



Raport
ewaluacyjny
z realizacji
Programu
Operacyjnego



MOBILNOŚĆ
I TRANSPORT

2016-2023

Raport z realizacji
Programu Operacyjnego
VIII. Mobilność i Transport
za lata 2016-2023

SPIIS TREŚCI

01

Wstęp4

02

Osiągnięcia, z których jesteśmy najbardziej dumni6

03

Analiza realizacji celów operacyjnych8

Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

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

Cel VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

Cel VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej

Cel VIII.4. Popularyzacja transportu zrównoważonego oraz mobilności aktywnej

04

Wyzwania na kolejne lata16

Załącznik nr 1

Wskaźniki realizacji Programu Operacyjnego Mobilność i Transport [2016-2023]

1. WSTĘP

Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus wraz z Programami Operacyjnymi są nadrzędnymi dokumentami strategicznymi stanowiącymi podstawę do zintegrowanego, długofalowego zarządzania rozwojem Gdańska.







Głównym sposobem udostępniania wyników ewaluacji są roczne raporty ewaluacyjne, w których omawiany jest nie tylko stan danego obszaru, ale też ocena efektów zrealizowanych zadań. Ponadto informacje o stanie realizacji Programów Operacyjnych publikowane są w corocznym Raporcie o stanie Miasta Gdańska – podsumowaniu działalności prezydenta w danym roku kalendarzowym, zawierającym najważniejsze informacje dotyczące demografii, budżetu, zarządzania oraz zrealizowanych inwestycji i wydarzeń w mieście.

Niniejszy raport stanowi podsumowanie i ocenę przedsięwzięć podjętych w latach 2016-2023, wpisujących się w realizację ustalonych priorytetów rozwojowych i służących osiągnięciu celów Programu Operacyjnego Mobilność i Transport. Zaprezentowano w nim najnowsze dane dostępne na koniec maja 2024 r.

W pierwszej części dokumentu zaprezentowano Osiągnięcia, z których jesteśmy najbardziej dumni w zakresie działalności Programu Operacyjnego. Są to kluczowe działania i inwestycje, które zostały zrealizowane i znacznie wpłynęły na rozwój miasta, a także na same gdańszczanki i gdańszczan.

W następnej części przedstawiono Analizę celów operacyjnych Programu. W ramach analizy wskazano działania wspierające, które służyły realizacji celu. Zaprezentowano także wskaźniki monitorujące efekty podejmowanych działań. W każdym wskaźniku położono nacisk na oczekiwany kierunek zmian.

Przyjęto następujące oznaczenia w tabelach:

Zmiana	Jak odczytywać?	Oznaczenie
więcej niż +5%	duży wzrost	
od +1% do +5%	wzrost	
+/- 1%	utrzymanie na stabilnym poziomie	
od -1% do -5%	spadek	
mniej niż -5%	duży spadek	
-	brak danych	

Zidentyfikowano również **kierunki dalszej interwencji**, które wyznaczają kierunki i konkretne działania służące dalszej realizacji celów.

W ostatniej części dokumentu przedstawiono **wyzwania**, które powinny stanowić główne kierunki rozwoju miasta w kolejnych latach. Są to obszary, na których powinno skupić się miasto, żeby rozwijać się w sposób zrównoważony, uwzględniając dobro mieszkanek i mieszkańców. Wyzwania stanowią rekomendacje dotyczące kontynuacji lub weryfikacji dotychczasowych przedsięwzięć, a także kierunki dalszych działań.



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.

Koordynator Programu Operacyjnego

Remigiusz Kitliński

Kierownik Referatu Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej, Urząd Miejski w Gdańsku

Opiekunowie merytoryczni Programu Operacyjnego

2016-2018 r. Piotr Grzelak
Z-ca Prezydenta Miasta Gdańska ds. polityki komunalnej

od 2019 r. Piotr Borawski
Z-ca Prezydenta Miasta Gdańska ds. przedsiębiorczości i ochrony klimatu



2. OSIĄGNIĘCIA, Z KTÓRYCH JESTEŚMY NAJBARDZIEJ DUMNI

1. Rozwój stref ruchu uspokojonego

Sukcesywnie począwszy od 2016 r. Gdańsk rozwijał strefy ruchu uspokojonego. Pierwsze z nich powstały już w 2011 r. Dzięki **Gdańskiemu Programowi Uspokajania Ruchu** docelowo tzw. „Strefą Tempo 30” będą objęte wszystkie ulice klasy lokalnej, ulice dojazdowe oraz wybrane fragmenty ulic klasy zbiorczej. Środkami stosowanymi w ramach Programu są:

- **elementy organizacji ruchu drogowego**, np.: skrzyżowania równorzędne, kontraruch rowerowy na ulicach jednokierunkowych, zawężanie przekrojów jezdni,
- **fizyczne środki uspokojenia ruchu**, np.: azyle dla pieszych, progi zwalniające, wyniesione przejścia dla pieszych, przystanki wiedeńskie.

