



GDAŃSK

**RAPORT
Z REALIZACJI
PROGRAMU
OPERACYJNEGO
MOBILNOŚĆ
I TRANSPORT
ZA 2018 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 2018 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 2018 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 2018 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 2012-2018 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 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

716,3 km

wynosiła z końcem 2018 r. łączna długość tras rowerowych w Gdańsku (w tym 182,3 km to wydzielone drogi rowerowe, pasy w jezdni i ciągi pieszo-rowerowe).

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



4 980 647

pasażerów zostało odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku w 2018 r. (wzrost w ciągu roku o 8%).

Źródło: Port Lotniczy w Gdańsku.

824 km

to długość dróg publicznych w Gdańsku w 2018 r., która rok wcześniej wyniosła 818,8 km.

Źródło: www.gdansk.pl/gdanskwliczbach

63,5%

wynosił w 2018 r. odsetek dróg publicznych w Gdańsku o dopuszczonej prędkości nie wyższej niż 30 km/h.

Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG



175,7 mln

pasażerów zostało przewiezionych komunikacją miejską w Gdańsku w 2018 r.; to o ponad 115 tys. osób więcej niż w 2017 r.

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku.

4,3 mln

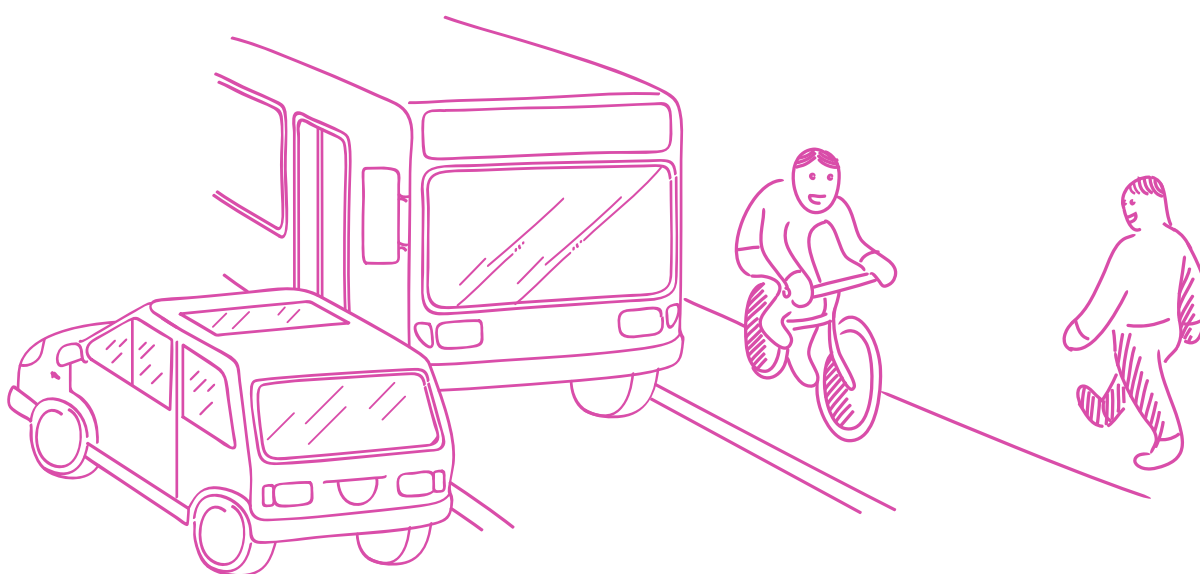
aktywnych przejazdów odbyli uczestnicy kampanii Rowerowy Maj w 2019 r. z gmin i miast biorących udział w wydarzeniu (w porównaniu z ponad 3,1 mln w 2018 r.).

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

838

szkół i przedszkoli z 47 miast i gmin w Polsce, w tym 152 placówki z Gdańska, wzięło udział w kampanii Rowerowy Maj w 2019 r.

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



KLUCZOWE PRZEDSIĘWZIĘCIA ZREALIZOWANE W 2018 ROKU

1. Zmiany w Gdańsku-Śródmieściu, w otoczeniu Forum Gdańsk

W drugim kwartale 2018 r. oddano do użytku przebudowany teren położony w centrum Gdańska, pomiędzy ulicami Hucisko, 3 Maja, Okopowa i al. Armii Krajowej. Na obszarze tym powstało nowoczesne centrum handlowo-usługowe, które uzyskało łatwy dostęp do komunikacji miejskiej, w tym bezpośrednie dojście do niedawno powstałego przystanku kolejowego Gdańsk Śródmieście. W ramach inwestycji przebudowano układ drogowy ul. 3 maja i al. Armii Krajowej. Powstał nowy węzeł autobusowo-tramwajowy, a w okolicy wybudowano trasy rowerowe. Przy okazji przebudowy, ułatwiono także dostęp dla samochodów prywatnych. Rozpoczęto przebudowę sąsiadującego od południa wiaduktu Biskupia Górka i fragmentu ul. Trakt Św. Wojciecha. Rozpoczęto także przekształcanie ul. Podwałe Przedmiejskie w przestrzeń łatwiej dostępną dla pieszych i rowerzystów, z ułatwioną komunikacją poprzeczną.



ryc. 1. Centrum handlowe Forum Gdańsk; fot. Łukasz Ogrodziński / gdansk.pl

2. Budowa mostu zwodzonego na Wyspę Sobieszewską

10 listopada 2018 r. oddano do użytku most 100-lecia Niepodległości, który połączył Wyspę Sobieszewską ze stałym lądem, zastępując wysłużoną i mniej bezpieczną konstrukcję pontonową. Nowy most szczyci się największą rozpiętością przęsła zwodzonego w Polsce. Jego długość całkowita - ze skrzydłami - wynosi 181,5 m, a szerokość 14,9 m. Oprócz jedni dla samochodów, obiekt posiada również wydzieloną drogę rowerową i chodnik. Inwestycja zdecydowanie poprawiła dostępność wyspiarskiej dzielnicy Gdańska. Skróceniu uległ czas przeprawy przez Martwą Wisłę oraz wzrosło bezpieczeństwo i komfort podróży.



ryc. 2. Most 100-lecia Odzyskania Niepodległości Polski łączący Wyspę Sobieszewską z lądem; fot. Łukasz Ogrodziński / gdansk.pl

3. Bezpłatna komunikacja publiczna dla dzieci i młodzieży szkolnej

Okolo 64 tys. młodych gdańszczan – dzieci i młodzieży szkolnej – może korzystać od początku lipca 2018 r. z bezpłatnych przejazdów miejskimi autobusami i tramwajami. Uchwałę w tej sprawie podjęli radni Miasta Gdańska niemal jednogłośnie na sesji 22 lutego. Przywilej bezpłatnej komunikacji przysługuje osobom w wieku do ukończenia szkoły średniej – obejmuje wszystkie dzieci przedszkolne, uczniów szkół podstawowych i ponadpodstawowych, warunkiem jest posiadanie Karty Mieszkańca i legitymacji szkolnej. Choć na pełną analizę i ocenę skutków tej decyzji radnych trzeba będzie poczekać, to przewiduje się, że poprawi ona sytuację materialną gdańskich rodzin, ułatwi dojazd do placówek szkolnych oraz będzie miała pozytywny efekt promocyjny dla komunikacji miejskiej.



