



GDAŃSK

**RAPORT
Z REALIZACJI
PROGRAMU
OPERACYJNEGO
MOBILNOŚĆ
I TRANSPORT
ZA 2017 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 2017 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 2017 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 2017 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. 29 **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. 31 Na końcu raportu, w formie tabelarycznej zaprezentowano jakościowe i kontekstowe **WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH**. Wartości wskazane za lata 2012-2017 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.



Koordynator Programu Operacyjnego

Remigiusz Kitliński

*pełnomocnik prezydenta Miasta Gdańska ds. komunikacji rowerowej,
kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki
Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańskuku*

**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

685,6 km

wynosiła z końcem 2017 r. łączna długość tras rowerowych w Gdańsku (w tym 174,5 km to wydzielone drogi rowerowe, pasy w jezdni i ciągi pieszo-rowerowe).

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG



4 611 714

pasażerów zostało odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku w 2017 r. (wzrost w ciągu roku o 15%).

Źródło: Port Lotniczy w Gdańsku

62,1%

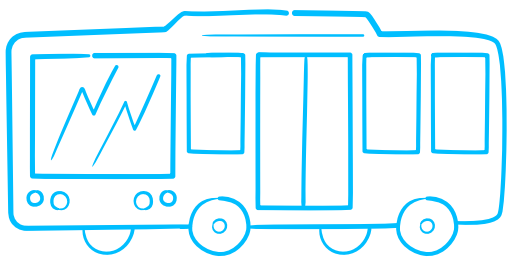
wynosił w 2017 r. odsetek dróg publicznych w Gdańsku o dopuszczonej prędkości nie wyższej niż 30 km/h.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG

818,8km

to długość dróg publicznych w Gdańsku w 2017 r., która rok wcześniej wyniosła 810,4 km.

Źródło: Informator o sytuacji społeczno-gospodarczej Gdańska za 2017 r.



175,6 mln

pasażerów zostało przewiezionych komunikacją miejską w Gdańsku w 2017 r.; to o ponad 200 tys. osób więcej niż w 2016 r.

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku

3,1 mln

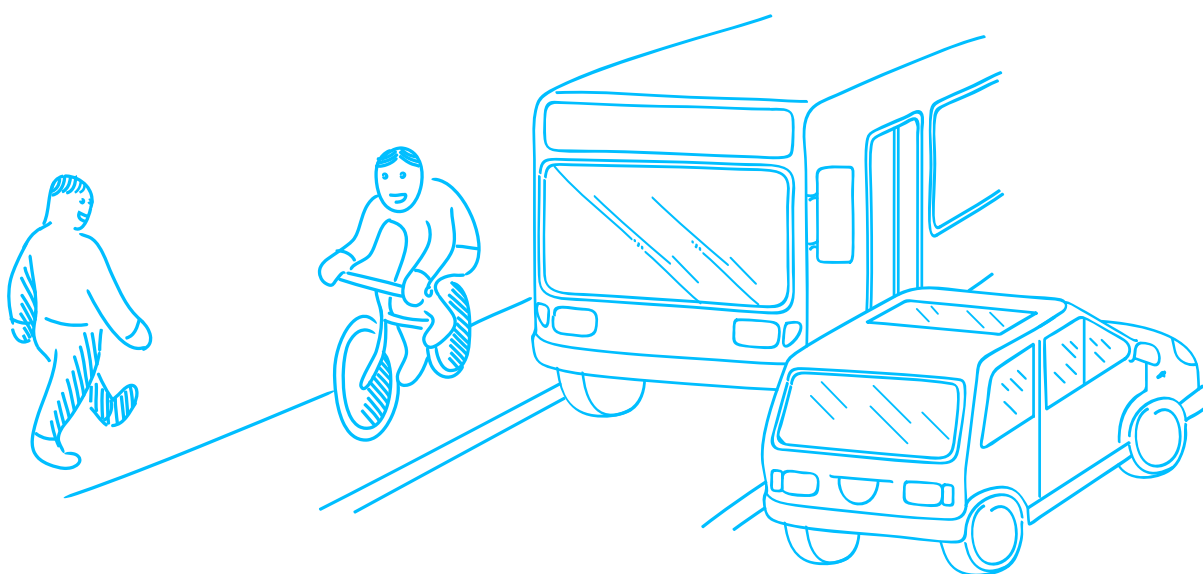
aktywnych przejazdów odbyli uczestnicy kampanii Rowerowy Maj w 2018 r. z gmin i miast biorących udział w wydarzeniu (w porównaniu z ponad 2,2 mln w 2017 r.).

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG

539

szkół i przedszkoli z 30 miast i gmin w Polsce, w tym 144 placówki z Gdańska, wzięło udział w kampanii Rowerowy Maj w 2018 r.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG



KLUCZOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA ZREALIZOWANE W 2017 ROKU

1. Zmiany w Gdańsku-Śródmieściu

W 2017 r. realizowana była przebudowa terenów pomiędzy ul. Okopową, ul. Hucisko, ul. 3 Maja a al. Armii Krajowej. Powstałe tu nowe centrum handlowo-usługowo-rekreacyjne, wraz z przyległym węzłem **integracyjnym** Gdańsk-Śródmieście, będzie miało istotny ponadlokalny wpływ na przemieszczanie się **mieszkańców** i osób przyjezdnych. Korzystne zmiany w dostępności pieszej i rowerowej w obrębie Śródmieścia zaistniały po wybudowaniu kładki pieszo-rowerowej na wyspę Ołowiankę. Inwestycja ta nie tylko aktywizowała turystycznie tę dotychczas trudniej dostępną dla pieszych część Śródmieścia, ale także stworzyła wygodny i pożądany tranzytowy korytarz rowerowy.



