



GDAŃSK

Raport
z realizacji
Programu
Operacyjnego



**MOBILNOŚĆ
I TRANSPORT**

2020

wersja dostępna cyfrowo

**Raport z realizacji
Programu Operacyjnego
VIII. Mobilność i Transport
za 2020 rok**

Spis treści

Wprowadzenie	2
Dokumenty strategiczne Gdańska	2
Czemu służy podsumowanie?	2
Z czego składa się raport?	2
Wypowiedź koordynatora na temat programu	4
Fakty i liczby	5
Działania podjęte w 2020 roku w związku z pandemią COVID-19	6
Działania podjęte w 2020 roku w ramach realizacji celów operacyjnych	7
Cel operacyjny VIII.1. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.....	7
Cel operacyjny VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego	12
Cel operacyjny VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej	16
Cel operacyjny VII.4. Popularyzacja transportu zrównoważonego oraz mobilności aktywnej.....	19
Komentarz Koordynatora	23
Wskaźniki realizacji Programu Operacyjnego Mobilność i Transport [2014-2020]	26
VIII.1. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego	26
VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego	27
VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej.....	29
VIII.4. Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności.....	30

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 systematycznym wdrażaniem założeń i nadaje ton działaniom służącym urzeczywistnieniu celów operacyjnych.

Czemu służy podsumowanie?

Chcemy, by niniejszy raport miał praktyczny wymiar – służyć udokumentowaniu zrealizowanych działań w ramach poszczególnych Programów Operacyjnych, jak również dostarczać wiedzy niezbędnej do zarządzania nimi. Usprawnianie procesów wdrażania rozwiązań, które służą rozwojowi Gdańska, musi opierać się na analizie działań prowadzonych w różnych obszarach życia Miasta oraz uwzględniać lokalny kapitał społeczny, czyli pogłębiać aktywną współpracę i wzmacniać aktywność obywatelską.

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

Z czego składa się raport?

Wprowadzenie. Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus wraz z Programami Operacyjnymi są nadrzędnymi dokumentami strategicznymi stanowiącymi podstawę do zintegrowanego, długofalowego zarządzania rozwojem Gdańska. Niniejszy raport stanowi podsumowanie podjętych w 2020 r. przedsięwzięć wpisujących się w realizację ustalonych priorytetów rozwojowych i służących osiągnięciu celów operacyjnych w Programie Operacyjnym Mobilność i transport.

Raport z realizacji Programu Mobilność i Transport za 2020 rok
wersja dostępna cyfrowo

W pierwszej części raportu zaprezentowane zostały **Fakty i liczby** odnoszące się do wybranych zagadnień odzwierciedlających procesy związane z mobilnością i transportem w Gdańsku.

Ze względu na sytuację zaistniałą w 2020 r. związaną z wystąpieniem pandemii COVID-19 w kolejnej części raportu scharakteryzowane zostały **Działania podjęte w 2020 r. w związku z pandemią COVID-19**, które zostały wprowadzone w obszarze mobilności i transportu w celu zapobiegania rozprzestrzeniania wirusa.

Zasadniczym elementem raportu jest zestawienie **Działań podjętych w 2020 roku w ramach realizacji celów operacyjnych** Programu Operacyjnego Mobilność i Transport. Wyszczególnienie przedsięwzięć podjętych przez Miasto ukazuje w jaki sposób realizowane są cztery cele operacyjne wskazane w obszarze mobilności i transportu. Wiele podejmowanych inicjatyw służy osiągnięciu celów operacyjnych z zakresu kilku Programów Operacyjnych, co w tekście zostało odnotowane jako powiązania z innymi Programami.

Komentarz Koordynatora to ujęte z perspektywy zarządcy Programu syntetyczne podsumowanie z wprowadzonych w Gdańsku rozwiązań, które w największym stopniu przyczyniły się do osiągnięcia celów operacyjnych. Koordynator wskazuje również wyzwania jakie stoją przed realizatorami założeń Programu w nadchodzących latach.

Na końcu raportu, w formie tabelarycznej zaprezentowano jakościowe i kontekstowe **Wskaźniki realizacji celów operacyjnych**. Wartości wskazane za lata 2014–2020 umożliwiają dokonanie analizy zmian, jakie zaszły w wyniku wprowadzonych działań, interwencji i projektów.

Wypowiedź koordynatora na temat programu

Działania podejmowane o charakterze inwestycyjnym i organizacyjnym 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. Celem działań jest zapewnienie gdańszczanom komfortowego, taniego, szybkiego, bezpiecznego oraz nieuciążliwego dla środowiska sposobu dotarcia do miejsc pracy, nauki, rekreacji i innych usług. Ułatwienie dojazdów do terenów inwestycyjnych, rozwojowych i przemysłowych, w tym portu morskiego i lotniczego, wpłynie na wzrost konkurencyjności lokalnej gospodarki.

Koordinator Programu Operacyjnego

Remigiusz Kitliński – pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. komunikacji rowerowej, kierownik referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

Opiekun merytoryczny Programu Operacyjnego

Piotr Borawski – Zastępca Prezydenta Miasta Gdańska do spraw przedsiębiorczości i ochrony klimatu

Zespół Programowy:

Tomasz Budziszewski

Marcin Dawidowski

Marek Jankowski

Grzegorz Krajewski

Karolina Orcholska

Marek Ossowski

Michał Szymański

Tomasz Wawrzonek

Sebastian Zomkowski

Fakty i liczby

- 828,5 km wynosiła z końcem 2020 r. łączna długość tras rowerowych w Gdańsku (w tym 203 km to wydzielone drogi rowerowe, pasy w jezdni, ciągi pieszo-rowerowe oraz chodniki z dopuszczonym ruchem rowerów)
Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG
- 1 711 281 pasażerów zostało odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku w 2020 r. (ze względu na COVID-19 spadek w ciągu roku o 68%)
Źródło: Port Lotniczy w Gdańsku
- 65,3% wynosił w 2020 r. odsetek dróg publicznych w Gdańsku o dopuszczonej prędkości nie wyższej niż 30 km/h
Źródło: Referat Mobilności Aktywnej, Wydział Gospodarki Komunalnej UMG
- 933,1 km to długość dróg publicznych w Gdańsku w 2020 r., która rok wcześniej wyniosła 871,8 km
Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni
- 112,3 mln pasażerów zostało przewiezionych komunikacją miejską w Gdańsku w 2020 r. (ze względu na COVID-19 spadek w ciągu roku o 37%)
Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku
- 3853 liczba zarejestrowanych pojazdów elektrycznych i hybrydowych na terenie Gdańska w 2020 r.
Źródło: Referat Rejestracji Pojazdów, Wydział Komunikacji UMG
- 662 liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców Gdańska w 2020 r.
Źródło: Referat Rejestracji Pojazdów, Wydział Komunikacji UMG

Działania podjęte w 2020 roku w związku z pandemią COVID-19

Miniony rok 2020 zapisał się w historii i w sposób szczególny w dziedzinie transportu i mobilności. Sytuacja pandemiczna wymusiła **zmianę dotychczasowych przyzwyczajeń komunikacyjnych**, która dotknęła większość z nas. w następstwie działań zapobiegających rozprzestrzenianiu się wirusa SARS CoV-2 narzucone zostały **ograniczenia mobilności obywateli**. Maksymalna zdolność przewozowa komunikacji miejskiej została znacznie zmniejszona. **Wielokrotnie zmniejszyła się liczba pasażerów** obsługiwanych w transporcie pasażerskim i lotniczym oraz zmalał wolumen przeładunków w Morskim Porcie Gdańsk. w zakresie lokalnych działań zapobiegawczych wprowadzono **zmiany w organizacji ruchu**, umożliwiające zachowanie na ulicy niezbędnego dystansu społecznego i poprawy warunków dla mobilności aktywnej. w następstwie tych wszystkich działań, ale przede wszystkim jako reakcja na sytuację epidemiczną, gwałtownie zmieniła się struktura modalna transportu.

