różnych obszarach życia miasta oraz uwzględniać lokalny kapitał społeczny, czyli pogłębiać aktywną współpracę i umacniać aktywność obywatelską.

Godnym podkreślenia jest fakt, iż realizacja Programów Operacyjnych wzmocniła efekt synergii w działaniach o charakterze interdyscyplinarnym. Oznacza to, iż przy realizowanych projektach podejmowana jest ścisła współpraca międzyobszarowa mająca na celu osiągnięcie efektów odpowiadających potrzebom wspólnoty gdańszczanek i gdańszczan.

DZIAŁANIA PODEJMOWANE W RAMACH PROGRAMU SŁUŻĄ POPRAWIE WARUNKÓW RUCHU PIESZEGO I ROWEROWEGO, WEWNĘTRZNEJ I ZEWNĘTRZNEJ DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ GDAŃSKA ORAZ ULEPSZENIU SYSTEMU KOMUNIKACJI ZBIOROWEJ WRAZ Z JEJ INTEGRACJĄ Z AKTYWNYMI FORMAMI MOBILNOŚCI MAJĄ CHARAKTER INWESTYCYJNY I ORGANIZACYJNY. CELEM PROPONOWANYCH DZIAŁAŃ JEST ZAPEWNIENIE GDAŃSZCZANOM KOMFORTOWEGO, TANIEGO, SZYBKIEGO, BEZPIECZNEGO ORAZ NIEUCIAŹLIWEGO DLA ŚRODOWISKA SPOSOBU DOTARCIA DO MIEJSC PRACY, NAUKI, REKREACJI I INNYCH USŁUG. UŁATWIENIE DOJAZDÓW DO TERENÓW INWESTYCYJNYCH, ROZWOJOWYCH I PRZEMYSŁOWYCH, W TYM PORTU MORSKIEGO I LOTNICZEGO, WPŁYNIE NA WZROST KONKURENCYJNOŚCI LOKALNEJ GOSPODARKI.



Koordinator Programu Operacyjnego

Remigiusz Kitliński

*Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej,
kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki
Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku*

**Opiekun merytoryczny
Programu Operacyjnego**

Piotr Grzelak

Z-ca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej

Zespół Programowy

Alan Aleksandrowicz

Tomasz Budziszewski

Marcin Dawidowski

Marek Jankowski

Grzegorz Krajewski

Sławina Lenart

Michał Szymański

Tomasz Wawrzonek

Sebastian Zomkowski

FAKTY I LICZBY

671,1 km

to łączna długość tras rowerowych w Gdańsku (w tym 173,7 km wydzielonych dróg rowerowych, pasów w jezdni i ciągów pieszo-rowerowych); stan na 13.03.2017 r.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku.



4 004 081

pasażerów zostało odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku w 2016 r. (wzrost w ciągu roku: 8%).

Źródło: Port Lotniczy w Gdańsku.

801,7 km

to długość dróg publicznych w Gdańsku w 2015 r., która rok wcześniej wyniosła 777,3 km.

Źródło: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2015 r.

880,7 mln zł

kosztowało wybudowanie tunelu pod Martwą Wisłą w Gdańsku; każda z jezdni ma po 1400 m.

Źródło: Wydział Programów Rozwojowych, Urząd Miejski w Gdańsku.



175,4 mln

pasażerów zostało przewiezionych komunikacją miejską w Gdańsku w 2016 r.; to blisko o 1 mln osób więcej niż w 2015 r. (+ 0,5%).

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku.

2,2 mln

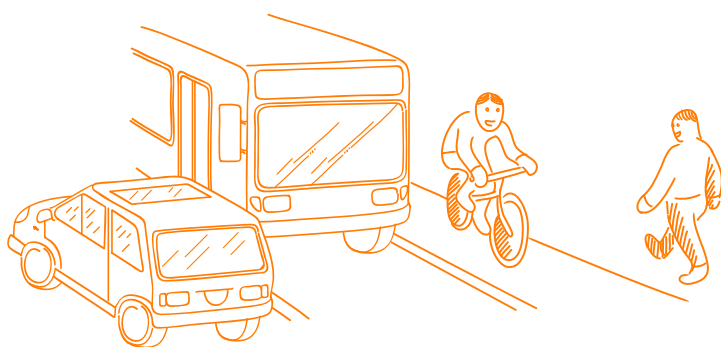
aktywnych przejazdów odbyli uczestnicy kampanii Rowerowy Maj w 2017 r. z gmin i miast biorących udział w wydarzeniu (w porównaniu z ponad 1,3 mln w 2016 r.).

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku.

403

403 szkoły i przedszkola z 21 miast i gmin w Polsce, w tym 68 szkół podstawowych i 55 przedszkoli z Gdańska wzięło udział w kampanii Rowerowy Maj w 2017 r.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku.



Struktura sposobów przemieszczania się mieszkańców Gdańska w 2016 r.:

samochodem osobowym – 41,2%;
transportem zbiorowym – 32,1%;
pieszo – 20,8%;
rowerem – 5,9%.

Źródło: Gdańskie Badania Ruchu 2016.

KLUCZOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA ZREALIZOWANE W 2016 ROKU

1. Wybudowanie tunelu pod Martwą Wisłą im. abp. T. Gołowskiego

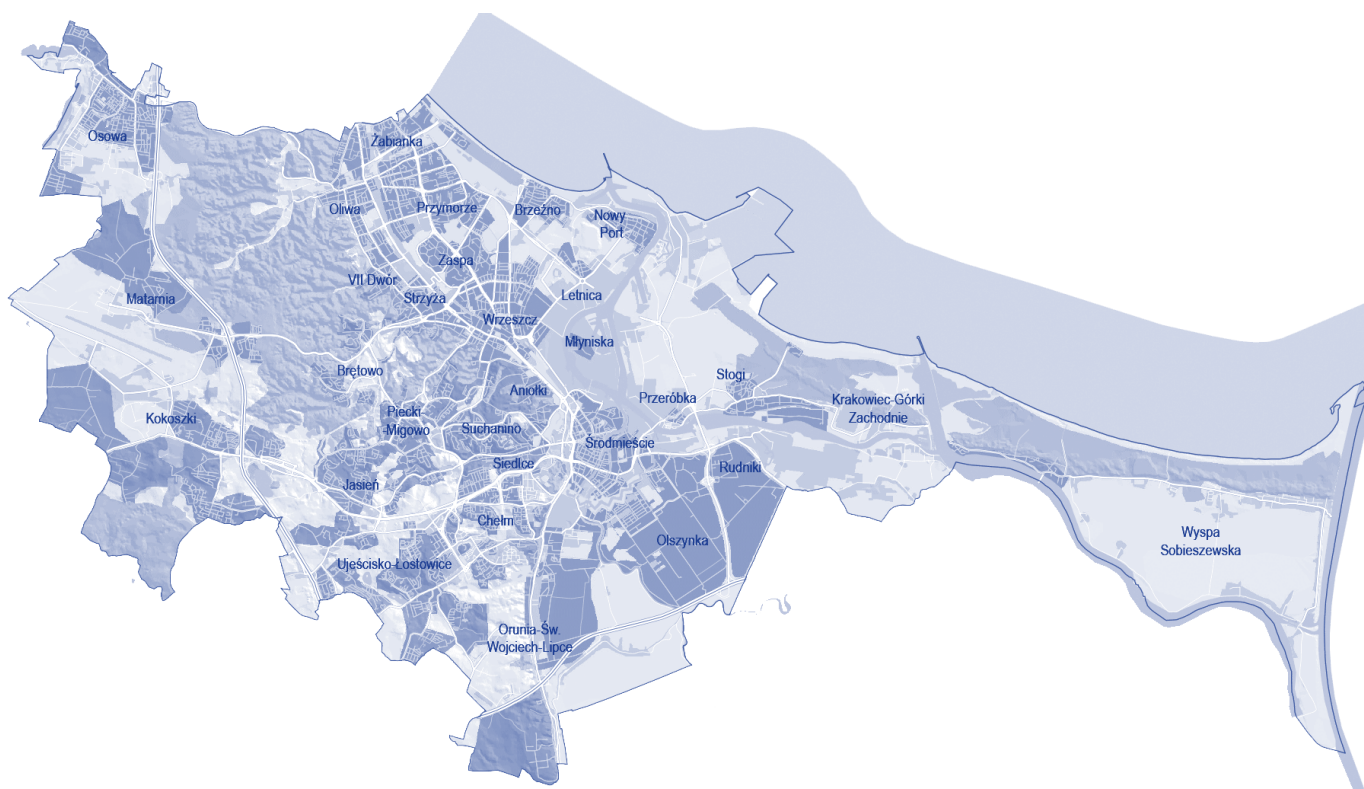
Budowa tunelu dla samochodów pod Martwą Wisłą, łączącego dzielnice: Przeróbka i Letnica, to istotny elementu rozbudowy i modernizacji **infrastruktury** transportowej obszarów rozwojowych i przemysłowych, w tym portu morskiego w Gdańsku. Dzięki temu przedsięwzięciu powstała możliwość większej optymalizacji warunków transportu towarów i tranzytu, z kolei **mieszkańcy** oraz odwiedzający Gdańsk zyskali nowe połączenie drogowe. Koszt budowy tunelu wyniósł łącznie 881 mln zł.