ryc. 3. Bezpłatna komunikacja miejska dla gdańskich uczniów – Gdańsk ZSO nr 8; fot. Dominik Paszliński, gdansk.pl

DZIAŁANIA PODJĘTE W 2018 ROKU W RAMACH REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH

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



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna

- Podjęto starania ku podniesieniu standardu przestrzeni publicznej dla pieszych w Gdańsku, m.in. poprzez realizację kompleksowego programu „Budowy i modernizacji chodników na terenie Gdańska – edycja 2018” oraz w ramach realizacji projektów zgłoszonych przez mieszkańców Gdańska do Budżetu Obywatelskiego. W okresie objętym niniejszym raportem zrealizowano inwestycje polegające na **budowie nowych ciągów pieszych oraz remoncie i modernizacji istniejących** – na łącznej długości **29,1 km**. Modernizacji podlegały następujące chodniki: wzdłuż ul. Chłopskiej, Subisława, Pelplińskiej, pl. Wybickiego, Gałczyńskiego, Obrońców Wybrzeża, Jagiellońskiej, Cieszyńskiego, Kartuskiej, Giełguda, Chodkiewicza, Hoene, Tartacznej, Orzeszkowej, Przędzalniczej, Złotników, Rozłogi, Wrzosa, Niskiej, Tamki, Kormoranów, Jesionowej, Porwalnej, Mostek, Wygon i Kruczej. Ponadto wybudowano nowe chodniki wzdłuż ulic: Altanki, Nowy Świat, Słonecznikowej, Czajkowskiego, Turystycznej i 100-lecia Związku Harcerstwa Polskiego.



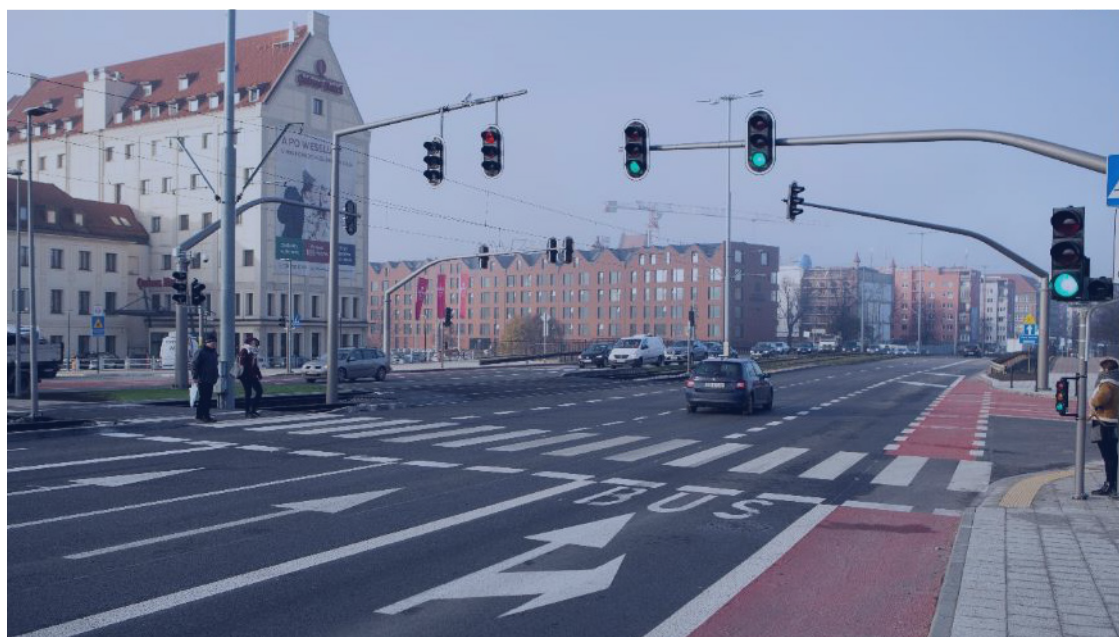
ryc. 4. W ramach programu chodnikowego zmodernizowano m.in. ulicę Tartaczna; fot. Jerzy Pinkas /gdansk.pl

- **Oddano do użytku ciąg pieszy** wraz z oświetleniem oraz małą architekturą zlokalizowany na nabrzeżu Martwej Wisły na wysokości **ul. Nadwiślańskiej** (Wyspa Sobieszewska).



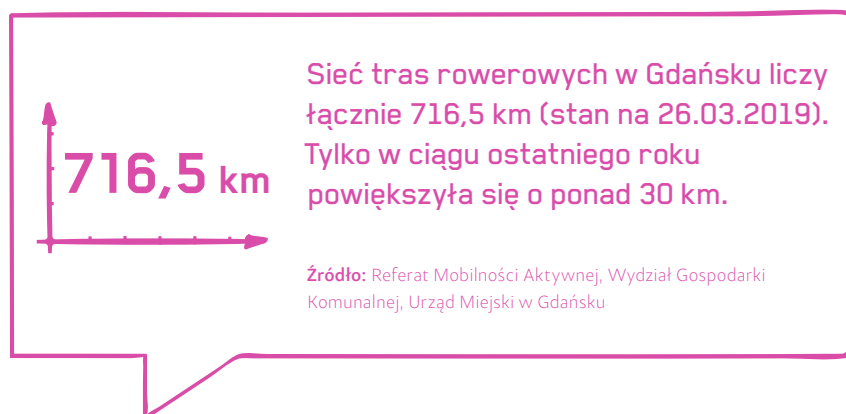
ryc. 5. Budowa chodnika wraz z oświetleniem wzdłuż Martwej Wisły na Wyspie Sobieszewskiej; fot. Grzegorz Mehring/gdansk.pl

- Wdrożono pierwszy etap **przekształcenia ul. Podwale Przedmiejskie** z dominującej funkcji tranzytowej **w ulicę miejską, przyjazną dla pieszych i rowerzystów**, o istniejącej komunikacji poprzecznej w poziomie jezdni, z pasami rowerowymi oraz chodnikami i przejściami dla pieszych. W ramach etapu pierwszego w 2018 r. przebudowano skrzyżowanie ulic Podwale Przedmiejskie i Chmielnej.



ryc. 6. Nowe poprzeczne przejście dla pieszych wraz z przejazdem rowerowym w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie powstała w ramach przebudowy skrzyżowania z ul. Chmielną; fot. Jerzy Pinkas / gdansk.pl

- Zakończono przebudowę obszaru wokół centrum handlowego Forum Gdańsk, wraz z remontem tunelu dla pieszych pod ul. Okopową, łączącego ten obszar z Głównym Miastem (okolice budynku LOT). Po przeprowadzeniu analiz podjęto decyzję o utworzeniu w kolejnym roku przejścia dla pieszych w poziomie ulicy Okopowej, jako wygodniejszej opcji dla pieszych.
- Oddano do użytku tunel dla pieszych łączący ul. Okopową ze stacją Śródmieście SKM.