ryc. 1. Kładka na Ołowiankę; fot. Grzegorz Mehring / gdansk.pl

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. Cele przedsięwzięcia to poprawa **bezpieczeństwa** ruchu drogowego oraz zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodów dla **mieszkańców**. Strefą ruchu uspokojonego objęto już ponad 62% dróg publicznych w Gdańsku.



ryc. 2. Ul. Lenartowicza leży w strefie uspokojonego ruchu tempo 30; fot. Grzegorz Krajewski / gdansk.pl

3. Realizacja kolejnej edycji 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 podjęty 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 – Przedszkole nr 71 przy ul. Diamentowej; fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl

DZIAŁANIA PODJĘTE W 2017 ROKU W RAMACH REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH

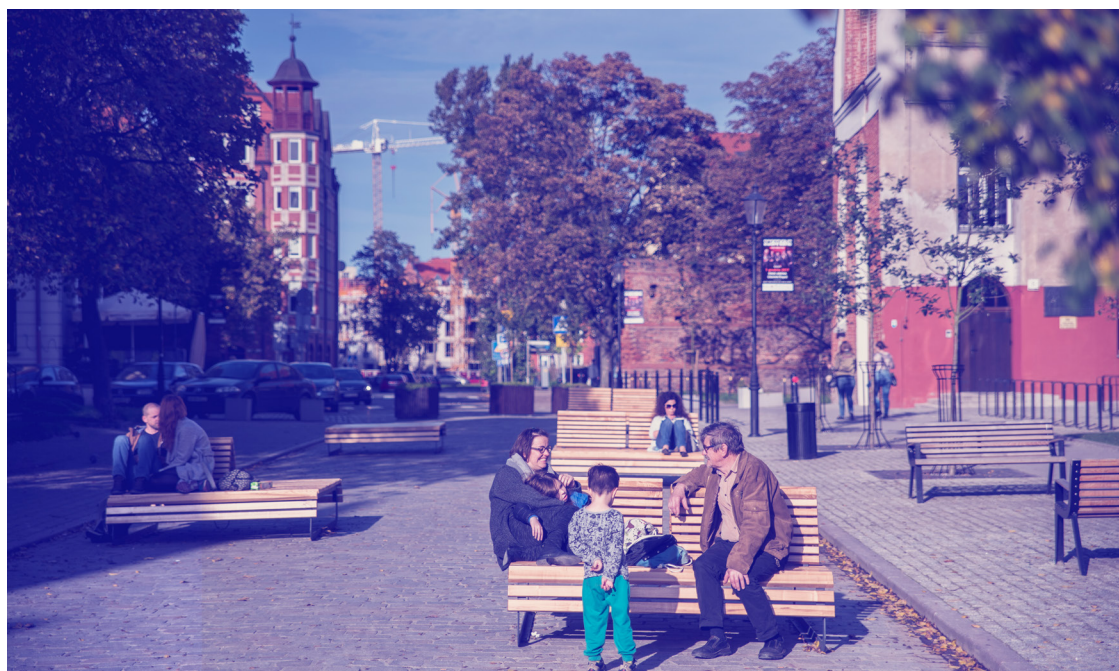


Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna

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

→ Podniesienie standardu i funkcjonowania przestrzeni publicznej dla pieszych w Gdańsku było realizowane m.in. dzięki kompleksowemu programowi „Budowa i modernizacja chodników na terenie Gdańska – edycja 2017”. DO najważniejszych inwestycji należą: remont chodników przy ul. Zielony Trójkąt (Młyniska), budowa nowego chodnika z oświetleniem i ławkami tworząca skrót od tunelu przy ul. Związkowej do przystanku autobusowego Gościnną (Orunia), modernizacja chodników przy ul. Jesionowej (Wrzeszcz Górny), wymiana chodnika przy ul. Niedźwiednik (Brętowo), budowa ścieżki pieszo-rowerowej przy zbiorniku Augustowska, przebudowa odcinka ul. Małomiejskiej (Orunia), remont chodnika na odcinku ul. Białej od ul. Wajdeloty (Wrzeszcz Dolny), modernizacja chodników przy ul. św. Ducha (Śródmieście), remont schodów przy ul. Starodworskiej (Siedlce), remont chodnika wzdłuż ul. Kartuskiej od ul. Zwierzynieckiej do Pólnicy (Jasień), obustronny remont chodników w ul. Dubois (Wrzeszcz Dolny).

W okresie objętym niniejszym raportem zrealizowano inwestycje polegające na **budowie nowych ciągów pieszych oraz remoncie i modernizacji istniejących** – na łącznej długości 7,4 km. Jednocześnie zrealizowano i wyremontowano chodniki w ramach projektów zgłoszonych przez mieszkańców Gdańska do Budżetu Obywatelskiego.

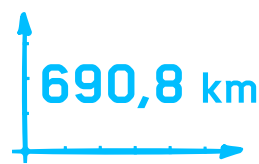


ryc. 4. Ul. Grobla IV po remoncie; fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl

- W ramach podnoszenia jakości życia osób poruszających się pieszo skupiono się na pojedynczych inwestycjach, często **priorytetowych z punktu widzenia mieszkańca dzielnicy**, takich jak: ciąg pieszo-rowerowy na odcinku ul. św. Ducha od ul. Przędzalniczej do ul. Bosmańskiej (Śródmieście), ciąg pieszo-rowerowy na całej długości ul. Grobla IV (Śródmieście), utworzenie połączenia pieszo-rowerowego z oświetleniem od ul. Świrskiego do Szkoły Podstawowej nr 12 zlokalizowanej przy ul. Człuchowskiej (Ujeścisko-Łostowice).
- W 2017 r. uzyskano niezbędne pozwolenia, które w najbliższych latach umożliwią **przebudowę oraz budowę ulic: Chmielnej, Motławskiej, Pożarniczej** i znajdujących się przy nich chodników, a także części ciągu pieszego przy nabrzeżu IX vis-à-vis Długiego Pobrzeża, przebudowę skrzyżowań i budowę tras rowerowych w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie oraz przebudowę mostu Stągiewnego w most zwodzony. Poczyniono przygotowania do budowy obrotowej kładki dla pieszych łączącej Długie Pobrzeże z północnym cyplem wyspy; zakończenie tej inwestycji jest przewidziane na 2019 r. Realizacja kompleksowej przebudowy Wyspy Spichrzów potrwa do 2022 r.
- Zakończono budowę **tunelu dla pieszych pod ul. Okopową**, łączącego zieleniec i okoliczne tereny zlokalizowane przy ul. Toruńskiej z przystankiem SKM Śródmieście. Tunel pozwoli na skrócenie czasu przejścia z jednego z tych punktów do drugiego.
- **Kontynuowano rozbudowę i modernizację tras rowerowych** zgodnie z Systemem Tras Rowerowych w Gdańsku: wybudowano trasę pieszo-rowerową z pętli tramwajowej Łostowice-Świętokrzyska do parku Oruńskiego i zbiornika Augustowska (etap I inwestycji), stworzono przejazd rowerowy przez skrzyżowanie ul. Pomorskiej z ul. Chłopską oraz przejazd rowerowy przez skrzyżowanie al. Armii Krajowej z ul. Łostowicką i al. Havla. Uzupełniono fragment trasy rowerowej wzdłuż al. gen. Hallera od ul. Towarowej do torów PKP (Aniołki) oraz brakujące odcinki drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina. Wybudowano nowe przejazdy rowerowe przez drogi poprzeczne, z zachowaniem ciągłości nawierzchni, na trasie rowerowej na wale Kanału Raduni oraz drogę rowerową przez park Jana Pawła II (od ul. Meissnera do al. Rzeczypospolitej). Opracowano dokumentację projektową na kolejne trasy rowerowe, w tym wzdłuż ul. Potokowej od PKM Brętowo do ul. Słowackiego oraz wzdłuż ul. Kartuskiej od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej.



ryc. 5. Uzupełnienie fragmentu trasy rowerowej wzdłuż al. Gen. Hallera; fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl



Sieć tras rowerowych w Gdańsku liczy łącznie 690,8 km (stan na 9.08.2018 r.). Tylko w ciągu ostatniego roku powiększyła się o blisko 20 km.

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



Powiązanie z Programem Operacyjnym Kultura i Czas Wolny

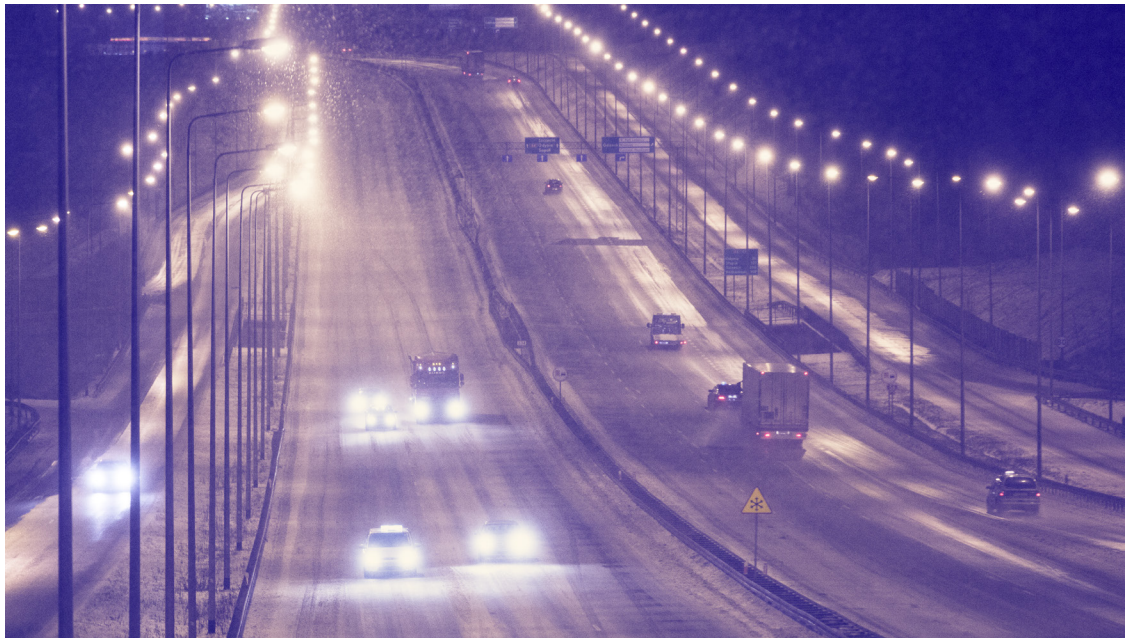
- Coraz większe zainteresowanie mieszkańców i turystów aktywnym wypoczynkiem, w tym turystyką rowerową, było podstawą do przygotowania realizacji pomorskich tras rowerowych o znaczeniu międzynarodowym: **trasy wokół Bałtyku (R-10) i Wiślanej Trasy Rowerowej (R-9)**. W ramach projektu rozpoczęto proces budowy nowych odcinków tras rowerowych, w tym nowego połączenia rowerowego przez Żuławy Gdańskie – od ul. Miałki Szlak do granicy z gminą Cedry Wielkie – które stanowić będzie fragment połączenia z Wyspą Sobieszewską. Część istniejących ścieżek przebiegająca wzdłuż planowanych tras oraz ich oznakowanie zostaną poddane modernizacji.
- W odpowiedzi na potrzeby mieszkańców oraz osób przyjezdnych zrealizowano ostatni etap przygotowania **projektu budowy Systemu Roweru Metropolitalnego** dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Na terenie 14 gmin należących do stowarzyszenia ma być ulokowanych minimum 3866 rowerów publicznych, z czego ponad połowa w Gdańsku. Projekt przewiduje także zakup minimum 3969 szt. stojaków rowerowych, które zostaną zainstalowane na terenie objętym projektem. Systemowe rowery mają być wyposażone w GPS i akcelerometry oraz urządzenia umożliwiające wypożyczenie za pomocą karty kredytowej, miejskiej lub telefonu komórkowego. W marcu 2018 r. ogłoszono przetarg nieograniczony na dostawę i uruchomienie Systemu Roweru Metropolitalnego oraz zarządzanie nim przez 6 lat. Pierwsze rowery powinny zostać udostępnione mieszkańcom jesienią 2018 r.



Liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów sfinansowanych przez miasto w 2017 r. wyniosła 2,1 tys. szt., a w 2016 r. – 4,2 tys. 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 czterech śluz rowerowych na powierzchni 123,5 m². Stan gotowości do realizacji usługi utrzymania zimowego dróg rowerowych był realizowany od 15.10.2016 r. i utrzymywany do 30.04.2017 r. oraz od 15.10.2017 r. Do odpływania przystępowano, gdy pokrywa śniegu na nawierzchni drogi rowerowej osiągała grubość powyżej 2 cm, a w przypadku pojawienia się lodu nawierzchnia była uszorstniana.



ryc. 6. Obwodnica Trójmiasta podczas intensywnych opadów śniegu; fot. Jerzy Pinkas / gdansk.pl



Koszt jednorazowego czyszczenia pasa drogowego w Gdańsku wyniósł 27 zł/100 m.b.

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



Koszt odśnieżania pasa podstawowego układu drogowego w Gdańsku w ciągu doby wyniósł 43 zł/100 m.b.

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 działania obejmujące **rozbudowę i uporządkowanie stref płatnego parkowania**. Poprawiono widoczność miejsc postojowych oraz ograniczono możliwości parkowania w nieprzystosowanych do tego miejscach, takich jak chodniki, zieleńce itp. Ustawiono blisko 200 słupków wygradzeniowych na chodnikach, głównie we Wrzeszczu i Śródmieściu. Poza zwiększeniem bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego pozwoliło to na uporządkowanie i stworzenie przestrzeni publicznej funkcjonalnej i estetycznej.

- **Zmiany w uchwale w 2017 r. dotyczącej strefy płatnego parkowania** pozwoliły na rozszerzenie tej strefy we Wrzeszczu. Sektor ten zyskał dodatkowo 50 nowych parkometrów zlokalizowanych przy ul. Matejki, Kossaka, Akacyjowej, Wassowskiego, Pileckiego, Traugutta, Uphagena, Jaśkowa Dolina, Sienkiewicza, Brzozowej, Lendziona, De Gaulle'a, Partyzantów, Miszewskiego, Waryńskiego, Dekerta, Staszica, Obywatelskiej, Jesionowej, Do Studzienki, Batorego, Podleśnej, Topolowej oraz Matki Polki. Istniejący sektor Aniołki zyskał trzy nowe parkometry; wszystkie zainstalowano przy ul. Traugutta. W celu wymuszenia rotacji pojazdów parkowanych w pasie nadmorskim oraz wyboru innego środka podróży niż samochód ustanowiono letnią strefę płatnego parkowania w Jelitkowie. Sektor ten zyskał 19 parkometrów zlokalizowanych przy ul. Piastowskiej, Wypoczynkowej, Kaplicznej, Nadmorskiej oraz Jelitkowskiej.
- W 2017 r. sukcesywnie **minimalizowano ruch kołowy** i wspierano priorytet pieszy i rowerowy na terenie Głównego Miasta. Wyznaczono kolejne ulice jednokierunkowe, wykluczono ruch aut ciężarowych pow. 12 t, wymalowano miejsca postojowe i rozszerzono strefę zamieszkania. Dodatkowo ul. Grobla IV została zamknięta dla ruchu samochodowego, a na terenie ul. św. Ducha ruch ten istotnie zmniejszono.



ryc. 7. Uporządkowane i wymalowane miejsca parkingowe przy ul. Szerokiej;
 fot. Grzegorz Mehring / gdansk.pl

- Podjęto dalsze kroki w celu przybliżenia **budowy kubaturowych parkingów rowerowych**, mających powstać przy węzłach przesiadkowych w Gdańsku Głównym oraz we Wrzeszczu. W 2017 r. prowadzono rozmowy w sprawie ich lokalizacji. Na każdym z parkingów będzie miejsce na ok. 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-rowerowej**, która połączyła wyspę Ołowiankę z Głównym Miastem oraz utworzyła nowy korytarz komunikacji pieszej i rowerowej. Dzięki niej mieszkańcy rejonu ul. Angielska Grobla 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. Wykonano także analizy komunikacyjne dla wyznaczenia przejścia dla pieszych w poziomie jezdni w lokalizacjach: Brama Wyżynna, al. Grunwaldzka – ul. Nowa Sudecka oraz al. Rzeczypospolitej – ul. Żwirki i Wigury.

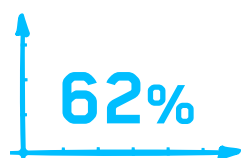


ryc. 8. Montaż zwodzonego przęsła kładki pieszej na Ołowiankę; fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna

- ➔ W 2017 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 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 ul. Smętnej i ul. Żuławskiej) oraz Przymorze Wielkie (okolice Czerwonego Dworu).



Długość sieci drogowej objętej strefą uspokojonego ruchu w Gdańsku wyniosła pod koniec 2017 r. 498 km, co stanowiło ponad 62% sieci ogółem. W ciągu ostatniego roku odnotowano wzrost tego wskaźnika o 24 km.