ryc. 1. Otwarcie tunelu pod Martwą Wisłą; fot. Jerzy Pinkas

2. Rozbudowa stref ruchu uspokojonego

Realizowano kolejny etap rozszerzania stref uspokojonego ruchu, o dopuszczonej maksymalnej prędkości 30 km/h, ze skrzyżowaniami równorzędnymi oraz kontraruchem rowerowym na ulicach jednokierunkowych. Celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodów dla **mieszkańców**. Strefą ruchu uspokojonego objęto już ponad 60% dróg publicznych w Gdańsku.



ryc. 2. Obszar Gdańska objęty strefą „tempo 30”; źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

3. Realizacja kampanii Rowerowy Maj

Kampania Rowerowy Maj, skierowana do uczniów szkół podstawowych i dzieci uczęszczających do przedszkoli, promuje aktywne **podróże** (rowerem, na hulajnodze lub na rolkach) z domu do szkoły/przedszkola i z powrotem. Kampania powstała w Gdańsku, a jej wielki sukces sprawił, że realizacji podjęły się też inne miasta w Polsce. Wartością dodaną akcji Rowerowy Maj jest kreowanie na arenie krajowej i międzynarodowej silnej i wyrazistej marki Gdańska jako miasta promującego **mobilność** aktywną.



ryc. 3. Rowerowy Maj – Szkoła Podstawowa nr 12; źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

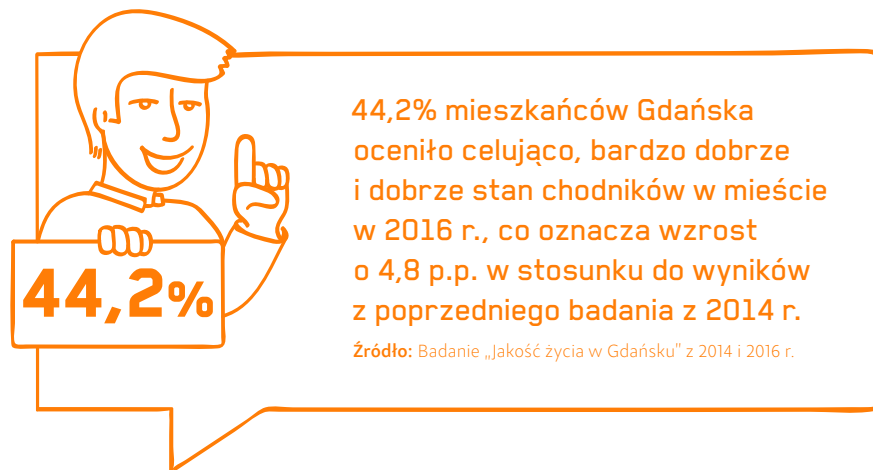
DZIAŁANIA PODJĘTE W 2016 ROKU W RAMACH REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH

Cel operacyjny VIII.1. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.



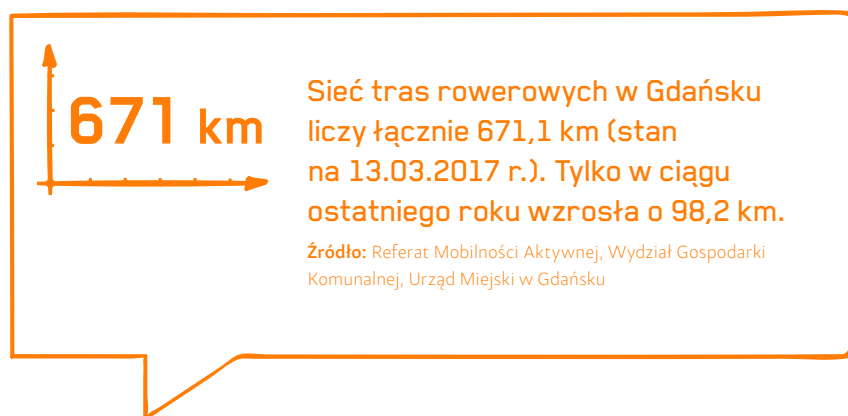
Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna

- Podniesienie standardu i funkcjonowania przestrzeni publicznej dla pieszych w Gdańsku było realizowane m.in. dzięki kompleksowemu programowi „**Modernizacja i budowa chodników na terenie Gdańska – edycja 2016**”. W latach 2015–2016 wybudowano chodniki, ciągi i strefy piesze o łącznej długości 29 km, a blisko 27 km poddano modernizacji. Jest to przedsięwzięcie o charakterze wieloletnim, prowadzące do realnej poprawy stanu technicznego chodników.
- Aby jeszcze bardziej zwiększyć jakość życia osób poruszających się pieszo, skupiono się na **pojedynczych inwestycjach, często priorytetowych z punktu widzenia mieszkańca dzielnicy**, jak: przebudowa ul. Stągiewnej wraz z przekształceniem jej w strefę pieszą, przebudowa ciągu pieszego wzdłuż al. Grunwaldzkiej od ul. Szymanowskiego do ul. Do Studzienki oraz budowa ciągu pieszo-jezdnego na terenach portowych dzielnicy Stogi w Gdańsku. Tylko dzięki temu ostatniemu połączeniu mieszkańcy uzyskali bezpośredni dostęp z przystanku komunikacji miejskiej do terenów znajdujących się na obszarze parku przemysłowo-usługowego KOGA.



- Trwały **prace projektowe nad przebudową Wyspy Spichrzów**. W 2016 r. sporządzono dokumentację projektową, zatwierdzono projekty oraz wydano pozwolenia na budowę. Projekt przewiduje przebudowę oraz budowę ulic i chodników: Chmielna, Motławska, Pożarnicza oraz część ciągu pieszego przy nabrzeżu IX vis-à-vis Długiego Pobrzeża. Most Stągiewny zostanie przebudowany na most zwodzony, a skrzyżowania ulic Podwale Przedmiejskie z Chmielną uzyska przejście naziemne. W 2018 r. rozpocznie się budowa obrotowej kładki dla pieszych łączącej Długie Pobrzeże z północnym cyplem wyspy, której zakończenie przewidziane jest na 2019 r. Projekt potrwa do 2022 r.