- Kontynuowano **rozbudowę i modernizację tras rowerowych w Gdańsku**, w tym:
 - wybudowano trasy rowerowe wokół Forum Gdańsk (ul. 3 Maja, al. Armii Krajowej i ul. Okopowa); wybudowano obustronne, dwukierunkowe drogi rowerowe wzdłuż ul. Bulońskiej (od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej);
 - wybudowano pasy rowerowe wzdłuż ul. Nowy Świat w dzielnicy Osowa,
 - wybudowano trasę rowerową wzdłuż ul. Rzęsnej i Altanki do ul. Elbląskiej, która stała się najwygodniejszym połączeniem rowerowym Śródmieścia z Wyspą Sobieszewską oraz rejonem rafinerii Grupy Lotos;
 - rozpoczęto budowę trasy rowerowej na Wyspie Sobieszewskiej wzdłuż ul. Turystycznej i ul. Boguckiego – brakujący odcinek od ul. Przegalińskiej do ul. Pohoreckiego (termin realizacji czerwiec 2019 r.). Oba powyższe odcinki są częścią europejskich tras rowerowych Eurovelo: Trasy wokół Bałtyku (R-10) i Wiślanej Trasy Rowerowej (R-9);
 - rozpoczęto modernizację trasy rowerowej wzdłuż ul. Stryjewskiejgo, Wosia Budzysza i Nowotnej;
 - kontynuowano realizację tras rowerowych o najwyższym standardzie, wzdłuż ul. Nowej Bulońskiej, w ramach projektu GPKM IVA. Zakończenie prac przewidziane jest na trzeci kwartał 2019 r.
 - wybudowano drogę rowerową w obrębie mostu na Wyspę Sobieszewską;
 - wybudowano pasy rowerowe w ul. Podwale Przedmiejskie w rejonie skrzyżowania z ul. Chmielną;
 - wybudowano pasy rowerowe w ul. Czerskiej;



ryc. 7. Nowopowstała ścieżka rowerowa przy ul. Bulońskiej; fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

- Zrealizowano ostatni etap przygotowania do wdrożenia **Systemu Roweru Metropolitalnego** dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Pod koordynacją Stowarzyszenia OMG-G-S, przeprowadzono przetarg nieograniczonym w następstwie którego wyłoniono operatora systemu roweru metropolitalnego oraz podpisano z nim sześcioletnią umowę na wdrożenie i utrzymanie systemu roweru publicznego w 14 gminach należących do stowarzyszenia OMG-G-S. Docelowo dostępnych będzie **4080 rowerów publicznych i 660 parkingów systemowych**, z czego ponad połowa w Gdańsku. Wszystkie rowery mają napęd wspomagany elektrycznie, są wyposażone w GPS, akcelerometry oraz urządzenia umożliwiające wypożyczenie za pomocą karty zbliżeniowej lub aplikacji mobilnej. Z uwagi na 4-miesięczne opóźnienie operatora system został uruchomiony 26 marca 2019 r., z flotą początkową zawierającą 30% docelowej liczby rowerów. System występuje pod nazwą **Mevo**.



47 zł/100 m.b.

Koszt odśnieżania pasa podstawowego układu drogowego w Gdańsku w ciągu doby wyniósł 47 zł/100 m.b.

Źródło: Cennik Miejski, edycja 2019r.; www.gdansk.pl/cennik

- Poprawa infrastruktury ruchu rowerowego to również **oczyszczanie i utrzymanie zimowe dróg** o łącznej powierzchni ponad 158 tys. m². Stan gotowości do realizacji usługi utrzymania zimowego dróg rowerowych był realizowany od 15.10.2017 r. i utrzymywany do 30.04.2018 r. oraz od 15.10.2018 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.



27 zł/100 m.b.

Koszt jednorazowego czyszczenia pasa drogowego w Gdańsku.

Źródło: Cennik Miejski, edycja 2019r.; www.gdansk.pl/cennik

- Oczyszczaniem mechanicznym jezdni objętych było ok. 785 km dróg powiatowych, wojewódzkich, krajowych, gminnych oraz wewnętrznych, natomiast utrzymaniem zimowym jezdni - ok. 950 km dróg powiatowych, wojewódzkich, krajowych, gminnych oraz wewnętrznych. Zakres oczyszczania obiektów infrastruktury drogowej i komunikacyjnej obejmował ok. 1100 tys. m² oraz ponad 1100 szt. przystanków autobusowych i tramwajowych. Utrzymanie zimowe obiektów infrastruktury drogowej i komunikacyjnej obejmowało 550 tys. m² oraz ponad 1100 szt. przystanków autobusowych i tramwajowych.



ryc. 8. Czyszczenie skrzyżowania ulic Raduńskiej oraz Nowiny w Gdańsku Oruni; fot. Jerzy Pinkas/ gdansk.pl



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna

- W ramach optymalizacji parkowania pojazdów, poprawiono widoczność miejsc postojowych oraz **ograniczono możliwości nielegalnego parkowania** w miejscach do tego nieprzeznaczonych, takich jak chodniki, zieleńce itp. Ustawiono słupki wygrozdzeniowe na chodnikach, przy ulicach: Klonowicza – Kościuszki, Kliniczna, Grunwaldzka 30-26 i 102-108, Szymanowskiego – Grunwaldzka, Klonowa, Do Studzienki 47-57, Waryńskiego – Wyspiańskiego, Północna, Chełmońskiego, Górska, Smoluchowskiego. Poza zwiększeniem bezpieczeństwa i komfortu ruchu pieszego pozwoliło to na uporządkowanie i stworzenie funkcjonalnej i estetycznej przestrzeni publicznej.