W celu poprawy warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz zapewnienia możliwości zachowania dystansu społecznego koniecznego ze względu na trwającą pandemię COVID-19 zrealizowano następujące zmiany w organizacji ruchu:

- wprowadzono **nowe strefy ruchu pieszego** (ul. Ceynowy, Kanapariusza, Wajdeloty oraz obszar Głównego Miasta – objęcie strefą zamieszkania w sezonie wakacyjnym),
- dla ułatwienia poruszania się pieszych **zdezaktywowano przyciski wzbudzające sygnał zielony** na przejściach dla pieszych i włączono stałe wywołania fazy zielonej w 165 sygnalizacjach, na obszarze całego miasta,
- wdrożono **usprawnienia dla ruchu rowerowego** ul. Piramowicza, Myśliwska, Dragana, Matemblewska, Warszawska, Barniewicka,
- **przeniesiono możliwość parkowania** samochodów z chodnika na prawy pas ruchu (2 odcinki wzdłuż al. Grunwaldzkiej),
- uruchomiono **dotatkowe kursy** na najbardziej obciążonych odcinkach kursów podstawowych, w godzinach, w których z komunikacji miejskiej korzysta najwięcej osób,
- do obsługi komunikacyjnej skierowano **więcej autobusów wielkopojemnych**,
- we wszystkich pojazdach komunikacji miejskiej wyjeżdżających na trasy: wprowadzono **komunikaty głosowe** o obowiązujących zasadach sanitarnych, zamontowano nakładki na co drugie miejsce siedzące w pojeździe, informujące o tym, że danego miejsca nie należy zajmować, umieszczono naklejki na drzwiach lub szybach pojazdu informujące o obowiązujących limitach i maksymalnej liczbie pasażerów w danym pojeździe,
- w celu zwiększenia bezpieczeństwa kierujących pojazdami komunikacji miejskiej, wydzielone zostały w pojazdach **strefy buforowe** przy kabinach kierowców

i motorniczych. Wyłączono z użytkowania pierwsze drzwi oraz zaniechano sprzedaży biletów przez prowadzących pojazdy.

Działania podjęte w 2020 roku w ramach realizacji celów operacyjnych

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

Miasto pieszych i rowerzystów jest miastem pełnym życia i ośrodkiem o dobrze funkcjonującej gospodarce lokalnej. w 2020 r. prowadzono działania polegające na poprawie infrastruktury dla ruchu pieszego oraz niwelowaniu negatywnego wpływu parkowania pojazdów na warunki poruszania się pieszo. Zbudowano lub zmodernizowano ponad 17 km chodników. Ostatnie lata to okres intensywnej rozbudowy i modernizacji infrastruktury rowerowej. w 2020 r. wybudowano lub zmodernizowano łącznie blisko 16 km wydzielonych dróg rowerowych, pasów rowerowych w jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych.

Wzrosła liczba miejsc postojowych dla rowerów o 800. Poprawa infrastruktury rowerowej przekłada się na rosnącą popularność jednośladów, możliwą do zaobserwowania dzięki monitoringowi ruchu rowerowego. Jest on prowadzony w 28 lokalizacjach w Gdańsku, z czego 12 lokalizacji to strategiczne punkty pomiaru ruchu rowerowego. w 2020 r. w tych punktach odnotowano ponad 5,8 mln przejazdów, co w porównaniu z 2019 r. oznacza wzrost o 2,9%.

W 2020 r. realizowano następujące zadania:

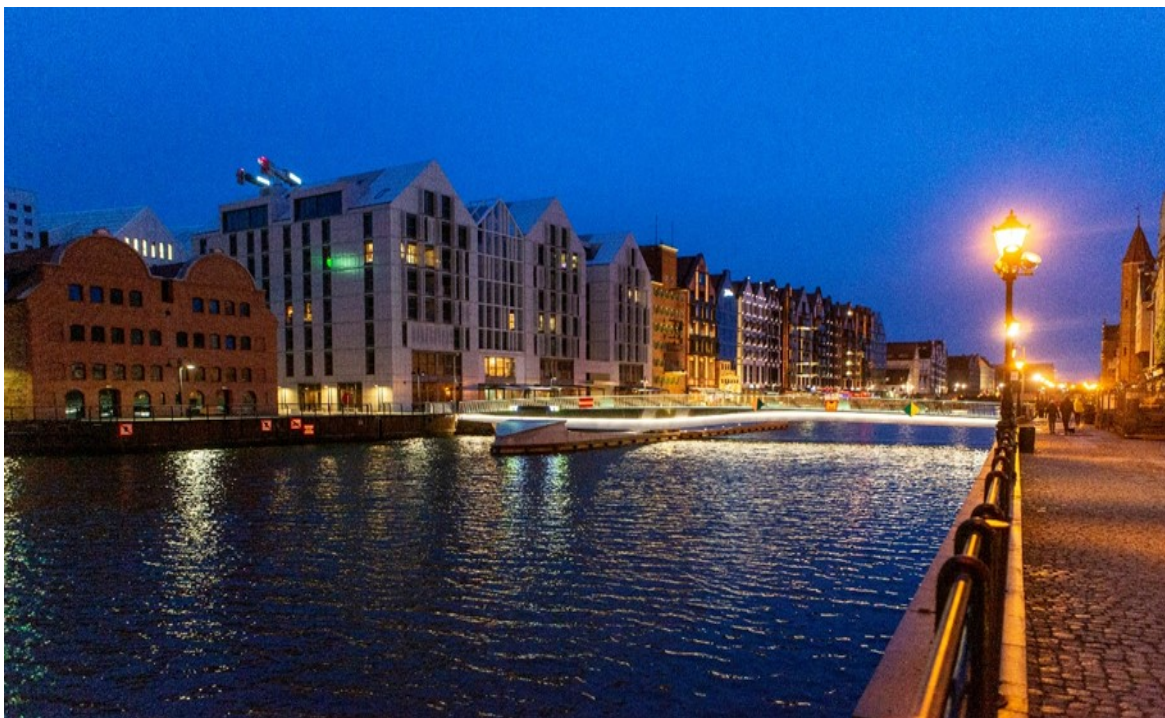
- W ramach **modernizacji i budowy chodników** na terenie miasta Gdańska **[Powiązanie z Programem Operacyjnym IX. Przestrzeń Publiczna]:**
 - wybudowano chodniki wzdłuż ulic: Hestii, Westy, Woźnicy, Kolorowej, Nowej Medyków;
 - wyremontowano chodniki wzdłuż ulic: Asesora, Bliska, Barniewicka, Uranowa, Zaroślak, Karłowicza, Reymonata, Goszczyńskiego oraz przeprowadzono remonty cząstkowe: przy ul. Chłopskiej 64, przed Szkołą Podstawową nr 60, przy ul. Hynka / Skarżyńskiego, przy ul. Wojska Polskiego, al. Jana Pawła, ul. Piastowskiej, ul. Wojska Polskiego 46;
 - wybudowano chodnik i schody terenowe przy ul. Wąwóz – przejście z ul. Po schodkach do ul. Trakt Św. Wojciecha.
- Rozpoczęto **prace remontowe na kładce** dla pieszych nad al. Armii Krajowej w rejonie skrzyżowania al. Sikorskiego, która łączy dzielnice Chełm i Wzgórze Mickiewicza.
- Wprowadzono nowe **strefy dla ruchu pieszego** na ul. Ceynowy, Kanapariusza i Wajdeloty, a obszar Głównego Miasta objęto strefą zamieszkania w sezonie wakacyjnym.