- **Rozpoczęto budowę tunelu dla pieszych pod ul. Okopową**, łączącego zieleniec i okolice tereny zlokalizowane przy ul. Toruńskiej z przystankiem SKM Śródmieście. Tunel pozwoli na skrócenie czasu przejścia z jednego z tych punktów do drugiego.



- W ramach kontynuacji rozbudowy i modernizacji systemu tras rowerowych **zgodnie z Systemem Tras Rowerowych w Gdańsku przebudowano 12 przejazdów rowerowych i przejść dla pieszych, utworzono nowe trasy rowerowe w ciągu al. Jana Pawła II**, a poprzez połączenie istniejących dróg rowerowych wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina – al. Grunwaldzka uzupełniono braki w ich przebiegu. Równocześnie na terenie całego miasta prowadzono szereg mniejszych działań, takich jak: korekta faz sygnalizacji świetlnej, która pozwoliła na wydłużenie zielonego światła dla rowerzystów, obniżenie krawężników na przejazdach rowerowych, renowacja oznakowania poziomego i pionowego oraz instalacja podpórek rowerowych i luster na przejazdach rowerowych.



Powiązanie z Programem Operacyjnym Kultura i Czas Wolny

ryc. 4. str. 13
Pasy rowerowe w ciągu al. Jana Pawła II; źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

- Coraz większe zainteresowanie mieszkańców i turystów aktywnym wypoczynkiem, w tym turystyką rowerową, było podstawą do **przygotowania projektu pomorskich tras rowerowych o znaczeniu międzynarodowym: trasy wokół Bałtyku (R-10) i Wiślanej Trasy Rowerowej (R-9)**. W ramach projektu planuje się budowę nowych odcinków tras rowerowych, a istniejące fragmenty ulokowane na terenie Gdańska zostaną poddane modernizacji oraz odpowiednio oznakowane.
- W odpowiedzi na potrzeby mieszkańców **przygotowano Studium Konceptyjne Systemu Roweru Metropolitalnego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot**. Na terenie 14 gmin należących do stowarzyszenia ma być ulokowanych blisko 3,5 tys. rowerów możliwych do wypożyczenia, z czego połowa w Gdańsku. Projekt przewiduje także zakup 7 tys. stojaków rowerowych, które znajdą się na terenie planowanych parkingów rowerowych. Wspomniane rowery mają być wyposażone w GPS i akcelerometry oraz urządzenia umożliwiające wypożyczenie za pomocą karty kredytowej, miejskiej lub telefonu komórkowego. Na 2017 r. zaplanowano utworzenie Studium Wykonalności Systemu Roweru Metropolitalnego dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz przygotowanie procedury przetargowej zakupu systemu. Wdrożenie systemu w wersji roboczej nastąpi w 2018 r.

Dodatkowy pas ruchu dla rowerzystów został wybudowany na Zaspie na odcinku al. Jana Pawła II od ul. Czarny Dwór do al. Rzeczypospolitej – 1700 m trasy rowerowej w każdą stronę.





Liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów sfinansowanych przez miasto w 2016 r. wyniosła 4200 szt., a w 2015 r. – 480 sztuk.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

- **Poprawa infrastruktury ruchu rowerowego to również oczyszczanie i utrzymanie zimowe dróg na powierzchni 158 237 m² oraz 4 słuz rowerowych na powierzchni 123,5 m².** Stan gotowości do realizacji usługi utrzymania zimowego dróg rowerowych był realizowany od dnia 15.10.2016 r. i utrzymywany do 30.04.2017 r. Do odpłuzania przystępowano, gdy pokrywa śniegu na nawierzchni drogi rowerowej osiągała grubość powyżej 2 cm, a w przypadku pojawienia się lodu nawierzchnia była uszorstniana.



40 zł/100 m.b.

Koszt odśnieżania pasa podstawowego układu drogowego w Gdańsku w ciągu doby.

Źródło: Cennik Miejski, edycja 2017 r.; www.gdansk.pl/cennik



22 zł/100 m.b.

Koszt jednorazowego czyszczenia pasa drogowego w Gdańsku.

Źródło: Cennik Miejski, edycja 2017 r.; www.gdansk.pl/cennik



Powiązanie z Programem Operacyjnym Przestrzeń Publiczna

- W ramach optymalizacji parkowania pojazdów podjęto następujące działania: **przeprowadzono projekt obejmujący rozbudowę i uporządkowanie stref płatnego parkowania na terenie Miasta Gdańska w dzielnicach: Śródmieście, Siedlce, Wrzeszcz, Aniołki, Przymorze, Brzeźno i Oliwa.** Zainstalowano infrastrukturę niezbędną do funkcjonowania stref płatnego parkowania oraz ograniczono możliwości parkowania w nieprzystosowanych do tego miejscach, takich jak chodniki, zieleńce itp.



ryc. 5. Przebudowana ul. Wajdeloty; źródło: Wydział Urbanistyki i Architektury, Urząd Miejski w Gdańsku

- **Ogłoszono koncesję na zaprojektowanie, sfinansowanie, wybudowanie i eksploatację ogólnodostępnych parkingów kubaturowych na obszarze Śródmieścia w Gdańsku, wraz z infrastrukturą towarzyszącą w 5 lokalizacjach: ul. Podwałe Przedmiejskie, ul. Podwałe Staromiejskie, Targ Rybny, Targ Węglowy, ul. Długie Ogrody.** Budowa parkingów kubaturowych będzie powiązana z usunięciem adekwatnej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych naziemnych na obszarze Śródmieścia. Projekt z uwagi na sposób wdrażania – model partnerstwa publiczno-prywatnego, koncesja na roboty budowlane – odpowiada również zadaniu VI.2.2. Programu Operacyjnego „Atrakcyjność Inwestycyjna”.



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna

- Dzięki pilotażowym zmianom organizacyjnym polegającym na **przeniesieniu pojazdów z chodników na jezdnie ograniczono parkowanie samochodów na chodnikach.** Poza zwiększeniem bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego pozwoliło to na uporządkowanie i stworzenie przestrzeni publicznej funkcjonalnej i estetycznej. Przykładem tych działań mogą być zmiany wprowadzone wzdłuż al. Grunwaldzkiej między ul. Szymanowskiego a al. Żołnierzy Wyklętych oraz między al. Żołnierzy Wyklętych a ul. Do Studzienki, na ul. Batorego czy na terenie dzielnicy Oliwy w zasięgu strefy płatnego parkowania.
- Przygotowano **koncepcję budowy kubaturowych parkingów rowerowych** mających powstać przy węzłach przesiadkowych w Gdańsku Głównym oraz we Wrzeszczu. W każdym z nich będzie miejsce na blisko 500 rowerów.
- Niwelowanie barier w ruchu pieszym i rowerowym jest jednym z priorytetów w Programie Operacyjnym. W związku z tym m.in. **zakończono budowę kładki pieszo-ro-**

werowej, która połączyła wyspę Ołowiankę z Głównym Miastem oraz utworzyła nowy korytarz komunikacji pieszej i rowerowej. Dzięki niej mieszkańcy rejonu ulic Angielskiej Grobli i Długich Ogrodów, a także osoby planujące odwiedzenie obiektów Filharmonii, Narodowego Muzeum Morskiego, Muzeum II Wojny Światowej czy Europejskiego Centrum Solidarności, uzyskali nowe połączenie pieszo-rowerowe.



ryc. 6. Kładka na Ołowiankę; fot. Dominik Paszliński,

- Z uwagi na duży ruch samochodowy na przejściu dla pieszych przez al. Grunwaldzką na wysokości ul. Jesionowej (okolice Wysepki we Wrzeszczu) i problem z przejściem na drugą stronę ulicy podjęto **działania poprawiające bezpieczeństwo pieszych** w postaci budowy sygnalizacji świetlnej.
- Na 6 skrzyżowaniach w Gdańsku wprowadzono **korektę fazy sygnalizacji świetlnej** polegającej na wydłużeniu zielonego światła dla rowerzystów i pieszych.
- W 2016 r. **kontynuowano program wdrażania stref TEMPO 30** w ramach Gdańskiego Projektu Uspokajania Ruchu. Wieloletni program organizacyjny oraz infrastrukturalny powstał w 2010 r. i polega na tworzeniu obszarów, w których obowiązuje maksymalna prędkość pojazdów nie większa niż 30 km/h; wprowadzono skrzyżowania równorzędne i dopuszczono jazdę rowerem w kontraruchu na ulicach jednokierunkowych. Nowe strefy uspokojonego ruchu powstały w dzielnicach: VII Dwór (cała dzielnica), Osowa, Orunia Dolna (okolice ulic: Smętna, Żuławska) oraz Przymorze Wielkie (okolice Czerwonego Dworu).