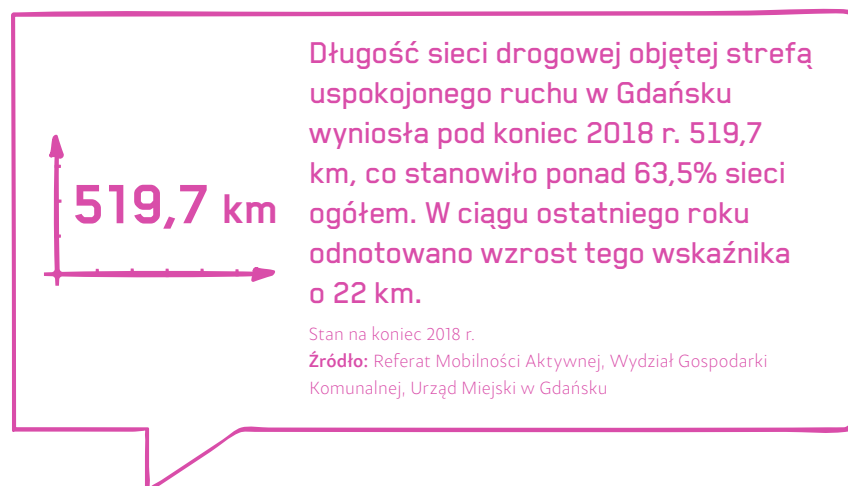


ryc. 9. Uporządkowane miejsca parkingowe zlokalizowane w Śródmieściu Gdańska; fot. Jerzy Pinkas/gdansk.pl

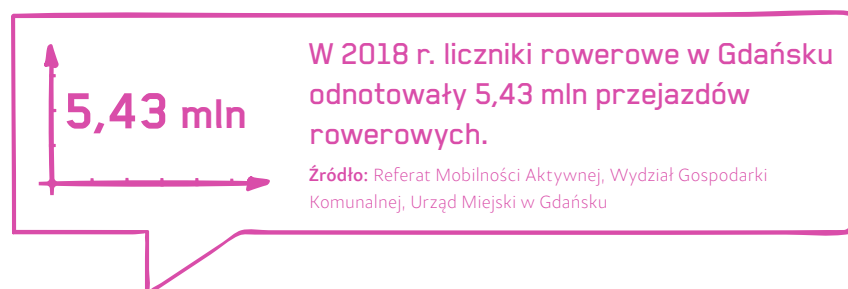
- Dalszym rozszerzaniem **stref płatnego parkowania** objęto następujące ulice w Oliwie: Majkowskiego, Ceynowy, Poczty Gdańskiej, Liczmańskiego, Leśną, Podhalańską, Wita Stwosza, Stary Rynek Oliwski, Kubusia Puchatka, Kanapariusza oraz Cystersów. Na Głównym i Starym Mieście opłatą zostały objęte ulice: Pachółów, Podstoczna, Stępkarska, Sukiennicza i Wiosny Ludów. W dzielnicy Aniołki parkometry stanęły na ul. Dębowej, a we Wrzeszczu na ul. Sosnowej.
- W ramach realizacji projektu GPKM IVA rozpoczęto budowę **dużych węzłów integracyjnych** z parkingami typu Park&Ride oraz Bike&Ride przy ul. Nowej Bulońskiej i Warszawskiej oraz, w ramach przebudowy, ul. Nowotnej, Stryjewskiego i Budzysza. Zrealizowano również parkingi węzła przesiadkowego Gdańsk Rębiechowo (387 miejsc postojowych dla samochodów oraz dodatkowe 50 miejsc dla rowerów).
- W 2018 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 poprawie bezpieczeństwa, płynności ruchu i redukcji negatywnego wpływu ruchu samochodowego na jakość życia mieszkańców poprzez tworzenie obszarów, na których obowiązuje prędkość pojazdów nie większa niż 30 km/h, wprowadzanie skrzyżowań równorzędnych i dopuszczanie jazdy rowerem w kontra ruchu na ulicach jednokierunkowych. Nowe strefy uspokojonego ruchu powstały w dzielnicach Osowa oraz w ramach uzupełniania zasięgu obszarów już objętych strefą. Na koniec 2018 roku 63,5% ulic publicznych Gdańska znajdowało się w strefie o dopuszczalnej prędkości nie większej niż 30 km/h.



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Przestrzeń
Publiczna



- **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. Pod koniec 2018 r. wdrożono pilotażowy **monitoring ruchu pieszego** na ul. Chmielnej i Al. Grunwaldzkiej.



Cel operacyjny VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.

- W ramach rozbudowy i modernizacji sieci drogowej i szynowej komunikacji publicznej w Gdańsku w trybie priorytetowym względem rozbudowy układu drogowego w 2018 r. **zrealizowano m.in. następujące działania:**
- rozpoczęto modernizację trasy tramwajowej oraz infrastruktury drogowej na Stogach;
 - rozpoczęto budowę nowej linii tramwajowej w ramach ul. Nowej Bulońskiej;
 - przygotowano dokumentację dla nowej linii tramwajowej wzdłuż ul. Nowej Warszawskiej oraz ulicy z buspasami w Nowej Jabłoniowej i Nowej Świętokrzyskiej;
 - rozmowy i analizy, które służą jako przygotowanie do opracowania buspasów w al. Żołnierzy Wyklętych i Słowackiego i innych newralgicznych miejscach Gdańska.



ryc. 10. Remont torowiska przy ul. Nowotnej na Stogach; fot. Dominik Paszliński/ gdansk.pl

- W 2018 r. kontynuowano **rozbudowę i modernizację sieci przystanków i węzłów integracyjnych** komunikacji zbiorowej, w tym budowę nowych przystanków tramwajowych i autobusowych wzdłuż Nowej Bulońskiej, Stryjewskiego, Budzysza i Nowotnej. W ramach tych inwestycji realizowane są węzły integracyjne z parkingami Park&Ride oraz Bike&Ride. 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.



ryc. 11. Budowa torowiska wzdłuż powstającej ul. Nowej Bulońskiej; fot. Dominik Paszliński/gdansk.pl

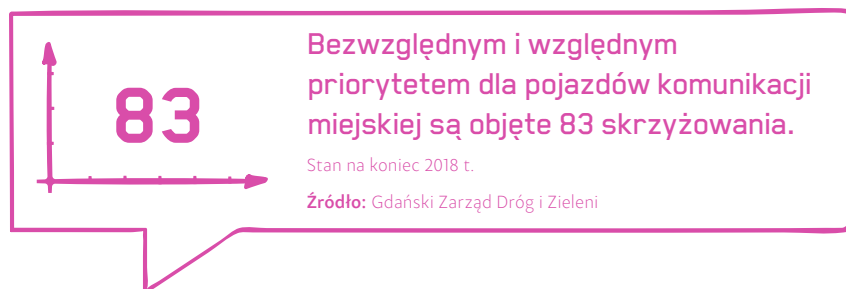
- Rozpoczęto realizację przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., której udziałowcem jest Miasto Gdańsk, umowy na dofinansowanie ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Pomorskiego projektu pod nazwą „**Budowa zintegrowanego systemu monitorowania bezpieczeństwa oraz 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 5 lat zmodernizuje dworce i perony w dziewięciu lokalizacjach, w tym przystanek Gdańsk-Stocznia.
- Rozpoczęto przygotowanie do elektryfikacji linii **Pomorskiej Kolei Metropolitalnej**, zgodnie ze złożonym w Centrum Unijnych Projektów Transportowych w Warszawie wnioskiem 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** będzie oznaczała możliwość zwiększenia potencjału częstotliwości kursowania pociągów, redukcję emisji spalin oraz poprawę komfortu podróżowania. Pomiędzy Matarnią, a Portem Lotniczym powstanie przystanek Gdańsk-Firoga.