W ramach Programu uspokojeniem ruchu w 2023 r. **w Gdańsku było objętych 631,6 km dróg**, co stanowi 66,9% wszystkich dróg w mieście. W okresie lat 2016-2023 udział % dróg objętych uspokojeniem ruchu wzrósł o 7,9 punktu procentowego. Dalszy rozwój stref ruchu uspokojonego pozytywnie wpłynie na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.

Celem Gdańskiego Programu Uspokajania Ruchu Drogowego jest **zmniejszenie ryzyka wypadków drogowych** na ulicach miasta. W 2016 r. odnotowano 498 wypadków drogowych, natomiast w 2023 r. już 338. Można więc stwierdzić, że sam Program, ale również działania mu towarzyszące przynoszą wymierne efekty.

2. Upowszechnienie transportu rowerowego

Na upowszechnienie transportu rowerowego wpłynęły głównie dwa czynniki: **dynamiczny rozwój infrastruktury przeznaczonej dla ruchu rowerowego** oraz **kampanie i akcje promocyjne** skierowane dla mieszkanki i mieszkańców zachęcające do mobilności rowerowej.

Rozwój siatki dróg rowerowych tak jak np. budowa drogi rowerowej wzdłuż trasy tramwajowej Nowa Warszawska, wzdłuż al. Adamowicza czy budowa trasy EuroVelo R-9 przyczyniły się do tego, że na koniec 2023 r. w Gdańsku było łącznie **875,8 km tras rowerowych**. W porównaniu do 2016 r. to aż o 215,9 km więcej. Znacznie zwiększyła się również liczba miejsc postojowych dla rowerów – z poziomu 7 700 miejsc w 2016 r. do 18 050 miejsc w 2023 r. Aktywność rowerzystów odnotowuje **30 punktów pomiarowych ruchu rowerowego** na obszarze Gdańska. W analizowanym okresie dynamika wielkości ruchu rowerowego tylko w 2017 r. była ujemna. We wszystkich pozostałych latach odnotowano dodatnią dynamikę, co potwierdza zwiększające zainteresowanie ruchem rowerowym jako codzienną formą mobilności.

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. Jedną z najpopularniejszych kampanii jest **Rowerowy maj**, w którym w 2023 r. wzięło udział 38 tys. osób. W 2023 r. przeprowadzono również kampanię społeczną **Rowerem do pracy i szkoły – Kręć kilometry dla Gdańska**, która po raz kolejny zanotowała rekordowe wyniki (6,2 tys. uczestników).

3. Rozbudowa infrastruktury liniowej

Inwestycje z zakresu infrastruktury liniowej pozwoliły na dynamiczny rozwój miasta w wielu jego obszarach. Jedną z kluczowych inwestycji dla ruchu samochodowego w Gdańsku była **budowa nowego mostu zwodzonego, który połączył Wyspę Sobieszewską ze stałym lądem**. Inwestycja zdecydowanie poprawiła dostępność wspiarskiej dzielnicy Gdańska. Skróceniu uległ czas przeprawy przez Martwą Wisłę oraz wzrosło bezpieczeństwo i komfort podróżnych. Znaczącymi inwestycjami były również **przebudowa wiaduktu Biskupia Górka** oraz **przebudowa mostu Stągiewnego**, których celem była poprawa warunków ruchu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu.