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna



Długość sieci drogowej objętej strefą uspokojonego ruchu w Gdańsku wyniosła 474 km, co stanowiło blisko 60% sieci ogółem. W ciągu ostatniego roku odnotowano wzrost opisywanego wskaźnika o 87 km.

Stan na koniec 2016 r.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

- **Monitoring ruchu rowerowego** będący jednym z podstawowych narzędzi pomiaru efektów wdrażania rozwiązań organizacyjno-infrastrukturalnych obszaru ruchu rowerowego odbywał się w trybie automatycznym 24 h/7 dni w tygodniu. Pomiar był dokonywany w 26 lokalizacjach na obszarze Miasta Gdańska. W najbliższych latach planowana jest jego rozbudowa, m.in. o punkty pomiaru zlokalizowane wzdłuż Obwodnicy Trójmiasta. Bieżąca publikacja wyników jest prezentowana na stronie www.roverowygdansk.pl.



W 2016 r. liczniki rowerowe odnotowały blisko 5 mln przejazdów.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

Cel operacyjny VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.

- W zakresie zwiększania atrakcyjności transportu publicznego podjęto działania oparte na **rozbudowie i modernizacji infrastruktury szynowej i drogowej komunikacji publicznej** oraz unowocześnieniu taboru. Jednym z efektów tych działań był remont i modernizacja stacji PKP/SKM/PKM Gdańsk-Wrzeszcz, dzięki czemu mieszkańcy oraz odwiedzający Gdańsk zyskali nowoczesny węzeł integracyjny.
- Zakupiono 2 **nowe składy pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej**. Oba pociągi wyprodukowała firma Newag, ich łączny koszt wyniósł zaś 35 mln zł. Do 2020 r. SKM planuje wprowadzenie do użytku publicznego kolejnych 10 nowych składów.

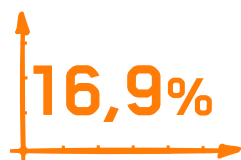


Każdej doby spółka SKM uruchamia ponad 400 pociągów do obsługi przewozów pasażerskich. Pełni również funkcję zarządcy własnej linii Gdańsk-Śródmieście – Rumia-Janowo, na której znajdują się 22 przystanki kolejowe, w tym 9 na terenie Gdańska.

Dane za 2016 r.

Źródło: Szybka Kolej Miejska w Gdańsku.

- W ramach etapu IV A wieloletniej i wieloetapowej inwestycji Miasta Gdańska realizowanej pod wspólną nazwą Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej jesienią 2016 r. został złożony **wniosek o dofinansowanie unijne na budowę infrastruktury liniowej**, w tym linii tramwajowych w ciągu planowanych ulic: Nowa Bulońska Północna oraz Nowa Warszawska. Projekt, którego realizacja rozpocznie się w 2017 r., skomunikuje bezpośrednio dzielnice: Piecki-Migowo i Suchanino z Jasieniem oraz pośrednio – dzięki planowanej zajezdni tramwajowej na ul. Jabłoniowej – z osiedlami położonymi w dzielnicach Ujeścisko i Chełm.



Średnia liczba osób posiadających bilety okresowe na przejazd komunikacją miejską w Gdańsku w 2016 r. wyniosła 78 371, co stanowi 16,9% mieszkańców Gdańska.

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku

- W celu podniesienia standardu i bezpieczeństwa usług w zakresie transportu publicznego w Gdańsku w 2016 r. **zmodernizowano torowisko tramwajowe między Przeróbką a Stogami** oraz rozpoczęto projekt, którego efektem będzie tegoroczny przetarg na zakup 15 fabrycznie nowych tramwajów. Zastąpią one wysłużone już modele starszej generacji 105NA.



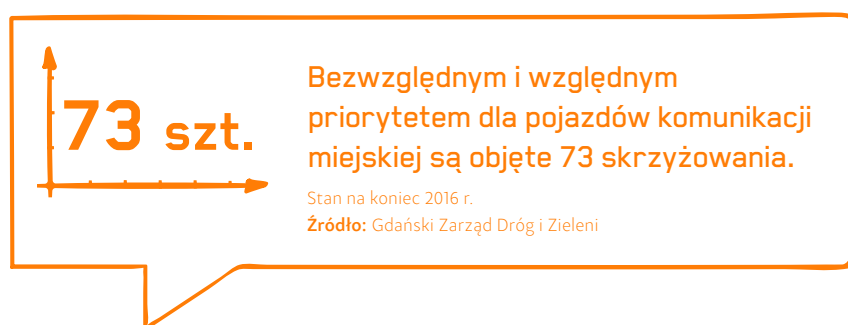
ryc. 7. Przystanki wiedeńskie przy ul. Lenartowicza; źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

- ➔ Potrzeba dalszych prac na rzecz większej dostępności przystanków komunikacji miejskiej zaowocowała **budową ciągu pieszo-rowerowego od kładki nad Obwodnicą Trójmiasta do stacji kolei PKM Kiełpiniek**, zapewniającego bezpośredni dostęp z osiedla Kalinowa do wspomnianego węzła integracyjnego.



ryc. 8. Parkingi rowerowe przy PKM Jasień; źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

- Jak wykazał raport z badania ankietowego pasażerów pt. *Ocena komunikacji miejskiej w Gdańsku* (UMG i ZTM, listopad 2016 r.), zbyt długi czas przejazdu to według deklaracji osób ankietowanych jeden z powodów niekorzystania z komunikacji miejskiej – zarówno w Gdańsku, jak i w całej Polsce. Po skróceniu tego czasu część mieszkańców byłaby w stanie zmienić środek transportu i przesiąść się z samochodu osobowego do komunikacji miejskiej. Sprawą kluczową staje się zatem **uprzywilejowanie komunikacji publicznej w ruchu miejskim**.