- W ramach **rewaloryzacji ulic głównego miasta** w 2020 r. zakończono przebudowę ul. Przędzalnicy oraz wyremontowano fragment ul. Elżbietańskiej między ul. na piaskach i ul. Bielańską. [**Powiązanie z Programem Operacyjnym IX. Przestrzeń Publiczna**]
- Zrealizowane zostały następujące odcinki **tras rowerowych**:
 - droga rowerowa wzdłuż ulic: Budzysza, Stryjewskiego i Nowotnej (3,5 km);
 - droga rowerowa wzdłuż al. Adamowicza (2,5 km) oraz wzdłuż ul. Jabłoniowej w rejonie skrzyżowania z al. Adamowicza (0,4 km);
 - droga rowerowa wzdłuż ul. Nowej Portowej (1,7 km);
 - droga rowerowa wzdłuż al. Grunwaldzkiej od ulicy Kołobrzeskiej do ul. Braci Lewoniewskich (1,5 km);
 - droga rowerowa wzdłuż ul. Potokowej (1,2 km);
 - droga rowerowa wzdłuż ul. Warszawskiej w rejonie pętli Jabłoniowa (0,9 km);
 - droga rowerowa i pasy rowerowe wzdłuż ul. Kartuskiej w rejonie skrzyżowania z al. Adamowicza (0,6 km);
 - droga rowerowa wzdłuż ul. Dmowskiego (0,3 km);
 - droga rowerowa wzdłuż ul. Czerskiej (0,2 km);
 - pas rowerowy w ul. Matemblewskiej (0,8 km);
 - pasy rowerowe w ul. Myśliwskiej (0,5 km);
 - pas rowerowy w ul. Dragana (0,5 km);
 - pas rowerowy w ul. Barniewickiej (0,5 km);
 - pasy rowerowe w ul. Podwale Przedmiejskie (0,4 km);
 - pasy rowerowe w ul. Warszawskiej w rejonie skrzyżowania z aleją Havla (0,2 km);
 - ciąg pieszo-rowerowy wzdłuż Potoku Oruńskiego (0,2 km).
- Rozpoczęto budowę gdańskiego fragmentu **Wiślanej Trasy Rowerowej** biegnącej wzdłuż zachodniego brzegu Wisły na Wyspie Sobieszewskiej. Koszty planowanego 7 km odcinka drogi rowerowej to 4,4 mln zł.



Rycina 1. Nowo wybudowany fragment Wiślanej Trasy Rowerowej – odcinek Świbno - Przegalina. Fotograf: D. Paszliński / gdansk.pl

- **Budowa systemu roweru metropolitalnego MEVO.** w 2020 r. prowadzono prace zmierzające do wyboru nowego operatora systemu. Przeprowadzono dialog konkurencyjny oraz opracowano nowe zasady działania systemu. Chęć do wzięcia udziału w projekcie zgłosiły 2 dodatkowe gminy (Kosakowo, Kolbudy). Projekt będzie obejmował swoim zasięgiem łącznie 16 gmin. w 2021 r. planowane jest podpisanie umowy z operatorem systemu.
- **Niwelowanie barier w ruchu pieszym i rowerowym.** w ramach zadania planowana jest budowa naziemnych przejść dla pieszych przy Bramie Wyżynnej, przy Gdańskim Uniwersytecie Medycznym, przy centrum handlowym ETC oraz dworcu kolejowym Gdańsk Główny. w 2020 r. opracowywano dokumentację projektową ww. przejść. Wykonano przejście naziemne przez ul. Podwałe Przedmiejskie na skrzyżowaniu z ulicą Łąkową, dzięki czemu poprawie uległ komfort użytkowników pieszych, w tym osób niepełnosprawnych.
- Podpisano umowę na dokumentację projektową budowy 3 bezkolizyjnych **przejść dla pieszych** pod torami kolejowymi w dzielnicy Orunia-Święty Wojciech-Lipce.
- Oddano do użytku obrotową **kładkę na Wyspę Spichrzów**, dzięki której obszar północnego cypla Wyspy Spichrzów uzyskał bezpośrednie połączenie z Długim Pobrzeżem na wysokości ul. Świętego Ducha. Koszt budowy 57-metrowej przeprawy to blisko 10 mln zł. **[Powiązanie z Programem Operacyjnym IX. Przestrzeń Publiczna]**



Rycina 2. Kładka Świętego Ducha i Motława nocą. w tle północny cypel Wyspy Spichrzów wraz z Długim Pobrzeżem. Fotograf: J. Pinkas / gdansk.pl

- **Program poprawy bezpieczeństwa w ruchu pieszym i rowerowym.** w 2020 r. w celu podniesienia jakości istniejących rozwiązań, gdzie dochodziło do największej liczby wypadków i kolizji z udziałem pieszych i rowerzystów zrealizowano następujące inwestycje:
 - zjazd z ul. Cienistej - stosując gdański standard polegający na likwidacji przecięć ciągłości chodnika i drogi rowerowej, wynikających z licznych wjazdów na posesje;
 - poprzez ustanowienie jednego kierunku ruchu na ul. Gołębiej i Pestalozziego, wyniesienie tarczy skrzyżowania oraz ustanowienie słupków blokujących możliwość parkowania na chodnikach, wprowadzono uspokojenie ruchu drogowego w rejonie II LO;
 - odwrócono kierunek ruchu drogowego ul. Piramowicza (na odcinku od al. Zwycięstwa do al. Hallera);
 - przeniesiono możliwość parkowania samochodów z chodnika na prawy pas ruchu al. Grunwaldzkiej na odcinkach: od ul. Opata Rybińskiego do ul. Derdowskiego oraz od ul. Klonowej do ul. Dmowskiego;
 - zamontowano próg zwalniający z kostki na ul. Kochanowskiego 69;
 - zabezpieczono barierkami i słupkami chodnik w ciągu ul. Nowej Medyków (od skrzyżowania z ul. Sobieskiego do skrzyżowania z ul. Smoluchowskiego);
 - chodnik przechodni przez ul. Darżlubską przy skrzyżowaniu z ul. Wielkopolską; chodnik zachowuje ciągłość biegnąc w poprzek ulicy (zamiast przejścia dla pieszych);

- wyniesiono przejście dla pieszych przez ul. Piecewską, ul. Tysiąclecia (przy szkole BISG), ul. Piekarniczą (przy skrzyżowaniu z ul. Lema), ul. Wielkopolską (przy SP 86);
- przy Szkole Podstawowej nr 86, która leży przy ul. Pienińskiej będącej w strefie zamieszkania, zamontowano komplet szykan.
- **Uspakajanie ruchu.** Strefą uspokojonego ruchu objęto kolejne ulice zlokalizowane w północnej części dzielnicy Ujeścisko-Łostowice w tym: ul. Zakonicyńską, ul. Kielecką, ul. Warszawską na odcinku od al. Havla do ul. Cedrowej oraz na Chełmie: ul. Dragana na odcinku od ul. Sikorskiego do ul. Witosy. Istniejące strefy były doposażane w elementy fizycznego uspokojenia ruchu. Wykonano wyniesione przejścia dla pieszych przez ul. Kępną w rejonie Szkoły Podstawowej nr 62, przez ul. Piecewską w rejonie szkoły podstawowej Towarzystwa Edukacyjnego Vizja, przez ul. Leśna Góra w rejonie Szkoły Podstawowej nr 38, progi liniowe na ul. Michałowskiego i VII Dwór w rejonie Gdańskiej Szkoły Sermierki, próg liniowy na ul. Czajkowskiego w rejonie Szkoły Podstawowej nr 42.
- **Likwidacja przycisków** wzbudzających sygnał zielony **na przejściach dla pieszych.** Opracowano zmiany w programach sygnalizacji świetlnej wyłączając detekcję dla pieszych w 80 lokalizacjach. Zakryte zostały detektory pieszych i włączono stałe wywołanie fazy światła zielonego w 165 sygnalizacjach obejmujących 1054 detektory.
- **Optymalizacja parkowania pojazdów.** w ramach tego działania zrealizowano zadania związane z budową parkingów park&ride i bike&ride oraz wdrożono Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania [**Powiązanie z Programem Operacyjnym IX. Przestrzeń Publiczna**]:
 - **budowa węzła przesiadkowego Ujeścisko.** w ramach budowy nowej linii tramwajowej wzdłuż alei Adamowicza wybudowano węzeł przesiadkowy ze 172 miejscami postojowymi dla samochodów, w tym 11 miejscami dla osób niepełnosprawnych oraz 132 miejscami do parkowania rowerów rozlokowanymi przy wszystkich przystankach tramwajowych;
 - zakończono budowę wielopoziomowego **parkingu przy ul. Okopowej.** w 2021 r. będą trwały prace wykończeniowe;
 - budowa parkingów **bike&ride** oraz **kiss&ride** w ramach rozbudowy węzłów integracyjnych: Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz. w 2020 roku przygotowano dokumentację dla rowerowego parkingu kubaturowego przy stacji Gdańsk Wrzeszcz;
 - w ramach modernizacji linii tramwajowej na Stogi wybudowano parking typu **bike&ride** zlokalizowany przy pętli końcowej oraz wyposażono przystanki tramwajowe w łącznie 50 miejsc do parkowania rowerów;
 - zamontowano **stłupki** blokujące **w miejscach nieprzeznaczonych do parkowania** przy ulicach: Dmowskiego, Jaśkowa Dolina, De Gaulle'a, Sobótki, Partyzantów, Lelewela, Grażyny, Białej, Waryńskiego, Mickiewicza, Hoene-Wrońskiego, Smoluchowskiego, Dębinki, Fahrenheita, Powstańców Warszawskich,