Korzystne zmiany w dostępności pieszej i rowerowej w obrębie Śródmieścia zaistniały m.in. po wybudowaniu **kładki pieszo-rowerowej na wyspę Ołowiankę**. Inwestycja ta nie tylko aktywizowała turystycznie tę dotychczas trudniej dostępną dla pieszych część Śródmieścia, ale także stworzyła wygodny i pożądany tranzytowy korytarz rowerowy. Do poprawy warunków ruchu pieszego w obrębie Głównego Miasta przyczyniła się również budowa **obrotowej kładki na Wyspę Spichrzów**, dzięki której obszar północnego cypla Wyspy Spichrzów uzyskał bezpośrednie połączenie z Długim Pobrzeżem. Dodatkowo w ramach poprawy dostępności pieszej i rowerowej realizowane były działania z Programu Chodnikowego, ograniczanie ruchu samochodowego oraz optymalizacja parkowania w mieście. Z projektów skierowanych strictly dla rowerzystów była m.in. budowa dróg rowerowych w ramach projektu **Pomorskie Trasy Rowerowe o znaczeniu międzynarodowym R-10 i Wiślana Trasa Rowerowa R-9**. Oprócz tras o znaczeniu międzynarodowych toczyły się inwestycje w zakresie budowy i modernizacji tras rowerowych na terenie całego miasta, dzięki czemu w analizowanym okresie przybyło ponad 215,9 km tras rowerowych.

Z kolei jednymi z kluczowych inwestycji szynowych były: realizacja **linii tramwajowej wzdłuż alei Pawła Adamowicza** (2,7 km) wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz budowa **linii tramwajowej Nowa Warszawska** (2 km). W ramach pozostałych inwestycji realizowana była np. przebudowa trasy tramwajowej na Stogi. W latach 2016-2023 utworzono 14 km nowych linii tramwajowych oraz dodatkowo 35 km nowych linii autobusowych.

4. Wzmocnienie roli Gdańska jako krajowego i międzynarodowego węzła transportowego

Kolejną ważną rzeczą dla funkcjonowania miasta jest **wzmocnienie jego roli jako krajowego i międzynarodowego węzła transportowego**. Ze względu na sprzyjające położenie geograficzne, Gdańsk może rozwijać się jako centralny ośrodek transportowy w skali Polski i Europy. Dynamiczny rozwój Portu Lotniczego oraz Portu Morskiego pozwala na budowanie pozycji miasta jako jednego z najważniejszych węzłów transportowych i przeładunkowych.

Zwiększenie dostępności wewnętrznej odbywa się dzięki rozbudowie niezbędnej infrastruktury miejskiej dla mieszkańców i mieszkańek miasta. Budowa **węzła integracyjnego Śródmieście** pozwoliła na zintegrowanie dojazdów z południowej części Gdańska w kierunku centrum miasta. Wykorzystanie intermodalnych środków miejskiego transportu pasażerskiego pozwoliło na zoptymalizowanie przejazdów autobusów, tramwajów, SKM oraz PKM.

Do rozwoju w obszarze gospodarczym przyczyniła się także budowa **tunelu pod Martwą Wisłą**, która pozwoliła na połączenie dwóch dzielnic Gdańska - Przeróbki oraz Letnicy, które mają znaczenie strategiczne pod kątem połączenia obszarów rozwojowych i przemysłowych (w tym z Portem Morskim) z pozostałą częścią miasta. Skróceniu uległ czas przejazdu między Przeróbką i Letnicą oraz okolicznymi dzielnicami, odciążona została trasa W-Z, a także Śródmieście.

Rozwój strategicznej infrastruktury dla miasta umocnił jego pozycję jako węzła transportowego na arenie krajowej i międzynarodowej. Wzmocnienie połączeń z innymi węzłami transportowymi pozwoliło na płynny przepływ towarów i płynny ruch pasażerski. Przyczyniają się do tego m.in. dynamiczne inwestycje na terenie Portu Lotniczego takie jak: **budowa terminala kurierskiego DHL i pirsu zachodniego terminala T2, nowa hala przylotowa**, a także **budowa Airport City Gdańsk**, w ramach którego w 2022 r. otwarto pierwszy biurowiec Alpha. Rozwój na terenie Portu Morskiego przyczynił się do umocnienia pozycji portu wśród innych portów Morza Bałtyckiego – **rozbudowa terminala T2** oraz **pogłębienie toru wodnego** przyczyniło się do maksymalizowania zdolności przeładunkowej. Ponadto, **rozwój samej siatki połączeń lotniczych i kolejowych** także umocnił pozycję Gdańska jako destynacji biznesowej, turystycznej i przemysłu czasu wolnego. Uwidoczniła się to m.in. we wzroście liczby pasażerów odprawianych w Porcie Lotniczym, a także wzroście liczby turystów i odwiedzających Gdańsk. W 2016 r. odnotowano 2,1 mln turystów i odwiedzających, co w porównaniu do 4,1 mln gości w 2023 r. stanowi rekordowy wzrost o 95%. W przypadku pasażerów na gdańskim lotnisku, w 2016 r. odprawiono 4 mln pasażerów. W 2023 r. było to już 5,9 mln pasażerów (+48% w analizowanym okresie).