- W ramach skrócenia czasu przejazdu **wydzielono pas autobusowo-rowerowy na ul. Karwieńskiej** łączący ogród zoologiczny z centrum Oliwy oraz stworzono koncepcję nowych buspasów w Gdańsku wzdłuż al. Żołnierzy Wyklętych (od ul. Trawki do ronda de la Salle) oraz Traktu św. Wojciecha (od przystanku Zaroślak do przystanku Zremb).
- **Zlikwidowano sygnalizację świetlną dla tramwajów na przejściach dla pieszych** przy przystanku Politechnika oraz na wysokości ulic: Chodowieckiego (Aniołki), Klonowa (Wrzeszcz) i Reja (Wrzeszcz), co poprawiło płynność ruchu pojazdów komunikacji miejskiej oraz skróciło czas oczekiwania pieszych na zielone światło. Podobne działanie zostało wdrożone na ul. Kartuskiej, gdzie zgodnie z oczekiwaniami poza skróceniem czasu przejazdu tramwajów nie odnotowano negatywnego oddziaływania na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.
- Poprzez poprawę działania automatyki rozdziału faz sygnalizacji świetlnej wprowadzono **preferencje dla przemieszczania się pojazdów komunikacji miejskiej** (np. ul. Kartuska), dzięki czemu uzyskano większą płynność przejazdów względem indywidualnych środków transportu.
- W kontekście usprawnień i rozwoju systemu komunikacji publicznej **utworzono nowe połączenie nr 268**, dzięki któremu mieszkańcy osiedli zlokalizowanych na terenie dzielnicy Kokoszki uzyskali dogodniejsze połączenie z przystankiem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – Gdańsk-Kiełpinek.
- Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej była możliwa dzięki **Gdańskiemu Projektowi Komunikacji Miejskiej – etap IV**. W ramach tego przedsięwzięcia zakupiono 62 nowe tablice informacji pasażerskiej oraz wymieniono 22 stare.
- W ramach integracji taryfowo-biletowej przygotowano **projekt „elektronicznej portmonecki”** – nośnika (w formie karty lub urządzenia elektronicznego), na którym gromadzi się środki, aby opłacić przejazd. Opłata zostanie pobrana w momencie opuszczania pojazdu, czyli za faktycznie przejechaną trasę.
- Informacje uzyskane od mieszkańców Gdańska pozwoliły na dalszy **rozwój systemu dystrybucji biletów komunikacji miejskiej**, dzięki czemu na terenie miasta wytypowano nowe lokalizacje i wprowadzono 30 dodatkowych automatów biletowych. Działanie to zdecydowanie zwiększyło możliwość zakupu biletu.



Powiązanie z Programem Operacyjnym Przestrzeń Publiczna

80 szt.

Na terenie Gdańska dostępnych jest łącznie 80 automatów biletowych.

Stan na miesiąc luty 2017 r.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

- W celu zwiększenia komfortu jazdy w pojazdach komunikacji miejskiej **wprowadzono do eksploatacji 21 nowych autobusów**: 9 przegubowych, 9 modeli Citaro 12-metro-owych typu standard oraz 3 modele Citaro K typu midi. Autobusy są klimatyzowane, niskopodłogowe, wyposażone w monitoring, spełniające najwyższe normy emisji spalin. Nowością są ładowarki USB zamontowane w pojazdach. Pierwsze autobusy wyjechały na trasy 21 grudnia 2016 r. Koszt zakupu wyniósł ponad 29 mln zł.



ryc. 9. Nowe autobusy wprowadzone do eksploatacji – model Citaro; fot. Dominik Paszliński



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Kultura i Czas
Wolny

- Wzrost zainteresowania alternatywnymi wobec samochodu środkami komunikacji jest widoczny podczas imprez masowych o charakterze kulturalnym, rozrywkowym lub sportowym. W odpowiedzi na potrzeby ich uczestników **przygotowano ofertę transportu publicznego**, dzięki której uzyskali oni możliwość dotarcia na wydarzenie i powrotu środkami innymi niż samochód. Przełoży się to na mniejsze zakłócenia w funkcjonowaniu transportu w mieście.

Cel operacyjny VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej.

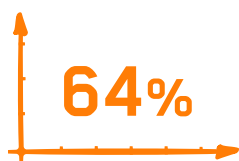
- **Prace budowlane oraz modernizacyjne układu drogowego w Gdańsku** były skupione przede wszystkim wokół powstającej w centrum miasta inwestycji Forum Gdańsk. Największe prace budowlane w tej okolicy toczą się przy przebudowie wiaduktu Biskupia Górka oraz w kwartale: ul. 3 Maja, ul. Hucisko, al. Armii Krajowej i ul. Okopowa wraz z jej przedłużeniem w kierunku Traktu św. Wojciecha. Wspomniane inwestycje poprawią warunki ruchowe oraz bezpieczeństwo w ruchu drogowym.



- W ramach **zapewnienia płynnego połączenia drogowego (droga wojewódzka nr 501) z Wyspą Sobieszewską**, obsługiwanego dotychczas przez most pontonowy, rozpoczęto budowę mostu zwodzonego wraz z okolicznym układem drogowym. Dzięki tej inwestycji czas otwierania obu przęseł – niezbędny z punktu widzenia przepływających łodzi – zostanie skrócony do 120 sekund, co znacznie wpłynie na jakość życia mieszkańców oraz osób odwiedzających Wyspę Sobieszewską. Koszt inwestycji to ponad 57 mln zł.
- Warto pamiętać, że inwestycje transportowe w Gdańsku są ściśle ze sobą powiązane. Przykładem takiego działania może być zrealizowana modernizacja torowiska tramwajowego łączącego Przeróbkę ze Stogami. Przy okazji **poprawie uległ lokalny układ drogowy**: wymieniono nawierzchnię oraz wprowadzono wiele rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo mieszkańców (np. wyniesienie przystanków).
- Aby podnieść komfort przemieszczania się oraz estetykę przestrzeni, podjęto działania naprawcze zmierzające do modernizacji dróg na terenie miasta. W 2016 r. udało się m.in. **wymienić nawierzchnię ul. Myśliwskiej na odcinku od ul. Hausbrandta do ul. Piekarniczej. Przebudowie uległ także fragment Traktu św. Wojciecha w obrębie skrzyżowania z ul. Sandomierską i Podmiejską.**
- W ramach rozbudowy i modernizacji infrastruktury obszarów rozwojowych i przemysłowych w **porcie morskim w Gdańsku zakończono budowę terminala kontenerowego DCT 2**. Dzięki temu przedsięwzięciu powstał największy w Polsce terminal kontenerowy i jedyny głębokowodny na Morzu Bałtyckim, umożliwiający bezpośrednie zawijanie transoceanicznych kontenerowców z Dalekiego Wschodu. Możliwości przeładunkowe portu zwiększyły się dwukrotnie do 3 mln TEU rocznie.



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Atrakcyjność
Inwestycyjna



Udział przeładunków kontenerów w porcie morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w portach morskich w Polsce wyniósł 64%, co oznacza wzrost o 5,7 p.p. w stosunku do poprzedniego roku.

Dane za 2016 r.

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk



ryc. 10. Port DCT w Gdańsku – Deepwater Container Terminal Gdansk; źródło: Port DCT w Gdańsku, fot.aeromedia.pl

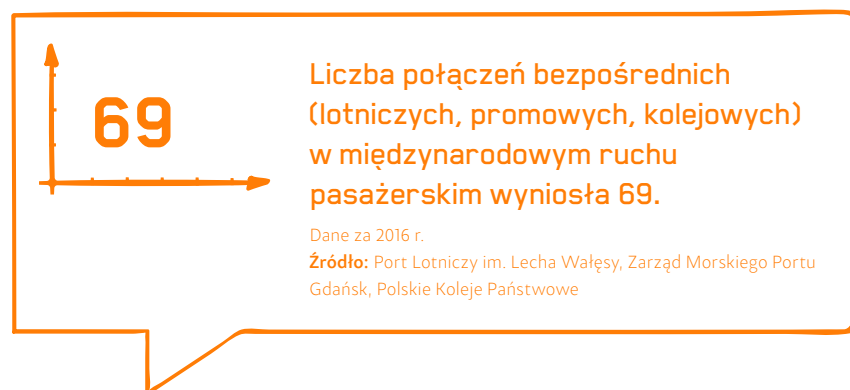


Powiązanie z Programem Operacyjnym Atrakcyjność Inwestycyjna

- ➔ Istniejące w Gdańsku „wąskie gardło” transportowe w postaci mostu z ruchem wahadłowym nad Kanałem Raduni w ciągu ul. Starogardzkiej w najbliższym czasie zostanie wymienione na obiekt o stałej przepustowości. Poprawione zostaną także organizacja ruchu oraz warunki poruszania się pieszo i na rowerze wzdłuż Kanału Raduni.
- ➔ Rok 2016 był historycznym okresem dla **Portu Lotniczego Gdańsk**, w którym udało się **odprawić ponad 4 mln pasażerów**. Niezmiennie podejmowano działania marketingowe promujące bogatą siatkę połączeń lotniczych oraz nowe inwestycje w ramach

rozbudowy portu. Jedną z nich było rozpoczęcie budowy międzynarodowego terminala kurierskiego DHL wraz z układem drogowym i placem manewrowym. Projekt inwestycyjny ma kluczowe znaczenie dla wzrostu międzynarodowego lotniczego ruchu towarowego w regionie północnej Polski oraz dla rozwoju europejskiego korytarza transportowego między krajami bałtyckimi, centralnym hubem DHL w Lipsku a resztą Europy i świata. Łączny koszt wydatków w 2016 r. wyniósł 9,6 mln zł, a całkowity szacowany koszt to 16 mln zł. Termin oddania inwestycji zaplanowano na 2018 r.