Dąbrowskiego, Parku Bema, Myśliwskiej, Wołkowyskiej, Cygańska Góra, Lendziona, Nowa Medyków;

- wdrożono **Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania (ŚSPP)** obejmującą obszar ograniczony następującymi ulicami: Wartką, Grodzką, Podwalem Staromiejskim, Targiem Drzewnym, Huciskiem, Targiem Rakowym, Podwalem Grodzkim (z włączeniem tych ulic), Wałową, Łagiewniki, Aksamitną, Łagiewniki, Heweliusza, Rybaki Górne, kanałem Raduni, Wapienniczą (z włączeniem tych ulic) oraz 3 Maja od Cmentarza Nieistniejących Cmentarzy do Nr 9. Strefa obowiązuje 7 dni w tygodniu w godziny od 9:00 do 20:00. Stawki za postój pojazdu w ŚSPP wynoszą: za pierwszą godzinę – 5,50 zł; za drugą godzinę – 6,60 zł; za trzecią godzinę – 7,90 zł; za czwartą godzinę i następne – 5,50 zł. w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania do dyspozycji kierowców pozostaje 2735 miejsc postojowych;
- **W ramach Budżetu Obywatelskiego** zakończono modernizację schodów łączących Siedlce z Suchaninem. w ramach prac dodatkowo: wyremontowano otaczające je murki oporowe, odnowiono balustrady znajdujących się pomiędzy dwoma dzielnicami oraz wymieniono nawierzchnie chodników prowadzących do schodów

Cel operacyjny VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

W 2020 r. kontynuowano rozbudowę i modernizację infrastruktury szynowej i drogowej komunikacji publicznej oraz wdrażano dalsze działania zmierzające do unowocześnienia taboru. w następstwie działań zapobiegających rozprzestrzenianiu się pandemii COVID-19 wprowadzono ograniczenia mobilności obywateli. Narzucone zostały limity pasażerów w pojazdach komunikacji publicznej. Maksymalna zdolność przewozowa komunikacji miejskiej została znacznie zmniejszona. o 37% spadła liczba pasażerów obsługiwanych w transporcie pasażerskim: z poziomu 177,7 mln os. w 2019 r. do 112,3 mln os. w 2020 r. Uruchomiono dodatkowe kursy na najbardziej obciążonych odcinkach kursów podstawowych, w godzinach, w których z komunikacji miejskiej korzysta najwięcej osób. Do obsługi komunikacyjnej skierowano więcej autobusów wielkopojemnych. Przebieg pojazdów komunikacji miejskiej wzrósł o 27 tys. wozokilometrów i wyniósł 32 346 tys. wozokilometrów w 2020 r. Długość tras autobusowych wzrosła o 1 km, a tramwajowych o 5 km. w 2020 r. oddano do użytku nowy buspas w ul. Piecewskiej. Kolejne ze skrzyżowań zostało objęte priorytetem dla komunikacji miejskiej. Pod koniec 2020 r. liczba skrzyżowań ze względnym i bezwzględnym priorytetem dla komunikacji miejskiej wyniosła 96.

Działania realizowane w ramach celu:

- **Rozbudowa i modernizacja infrastruktury i taboru.** Prowadzone działania związane były głównie z rozbudową i modernizacją infrastruktury tramwajowej m.in. w ramach projektu Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap IV A.
- W 2020 r. zakończono budowę **2,7 km linii tramwajowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą w al. P. Adamowicza**, w skład której wchodzi: 4 przystanki przelotowe, 1 przystanek końcowy oraz pętla z węzłem integracyjnym: przystankami tramwajowymi, autobusowymi, parkingiem dla samochodów i rowerów. Koszty budowy linii tramwajowej wraz z okolicznym układem drogowym wyniósł 243 mln zł.
- W 2020 r. wyłoniono wykonawcę robót budowlanych linii tramwajowej **Nowa Warszawska**, która połączy al. Havla i al. Adamowicza. Koszt torowiska wraz z okoliczną ścieżką rowerową i chodnikiem to blisko 60 mln zł. Inwestycja planowana jest do oddania na początku 2023 r.



Rycina 3. Zdjęcia z lotu ptaka prezentujące prace budowlane przy linii tramwajowej Nowa Warszawska, w miejscu skrzyżowania z aleją Havla. Fotograf: DRMG

- Zakończono prace związane z przebudową infrastruktury tramwajowej w **ul. Budzysza, Stryjewskiego i Nowotnej**. na tej linii wybudowano m.in. przystanki typu wiedeńskiego, zmodernizowano pętlę tramwajową i pozostałe przystanki oraz wyposażono je w parkingi rowerowe. Całkowity koszt inwestycji wyniósł 118 mln zł.
- Przebudowano **sieć trakcyjną** pod wiaduktem na al. Hallera, która była notorycznie zrywana przez nieprzepisowo jeżdżące tamtędy pojazdy ciężarowe.
- Trwały prace związane z **przebudową szybów windowych** na przystankach tramwajowych na ul. Armii Krajowej (przystanki: Odrzańska i Pohulanka) na Chełmie.

Raport z realizacji Programu Mobilność i Transport za 2020 rok
wersja dostępna cyfrowo

- Podpisano umowę na zaprojektowanie i budowę 64 **wiat przystankowych** w różnych lokalizacjach Gdańska.
- Nowy tabor autobusowy i tramwajowy:
 - zrealizowano dostawę **22 nowych tramwajów PESA Jazz Duo**, które w porównaniu ze swoim poprzednim modelem z 2015 r. posiadają dodatkowo: gniazda USB, osobne stanowisko dla roweru, klimatyzację i ogrzewanie z nowymi parametrami, nowe oświetlenie stopni wejściowych oraz zautomatyzowany defibrylator zewnętrzny AED, umieszczony w kabinie motorniczego;



Rycina 4. Nocna dostawa biało-zielonej Pesy Jazz Duo w ulicy Nowe Ogrody – miejsca wpięcia nowych pojazdu w trakcję i szyny. Fotograf: D. Paszliński / gdansk.pl

- zmodernizowano 12 wagonów typu N8C;
- w 2020 r. włączono do eksploatacji **48 wydzierżawionych autobusów Mercedes-Benz**, w tym: 29 standardowych Citaro, 13 przegubowych Citaro G oraz 6 midibusów Citaro K. Koszt sześciolietniej (z opcją przedłużenie o dwa lata) dzierżawy wraz z ośmioletnią obsługą techniczną na osiem lat to ponad 117 mln zł. Każdy z pojazdów jest wyposażony w system monitoringu wizyjnego i system zliczający pasażerów. Dzięki systemowi odzyskiwania energii hamowania nastąpi znaczna redukcja zużycia paliwa, a tym samym emisja CO₂, co wpłynie korzystnie na środowisko.
- W I kwartale 2020 r. przeprowadzono **testy elektrycznego autobusu eCitaro**, który w przyszłości może uzupełnić flotę komunikacji miejskiej w Gdańsku.
- **Budowa węzłów integracyjnych wraz z trasami dojazdowymi.** w 2020 r. w ramach budowy węzła integracyjnego Gdańsk-Rębiechowo wykonano podłączenie monitoringu wizyjnego na parking do miejskiego systemu odbioru. w ramach węzła

integracyjnego Gdańsk-Osowa pozyskano decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. z uwagi na sytuację związaną z pandemią COVID-19 budowa węzła Osowa została przesunięta na rok 2021.