ryc. 12. Stacja kolejowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Gdańsku Rębiechowie;
fot. Jerzy Pinkas/gdansk.pl

- Jak wykazał raport z badania ankietowego pasażerów pt. „**Ocena komunikacji miejskiej w Gdańsku**” (UMG i ZTM, grudzień 2018 r.), napełnienie pojazdów, to według deklaracji osób ankietowanych główny powód niekorzystania z komunikacji miejskiej. Wśród głównych czynników, które wpłynęłyby na częstsze korzystanie z pojazdów komunikacji miejskiej były: większa częstotliwość kursowania, więcej bezpośrednich połączeń oraz zwiększenie punktualności. Niestety po raz kolejny spadła ocena jakości funkcjonowania komunikacji publicznej w Gdańsku. W rezultacie przygotowano szereg działań naprawczych, w tym zmiany organizacyjne w Zarządzie Transportu Miejskiego w Gdańsku.

- W 2018 r. wymieniono i zamontowano **nowe tablice informacji pasażerskiej** na terenie Gdańska (dwie tablice LED oraz sześć tablic LCD).



- W kontekście **usprawnień i rozwoju systemu komunikacji publicznej**:
- od 1 stycznia 2018 r. obowiązuje umowa z Przedsiębiorstwem Wielobranżowym BP TOUR Brewczak Piotr na świadczenie usług przewozowych nowymi i nisko-podłogowymi pojazdami wyposażonymi w system wizualnej i fonicznej informacji pasażerskiej w liczbie 35 sztuk;
 - zamówiono 46 nowych autobusów (Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o.o.) – planowane sprowadzenie taboru w 2019 r.;
 - zamówiono 15 nowych dwukierunkowych tramwajów – planowane sprowadzenie taboru w 2019 r.;
 - wydłużono wybrane kursy linii 174 do Starej Piły oraz następujące linie: 255 (do Jan-kowa), 195 (do Cmentarza Łostowickiego), 156 (do Kowal), 139 (do Wrzeszcza PKP);
 - uruchomiono linię 249 przy jednoczesnej modyfikacji trasy linii 149 oraz zmieniono trasę linii 115 (połączenie Gdańska Południa z Wrzeszczem przez UCK).
- W zakresie działań dla uprzywilejowania komunikacji publicznej w Gdańsku, a zatem skrócenia czasu przejazdu w godzinach szczytu komunikacyjnego, **zaprojektowano dwa buspasy**: na odcinku Św. Wojciech – Węzeł Lipce (realizacja w 2019 roku) oraz na odcinku ul. Schuberta od ul. Rakoczego do Ronda Hakenbergera. Ich realizacja nastąpi w 2019 r.



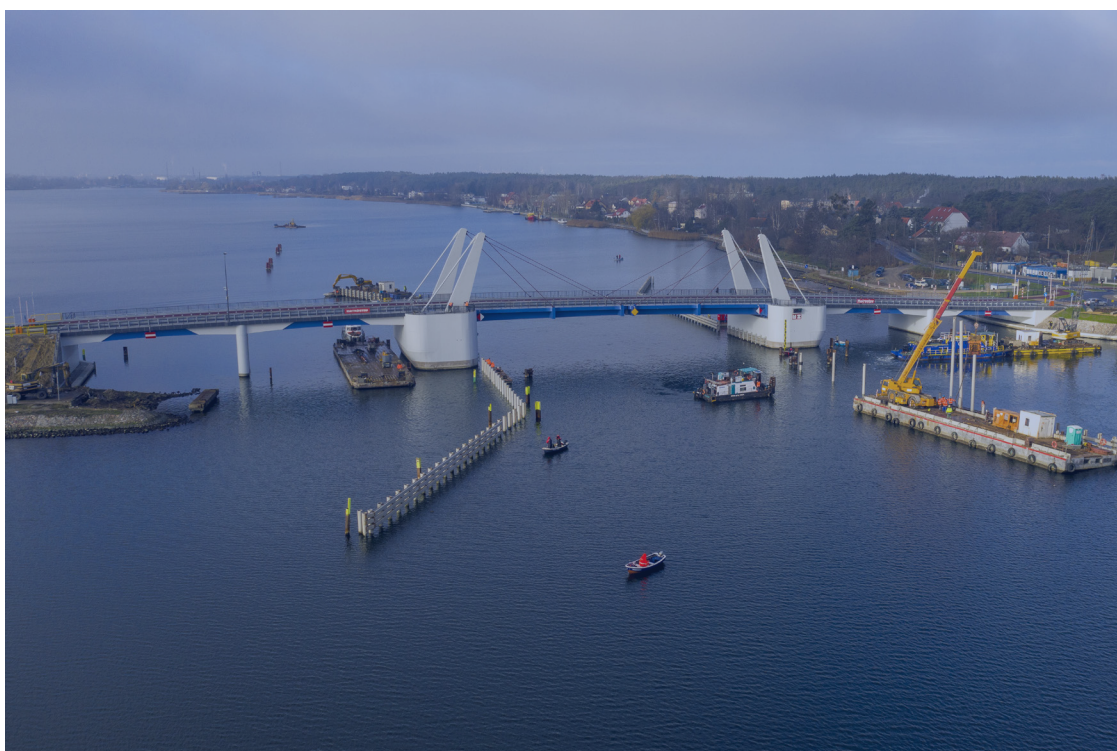
- Kontynuowano **rozbudowę systemu informacji pasażerskiej**, poprzez:
- przygotowanie wyposażenia w tablice systemu SIP-TRISTAR nowopowstałych przystanków m.in. w ramach inwestycji: Stogi, Nowa Bulońska, Nowa Warszawska, węzeł Okopowa;
 - udostępniono dane o rozkładach jazdy, biletomatach, komunikatach na tablicach i czasach rzeczywistych odjazdów ze wszystkich przystanków na terenie Gdańska, „Otwarte dane ZTM w Gdańsku” oraz udostępniono rozkłady jazdy w usłudze

Google Transit, co pomoże w integracji rozkładów jazdy różnych form transportu, także w skali metropolitalnej;

- zakupiono 50 zestawów urządzeń pokładowych systemu SIP-TRISTAR do nowo zakupionych pojazdów transportu zbiorowego.
- Dla szerszego wykorzystania zintegrowanych systemów sterowania ruchem (ITS), głównie pod kątem rozszerzenia **priorytetu dla transportu publicznego**, wyposażono oraz wprowadzono bieżącą konfigurację wszystkich pojazdów transportu zbiorowego w urządzenia umożliwiające komunikację z systemem sterowania ruchem, będącego w gestii Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni, co pozwala przyznawać, przez inżynierów ruchu, priorytetów w ruchu drogowym. Ponadto, wdrożono programy umożliwiające:
- priorytetowe otwieranie lewoskrętu dla autobusów skręcających z Al. Żołnierzy Wyklętych w ul. Słowackiego (na wysokości ul. Trawki);
 - wydłużanie sygnału zielonego dla tramwajów oraz wprowadzono dodatkową fazę umożliwiającą wcześniejszy przejazd tramwaju przez skrzyżowanie ul. Marynarki Polskiej i Reja;
 - wydłużanie sygnału zielonego dla tramwajów na skrzyżowaniu ul. Marynarki Polskiej i Żaglowej;
 - wprowadzenie podwójnej fazy dla tramwajów na przecięciu al. Havla i ul. Wilanowskiej oraz Warszawskiej, co umożliwi przepuszczenia 2 tramwajów w ramach jednego cyklu.