- Dalsze wzmocnienie roli Gdańska jako węzła transportowego obecnego w przepływie towarów i usług – zarówno w skali metropolii czy regionu, jak i globalnej – pozostaje kwestią bezsporną i priorytetową. Odpowiedzią na potrzebę intensyfikacji działań jest m.in. **nowo wybudowany tunel dla samochodów pod Martwą Wisłą**, łączący dzielnice: Przeróbka i Letnica, który pozwoli na większą optymalizację warunków transportu towarów i tranzytu. Łączny koszt budowy tunelu wyniósł blisko 881 mln zł.



- **Zakończenie przygotowań projektu budowy Trasy W-Z III** w ciągu ul. Kartuskiej (droga krajowa nr 7) na odcinku od ul. Otomińskiej do granicy miasta pozwoli w najbliższych latach na realizację inwestycji, która wpłynie znacząco na wzrost dostępności drogowej od zachodniej granicy miasta oraz umożliwi łatwiejszy dojazd do terenów inwestycyjnych w dzielnicy Kokoszki. Realizacja projektu pomoże także **zniwelować zatory uliczne tworzące się obecnie na wysokości ul. Inżynierskiej i wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo lokalnego ruchu drogowego.**
- Mnogość inwestycji podejmowanych w ostatnich latach w okolicy węzła Szadółki spowodowała znaczne zwiększenie ruchu w tej okolicy. Biorąc pod uwagę dostępność i chłonność terenów tam zlokalizowanych, prawdopodobne jest pogłębienie problemu w najbliższym czasie. Obecnie **trwają prace projektowe nad nowym węzłem Szadółki.** Dzięki jego rozbudowie bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jak też przepustowość ulegną podniesieniu.
- **Wykonano modernizację linii kolejowej do portu morskiego w Gdańsku oraz wybudowano nowy most nad Martwą Wisłą.** Dzięki tej inwestycji znacząco zwiększy się liczba przewozów ładunków drogą kolejową do i z portu – do maks. 360 pociągów na dobę. Modernizacja umożliwiła ponadto zwiększenie prędkości pociągów na wyremontowanej trasie do 100 km/h.



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Atrakcyjność
Inwestycyjna

Cel operacyjny VIII.4. Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.

→ Działania inwestycyjne poczynione w ramach celów I–III omawianego Programu Operacyjnego były dodatkowo wspomagane **działaniami promocyjno-informacyjnymi zachęcającymi do korzystania z komunikacji miejskiej, roweru lub przemieszczania się pieszo oraz do łączenia tych opcji.**



Powiązanie z Programem Operacyjnym Integracja Społeczna i Aktywność Obywatelska

→ Jedną z corocznych majowych kampanii promujących rower jako środek codziennego transportu, w tym sposób dojazdu do pracy, była akcja **European Cycling Challenge**. Jej realizacja opierała się na wykreowaniu i wzmacnianiu rywalizacji między europejskimi miastami w kategoriach: kilometrów przejechanych przez mieszkańców na rowerze ogółem oraz w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców. Miasto Gdańsk uczestniczyło w edycjach 2015, 2016 i 2017, za które w 2015 i 2016 r. uzyskało w obu kategoriach najwyższy wynik, w 2017 r. zaś za liczbę kilometrów przejechanych na rowerze w przeliczeniu na 1 tys. mieszkańców. Liczba kilometrów przejechanych na rowerze przez mieszkańców ogółem pozwoliła na uzyskanie drugiego miejsca, tuż za aglomeracją tureckiego miasta Izmir o liczbie mieszkańców wynoszącej ponad 4,1 mln oraz powierzchni 12 tys. km².



Powiązanie z Programem Operacyjnym Edukacja

→ Kształtowanie postaw mieszkańców w sferze mobilności jest niezbędnym elementem zarządczym miasta inteligentnego /SMART/, którego efekty będą widoczne już w najbliższych latach. Dzięki realizacji kolejnej edycji **kampanii Rowerowy Maj**, skierowanej do uczniów szkół podstawowych, dzieci przedszkolnych i ich rodziców, zachęcano do przyjeżdżania do tych placówek rowerem, hulajnogą lub na rolkach. W 2016 r. spośród dzieci objętych akcją aż 76% uczniów szkół podstawowych i 79% dzieci przedszkolnych – przy wsparciu rodziców i nauczycieli – wybrało aktywny sposób docierania do placówek. Kampania zyskała miano jednej z najwyższej ocenianych akcji w dorobku Gdańska oraz została wdrożona także w innych miastach Polski.

→ Wykreowanie silnej marki Gdańska jako miasta promującego mobilność aktywną opiera się na wieloletnich działaniach promocyjno-informacyjnych oraz inwestycyjnych na jego terenie. W 2016 r. branżowy **magazyn „RowerTour” po raz trzeci z rządu przyznał Gdańskowi miano Rowerowej Stolicy Polski**. Tytuł ten jest przyznawany najlepszym miastom rowerowym w Polsce, których liczba mieszkańców wynosi min. 100 tys. osób.



Powiązanie z Programem Operacyjnym Integracja Społeczna i Aktywność Obywatelska

→ **Zrealizowano kampanię promującą idee i wydarzenia Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Gdańsku**. Inicjatywa poprzez zabawę i rywalizację ma upowszechnić mobilność aktywną oraz zachęcać mieszkańców Gdańska do ograniczenia wykorzystania samochodu w podróży, zwłaszcza na krótkich dystansach w mieście.

→ We wrześniu 2016 r. Urząd Miejski w Gdańsku wspólnie z Komendą Miejską Policji w Gdańsku przeprowadził **akcję Kierunek Szacunek**, promującą drogowy savoir-vivre. Miała ona na celu poprawę relacji użytkowników przestrzeni miejskiej: pieszych, rowerzystów, kierowców.

→ Miasto Gdańsk zrealizowało wiele pomniejszych akcji promocyjno-informacyjnych. Jedną z nich jest **promocja ruchu rowerowego w strefach uspokojonego ruchu**. Kampania była skierowana do wybranych szkół podstawowych w Gdańsku.