- Nowe połączenia, lepsze dopasowanie oferty przewozowej:
 - **utworzono buspas** o długości 70 m na ul. Piecewskiej z wywołaniem sygnału zielonego drogą radiową w celu skrócenia trasy autobusów. **Wykonano pasy autobusowo-tramwajowe** w obszarze przystanków wiedeńskich w dzielnicy Stogi o długości 150 m;
 - w celu **lepszego dostosowania przewozów do bieżących potrzeb pasażerów** skorygowano trasy linii autobusowych 149 i 249, dzięki czemu południowa część Brzeźna jest lepiej skomunikowana m.in. ze szpitalem na Zaspie, przystankiem SKM na Przymorzu oraz Uniwersytetem Gdańskim. Zwiększono częstotliwość kursowania linii autobusowej 189, która łączy Maćkowy z Wałami Piastowskimi;
 - **Pomorska Kolej Metropolitalna Etap II:** przygotowano studium korytarzowe (BRG), które wskazało warianty przebiegu linii wraz z licznymi podwariantami. Ogłoszono przetarg na Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) - dokumentację projektową **wydłużającą linię SKM Śródmieście do południowych dzielnic Gdańska**. Dokumentacja dająca możliwość aplikowania o środki unijne ma być gotowa w połowie 2023 r.
- W ramach integracji taryfowo-biletowej w Gdańsku wprowadzono dodatkową ofertę przewozową - **jeden bilet na autobusy, tramwaje i kolej** z Gdańską Kartą Mieszkańca ze zdjęciem. Mieszkańcy posiadający ważny imienny bilet okresowy ZTM od tego czasu mogą korzystać bezpłatnie z przejazdów SKM/PKM i POLREGIO na terenie miasta. Ze względu na perturbacje związane z pandemią COVID-19 planowane na 2020 r. wdrożenie biletu metropolitalnego zostało odłożone w czasie.
- W 2020 r. wprowadzono **sprzedaż biletów-karnetów** oraz **zlikwidowano taryfę nocną**. Każdy bilet obowiązujący na liniach dziennych, obowiązuje także na liniach nocnych.
- Rozbudowa **Systemu Informacji Pasażera** oraz lepszy dostęp do informacji na temat komunikacji miejskiej:
 - uruchomiono 21 tablic przystankowych Systemu Informacji Pasażerskiej na przystankach: Ujeścisko, Lawendowe Wzgórze, Zabornia, Królewskie Wzgórze, Stolema, Łabędzia, Sucharskiego, Zimna, Stogi;
 - zakupiono 10 urządzeń pokładowych Systemu Informacji Pasażera - Tristar, przeznaczonych do instalacji w nowo zakupionych pojazdach komunikacji miejskiej;
 - kontynuowano współpracę z Google: na Mapach Google umieszczono biletomaty, a w ramach Google Transit uruchomiono udostępnienie danych on-line prezentujących rzeczywiste rozkłady jazdy autobusów i tramwajów w Gdańsku;

- na potrzeby Interaktywnego Planu Gdańska, stworzono nową warstwę „Komunikacja Miejska”. Przygotowano i udostępniano dane dotyczące przebiegów tras linii komunikacji publicznej.

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

Rozwój przestrzenny miasta i jego sukces gospodarczy wymaga działań poprawiających niektóre elementy infrastruktury drogowej i kolejowej oraz sprawnie działających powiązań morskich i lotniczych. Istotny wpływ na wewnętrzną dostępność Gdańska miała trwająca przebudowa wiaduktu Biskupia Górka, który leży w głównym ciągu transportowym miasta, w relacji północ-południe. Obok poprawy jakości połączeń wewnętrznych cały czas ulega polepszeniu zewnętrzna dostępność Gdańska: rozpoczęto prace związane z rozbudową ul. Kartuskiej, docelowo wpływającej na wzrost dostępności drogowej miasta od zachodniej granicy miasta a wybudowana ul. Nowa Portowa poprawiła dostępność komunikacyjną portu. Po latach wzrostu, w dobie kryzysu spowodowanego pandemią COVID-19, liczba pasażerów w porcie lotniczym oraz ilość towarów przeładowanych w porcie morskim spadły w relacji rok do roku.

Działania realizowane w ramach celu:

- **Kontynuowano przebudowę wiaduktu Biskupia Górka.** w 2020 r. zakończono prace rozbiórkowe starego wiaduktu oraz montaż łuków stalowych na budowanej drugiej nitce nowego wiaduktu. Rozpoczęto prace związane z betonowaniem elementów estakady prowadzącej do wiaduktu. Zamontowane zostały ciężkie linowe i podwieszono ruszt dolny konstrukcji stalowej do łuku. Wykonano płytę ustroju nośnego estakady oraz rozpoczęto prace przygotowawcze do układania izolacji wodochronnej i krawężników. Wykonano prace związane z betonowaniem elementów estakady prowadzącej do wiaduktu. Dokończono budowę nasypu drogowego, układanie warstw podbudowy i dolnych warstw bitumicznych jezdni północnej. Trwały roboty drogowe w rejonie skrzyżowania ul. Augustyńskiego z ul. Rzeźnicką oraz w rejonie skrzyżowania ul. Toruńskiej z ul. Okopową i ul. św. Trójcy. Wykonano zabezpieczenie antykorozyjne wiaduktu. w okolicy ul. Zaroślak prace drogowe obejmowały układanie warstw podbudowy pod nawierzchnię jezdni i chodników. Trwały prace wykończeniowe przy budowie parkingu kubaturowego przy wiadukcie Biskupia Górka. Parking z blisko 400 miejscami dla samochodów ma przyczynić się do poprawy i uporządkowania sytuacji postojowej w jego okolicy. Zadania inwestycyjne zostaną zakończone w 2021 r. Koszt inwestycji to 163 mln zł.



Rycina 5. Zdjęcia z lotu ptaka prezentujące wiadukt Biskupia Górka po przebudowie wraz z nową infrastrukturą drogową oraz parkingiem kubaturowym. Fotograf: J. Pinkas / gdansk.pl

- **Rozbudowa ul. Budowlanych.** Pozyskano decyzje zezwalającą na realizację inwestycji drogowej. Dodatkowy pas o długości 1,5 km powstanie na odcinku od ronda turbinowego na skrzyżowaniu ulic Budowlanych-Nowatorów do przystanku PKM Gdańsk Matarnia.
- **Poprawa dostępności komunikacyjnej portu – budowa ulicy Nowej Portowej.** Inwestycja objęła budowę drogi o długości 0,5 km łączącej ul. Andruszkiewicza poprzez wewnętrzny układ drogowy Pomorskiego Centrum Inwestycyjnego, ze zrealizowanym przez Zarząd Morskiego Portu Gdańsk S.A. odcinkiem ul. Nowej Portowej i dalej z ul. Nową Kontenerową. w ramach inwestycji powstała jezdnia wraz z chodnikami i drogą rowerową, oświetlenie, kanalizacja deszczowa i sieć wodociągowa. Koszt inwestycji to blisko 14 mln zł. **[Powiązanie z Programem Operacyjnym VI. Atrakcyjność Inwestycyjna]**
- **W ramach rozwoju funkcji Gdańska jako węzła transportowego** przeprowadzono prace związane z **rozbudową ul. Kartuskiej od ul. Otomińskiej do ul. Nowatorów.** Odcinek liczący 1,2 km zostanie wybudowany w układzie dwa pasy jezdni w każdym kierunku oraz zostanie oświetlony. Powstaną także nowe chodniki oraz droga rowerowa. w 2020 r. prowadzono prace przygotowawcze, w tym przede wszystkim prace ziemne oraz budowę sieci podziemnych i dróg serwisowych. Realizacja inwestycji wpłynie znacząco na wzrost dostępności drogowej od zachodniej granicy

miasta oraz umożliwi łatwiejszy dojazd do terenów inwestycyjnych w dzielnicy Kokoszki. Jej koszt to ponad 37 mln zł.