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

- W rejonach szkół podstawowych na terenie Gdańska rozpoczęto **montaż tablic wyświetlających prędkość przejeżdżających samochodów**. Celem instalacji było zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego przez zwrócenie uwagi kierowców na konieczność ograniczenia prędkości, czy wręcz wytknięcie popełniania wykroczenia. Do realizacji tego założenia przewidziano tablice radarowe zasilane z systemu fotowoltaicznego, montowane na przeznaczonych do tego słupach sieci oświetlenia ulicznego, sygnalizacji świetlnej, iluminacji zabytków lub sieci energetycznej. Na inwestycję składa się 59 lokalizacji, dla których w większości przypadków przewidziano montaż dwóch tablic – odpowiednio dla każdego z kierunków ruchu. Łącznie inwestycja przewidywała montaż 97 tablic.



- **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 28 lokalizacjach na obszarze Miasta Gdańska. W 2017 r. dołączono dwa punkty pomiarowe w pobliżu obwodnicy Trójmiasta. Bieżąca publikacja wyników jest prezentowana na stronie www.rowerowygdansk.pl.

Cel operacyjny VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

- Unowocześnienie taboru komunikacji publicznej jest jednym z działań prowadzących do zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego. Spółka miejska Gdańskie Autobusy i Tramwaje (GAiT) przeprowadziła **procedurę przetargową, w wyniku której flota GAI T w 2019 r. wzbogaci się o 46 szt. nowych autobusów Mercedes Citaro**, w tym 18 o standardowej długości, 26 przegubowych i 2 midibusy. Będą to pojazdy spełniające normy spalin Euro VI, niskopodłogowe, wyposażone w klimatyzację, monitoring, system zliczania pasażerów oraz ładowarki USB, a w wersji przegubowej – z zamontowanymi wieszakami rowerowymi.



ryc. 9. Autobus linii 283 przy przystanku „Uniwersytet Medyczny”; fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl

- Ponadto **dużą rolę w unowocześnieniu taboru odgrywa jego remont**. W 2017 r. do Gdańska wróciły cztery przekazane do modernizacji, doinwestowane tramwaje. W czterech wagonach Alstom typu NGd99 wymieniono elektronikę napędu i sterowania, okablowanie, zmodernizowano oświetlenie, ściany boczne, siedzenia pasażerskie, wymieniono klimatyzację oraz zamontowano nowe drzwi. Pojazdy zostały wyposażone w defibrylator, przyciski zaś opisano w alfabecie Braille'a. Zmodernizowano również stanowisko motorniczego oraz wygospodarowano miejsce do przewożenia roweru. Poza wspomnianymi czterema tramwajami modernizację przeszedł także jeden pojazd typu Konstal 114 Na.
- W 2017 r. Zarząd PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., której udziałowcem jest Miasto Gdańsk, podpisał umowę na dofinansowanie ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego projektu pod nazwą „**Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz zarządzania informacją na linii kolejowej nr 250 wraz z modernizacją budynku Dworca Podmiejskiego w Gdyni Głównej oraz peronów na linii kolejowej nr 250**”. W ramach projektu spółka w ciągu najbliższych 6 lat zmodernizuje dworce i perony w dziewięciu lokalizacjach, w tym przystanek Gdańsk-Stocznia.
- PKP SKM Trójmiasto w 2017 r. zawarła umowę o wartości 5,4 mln zł, w ramach której przewidziano **modernizację trzech zespołów trakcyjnych EN-57**. Umowa przewiduje montaż nowych siedzeń, okien, stolików, stworzenie dodatkowych miejsc w przedsionkach na rowery oraz montaż wykładziny antypoślizgowej. Zamontowane zostaną toalety przystosowane do potrzeb niepełnosprawnych; pojawi się też system informacji pasażerskiej.
- W lipcu 2017 r. **Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.** złożyła w Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie wniosek o unijne dofinansowanie projektu pt. „Pomorska Kolej Metropolitalna. Etap I – rewitalizacja Kolei Kokoszkowskiej. Faza III – **elektryfikacja linii kolejowych nr 248 i 253 wraz z budową przystanku Gdańsk-Firoga**”. Elektryfikacja linii na odcinku Gdańsk-Wrzeszcz – Rębiechowo oznacza zwiększenie potencjału częstotliwości kursowania pociągów, szczególnie na aglomeracyjnym odcinku PKM, a budowa przystanku Gdańsk-Firoga, zlokalizowanego w sąsiedztwie portu lotniczego z myślą o szybko rozwijającym się obszarze biurowym, oznacza znaczące odciążenie układu drogowego.



ryc. 10. Pociąg Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM) na wiadukcie nad Aleją Grunwaldzką; fot. Jerzy Pinkas / gdansk.pl



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna

- W dniu 13 grudnia 2017 r. w Gdańsku między Skarbem Państwa – Centrum Unijnych Projektów Transportowych a Gminą Miasta Gdańska została podpisana umowa o dofinansowanie projektu pn. **„Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap IV A”**. Projekt jest częścią wieloletniej i wieloetapowej inwestycji mającej na celu stworzenie i utrzymanie konkurencyjnego systemu transportu zbiorowego, dostosowanego do potrzeb mieszkańców i osób przyjeżdżających do Gdańska. Dofinansowanie zostanie przeznaczone na budowę infrastruktury liniowej, w tym linii tramwajowych w ciągu planowanych ulic: **Nowa Bulońska Północna oraz Nowa Warszawska**. Projekt, którego realizacja rozpocznie się w 2018 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-Łostowice i Chełm.
- Jak wykazał raport z badania ankietowego pasażerów pt. **„Ocena komunikacji miejskiej w Gdańsku”** (UMG i ZTM, listopad 2017 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. Niestety spada ocena jakości funkcjonowania komunikacji publicznej w Gdańsku.

83
skrzyżowania

Bezwzględny i względny priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej są objęte 83 skrzyżowania.

Stan na koniec 2017 r.

Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni

- Wprowadzono **korekty programu sygnalizacji świetlnej**, zwiększając przy tym przepustowość dla tramwajów na przejeździe przez węzeł Hucisko. Przebudowano sygnalizację świetlną dla tramwajów, dzięki czemu skrócono czas przejazdu między przystankami na odcinku al. Zwycięstwa od ul. Chodowieckiego do ul. Narutowicza.
- 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. Ponadto uruchomiono linię autobusową nr 195. Linia autobusowa połączyła istniejące pętle tramwajowe zlokalizowane na terenie dzielnic Chełm (Witosa) i Siedlce.



ryc. 11. Węzeł przesiadkowy Siedlce zlokalizowany przy ul. Kartuskiej; fot. Grzegorz Mehring / gdansk.pl

- Zgodnie z kluczowym działaniem przewidzianym w Programie Operacyjnym – pt. „Zwiększenie atrakcyjności oferty taryfowo-biletowej oraz poprawa możliwości zakupu biletów, w tym poprzez automaty biletowe i e-bilety” – **uruchomiono 29 kolejnych automatów biletowych**. Nowe biletomaty zainstalowano m.in. w dzielnicach: Aniołki, Brzeźno, Chełm, Jasień, Siedlce, Przymorze, Strzyża, Suchanino, Śródmieście, Wrzeszcz, Zaspą i Żabianka.

97
automatów

Na terenie Gdańska dostępnych jest łącznie 97 automatów biletowych.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG (stan na sierpień 2018 r.)



ryc. 12. Biletomat zlokalizowany przy przystanku Brama Oliwska w ciągu Al. Zwycięstwa;
fot. Grzegorz Mehring / gdansk.pl

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

- Podobnie jak w roku ubiegłym trwały **prace budowlane oraz modernizacyjne układu drogowego** w Gdańsku, skupione przede wszystkim wokół powstającego w centrum miasta kompleksu handlowo-biurowego Forum Gdańsk. Największe z nich były związane z **przebudową 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. Inwestycje te mają na celu poprawę warunków ruchowych oraz bezpieczeństwa w ruchu drogowym w śródmieściu Gdańska.



ryc. 13. Nowy odcinek ul. 3 Maja z widokiem na aleję Armii Krajowej; fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl

- ➔ 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.
- ➔ Aby podnieść komfort przemieszczania się, bezpieczeństwo komunikacyjne oraz estetykę przestrzeni publicznych, podjęto działania naprawcze zmierzające do **modernizacji odcinkowej dróg** na terenie miasta. W 2017 r. zrealizowano następujące działania:
 - modernizacja ul. Dworskiej (Brzeźno) oraz ul. Zimnej (Stogi);
 - przebudowa ul. Nadwiślańskiej (Wyspa Sobieszewska), ul. Biskupiej (Śródmieście), ul. Nowotnej (Stogi), ul. Goplańskiej (Kokoszki) oraz odcinka ul. Bora-Komorowskiego (Przymorze Małe);
 - remont ul. Startowej (Zaspa-Młyniec), ul. Raduńskiej (Orunia), ul. Chłopskiej na odcinku od ul. Pomorskiej do ul. Piastowskiej (Przymorze), Traktu św. Wojciecha (Orunia), al. Grunwaldzkiej (na odcinku od ul. Braci Lewoniewskich do ul. Abrahama), ul. Gostyńskiej (Kokoszki), ul. Świętokrzyskiej (Ujeścisko-Łostowice), ul. Wieżyckiej (Ujeścisko-Łostowice);
 - rozbudowa ul. ks. Tischnera (Brętowo).



ryc. 14. Wyremontowany odcinek Traktu Św. Wojciecha; fot. Grzegorz Mehring, / gdansk.pl

- Podpisano umowę na dofinansowanie i realizację **ul. Nowej Bulońskiej**. W ramach tej inwestycji powstanie **linia tramwajowa** z przystankami, nowoczesna i komfortowa **droga rowerowa (tzw. rowerostrada)** oraz **dwie jezdnie dla samochodów**, wraz z ulicami poprzecznymi, w tym z **ul. Nową Wołkowyską** (Piecki-Migowo). Zadanie jest realizowane w ramach kolejnego etapu Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej przez Dyрекcję Rozbudowy Miasta Gdańska.
- Przygotowano dokumentację projektową dla kolejnych dużych inwestycji drogowych: **ul. Nowej Warszawskiej**, **ul. Nowej Jabłoniowej**, **ul. Nowej Świętokrzyskiej** oraz **ul. Nowej Bulońskiej Południowej**.
- **Rok 2017 był historycznym okresem dla Portu Lotniczego Gdańsk, w którym udało się odprawić ponad 4,6 mln pasażerów.** Niezmiennie podejmowano działania marketingowe promujące bogatą siatkę połączeń lotniczych oraz **nowe inwestycje w ramach rozbudowy portu**. Jedną z nich była budowa międzynarodowego terminala kurierskiego DHL wraz z układem drogowym i placem manewrowym. Ten 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. Całkowity szacowany koszt przedsięwzięcia to 16 mln zł. Termin oddania inwestycji zaplanowano na 2018 r.



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Atrakcyjność
inwestycyjna



Liczba połączeń bezpośrednich (lotniczych, promowych, kolejowych) w międzynarodowym ruchu pasażerskim wyniosła 70*.

*Dane za 2017 r.

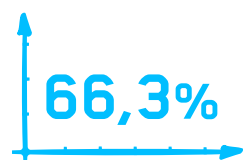
Źródło: Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Polskie Koleje Państwowe



Powiązanie z Programem Operacyjnym Przestrzeń Publiczna

→ Biuro Rozwoju Gdańska w 2017 r. kontynuowało prace nad 3. edycją „**Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska**”. Uchwalenie studium przez Radę Miasta Gdańska nastąpiło 23.04.2018 r. Jednym ze wskazanych w nim głównych celów w zakresie kluczowej roli transportowych połączeń regionalnych, krajowych i międzynarodowych w rozwoju przestrzennym i gospodarczym Gdańska jest **zwiększenie konkurencyjności Gdańska jako miejskiego węzła bazowego sieci TEN-T oraz wzmocnienie funkcji hubu transportowego** przez:

- rozbudowę i modernizację infrastruktury portów lotniczego i morskiego wraz z poprawą ich dostępności;
- zwiększanie udziału kolei w obsłudze transportowej portu morskiego;
- budowę i rozwój infrastruktury obsługującej śródlądowy transport wodny w zakresie przewozów towarowych i pasażerskich.