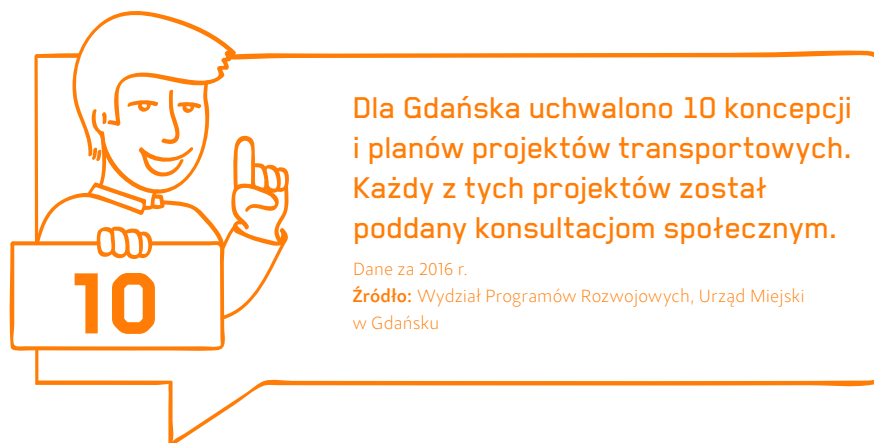


ryc. 11. Nauka jazdy rowerem w ruchu ulicznym; źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

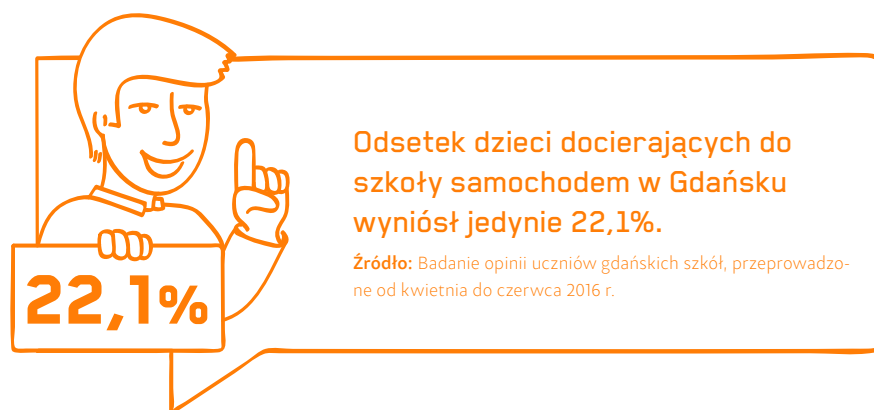
- ➔ **W 2016 r. rozpoczęto tworzenie Planu Zrównoważonej Mobilności (ang. Sustainable Urban Mobility Plan, w skrócie SUMP) dla terenu Gdańska.** Potrzeba opracowania dokumentu wynika w szczególności z dynamicznego rozwoju miasta oraz wzrostu potrzeb transportowych jego mieszkańców. Odpowiada także na wyzwania związane z negatywnym wpływem transportu na ludzi i środowisko. Plan Mobilności Miejskiej dla Gdańska powstający we współpracy z jego mieszkańcami będzie zawierał kierunkowe i zintegrowane działania prowadzące do zniwelowania dysproporcji w transporcie oraz mobilności w obszarze funkcjonalnym Gdańska.



ryc. 12. Spotkanie Zespołu w ramach projektu SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan; fot. Lucyna Naruszewicz



- W ramach monitoringu mobilności mieszkańców przeprowadzono w Gdańsku szereg badań. **W 2016 r. odbyły się Gdańskie Badania Ruchu.** To kolejne po 2009 r. kompleksowe badanie zachowań mieszkańców związanych ze sposobem przemieszczania się. W samym tylko badaniu ankietowym, będącym częścią kompleksowego badania, udział wzięło ponad 10 tys. respondentów. Na terenie Gdańska przeprowadzono także cykliczne badania: „Jakość życia w Gdańsku” i „Opinie uczniów gdańskich szkół” – każde z nich zawierało serię pytań dotyczących transportu i mobilności w mieście. Jak co roku ocenie poddana została także komunikacja miejska w Gdańsku. Dzięki temu badaniu mieszkańcy mają możliwość wskazania bolączek oraz miejsc, które wymagają wprowadzenia działań naprawczych.



KOMENTARZ KOORDYNATORA PROGRAMU OPERACYJNEGO

W 2016 r. oddano do użytku tunel im. abp. T. Gołłowskiego pod Martwą Wisłą. Jest to kolejny etap rozbudowy ramy komunikacyjnej miasta, który ułatwia międz dzielnicowy ruch samochodów oraz stwarza dużo lepsze warunki transportowe dla obszarów rozwojowych i przemysłowych, w tym portu morskiego w Gdańsku.

Zrealizowano kolejny etap rozbudowy stref uspokojonego ruchu dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, polepszenia płynności ruchu oraz zmniejszenia uciążliwości ruchu samochodów dla mieszkańców. W obrębie stref znalazło się już ponad 60% dróg publicznych w Gdańsku.

Dużą wagę przyłożono również do projektów miękkich, wpływających na zamiany wyborów mieszkańców w zakresie mobilności. Zrealizowano kolejne edycje kampanii promujących codzienne, użytkowe podróże rowerem, z których największe to Rowerowy Maj i „Rowerem do pracy” – European Cycling Challenge. W efekcie Rowerowego Maja ponad 56% wszystkich podróży do szkół podstawowych i przedszkoli wykonano na rowerze. Zapewniono udział Gdańska w projektach europejskich z programów Interreg, w tym: Solesz

„Zrealizowano kolejny etap rozbudowy stref uspokojonego ruchu dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego...”

(inteligentne rozwiązania na rzecz stref ograniczonej emisji), School Chance (promowanie samodzielnej mobilności dzieci), Sohjoa (testowanie i promocja autonomicznego transportu tzw. ostatniej mili), BRS electric (promocja elektromobilności, w tym rowerów elektrycznych), cities.multimodal (promocja transportu zrównoważonego poprzez narzędzia ICT).

Rozpoczęto realizację projektu tworzenia miejskiego Planu Zrównoważonej Mobilności (SUMP). Proces odbywa się w ramach europejskiego projektu CityMobilNet, pod przewodnictwem Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni. Zespół projektowy, składający się z urzędników, polityków, ekspertów zewnętrznych i mieszkańców, analizuje sytuację praktyczną i organizacyjno-prawną wszystkich istotnych form i przejawów transportu i mobilności w Gdańsku. Efektem końcowym prac będzie dokument stanowiący uzupełnienie obowiązujących dokumentów planistycznych, zawierający m.in. plan działań z zakresu mobilności na okres najbliższych lat.

„Rozpoczęto realizację projektu tworzenia miejskiego Planu Zrównoważonej Mobilności (SUMP).”

Wśród najistotniejszych wyzwań na kolejne lata w zakresie transportu i mobilności w Gdańsku znajduje się zahamowanie bardzo niekorzystnego trendu: spadku udziału komunikacji publicznej w strukturze podróży miejskich, przy równoczesnym wzroście udziału podróży wykonywanych samochodami prywatnymi. Wydaje się, że konieczne będą: rewizja planów budowy i rozbudowy układu drogowego, wprowadzenie polityki parkingowej w pełni kompatybilnej do przyjętych celów strategicznych i dalsze, konsekwentne wspieranie podróży wykonywanych rowerem, a także pieszo i komunikacją publiczną na wszystkich dostępnych polach, w tym na polu rozwoju i poprawy infrastruktury, kontynuacji projektów miękkich, a także poprawy działań organizacyjno-komunikacyjnych wewnątrz struktur miejskich. Działaniom tym powinny przeświecać uzgodnione i uchwalone w ramach aktualnej strategii priorytety: po pierwsze – pieszy, po drugie – ruch rowerowy, po trzecie – komunikacja publiczna, a dopiero później samochód prywatny.