Rycina 6. Rozbudowa ul. Kartuskiej na odcinku od ulicy Otomińskiej do skrzyżowania z ulicą Nowatorów. Fotograf: DRMG

- W ramach modernizacji nawierzchni dróg na terenie Gdańska zrealizowano następujące zadania:
 - **modernizację ul. Chłopskiej** na odcinku od ul. Piastowskiej do ul. Obrońców Wybrzeża, na jezdni w kierunku Gdańska. Łącznie zmodernizowano 0,65 km nawierzchni drogowej, przebudowano zatoki autobusowe, wyregulowano wysokość chodników w pobliżu przystanków oraz zadbano o zieleń. Koszt inwestycji to 1,6 mln zł;
 - **modernizację ul. Hallera** na odcinku od ul. Okrzei do ul. Mickiewicza oraz na odcinku od ul. Mickiewicza do ul. Kościuszki o łącznej długości 0,9 km. Inwestycja obejmowała swoim zakresem m.in.: remont nawierzchni jezdni, zatok postojowych, chodników, oznakowanie poziome i pionowe, nasadzenia trawników i krzewów wraz z ich czasową pielęgnacją. Kwota zadania to około 2,9 mln zł;
 - **modernizację ul. Słowackiego** na odcinku od ul. Chrzanowskiego do ul. Trawki (w starym śladzie). Zadanie zostanie zrealizowane w latach 2020-2021, wiodącym inwestorem jest GIWK Sp. z o.o.;
 - **modernizację alei Grunwaldzkiej** na odcinku od nr 305 (PKM/Abrahama) do nr 345. Prace prowadzone były na 0,6 km odcinku jezdni w kierunku Sopotu. Oprócz wymiany nawierzchni przebudowano zjazdy i wymieniono krawężniki na kamienne. Koszt inwestycji to około 1,1 mln zł.

- **Pozyskano dokumentację projektową**, która umożliwi budowę ronda na skrzyżowaniu ulic Starogardzka - Niepołomicka - Czerska wraz z rozbudową fragmentu ul. Starogardzkiej od granicy miasta, modernizację ul. Radarowej oraz pętli autobusowej przy ul. Łowickiej.
- W ramach budowy i przebudowy dróg lokalnych w różnych dzielnicach miasta. Wykonano następujące zadania:
 - rozbudowano **ul. Tama Pędzichowska** z płyt betonowych oraz wybudowano jej oświetlenie;
 - przygotowano dokumentację techniczną budowy **objazdu Bramy Nizinnej** i modernizacji **ul. Starowiślniej** planowanych do realizacji na 2021 r.;
 - zakończono prace przygotowawcze do budowy **ul. Łagowskiej**;
 - w ramach przebudowy **ul. Flory**, wybudowano ponadto: oświetlenie, miejsca postojowe, ogród deszczowy i odwodnienie ulicy a okoliczne chodniki poddano przebudowie;
 - podczas prac związanych z budową sieci wodociągowej przebudowano odcinek **ul. Stężyckiej** na odcinku od ul. Goplańskiej 1A w kierunku ul. Lubowidzkiej;
 - przebudowano **ul. Komandorską i Sopocką**, która polegała m.in. na wymianie płyt ażurowych na płyty typu YOMB;
 - przebudowano **ul. Niedziałkowskiego** na odcinku od ul. Balcerskiego do ul. Barniewickiej. Działania polegały na przebudowie istniejącego chodnika oraz wykonaniu nowego, remoncie nawierzchni jezdni oraz wykonaniu ronda na skrzyżowaniu ulic Nawigatorów-Korsarzy-Niedziałkowskiego;
 - przebudowa **ul. Koziorożca i ul. Zeusa** oraz budowa dwóch rond w ramach budowy kanalizacji deszczowej oraz budowy okolicznego zbiornika retencyjnego;
 - w trakcie sporządzania była dokumentacja na **ul. Radiową** zawierająca projekt chodnika, projekt jezdni oraz projekt kanalizacji deszczowej.
- W ramach realizacji inwestycji pochodzących z Budżetu Obywatelskiego w 2020 r. zrealizowano **m.in. budowę prawoskrętu - wyjazdu z al. Havla** w kierunku Armii Krajowej. Poza wspomnianym dodatkowym pasem do skrętu w prawo, przebudowano chodniki, oświetlenie uliczne oraz sygnalizację świetlną. Koszt inwestycji to blisko 950 tys. zł. w ramach Budżetu Obywatelskiego poddanego do głosowania w 2020 r. wygrała inwestycja, dzięki której zostanie wykonany również lewoskręt z al. Havla w kierunku obwodnicy.

Cel operacyjny VII.4. Popularyzacja transportu zrównoważonego oraz mobilności aktywnej

Działania inwestycyjne są wspomagane działaniami promocyjno-informacyjnymi, kształtującymi postawy mieszkańców w sferze mobilności. Od wielu lat Gdańsk realizuje wzorcowe programy promocji transportu zrównoważonego i mobilności aktywnej. Wprowadzie ogólnopolska kampania „Rowerowy Maj”, którą koordynuje Gdańsk, musiała

zostać odwołana w następstwie pandemii COVID-19, jednakże kampania społeczna „Rowerem do pracy i szkoły – Kręć kilometry dla Gdańska” odnotowała rekordową frekwencję. Elektromobilność, to kierunek przyszłości w którym podąża branża motoryzacyjna. Kierunek, który przybiera różne formy mobilności aktywnej: elektryczne rowery, hulajnogi, monocykle. w 2020 r. przyjęto drogą uchwały RMG dwa dokumenty: „Strategię rozwoju elektromobilności” oraz „Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gdańsku”, które prezentują kierunki jakimi miasto Gdańsk będzie podążać w kolejnych latach.

Działania realizowane w ramach celu:

- **Promocja transportu zrównoważonego i mobilności aktywnej.** Zrealizowane zostały następujące akcje i kampanie społeczne promujące transport zrównoważony:
 - **kampania społeczna „Rowerowy Maj”** – prowadzono prace przygotowawcze do kampanii, jednak z uwagi na zagrożenie epidemiczne kampania została odwołana;
 - w 2020 r. kampania społeczna **„Rowerem do pracy i szkoły – Kręć kilometry dla Gdańska”** zachęcała mieszkańców do użytkowania roweru jako środka transportu do codziennego podróżowania po mieście. Punktowano każdy przejechany kilometr, a przejazdy do pracy otrzymywały wysokie premie. Do zdobycia były cenne nagrody. W akcji wzięło udział 352 firmy (o 104 więcej niż w roku ubiegłym), 26 szkół, 9 uczelni i 33 dzielnice oraz łącznie 4614 aktywnych uczestników, którzy wykręcili łącznie 2,1 mln km. Istotnym efektem kampanii było zaangażowanie firm i przedsiębiorstw w bezpośrednie promowanie jazdy rowerem;



Rycina 7. Kampania społeczna Rowerem do pracy i szkoły – Kręć kilometry dla Gdańska. na zdjęciu prezentacja torby bawełnianej z nadrukiem – grafiką projektu. Fotograf: D. Paszliński / gdansk.pl

- **akcja „Podczep się”** – skierowana do opiekunów prawnych i rodziców gdańskich przedszkolaków, którym bezpłatnie udostępniono przyczepki rowerowe do przewozu dzieci. Prowadzono prace przygotowawcze, jednak z uwagi na zagrożenie epidemiczne kampania została odwołana;
- **„Rowerowa Szkoła”** – zajęcia dla dzieci z nauki jazdy na rowerze w ruchu ulicznym, w zajęciach uczestniczyły kolejne gdańskie szkoły nieobjęte szkoleniami w latach wcześniejszych. Cykl zajęć obejmuje: wykłady teoretyczne, serwis rowerowy, zajęcia na placu lub boisku szkolnym oraz ćwiczenia jazdy w normalnym ruchu ulicznym – manewry na ulicach o niewielkim natężeniu ruchu. Udział w zajęciach Rowerowej Szkoły pozwala na zapoznanie się z najistotniejszymi aspektami teorii i praktyki jazdy rowerem po mieście.
- **Milionowy rowerzysta w Pasie Nadmorskim** – uczczono przejazd milionowego rowerzysty ścieżką w Pasie Nadmorskim w 2020 roku, co miało miejsce 3 października