3. ANALIZA REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH

Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Proces kształtowania się miasta jest procesem ciągłym. Kompleksowość zachodzących przemian gospodarczo-społecznych i zmieniające się uwarunkowania zewnętrzne prowadzą do nowych wyzwań, z którymi miasto musi się ciągle mierzyć.

Jednym z najważniejszych czynników społeczno-gospodarczych mających wpływ na całościowe funkcjonowanie miasta była **pandemia COVID-19**. Z tego powodu **rok 2020** znacznie bardziej odcisnął swoje piętno na tym, w jaki sposób funkcjonowało miasto. **Zmiany dotyczyły każdej sfery miasta oraz życia mieszkańców i mieszkańek**. Zmieniły się potrzeby i priorytety. W związku z częstą zmianą trybu pracy na zdalną, zamknięciem przedszkoli i nierealizowaniem zajęć lekcyjnych w szkołach w formule stacjonarnej, zmieniły się również przyzwyczajenia społeczeństwa w tym zakresie.

Nakładane ograniczenia pandemiczne nie ominęły także obszaru transportu i mobilności. Ówczesna bieżąca sytuacja wymusiła zmianę dotychczasowych przyzwyczajeń komunikacyjnych. Maksymalna zdolność przewozowa publicznego transportu zbiorowego została ograniczona – zostały nałożone limity pasażerów w pojazdach. Obowiązywał nakaz zakrywania ust i nosa, a także wprowadzone zostały strefy buforowe przy kabinach kierowców i motorniczych. Poskutkowało to spadkiem liczby pasażerów korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Wielokrotnie zmniejszyła się liczba obsługiwanych pasażerów w transporcie lotniczym, a także transportowanych ładunków typu cargo. Znacznie zmalał także wolumen ładunków w Porcie Morskim w Gdańsku, a nałożone ograniczenia poskutkowały również przerwaniem łańcuchów dostaw.

W latach 2021-2023 zauważalne były zjawiska, które można interpretować jako powolny powrót do funkcjonowania sprzed pandemii COVID-19. Proces ten może jednak wymagać wiele czasu, a skutki epidemii będą widoczne jeszcze długofalowo w każdej dziedzinie życia miasta. Jednym z obszarów funkcjonowania miasta, który odnotowuje powrót do stanu sprzed „załamania” jest publiczny transport zbiorowy. W latach 2021-2023 odnotowuje się **sukcesywny wzrost liczby osób korzystających z transportu publicznego** mimo dalszej popularności pracy zdalnej i w formule hybrydowej, przez które mieszkańcy mają ograniczone potrzeby przemieszczania się. Również w transporcie lotniczym nastąpił wzrost wielkości ruchu pasażerskiego. W 2023 r. obsłużono rekordowe ponad 5,9 mln pasażerów (wzrost o 9,9% w porównaniu do przedpandemicznego 2019 r., który do tej pory był rekordowym rokiem). Podobnie wysokie wyniki dzięki dynamicznemu rozwojowi notuje gdański port morski w zakresie przeładunków kontenerów, a **wielkość obrotów ładunkowych w 2023 r. jest historycznie rekordowa**.

W zakresie transportu i mobilności swoje zobowiązania nakłada również **Ustawa z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych**. Począwszy od inwentaryzacji punktów ładowania, opracowania planu budowy po pojawienie się nowych punktów na mapie miasta. Plan budowy realizował operator systemu dystrybucyjnego – Energa Operator. Zgodnie z ustawą miasto Gdańsk, **docelowo do 2028 r. musi zapewnić co najmniej 30% floty zeroemisyjnej** w wykorzystywaniu pojazdów do publicznego transportu zbiorowego. Samorząd musi również zadbać o zapewnienie docelowego udziału 30% pojazdów zeroemisyjnych we flocie pojazdów obsługującego ją urząd oraz w realizacji zleconych zadań publicznych.

Nie bez znaczenia były również drastyczne wzrosty cen energii (2022-2023), co odbiło się zarówno na bezpośrednich kosztach utrzymania mieszkańców, ale także na kosztach organizacji miasta. Ceny energii odbiły piętno na budżecie miasta m.in. przez wzrost kosztów utrzymania infrastruktury, czy utrzymania sieci trakcyjnej i funkcjonowania taboru tramwajowego.