Remigiusz Kitliński

Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej, kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016
Cel VIII.1. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.	VIII.1.a. Długość wybudowanych lub wyremontowanych chodników. <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	32,2	55,9
	VIII.1.b. Długość wybudowanych lub wyremontowanych tras rowerowych. <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	11,3	16,3
	VIII.1.c. Liczba miejsc postojowych dla rowerów. <i>Miejsca postojowe sfinansowane przez miasto; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	480	4680
	VIII.1.d. Stan chodników w ocenie mieszkańców. <i>Średnia ocena w skali szkolnej 6-stopniowej z badania „Jakość życia w Gdańsku”, gdzie 1 oznacza ocenę niedostateczną, a 6 – celującą</i>	2,91	●	3,04	●	3,19
	VIII.1.e. Stan infrastruktury rowerowej w ocenie mieszkańców. <i>Średnia ocena w skali szkolnej 6-stopniowej z badania „Jakość życia w Gdańsku”, gdzie 1 oznacza ocenę niedostateczną, a 6 – celującą</i>	3,65	●	3,75	●	4,03
	VIII.1.f. Dynamika wielkości ruchu rowerowego. <i>Wskaźnik wyliczany na podstawie automatycznych, całodobowych pomiarów prowadzonych na bieżąco w miejscach pomiaru ruchu rowerowego w Gdańsku – tzw. liczniki rowerowe; zmiana r./r.; rok poprzedni =100%</i>	●	●	●	●	100,7%
	VIII.1.g. Długość dróg publicznych włączonych w strefę uspokojonego ruchu. <i>Strefa uspokojonego ruchu o maks. dopuszczalnej prędkości 30 km/h; dane w km</i>	253,7	258,8	341,2	388,2	473,5

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016
	VIII.1.h. Liczba wypadków drogowych.	592	579	532	512	498
Cel VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.	VIII.2.a. Łączna długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej – drogowej i szynowej.					
	<i>Długość linii autobusowych – suma długości poszczególnych linii autobusowych (nie jest to długość dróg, na których wykonywane są autobusowe przewozy pasażerskie); długość linii tramwajowych – suma długości poszczególnych linii (nie jest to długość torowiska tramwajowego, na którym wykonywane są tramwajowe przewozy pasażerskie)</i>	1165,2	1071,4	1093,9	1100,3	1203,1
	VIII.2.b. Liczba pasażerów przewiezionych przez komunikację miejską (w mln).	162,3	168,0	170,9	174,5	175,4
	<i>Liczba obliczona szacunkowo na podstawie liczby biletów ZTM, MZKZG, Karty Dużej Rodziny oraz wskaźników: pasażerów uprawnionych do bezpłatnych przejazdów, pasażerów podróżujących bez biletu oraz wskaźnika przesiadkowości pasażerów w badanym roku</i>					
	VIII.2.c. Długość buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych.	●	●	●	3,45	3,45
	<i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>					
	VIII.2.d. Jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku w ocenie pasażerów.	●	●	●	3,51	3,35
	<i>Ocena w skali 1–5, gdzie 1 oznacza zdecydowanie źle, a 5 – zdecydowanie dobrze; wskaźnik zintegrowany pochodzący z badania on-line, na który składają się odpowiedzi nt. punktualności pojazdów, dostępności, czasu podróży, czystości w pojazdach, napelnienia pojazdów, poczucia bezpieczeństwa w dzień i w nocy, życzliwości osób prowadzących pojazd, ogrzewania/ klimatyzacji, udogodnień dla osób niepełnosprawnych / starszych / z małymi dziećmi</i>					
	VIII.2.e. Udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych.	●	●	●	●	32,1%
	<i>Udział podróży komunikacją miejską w stosunku do liczby wszystkich podróży realizowanych pieszo, na rowerze, komunikacją miejską oraz samochodem</i>					

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016
	<p>VIII.2.f. Udział nowych i zmodernizowanych jednostek taboru transportu zbiorowego w ogólnej liczbie jednostek taboru.</p> <p><i>Ilorz liczby nowych (nie starszych niż 8 lat) i zmodernizowanych (nie wcześniej niż 8 lat przed liczeniem wskaźnika) jednostek taboru pasażerskiego transportu zbiorowego i ogólnej liczby jednostek taboru pasażerskiego transportu zbiorowego</i></p>	●	45,0%	47,0%	56,0%	45,0%
	<p>VIII.2.g. Liczba skrzyżowań objętych bezwzględny i względnym priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej.</p> <p><i>Bezwzględny priorytet dla pojazdów komunikacji miejskiej – skrzyżowania, na których pojazdy komunikacji miejskiej nie muszą się zatrzymywać, a w momencie zbliżania się do skrzyżowania zawsze mają zielone światło; względny priorytet dla pojazdów komunikacji miejskiej – skrzyżowania, na których pojazdy komunikacji miejskiej nie muszą się zatrzymywać tylko w przypadku ich opóźnienia względem rozkładu jazdy</i></p>	0	0	0	0	73
Cel VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej.	<p>VIII.3.a. Liczba pasażerów odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku.</p> <p><i>Ruch pasażerski w mln osób do i z Gdańska, w tym regularny i nieregularny ruch lotniczy krajowy, zagraniczny oraz tranzyt</i></p>	2,9	2,8	3,3	3,7	4,0
	<p>VIII.3.b. Stan infrastruktury drogowej w ocenie mieszkańców.</p> <p><i>Średnia ocena w skali szkolnej 6-stopniowej z badania „Jakość życia w Gdańsku”, gdzie 1 oznacza ocenę niedostateczną, a 6 – celującą</i></p>	2,88	●	2,67	●	3,34
	<p>VIII.3.c. Liczba połączeń bezpośrednich (lotniczych, promowych, kolejowych) w międzynarodowym ruchu pasażerskim.</p>	●	●	●	●	69
	<p>VIII.3.d. Udział obrotów ładunkowych w Porcie Morskim w Gdańsku w obrotach ładunkowych w Polsce ogółem.</p>	42,0%	42,8%	43,0%	46,5%	46,1%

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016
	VIII.3.e. Udział przeładunków kontenerów w porcie morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w Polsce ogółem.	56,0%	59,8%	56,6%	58,2%	63,9%
	VIII.3.f. Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS. <i>Inteligentne Systemy Transportowe (ITS) – zbiór różnorodnych technologii (telekomunikacyjnych, informatycznych, automatycznych i pomiarowych) oraz technik zarządzania stosowanych w transporcie w celu ochrony życia uczestników ruchu, zwiększenia efektywności systemu transportowego oraz ochrony zasobów środowiska naturalnego</i>	0	10	75	76	79
	VIII.3.g. Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg. <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	32,8%	73,5%
Cel VIII.4. Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.	VIII.4.a. Odsetek dzieci docierających do szkoły pieszo lub na rowerze. <i>Dane pochodzą z badania uczniów gdańskich szkół. Wskaźnik wyliczany jest jako odsetek uczniów docierających do szkoły „codziennie lub prawie codziennie (4–5 razy w tygodniu)” za pomocą jednego lub dwóch z następujących środków transportu: pieszo, rowerem lub hulajnogą, na rolkach, ew. z wykorzystaniem innych aktywnych form mobilności (np. deskorolka)</i>	●	●	●	●	39,4%
	VIII.4.b. Udział koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym w liczbie uchwalonych koncepcji i projektów transportowych.	●	●	●	●	100%

● brak danych lub zjawisko nie występowało

NOTATKI

Zespół ds. Koordynacji i Ewaluacji

Programów Operacyjnych:

Katarzyna Drozd-Wiśniewska

Marcin Hryniewicz

Żaneta Kucharska

Michał Miguła

Robert Wójcik

Jacek Zabłotny

Bożena Żmijewska

Wydawca:

Urząd Miejski w Gdańsku

ul. Nowe Ogrody 8/12

80-803 Gdańsk

www.gdansk.pl/strategia

Gdańsk 2017



Dokument „Gdańsk Programy Operacyjne 2023” przyjęty został Uchwałą nr XVII / 514 / 15 Rady Miasta Gdańska z dnia 17 grudnia 2015 roku