Rycina 8. Milionowy rowerzysta w Pasie Nadmorskim, którego wyznaczono precyzyjnie dzięki zamontowanemu na stałe w okolicy moła licznikowi przejazdów rowerowych.
Fotograf: D. Paszliński / gdansk.pl

- Współpraca i partycypacja społeczna na rzecz zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.
 - **Informowano mieszkańców, dziennikarzy oraz przedstawicieli rad dzielnic** w kwestii przebiegu planowanych inwestycji liniowych (chodniki, trasy rowerowe, drogi), a także informowano o bieżących oraz planowanych zmianach w organizacji ruchu spowodowanych przez te inwestycje;
 - w ramach „**Otwartych danych ZTM w Gdańsku**” udostępniono nowe zasoby: zbiór z opisem tras pojazdów ZTM oraz zbiór danych real-time dotyczący zajętości parkingów wpiętych w system Tristar;
 - w związku z obowiązkami gminy wynikającymi z **Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych**, w 2020 r. stworzono dokumenty: „Strategia rozwoju elektromobilności w Gdańsku do 2035 r.” oraz „Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania w Gdańsku”, które poddano konsultacjom społecznym oraz przyjęto drogą Uchwały Rady Miasta Gdańska. Obecnie operator systemu dystrybucyjnego rozpoczął budowę ujętych w planie 138 punktów ładowania w 64 lokalizacjach miasta.

Komentarz Koordynatora

Jak ogólnie wiadomo, rok 2020 zapisał się w historii w sposób szczególny również w dziedzinie transportu i mobilności. Sytuacja pandemiczna wymusiła zmianę dotychczasowych przyzwyczajeń komunikacyjnych, która dotknęła większość z nas. w następstwie rządowych działań zapobiegających rozprzestrzenianiu się wirusa SARS CoV-2 narzucone zostały ograniczenia mobilności obywateli. Maksymalna zdolność przewozowa komunikacji miejskiej została znacznie zmniejszona. Wielokrotnie zmniejszyła się liczba pasażerów obsługiwanych w transporcie pasażerskim i zmalał wolumen przeładunków w Morskim Porcie Gdańsk. w zakresie lokalnych działań zapobiegawczych w Gdańsku wprowadzono zmiany w organizacji ruchu, umożliwiające zachowanie na ulicy niezbędnego dystansu społecznego i poprawy warunków dla mobilności aktywnej. Dla ułatwienia poruszania się pieszych zdezaktywowano przyciski wzbudzające sygnał zielony na przejściach dla pieszych i włączono stałe wywołania fazy zielonej w 165 sygnalizacjach na obszarze całego miasta. w następstwie tych wszystkich działań, ale przede wszystkim jako reakcja na sytuację epidemiczną, gwałtownie zmieniła się struktura modalna transportu. z uwagi na brak danych nie sposób dokładnie określić liczbowo nowych wartości, jednakże zaobserwowano wyraźny spadek udziału komunikacji publicznej, przy wzroście udziału komunikacji rowerowej i niestety również transportu samochodowego.

Poza działaniami związanymi z reakcją na sytuację pandemiczną, w 2020 roku zrealizowano lub rozpoczęto szereg zaplanowanych wcześniej przedsięwzięć, których celem była poprawa warunków mobilności osób i optymalizacja transportu towarów na terenie Gdańska, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, poprawa stanu sieci korytarzy transportowych, a także poprawa dostępności zewnętrznej. w ramach Gdańskiego Programu Chodnikowego zmodernizowano i wybudowano ciągi piesze o łącznej długości ponad 4 km – głównie na odcinkach wymagających pilnej interwencji. na przestrzeni ubiegłego roku wybudowano lub zmodernizowano łącznie 15,9 km wydzielonych dróg rowerowych, pasów rowerowych w jezdni oraz ciągów pieszo-rowerowych. Trwały prace przygotowujące wdrożenie drugiej odsłony projektu budowy roweru metropolitalnego Mevo – przeprowadzono dialog techniczny z oferentami i przygotowano dokumentację przetargową do ogłoszenia o zamówienie publiczne.

Jednym z celów strategicznych w zakresie mobilności jest poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym, zwłaszcza niechronionych uczestników ruchu. w 2020 roku poprawiono infrastrukturę i organizację ruchu w miejscach, gdzie dochodziło do największej liczby wypadków i kolizji, w tym z udziałem pieszych i rowerzystów. Strefą ruchu uspokojonego objęto kolejne ulice, dzięki czemu pod koniec roku obejmowała 65,3% dróg publicznych Gdańska. w ramach optymalizacji parkowania pojazdów wdrożono Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania ze stosunkowo wysokimi stawkami za postój, dzięki czemu uruchomiono mechanizm skutecznej polityki parkingowej dla

zwiększenia rotacji zaparkowanych samochodów i zapobieżenia nadmiarowi samochodów w najcenniejszej części miasta.

Na pochwałę zasługuje rozbudowa i modernizacja systemu komunikacji publicznej, w ramach etapu IV Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej. w 2020 roku otwarto nową linię tramwajową wzdłuż alei Pawła Adamowicza oraz zmodernizowano linię tramwajową wzdłuż ulic: Budzysza, Stryjewskiego i Nowotnej. Usprawniono płynność ruchu tramwajowego w trzech lokalizacjach, utworzono buspas na ul. Piecewskiej i podjęto decyzję o przygotowaniu projektu buspasów na al. Żołnierzy Wyklętych. Wprowadzono szereg istotnych usprawnień w organizacji komunikacji publicznej, ze szczególnym naciskiem na lepszą informację pasażerską. Do obsługi dodatkowych połączeń zakupiono nowoczesne, komfortowe wagony tramwajowe.

W dziedzinie poprawy wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej Gdańska najbardziej widoczną, trwającą inwestycją była przebudowa wiaduktu Biskupia Górka, która wzmocniła dostępność kołową centrum Gdańska z kierunku południowego. Ponadto, rozpoczęto prace przygotowawcze rozbudowy ul. Kartuskiej w nad wyraz hojnej terenie formie. Być może na obiektywną ocenę tej inwestycji, szczególnie ciepło przyjętej przez mieszkańców gminy Żukowo i inwestorów osiedli mieszkaniowych intensywnie rozbudowujących się tuż za zachodnią granicą Gdańska, należy poczekać do jej ukończenia, ale już dziś należy zastanowić się nad możliwościami zapobieżenia ułatwionej suburbanizacji i jej skutkami społeczno-ekonomicznymi.

Od wielu lat Gdańsk realizuje wzorcowe programy promocji transportu zrównoważonego i mobilności aktywnej. Wprawdzie ogólnopolska kampanii „Rowerowy Maj”, którą koordynuje nasze miasto, musiała zostać odwołana w następstwie narodowej kwarantanny, jednakże kampania społeczna „Rowerem do pracy i szkoły – Kręć kilometry dla Gdańska” zanotowała rekordową frekwencję. Znaczenie tego typu akcji promujących zdrowe, ekologiczne i stabilne ekonomicznie formy mobilności zapewne wzrośnie w kolejnych latach, po zakończeniu pandemii, która – pomimo zredukowanej mobilności mieszkańców – wykreowała niekorzystne warunki dla wzrostu wykorzystania motoryzacji indywidualnej.