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

Do realizacji celu służyły m.in. działania:

1. priorytetyzacja ruchu pieszego,
2. rozwój infrastruktury pieszej,
3. niwelowanie barier w ruchu pieszym i rowerowym,
4. ograniczanie i uspokajanie ruchu samochodowego,
5. optymalizacja parkowania pojazdów,
6. realizacja programów w zakresie edukacji komunikacyjnej

Analiza wskaźników realizacji celu operacyjnego

Wskaźniki z zakresu celu **VIII.1. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego** dotyczą infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów, a także dynamiki wielkości ruchu rowerowego i liczby wypadków drogowych.

W analizowanym okresie lat 2016-2023 siedem na osiem wskaźników odnotowało zmiany zgodne z oczekiwaniem – w większości kierunek wzrostowy, a w przypadku wskaźnika dotyczącego wypadków drogowych pożądany kierunek zmian jest malejący. Tylko jeden wskaźnik utrzymał się na podobnym do wyjściowego poziomie (zmiana poniżej 1% w latach 2016-2023).

Wskaźniki dotyczące długości wybudowanych lub wyremontowanych chodników i tras rowerowych oraz liczby miejsc postojowych dla rowerów są liczone narastająco od 2015 roku. Mimo tego ich roczne tempo realizowało zakładany plan. W okresie lat 2015-2023 wybudowano i wyremontowano łącznie ponad 182 km chodników oraz ponad 65 km tras rowerowych. W tym samym okresie liczba miejsc postojowych dla rowerów wzrosła o ponad 14,5 tys. Pozytywnie kształtuje się także dynamika wielkości ruchu rowerowego. W latach 2016-2023 tylko w 2017 r. odnotowano ujemną dynamikę, w pozostałych analizowanych latach dynamika była dodatnia, co wskazuje na ciągle rosnące zainteresowanie mieszkańców tą formą transportu. Wart podkreślenia jest fakt zmiany wielkości ruchu rowerowego, który w latach 2016-2023 wzrósł o ponad 38%.

Poprawie uległa również ocena mieszkańców w zakresie stanu chodników – w okresie 2016-2023 poprawiła się ona o +0,47 pkt. W przypadku oceny infrastruktury rowerowej odnotowano nieznaczny spadek w tym samym okresie (-0,04 pkt.). Należy mieć jednak na uwadze, że sama ocena na początku okresu pomiarowego w 2016 r. była już wysoka (4,03) i tylko w 2018 r. odnotowano spadek oceny (3,79). Wzrosła długość dróg publicznych włączonych w strefę uspokojonego ruchu – w analizowanym okresie zwiększyła się o ponad 158 km. Wskaźnikiem, który odnotował wartości spadkowe w analizowanym okresie jest liczba wypadków drogowych, co w tym przypadku jest zjawiskiem pozytywnym. W 2016 r. odnotowano 498 wypadków drogowych, natomiast w 2023 r. – 338.

Wskaźnik	Wartość bazowa w 2016 r.	Osiągnięta wartość w 2023 r.	Oczekiwany kierunek zmian	Rzeczywisty kierunek zmian
VIII.1.a. Długość wybudowanych lub wyremontowanych chodników (Wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.)	23,6 km	182,5 km	↑	↑+
VIII.1.b. Długość wybudowanych lub wyremontowanych tras rowerowych (Wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.)	5,0 km	65,5 km	↑	↑+
VIII.1.c. Liczba miejsc postojowych dla rowerów (Wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.)	4 200	14 550	↑	↑+
VIII.1.d. Stan chodników w ocenie mieszkańców (ocena w skali 1-6)	3,19	3,66	↑	↑+
VIII.1.e. Stan infrastruktury rowerowej w ocenie mieszkańców (ocena w skali 1-6)	4,03	3,99	↑	—
VIII.1.f. Dynamika wielkości ruchu rowerowego	100,7%	105,4%	↑	↑+
VIII.1.g. Długość dróg publicznych włączonych w strefę uspokojonego ruchu	473,5 km	631,6 km	↑	↑+
VIII.1.h. Liczba wypadków drogowych	498	338	↓	↓-

Kierunki dalszej interwencji:

Powyższa analiza wskazuje, że większość wskaźników kształtowało się na przestrzeni lat zgodnie z oczekiwaną zmianą. W dalszym etapie należy zwiększyć dotychczasowe tempo inwestycyjne. W zakresie infrastruktury pieszej i rowerowej należy zwrócić szczególną uwagę również na remonty i kwestie utrzymaniowe istniejącej infrastruktury. Należy wprowadzać nowe rozwiązania organizacyjne i infrastrukturalne, które przyczynią się do zwiększenia poczucia bezpieczeństwa na drogach (np. poprzez wprowadzanie stref ruchu uspokojonego, czy stref zamieszkania), a także kontynuować programy edukacji komunikacyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem najmłodszych uczestników ruchu.