Udział przeładunków kontenerów w porcie morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w portach morskich w Polsce wyniósł 66,3%, co oznacza wzrost o 2,4 p.p. w stosunku do poprzedniego roku*.

*Dane za 2017 r.

Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk

- Duża liczba 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. Aby temu zaradzić, w 2017 r. **zakończono prace projektowe nad nowym węzłem Szadółki**. Dzięki jego rozbudowie bezpieczeństwo w ruchu drogowym, jak też pojemność układu drogowego ulegną poprawie.
- 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 tego kanału.



ryc. 15. Budowa mostu nad kanałem Raduni przy ul. Starogardzkiej; fot. Przemysław Szalecki / gdansk.pl



Dla Gdańska uchwalono 2 koncepcje i plany projektów transportowych. Każdy z tych projektów został poddany konsultacjom społecznym*.

*Dane za 2017 r.

Źródło: Wydział Programów Rozwojowych Urząd Miejski w Gdańsku

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

- Działania inwestycyjne poczynione w ramach celów VIII.1–VIII.3 były dodatkowo wspomagane działaniami promocyjno-informacyjnymi, zachęcającymi do korzystania z komunikacji miejskiej, roweru lub przemieszczania się pieszo oraz do łączenia tych opcji.
- Jedną z corocznych majowych kampanii promujących rower jako środek codziennego transportu, w tym sposób dojazdu do pracy, była akcja **European Cycling Challenge (ECC)**. 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



Powiązanie
z Programem
Integracja
Społeczna
i Aktywność
Obywatelska

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. Jako że organizator ECC – miasto Bolonia – wycofał się z przygotowania kolejnych edycji rywalizacji, Gdańsk, wraz z innymi polskimi miastami, rozpoczął starania o zorganizowanie kampanii promującej komunikacyjną jazdę rowerem, zaplanowanej na wrzesień i październik 2018 r.



ryc. 16. Rowerzyści podczas kampanii European Cycling Challenge; fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl



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 **czwartej 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 2017 r. spośród dzieci objętych akcją aż 83,6% uczniów szkół podstawowych i 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 29 innych miastach Polski.



ryc. 17. Uczniowie z Zespołu Kształcenia Podstawowego i Gimnazjalnego nr 13 podczas Rowerowego Maja; fot. Jerzy Pinkas / gdansk.pl

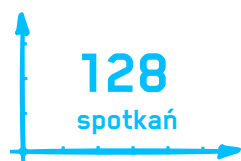


Powiązanie z Programem Integracja Społeczna i Aktywność Obywatelska

- Zrealizowano **kampanię promującą idee i wydarzenia Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Gdańsku**. Inicjatywa ma upowszechniać – przez zabawę i rywalizację – mobilność aktywną oraz zachęcać mieszkańców Gdańska do ograniczenia wykorzystania samochodu w podróżach, zwłaszcza na krótkich dystansach w mieście.
- W 2017 r. miasto kontynuowało **politykę otwartości w planowaniu przestrzeni miejskiej**. W ramach prac nad Studium Gdańskich Przestrzeni Lokalnych, Gminnego Programu Rewitalizacji, „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska” oraz procedowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego poruszano kwestie związane z planowaniem i organizacją systemu transportowego. **Zorganizowano łącznie 128 spotkań, w których udział wzięło blisko 2 tys. uczestników.**



Powiązanie z Programem Operacyjnym Przestrzeń Publiczna



W 2017 r. w ramach prac nad Studium Gdańskich Przestrzeni Lokalnych, Gminnego Programu Rewitalizacji, „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska” oraz procedowania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego zorganizowano łącznie 128 spotkań, w których udział wzięło blisko 2 tys. uczestników.

Źródło: Biuro Rozwoju Gdańska

- W 2017 r. rozpoczęto prace nad **Gdańskim Standardem Ulicy Miejskiej (GSUM)**, w ramach którego odbyły się łącznie cztery spotkania/warsztaty z radnymi miejskimi, radnymi dzielnicowymi, organizacjami społecznymi i jednostkami miejskimi. Dokument ma regulować zasady projektowania nowych ulic i przyczynić się do poprawy stanu tych istniejących.
- W 2017 r. kontynuowano proces tworzenia **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, przy konieczności i potrzebie ograniczenia dominującej roli samochodu prywatnego i jego negatywnego wpływu na ludzi i środowisko. Plan Mobilności Miejskiej dla Gdańska powstający przy udziale mieszkańców, grup zainteresowań i ekspertów w różnych dziedzinach mobilności, będzie zawierał analizę sytuacji obecnej oraz karty działań, stanowiących klucz do zrównoważenia sposobu przemieszczania się osób na terenie miasta. W ramach przygotowywania SUMP odbyły się m.in. cztery warsztaty dla mieszkańców oraz wiele spotkań grupy roboczej skupiającej urzędników, środowiska naukowe i przedstawicieli mieszkańców.



ryc. 18. Realizacja potrzeb transportowych na skrzyżowaniu al. Grunwaldzkiej oraz ul. Miszewskiego;
fot. Dominik Paszliński / gdansk.pl

KOMENTARZ KOORDYNATORA PROGRAMU OPERACYJNEGO

W 2017 r. zrealizowano lub rozpoczęto szereg działań i projektów, których celem są: poprawa warunków mobilności osób i transportu towarów na terenie Gdańska, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczenie negatywnego wpływu samochodów na jakość życia mieszkańców. Zadanie to niełatwe, bo choć Gdańsk, dzięki swojej topografii i położeniu nad morzem, nie ma większych problemów ze smogiem i zanieczyszczeniem powietrza, to jest miastem mało zwartym, rozległym, o mocno zarysowanych procesach suburbanizacji. Takie warunki zdecydowanie nie sprzyjają budowie miasta, którego mieszkańcy zaspokajają swoje codzienne (rosnące) potrzeby przemieszczania się w sposób zrównoważony, tj. taki, gdzie udział ruchu pieszego, rowerowego i komunikacji miejskiej we wszystkich podróżach jest wysoki, a podróże odbywane samochodem są ograniczone do minimum. Tym bardziej należy docenić dynamicznie rosnącą grupę mieszkańców, którzy przemieszczają się rowerem mimo rozciągłości miasta, pagórkowatości jego zachodniej połowy i wiatrów wiejących silniej i częściej niż w głębi lądu.