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

- Zakończono **prace budowlane i modernizacyjne układu drogowego** w Śródmieściu, skupione wokół kompleksu handlowo-usługowego Forum Gdańsk. Największe z nich były związane z kontynuacją **przebudowy wiaduktu Biskupia Górka oraz z zakończeniem przebudowy kwartału ulic: 3 Maja, Hucisko, al. Armii Krajowej i 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.
- Zakończono budowę **mostu na Wyspę Sobieszewską** w ciągu drogi wojewódzkiej nr 501. Most zwodzony o łącznej rozpiętości przęsła zwodzonych 59,50 m, długości 181,5 m, który zastąpił starą konstrukcją pontonową, efektywnie i efektownie połączył Wyspę Sobieszewską ze stałym lądem, umożliwiając bezpieczne i komfortowe przekroczenie Martwej Wisły samochodem, rowerem lub pieszo. Inwestycja objęła również budowę okolicznego układu drogowego, w tym rondo w Sobieszewie.



ryc. 13. Budowa mostu 100-lecia Odzyskania Niepodległości Polski łączącego Wyspę Sobieszewską z lądem; fot. Łukasz Ogrodziński/ gdansk.pl

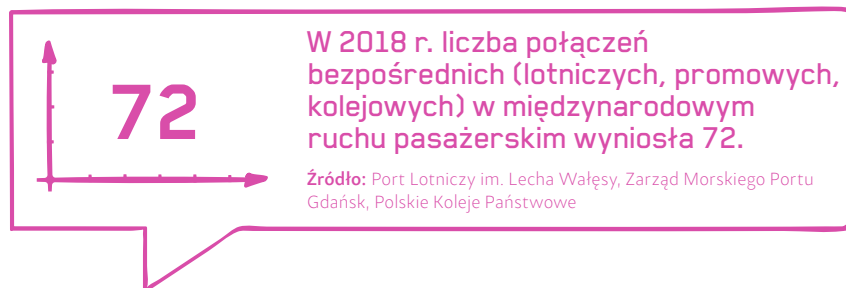
- ➔ Oddano do użytku **połączenie drogowe klasy ekspresowej do Elbląga**, będące częścią połączenia drogowego Gdańsk z Warszawą (S7 / E77). Inwestycja znajdowała się poza granicami Gdańska, ale ma ogromny wpływ na jego dostępność zewnętrzną i wybory transportowe jego mieszkańców oraz mieszkańców okolicznych gmin.
- ➔ Przebudowano **most nad Kanalem Raduni w ciągu ul. Starogardzkiej**. W ramach tej inwestycji wykonano most żelbetonowy konstrukcji ramowej o długości 12,9 m i szerokości od 19,6 m do 25,9 m, mury oporowe o łącznej długości 150 m, wykonano przepust rurowy oraz asfaltową nawierzchnię jezdni. Dodatkowo przebudowano sieć wodociągową, oświetlenie drogowe i kolizje sieci elektroenergetycznej i telekomunikacyjnej. Most ten poprawił dostępność Gdańska drogą krajową nr 222. Jednocześnie poprawiono przecięcie z trasą rowerową po Kanale Raduni.
- ➔ Aby podnieść komfort przemieszczania się, bezpieczeństwo komunikacyjne oraz estetykę przestrzeni publicznych, podjęto działania naprawcze zmierzające do **modernizacji odcinkowej dróg** na terenie miasta. W 2018 r. zrealizowano m.in. następujące działania:
 - budowa ul. Nowy Świat w dzielnicy Osowa.
 - poprawa stanu nawierzchni i bezpieczeństwa ul. Planetarnej;
 - przebudowa ul. Zajęczej na całej długości i modernizacja ul. Sarniej;
 - budowa odcinka ul. Przytulnej;
 - rozbudowa ul. Tischnera;
 - realizacja remontu tzw. "trzeciej jezdni" ul. Jaśkowej Doliny – drogi przebiegającej równoległe do ul. Jaśkowa Dolina i ul. Wileńskiej, stanowiącej drogę dojazdową

do zlokalizowanych obiektów mieszkalnych wielorodzinnych oraz obiektów handlowych i usługowych, wraz z remontem chodników;

- modernizacja ul. Pagórkowej;
 - budowa układu drogowego przy ul. Dąbka;
 - rozpoczęcie realizacji przebudowy ul. Uranowej i Królowej Jadwigi;
 - przygotowanie do budowy i przebudowy ul. Obotryckiej;
 - przebudowa skrzyżowania ul. Świętokrzyskiej, Guderskiego (Gdańsk) i Ateny (Kowale);
 - modernizacja Al. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Opackiej do przystanku PKM przy ul. Abrahama (z wyłączeniem lokalnych, zrobionych już fragmentów);
 - modernizacja ul. Chłopskiej na odcinku ul. Obrońców Wybrzeża – ul. Jagiellońska oraz ul. Jagiellońska – ul. Piastowska (jezdnia w kierunku Sopotu);
 - modernizacja ul. Kępczej;
 - przebudowa odcinka ulic Potokowej oraz Rakoczego.
- Poprawiono spójność transportową i dostępność wewnętrzną Wyspy Sobieszewskiej w Gdańsku poprzez budowę **ul. Nowej Turystycznej**. Zakres rzeczowy zamówienia obejmował budowę ul. Nowej Turystycznej na odcinku od ul. Turystycznej do ul. Przegalińskiej wraz z przebudową fragmentu ul. Przegalińskiej.
- Pozyskano kompletną dokumentację projektową niezbędną do wydania decyzji o zezwoleniu na **rozbudowę ul. Budowlanych** (inwestycja zaplanowana na lata 2019-2020). Droga będzie zawierała trasę rowerową.
- Opracowano dokumentację projektową na budowę **bezkolizyjnego przejazdu nad magistralą kolejową E65 w rejonie ul. Sandomierskiej** – w 2018 r. powstały 3 warianty koncepcyjne budowy wiaduktu drogowego w ciągu planowanej ul. Nowej Podmiejskiej oraz koncepcję na budowę wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Równej. Ponadto, opracowano dokumentację projektową na budowę wiaduktu drogowego w ciągu planowanej ul. Nowej Podmiejskiej (realizację przewidziano do końca 2020 r.).
- **Rok 2018 ponownie był rekordowy dla Portu Lotniczego Gdańsk im Lecha Wałęsy, w którym odprawiono ponad 4,9 mln pasażerów.** 11 października otwarto nowoczesny terminal kurierski DHL Express, który będzie mieć 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. Niezmiennie podejmowano działania marketingowe promujące bogatą siatkę połączeń lotniczych oraz nowe inwestycje w ramach rozbudowy portu. Nowe kierunki, które otwarto w 2018 r.: Wiedeń, Helsinki, Ryga, Ateny, Kijów, Lwów, Charków.