Cel VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego

Do realizacji celu służyły m.in. działania:

1. usprawnienie organizacji transportu publicznego,
2. rozbudowa i modernizacja infrastruktury liniowej,
3. rozwój Systemu Informacji Pasażerskiej,
4. priorytetyzacja transportu publicznego w ruchu drogowym,
5. rozwój i modernizacja taboru transportu publicznego,
6. integracja taryfowo-biletowa, w tym: integracja biletowa w ramach Gdańskiej Karty Mieszkańca z SKM.

Analiza wskaźników realizacji celu operacyjnego

Wskaźniki z zakresu celu **VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego** dotyczą infrastruktury transportowej (jej rozwój ilościowy, jakościowy w ocenie pasażerów oraz organizacyjny), liczby przewożonych pasażerów przez komunikację miejską, udziału komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych, a także nowych i zmodernizowanych jednostek taboru transportu zbiorowego.

W analizowanym okresie cztery na siedem wskaźników odnotowały oczekiwany trend – wzrostowy (i to znaczny – powyżej 5%). Trzy z analizowanych wskaźników odnotowało spadki wartości przy czym dwa z nich znaczne.

Łączna długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej (drogowej i szynowej) na koniec 2023 r. wyniosła 1269 km, czyli o 66 km więcej w porównaniu do 2016 r. Długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej w latach 2016-2019 była zmienna i nie wykazywała stałego trendu wzrostowego. Lata w których nastąpił spadek, to czas modernizacji tras tramwajowych. Od 2020 r. widoczny jest systematyczny wzrost długości funkcjonujących linii komunikacji publicznej. Z kolei we wskaźniku dotyczącym liczby przewożonych pasażerów nastąpił spadek wartości z 175,4 mln w 2016 r., do 158,2 mln w 2023 r. (-17,2 mln os.). Spadek odnotował również wskaźnik opisujący udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych – z poziomu 32,1% w 2016 r. do poziomu 28,7% w 2022 r. Należy jednak pokreślić, że w latach 2016-2019 następował systematyczny wzrost liczby pasażerów przerwany nadejściem pandemii COVID-19, która znacząco przyczyniła się do zmiany zachowań komunikacyjnych mieszkańców, a tym samym spadku liczby pasażerów w tym czasie.

Wskaźnik długości buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych jest liczony narastająco od 2015 r. i w 2023 r. wyniósł blisko 8 km, a średnie tempo zmian wynosiło 13,4%. Nieznaczny spadek nastąpił w przypadku opinii nt. funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku, którą mieszkańcy w 2023 r. ocenili na poziomie 3,28 (3,35 w 2016 r.). W 2023 r. mieszkańcy lepiej ocenili funkcjonowanie tramwajów (3,38) niż autobusów (3,02). Dzięki wielomilionowym inwestycjom w zakup oraz modernizację taboru w 2023 r. miasto posiadało flotę autobusową, w której wszystkie pojazdy były niskopodłogowe i klimatyzowane. Z kolei w ramach floty tramwajowej było to 100% pojazdów niskopodłogowych, a 78% z nich posiadało klimatyzację. Udział* nowych i zmodernizowanych jednostek taboru transportu zbiorowego w ogólnej liczbie jednostek taboru zgodnie z oczekiwaniami wzrósł – z poziomu 45,0% w 2016 r. do 49,3% w 2023 r. W ciągu analizowanego okresu liczba skrzyżowań objętych bezwzględny i względny priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej wzrosła z 73 do 113 skrzyżowań. We wskaźniku ujęto skrzyżowania, przez które pojazdy transportu zbiorowego mogą przejechać bez zatrzymywania się – zarówno w każdej sytuacji, jak i tylko w przypadku opóźnienia względem rozkładu jazdy.

* Do wyliczenia wskaźnika brane są pod uwagę pojazdy floty autobusowej i tramwajowej, które są nowe (nie starsze niż 8 lat) oraz były zmodernizowane w ciągu ostatnich 8 lat.