Rosnący udział ruchu rowerowego jest skarbem, który wymaga pielęgnowania i dalszych inwestycji. Jedną z nich jest Rower Metropolitalny – wspólne przedsięwzięcie 14 gmin pomorskich, które powinny nie tylko wzmocnić rowerowe fundamenty naszego miasta, ale

„...należy docenić dynamicznie rosnącą grupę mieszkańców, którzy przemieszczają się rowerem mimo rozciągłości miasta...”

także zespoić je z krwiobiegiem komunikacji miejskiej. Podróże łączone: rower + kolej i rower + komunikacja miejska, są przyszłością wszystkich metropolii. Nie da się uniknąć konieczności ograniczenia ruchu samochodowego w centrum Gdańska i dzielnicach przy głównej osi komunikacyjnej; temu służą szereg zrealizowanych i rozpoczętych w ubiegłym roku inwestycji zwianych z przebudową układu drogowego, a także bardziej restrykcyjna polityka parkingowa miasta. Konsekwentnie realizuje się kolejne etapy rozbudowy stref uspokojonego ruchu. Ich cele to: poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, polepszenie płynności ruchu oraz zmniejszenie uciążliwości ruchu samochodów dla mieszkańców (hałas, zanieczyszczenia powietrza). Dzięki temu w obrębie strefy tempo 30 i strefy zamieszkania znalazło się już ponad 63% dróg publicznych w Gdańsku.

„Konsekwentnie prowadzona popularyzacja roweru jako środka codziennych podróży przynosi wymierne rezultaty.”

Niebagatelne znaczenie ma kontynuowanie procesu zachęcania do zmian mentalności mieszkańców, jeśli chodzi o wybory komunikacyjne. Konsekwentnie prowadzona popularyzacja roweru jako środka codziennych podróży przynosi wymierne rezultaty. Koronnym przykładem jest kampania

Rowerowy Maj, dzięki której zmienia się myślenie nie tylko nieletnich, ale również ich rodziców, opiekunów i osób postronnych. Rower staje się świadomym wyborem coraz większej liczby mieszkańców naszego miasta.

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 z przyjętymi celami strategicznymi 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 przyświecać 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	2017
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	74,6
	VIII.1.b. Długość wybudowanych lub wyremontowanych tras rowerowych. <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	11,3	16,3	17,9
	VIII.1.c. Liczba miejsc postojowych dla rowerów. <i>Miejsca postojowe sfinansowane przez miasto; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	480	4680	6780
	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 wyliczony 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%	93,2%

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	VIII.1.g. Długość dróg publicznych włączonych w strefę uspokojonego ruchu.	253,7	258,8	341,2	388,2	473,5	497,7
	<i>Strefa uspokojonego ruchu o maks. dopuszczalnej prędkości 30 km/h; dane w km</i>						
	VIII.1.h. Liczba wypadków drogowych.	592	579	532	512	498	519
Cel VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.	VIII.2.a. Łączna długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej – drogowej i szynowej.	1165	1071	1094	1100	1203	1255
	<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>						
	VIII.2.b. Liczba pasażerów przewiezionych przez komunikację miejską (w mln).	162,3	168,0	170,9	174,5	175,4	175,6
	<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	6,80
	<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	3,34
	<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, napełnienia pojazdów, poczucia bezpieczeństwa w dzień i w nocy, życzliwości osób prowadzących pojazd, ogrzewania/klimatyzacji, udogodnień dla osób niepełnosprawnych / starszych / z małymi dziećmi</i>						

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	<p>VIII.2.e. Udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewoźowych.</p> <p><i>Udział podróży komunikacją miejską w stosunku do liczby wszystkich podróży realizowanych pieszo, na rowerze, komunikacją miejską oraz samochodem</i></p>	●	●	●	●	32,1%	●
	<p>VIII.2.f. Udział nowych i zmodernizowanych jednostek taboru transportu zbiorowego w ogólnej liczbie jednostek taboru.</p> <p><i>Iloraz 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%	37,9%
	<p>VIII.2.g. Liczba skrzyżowań objętych bezwzględny i względny 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	83
Cel VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej.	<p>VIII.3.a. Liczba pasażerów odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku (w mln).</p> <p><i>Ruch pasażerski 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	4,6
	<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	70

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	VIII.3.d. Udział obrotów ładunkowych w Porcie Morskim w Gdańsku w obrotach ładunkowych w Polsce ogółem.	42,0%	42,8%	43,0%	46,5%	46,1%	46,5%
	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%	66,3%
	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	83
	VIII.3.g. Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg. <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	32,8	73,5	87,3
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%	43,5%
	VIII.4.b. Udział koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym w liczbie uchwalonych koncepcji i projektów transportowych.	●	●	●	●	100%	100%

● brak danych lub zjawisko nie występowało

NOTATKI

A series of horizontal dotted lines for writing notes.

Zespół ds. Koordynacji i Ewaluacji

Programów Operacyjnych:

Katarzyna Drozd-Wiśniewska

Marcin Hrynkiewicz

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 2018



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