Na koniec należy zwrócić uwagę na szczególnie niepokojący trend, który wydaje się przyspieszać w warunkach pandemicznych. Zarówno w Gdańsku, jak i w innych miastach Polski, wzrosła liczba zarejestrowanych samochodów. Oprócz oczywistego, negatywnego wpływu na warunki przemieszczania się, wzrost emisji spalin i gazów cieplarnianych oraz zajęcie przestrzeni pod parkowanie (niestety również na chodnikach), powiększająca się masa samochodów prywatnych będzie generować proporcjonalnie większy nacisk na władze miasta, aby wymusić podejmowanie decyzji przeznaczania coraz większej części budżetu na rozbudowę ulic i parkingów – decyzji w swej istocie szkodliwych dla mieszkańców, ich zdrowia i dla jakości przestrzeni miejskiej. Jestem jednak głęboko przekonany, że na proces decyzyjny w naszym mieście coraz większy wpływ będzie miała świadomość ekologiczna, twarde dane ekonomiczne i niezmiennie dążenie

Raport z realizacji Programu Mobilność i Transport za 2020 rok
wersja dostępna cyfrowo

do zapewnienia w Gdańsku najwyższej jakości życia wśród dużych polskich miast. Nie wątpię, że jest to nasz ogromny potencjał, choć zapewne dla osiągnięcia przyjętych celów strategicznych niezbędne będzie udoskonalenie i przeorganizowanie procesu zarządzania mobilnością.

Remigiusz Kitliński

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

Wskaźniki realizacji Programu Operacyjnego Mobilność i Transport [2014-2020]

VIII.1. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego

VIII.1.a. Długość wybudowanych lub wyremontowanych chodników

Suma w kilometrach; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	32,2	55,9	74,6	103,7	147,8	165,1

VIII.1.b. Długość wybudowanych lub wyremontowanych tras rowerowych

Suma w kilometrach; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	11,3	16,3	17,9	25,5	35,7	48,4

VIII.1.c. Liczba miejsc postojowych dla rowerów

Miejsca postojowe sfinansowanych przez miasto; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	480	4680	6780	11820	12580	13380

VIII.1.d. Stan chodników w ocenie mieszkańców

Średnia ocena w skali szkolnej 6-stopniowej z badania „Jakość życia w Gdańsku”, gdzie 1 oznacza ocenę niedostateczną, a 6 – celującą

Badanie „Jakość życia w Gdańsku” nie odbyło się w 2020 r., planowany porządek przeprowadzania badania co dwa lata został zakłócony przez epidemię choroby wirusowej COVID-19 i związane z nią ograniczenia.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	3,04	Brak danych	3,19	Brak danych	3,20	Brak danych	Brak danych

VIII.1.e. Stan infrastruktury rowerowej w ocenie mieszkańców

Średnia ocena w skali szkolnej 6-stopniowej z badania „Jakość życia w Gdańsku” gdzie 1 oznacza ocenę niedostateczną, a 6 – celującą

Badanie „Jakość życia w Gdańsku” nie odbyło się w 2020 r., planowany porządek przeprowadzania badania co dwa lata został zakłócony przez epidemię choroby wirusowej COVID-19 i związane z nią ograniczenia.

Raport z realizacji Programu Mobilność i Transport za 2020 rok
wersja dostępna cyfrowo

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	3,75	Brak danych	4,03	Brak danych	3,79	Brak danych	Brak danych

VIII.1.f. Dynamika wielkości ruchu rowerowego

Wskaźnik wyliczany na podstawie automatycznych, całodobowych pomiarów prowadzonych na bieżąco w miejscach pomiaru ruchu rowerowego w Gdańsku – tzw. liczniki rowerowe; wzrost rok do roku.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	Brak danych	100,7%	93,2%	117,5%	104,2%	102,9%

VIII.1.g. Długość dróg publicznych włączonych w strefę uspokojonego ruchu

Strefa uspokojonego ruchu o maks. dopuszczalnej prędkości 30 km/h; dane w kilometrach

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	341,2	388,2	473,5	497,7	519,7	530,5	609,0

VIII.1.h. Liczba wypadków drogowych

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	532	512	498	519	553	464	396

VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

VIII.2.a. Łączna długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej – drogowej i szynowej

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)

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	1094	1100	1203	1255	1172	1286	1200

VIII.2.b. Liczba pasażerów przewiezionych przez komunikację miejską w milionach

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

Raport z realizacji Programu Mobilność i Transport za 2020 rok
wersja dostępna cyfrowo

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	170,9	174,5	175,4	175,6	175,7	177,7	112,3

VIII.2.c. Długość buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych

Suma w kilometrach; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	3,30	3,30	3,30	4,10	5,35	5,72

VIII.2.d. Jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku w ocenie pasażerów

Ocena w skali 1–5, gdzie 1 oznacza zdecydowanie źle, a 5 – zdecydowanie dobrze; wskaźnik zintegrowany pochodzący z badania on-line, na który składają się odpowiedzi nt. punktualności pojazdów, dostępności, czasu podróży, czystości w pojazdach, napelnienia pojazdów, poczucia bezpieczeństwa w dzień i w nocy, życzliwości osób prowadzących pojazd, ogrzewania/klimatyzacji, udogodnień dla osób niepełnosprawnych / starszych / z małymi dziećmi

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	3,51	3,35	3,34	3,20	3,21	Brak danych

VIII.2.e. Udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych

Udział podróży komunikacją miejską w stosunku do liczby wszystkich podróży realizowanych pieszo, na rowerze, komunikacją miejską oraz samochodem

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	Brak danych	32,1%	Brak danych	Brak danych	Brak danych	Brak danych

VIII.2.f. Udział nowych i zmodernizowanych jednostek taboru transportu zbiorowego w ogólnej liczbie jednostek taboru

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

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	47,0%	56,0%	45,0%	37,9%	46,4%	44,9%	44,6%

VIII.2.g. Liczba skrzyżowań objętych bezwzględny i względnym priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej

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

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	0	0	73	83	83	84	96

VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej

VIII.3.a. Liczba pasażerów odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku

Suma w milionach osób. Ruch pasażerski do i z Gdańska, w tym regularny i nieregularny ruch lotniczy krajowy, zagraniczny oraz tranzyt

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	3,29	3,71	4,00	4,61	4,98	5,38	1,71

VIII.3.b. Stan infrastruktury drogowej w ocenie mieszkańców

Średnia ocena w skali szkolnej 6-stopniowej z badania „Jakość życia w Gdańsku”, gdzie 1 oznacza ocenę niedostateczną, a 6 – celującą

Badanie „Jakość życia w Gdańsku” nie odbyło się w 2020 r., planowany porządek przeprowadzania badania co dwa lata został zakłócony przez epidemię choroby wirusowej COVID-19 i związane z nią ograniczenia.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	2,67	Brak danych	3,34	Brak danych	3,27	Brak danych	Brak danych

VIII.3.c. Liczba połączeń bezpośrednich (lotniczych, promowych, kolejowych) w międzynarodowym ruchu pasażerskim

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	Brak danych	67	69	70	72	79

VIII.3.d. Udział obrotów ładunkowych w Porcie Morskim w Gdańsku w obrotach ładunkowych w Polsce ogółem

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	43,0%	46,5%	46,1%	46,5%	46,4%	48,2%	46,2%

VIII.3.e. Udział przeładunków kontenerów w porcie morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w Polsce ogółem

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	56,6%	58,2%	63,9%	66,3%	68,8%	68,1%	66,0%

VIII.3.f. Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS

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

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	75	76	79	83	83	84	96

VIII.3.g. Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg

Suma w kilometrach; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	32,8	73,5	87,3	108,0	136,7	149,6

VIII.4. Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności

VIII.4.a. Odsetek dzieci docierających do szkoły pieszo lub na rowerze

Dane pochodzą z badania uczniów gdańskich szkół. Wskaźnik wyliczony 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).

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	Brak danych	39,4%	43,5%	Brak danych	39,2%**	Brak danych

Uwaga: w 2019 r. konieczna była zmiana metodologii przy pozyskiwaniu danych.

VIII.4.b. Udział koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym w liczbie uchwalonych koncepcji i projektów transportowych

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Wartość danych	Brak danych	Brak danych	100%	100%	50%	0%	0%

**Zespół do spraw Koordynacji i Ewaluacji
Programów Operacyjnych:**

Katarzyna Drozd-Wiśniewska

Marcin Hrynkiewicz

Radosław Kleina

Żaneta Kucharska

Aleksandra Madajczyk

Sandra Stelmak

Robert Wójcik

Jacek Zabłotny

Wydawca:

Urząd Miejski w Gdańsku

ul. Nowe Ogrody 8/12

80-803 Gdańsk

www.gdansk.pl/strategia

GDAŃSK 2021

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