Wskaźnik	Wartość bazowa w 2016 r.	Osiągnięta wartość w 2023 r.	Oczekiwany kierunek zmian	Rzeczywisty kierunek zmian
VIII.2.a. Łączna długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej - drogowej i szynowej	1203 km	1269 km	↑	↑+
VIII.2.b. Liczba pasażerów przewiezionych przez komunikację miejską	175,4 mln os.	158,2 mln os.	↑	↓-
VIII.2.c. Długość buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych (Wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.)	3,30 km	7,96 km	↑	↑+
VIII.2.d. Jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku w ocenie pasażerów (ocena w skali 1-5)	3,35	3,28	↑	↓-
VIII.2.e. Udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych	32,1%	28,7% (2022)	↑	↓-
VIII.2.f. Udział nowych i zmodernizowanych jednostek taboru transportu zbiorowego w ogólnej liczbie jednostek taboru	45,0%	49,3%	↑	↑+
VIII.2.g. Liczba skrzyżowań objętych bezwzględny i względny priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej	73	113	↑	↑+

Kierunki dalszej interwencji:

Rekomendowany jest dalszy rozwój linii transportu publicznego, w szczególności komunikacji szynowej. Wymiana i modernizacja taboru publicznego transportu zbiorowego: autobusowego jak i tramwajowego, pozytywnie wpłynie na odczucia pasażerów korzystających z tych form środków transportu oraz może przyciągnąć nowych użytkowników. Należy położyć nacisk na motywacje pasażerów do powrotu korzystania z komunikacji miejskiej po pandemicznym załamaniu trendu w 2020 r. Wdrożenie pełnej integracji taryfowo-biletowej w zakresie obszaru metropolitalnego znacząco ułatwi podróżowanie transportem zbiorowym. Pomocne może być też wdrożenie systemu zachęt, który będzie gratyfikować dokonywane przez mieszkańców wybory transportowe. W celu śledzenia zmian nawyków transportowych mieszkanki i mieszkańców Gdańska rekomenduje się częstsze przeprowadzanie Kompleksowych Badań Ruchu. Należy również zwiększyć tempo rozwoju sieci buspasów oraz optymalizacji systemów ITS, zgodnie z którą nadawany jest priorytet pojazdom transportu zbiorowego – oba te działania powinny się przełożyć na skrócenie czasu ich przejazdu.

Cel VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej

Do realizacji celu służyły m.in. działania:

1. prace budowlane i modernizacyjne układu drogowego,
2. rozbudowa i modernizacja infrastruktury kolejowej oraz portu lotniczego i portu morskiego,
3. prace nad studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta,
4. projekty realizowane w ramach Budżetu Obywatelskiego.

Analiza wskaźników realizacji celu operacyjnego

Wskaźniki z zakresu celu **VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej** dotyczą infrastruktury drogowej, działalności portu morskiego i lotniczego, a także połączeń w międzynarodowym ruchu pasażerskim.

W analizowanym okresie wszystkie siedem wskaźników odnotowało wzrosty zgodnie z założonymi kierunkami. Wszystkie wskaźniki charakteryzują się tzw. dużym wzrostem – powyżej 5%.

W 2016 r. Port Lotniczy odprawił nieco ponad 4 mln pasażerów. W kolejnych latach następował systematyczny wzrost liczby odprawianych osób, w 2019 r. odprawiono niemal 5,4 mln osób. W 2020 r. nastąpił znaczny spadek do poziomu 1,7 mln osób ze względu na pandemię COVID-19, która znacznie ograniczyła pasażerski ruch lotniczy. W latach 2021-2022 widoczne jest popandemiczne odbicie i powrót do dynamicznego wzrostu ruchu pasażerskiego – 2023 r. odnotowano rekordową liczbę odprawionych pasażerów – 5,9 mln osób. Ocena mieszkańców stanu infrastruktury drogowej, wzrosła w analizowanym okresie z poziomu 3,34 w 2016 r. do 3,60 w 2023 r.