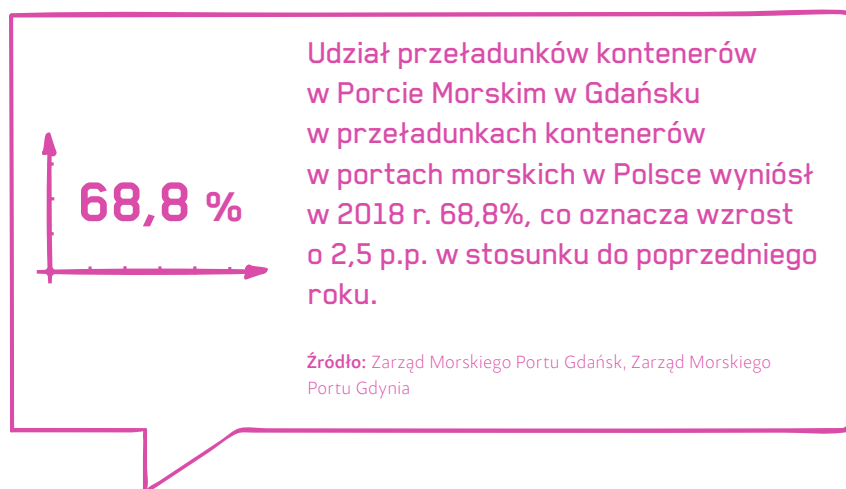
Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Atrakcyjność
Inwestycyjna



Powiązanie z Programem Operacyjnym Przestrzeń Publiczna

→ Biuro Rozwoju Gdańska zakończyło prace nad trzecią edycją „**Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska**”. Uchwalenie studium przez Radę Miasta Gdańska nastąpiło 23.04.2018 r. Jednym z głównych celów, wskazanych w dokumencie, 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** poprzez:

- 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.



Powiązanie z Programem Operacyjnym Integracja Społeczna i Aktywność Obywatelska

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, a także do łączenia tych opcji, czyli multimodalności. W większości przypadków działania te były współfinansowane z funduszy europejskich, w ramach realizacji tzw. projektów miękkich.
- Od wielu lat mieszkańcy Gdańska biorą udział w kampaniach promujących dojeżdża-

nie do pracy rowerem. W poprzednich latach były to m.in. kampanie z cyklu **European Cycling Challenge (ECC)**. Wskutek zaprzestania organizowania tej imprezy przez włoskie miasto Bolonia, Urząd Miejski w Gdańsku podjął się organizacji kampanii **OGR Ogólnopolska Gra Rowerowa**, w której wzięły udział także inne miasta obszaru metropolitalnego: Gdynia, Sopot i Tczew. Głównym celem kampanii, w ramach której rejestrowano wszystkie wrześniowe i październikowe przejazdy rowerowe za pomocą aplikacji na smartfona, było zmotywowanie mieszkańców do regularnej jazdy na rowerze poza sezonem letnim. Zachęcano do jazdy rowerem dla zdrowia, lepszego samopoczucia oraz dla ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza. Promowano także korzystanie z rowerów elektrycznych. W Gdańsku w OGRze aktywnie wzięło udział 3543 rowerzystów, 300 firm i organizacji.



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 **piątej już edycji kampanii Rowerowy Maj**, skierowanej do uczniów szkół podstawowych, dzieci przedszkolnych, ich rodziców i grona nauczycielskiego, zachęcano do przyjeżdżania do tych placówek rowerem, hulajnogą lub na rolkach. Rowerowy Maj stopniowo zdobywa popularność również w innych miastach Polski. W 2018 r. odbył się już w 30 miastach naszego kraju. Wzięło w nim udział ponad 128 tys. uczestników, 539 szkół i przedszkoli, którzy zanotowali wspólnie ponad 3,1 mln przejazdów. W Gdańsku uczestniczyły wszystkie szkoły podstawowe i większość placówek przedszkolnych, przy średniej frekwencji rowerowej 63%.



Powiązanie
z Programem
Operacyjnym
Integracja
Społeczna
i Aktywność
Obywatelska

ryc. 14. Akcja „Rowerowy Maj” w Szkole Podstawowej nr 80 zlokalizowanej na terenie Zaspy w Gdańsku; fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

- Zrealizowano **kampanię promującą ideę i wydarzenia Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu w Gdańsku**. Inicjatywa ma upowszechnić mobilność

aktywną oraz zachęcać mieszkańców Gdańska do ograniczenia wykorzystania samochodu w podróży, zwłaszcza na krótkich dystansach w mieście.

- W ramach przygotowywania „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska” **zorganizowano łącznie 128 spotkań, w których udział wzięło blisko 2 tys. uczestników**, którzy mogli zgłosić swoje uwagi do treści studium.
- Kontynuowano 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.
- Podjęto **testy innowacyjnych rozwiązań transportowych** w postaci pilotażowej prezentacji **autonomicznego busa** na trasie pokazowej w Gdańsku, w ramach realizacji europejskiego projektu Sohjoa Baltic. W tym celu zlecono analizę prawną aspektów autonomicznej mobilności na gruncie obowiązujących w Polsce przepisów oraz zorganizowano ogólnopolskie warsztaty poświęcone temu zagadnieniu. Opracowano ankietę dla mieszkańców dotyczącą ich opinii i świadomości w tematyce autonomicznej mobilności. W konsultacji z Gdańskim Zarządem Dróg i Zieleni, Zarządzeniem Transportu Miejskiego i Gdańskimi Autobusami i Tramwajami wybrano trasę pokazową w ul. Karwieńskiej oraz jedną alternatywną wzdłuż deptaka w Brzeźnie. Uzyskano także wiedzę na temat aspektów technicznych funkcjonowania takiego rozwiązania jako elementu uzupełniającego sieć połączeń transportu miejskiego.



ryc. 15. Autonomiczny autobus przewożący pasażerów do Gdańskiego Ogrodu Zoologicznego; fot. Jerzy Pinkas, gdansk.pl

- W 2018 r. uchwalono **Plan Zrównoważonej Mobilności** (ang. Sustainable Urban Mobility Plan, w skrócie **SUMP**) dla Gdańska. Plan Mobilności Miejskiej dla Gdańska, powstający przy udziale mieszkańców, grup interesariuszy i ekspertów w różnych dziedzinach mobilności zawiera analizę sytuacji obecnej oraz karty działań, stanowiących klucz do zrównoważenia sposobu przemieszczania się osób na terenie miasta. Potrzeba opracowania dokumentu wynikała z dynamicznego rozwoju miasta oraz wzrostu potrzeb transportowych jego mieszkańców, a co za tym idzie - konieczności i potrzebie ograniczenia dominującej roli samochodu prywatnego i jego negatywnego wpływu na mieszkańców i środowisko.

KOMENTARZ KOORDYNATORA PROGRAMU OPERACYJNEGO

W 2018 r. zrealizowano lub rozpoczęto wiele przedsięwzięć, których celem są: poprawa warunków mobilności osób i transportu towarów na terenie Gdańska, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa warunków przemieszczania w sieci wewnętrznej, ale również poprawa dostępności zewnętrznej. Nie zaprzestano działań mających na celu ograniczenie negatywnego wpływu nadużywania samochodów na jakość życia mieszkańców, aczkolwiek można dostrzec w tym zakresie pewien spadek dynamiki. Z jednej strony, dzięki układowi topograficznemu i mikroklimatowi naszego miasta, Gdańsk ma zdecydowanie mniejsze problemy ze smogiem i zalegającym zanieczyszczeniem powietrza, niż inne duże i średnie miasta Polski. Z drugiej jednak pozostaje miastem mało zwartym, rozległym, o mocno widocznych procesach suburbanizacji i niełatwym dla aktywnych form mobilności, co zdecydowanie nie sprzyja budowie miasta, którego mieszkańcy zaspokajają swoje codzienne (rosnące) potrzeby przemieszczania się w sposób zrównoważony lub aktywny. Tym bardziej należy docenić nieustannie rosnącą grupę mieszkańców, którzy chętnie przemieszczają się rowerem. Częściowo dla nich, ale w głównej mierze dla tych, którzy nie zasmakowali w codziennej komunikacji

"Cieszy niesłabnące tempo rozwoju infrastruktury rowerowej oraz pozytywne zmiany w komunikacji publicznej"

rowerowej, przygotowano projekt roweru publicznego. System Roweru Metropolitalnego Mevo zachęca jednorodnością rozwiązań w skali 14 gmin, nowoczesnością, a przede wszystkim wspomaganie elektrycznym, w który wyposażone są wszystkie systemowe rowery. To dzięki niemu, łatwiej będzie mierzyć się z podjazdami pod wzgórza morenowe i przeciwnymi wiatrami.

W połączeniu z siecią połączeń komunikacji publicznej Gdańsk i inne miasta, na ulicach których pojawił się rower Mevo, otrzymały dojrzałą ofertę na mobilność multimodalną i szansę na zmniejszenie udziału ruchu samochodowego. Pomimo rozwiązania umowy z dotychczasowym operatorem (X.2019 r.), będą czynione starania, by jak najszybciej wznowić działanie systemu.

Poprawia się dostępność zewnętrzna Gdańska. Rośnie liczba pasażerów w porcie lotniczym. Zakończyła się budowa połączenia drogowego klasy ekspresowej do Elbląga, będącego częścią połączenia drogowego Gdańska z Warszawą. Inwestycja ta znacznie skróciła czas przejazdu do Nowego Dworu Gdańskiego, Elbląga i innych pobliskich miejscowości, co z jednej strony będzie miało pozytywny wpływ na gospodarkę tych miejscowości, z drugiej jednakże nie ułatwi zahamowania procesu rozlewania się naszego miasta i odpływu jego mieszkańców. Tym bardziej, że obecnie do centrum Gdańska dojedziemy w podobnym czasie samochodem z Elbląga oraz tramwajem, czy rowerem z Oliwy.

Cieszy niesłabnące tempo rozwoju infrastruktury rowerowej oraz pozytywne zmiany

w komunikacji publicznej Gdańska. Można mieć nadzieję, że obniżająca się od kilku lat ocena funkcjonowania komunikacji publicznej przejdzie teraz w tendencję wzrostową, dzięki rozpoczętym i przygotowywanym działaniom naprawczym. Z pewnością jakości komunikacji publicznej najefektywniej pomogłoby zwiększenie nakładów na komunikację publiczną. Niewątpliwie należy się zastanowić nad wprowadzeniem bardziej restrykcyjnej polityki parkingowej, zwiększeniem opłat za parkowanie i przynajmniej częściowym odzyskaniem kosztów społecznych, generowanych przez nadużywanie samochodu prywatnego w centrum miasta. Być może pozytywny skutek dla całokształtu mobilności miejskiej będzie miała decyzja radnych Miasta Gdańska w sprawie wprowadzenia darmowej komunikacji miejskiej dla dzieci i młodzieży szkolnej.

W Gdańsku już od ponad 9 lat 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). Niestety tempo przyrostu takich stref wyraźnie zmalało w ostatnim roku. Duże pozytywne znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców 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 najmłodszych mieszkańców Gdańska, ale również ich rodziców, opiekunów i osób postronnych. Rower staje się świadomym wyborem coraz większej liczby mieszkańców naszego miasta.

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	2018
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	103,7
	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	25,5
	VIII.1.c. Liczba miejsc postojowych dla rowerów. <i>Miejsca postojowe sfinansowane przez miasto; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	480	4680	6780	11820
	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	●	3,20
	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	●	3,79
	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%	93,2%	117,5%
	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	497,7	519,7

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	VIII.1.h. Liczba wypadków drogowych.	592	579	532	512	498	519	553
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	1071	1093	1100	1203	1255	1172
	VIII.2.b. Liczba pasażerów przewiezionych przez komunikację miejską (w mln).							
	<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>	162,3	168,0	170,9	174,5	175,4	175,6	175,7
	VIII.2.c. Długość buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych.							
	<i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i>	●	●	●	3,45	3,45	6,80	14,40
	VIII.2.d. Jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku w ocenie pasażerów.							
	<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>	●	●	●	3,51	3,35	3,34	3,20
	VIII.2.e. Udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych.							
	<i>Udział podróży komunikacją miejską w stosunku do liczby wszystkich podróży realizowanych pieszo, na rowerze, komunikacją miejską oraz samochodem</i>	●	●	●	●	32,1%	●	●

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	<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%	46,4%
	<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	83	83
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	4,61	4,98
	<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	●	3,27
	<p>VIII.3.c. Liczba połączeń bezpośrednich (lotniczych, promowych, kolejowych) w międzynarodowym ruchu pasażerskim.</p>	●	●	●	●	69	70	72
	<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%	46,5%	48,5%

Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	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%	68,8%
	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	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	108,0
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%	100%

● brak danych lub zjawisko nie występowało

NOTATKI

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 2019



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