Wzrostowi uległa również liczba bezpośrednich połączeń lotniczych, promowych i kolejowych z Gdańska w międzynarodowym ruchu pasażerskim z 67 w 2016 r. do 77 w 2023 r. Zdecydowaną większość połączeń (96%) w 2023 r. stanowiły połączenia lotnicze. W analizowanym okresie Port Morski w Gdańsku odnotował wzrost obrotów ładunkowych z poziomu 37 mln ton w 2016 r., do rekordowych 81 ton w 2023 r. Tonaż ten przełożył się także na wzrost udziału obrotów ładunkowych w Porcie Morskim w Gdańsku w stosunku do obrotów ładunkowych w polskich portach ogółem z 46,1% w 2016 r. do 55,6% w 2023 r. Wzrósł również udział przeładunków kontenerów w Porcie Morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w Polsce ogółem z poziomu 63,9% w 2016 r. do 68,5% w 2023 r. W przypadku wskaźników dotyczących przeładunków, w 2020 r. nastąpiło chwilowe załamanie trendu wzrostowego, co wynikało z sytuacji epidemiologicznej: spadku produkcji oraz przerwanych łańcuchów dostaw.

W celu poprawy efektywnego wykorzystywania systemu transportowego, skrócenia czasu przejazdu i poprawy bezpieczeństwa podróży stosowane są Inteligentne Systemy Transportowe (ITS). W 2016 r. tymi systemami było objętych 79 skrzyżowań, a w 2023 r. już 113 skrzyżowań. Ostatni ze wskaźników tego celu, dotyczący długości zbudowanych lub zmodernizowanych dróg jest liczony narastająco od 2015 r. W ciągu analizowanego okresu zbudowano lub zmodernizowano ponad 143 km dróg przy średnim tempie rocznym ponad +14%.

Wskaźnik	Wartość bazowa w 2016 r.	Osiągnięta wartość w 2023 r.	Oczekiwany kierunek zmian	Rzeczywisty kierunek zmian
VIII.3.a. Liczba pasażerów odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku	4,00 mln os.	5,91 mln os.	↑	↑+
VIII.3.b. Stan infrastruktury drogowej w ocenie mieszkańców	3,34	3,60	↑	↑+
VIII.3.c. Liczba połączeń bezpośrednich (lotniczych, promowych, kolejowych) w międzynarodowym ruchu pasażerskim	67	77	↑	↑+
VIII.3.d. Udział obrotów ładunkowych w Porcie Morskim w Gdańsku w obrotach ładunkowych w Polsce ogółem	46,1%	55,6%	↑	↑+
VIII.3.e. Udział przeładunków kontenerów w porcie morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w Polsce ogółem	63,9%	68,5%	↑	↑+
VIII.3.f. Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS (Inteligentne Systemy Transportowe)	79	113	↑	↑+
VIII.3.g. Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg (Wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.)	40,7 km	154,6 km	↑	↑+

Kierunki dalszej interwencji:

W celu wzmocnienia efektów działań zaleca się dalszy rozwój infrastruktury Portu Morskiego i Portu Lotniczego w Gdańsku oraz rozwój infrastruktury im towarzyszącej. Wartości wskaźników z lat 2021-2023 wskazują, że załamania w zakresie funkcjonowania portów w okresie pandemicznym były przejściowe. W 2023 r. odnotowano rekordowe wyniki każdego z portów. W celu podtrzymania dalszego tempa rozwoju, Port Morski powinien skupić się na działaniach doskonalących i usuwaniu wąskich gardeł transportowych w celu efektywniejszego wykorzystywania posiadanych zasobów i zwiększania mocy przerobowych. W przypadku Portu Lotniczego, powinny być kontynuowane: rozwój zróżnicowanej siatki połączeń, rozbudowa miasteczka lotniskowego Airport City oraz zwiększanie jego dostępności transportem publicznym, co przyczyni się do intensyfikacji atrakcyjności biznesowej i inwestycyjnej Portu Lotniczego oraz samego Gdańska. Dodatkowym wyzwaniem dla portów będzie wdrażanie rozwiązań i narzędzi zmniejszających negatywne oddziaływanie na środowisko oraz ograniczenia emisji zanieczyszczeń.

W zakresie infrastruktury drogowej, inwestycje zarówno w modernizację istniejących, jak i budowę brakujących odcinków pozytywnie wpłyną na spójność siatki drogowej miasta. Obejmowanie kolejnych skrzyżowań systemami ITS przyczyni się do poprawy płynności ruchu drogowego i zwiększenia ochrony życia uczestników ruchu.

Cel VIII.4. Popularyzacja transportu zrównoważonego oraz mobilności aktywnej

Do realizacji celu służyły m.in. działania:

1. promocja transportu zrównoważonego i mobilności aktywnej,
2. współpraca i partycypacja społeczna na rzecz zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej,
3. monitoring mobilności mieszkańców poprzez Gdańskie Badania Ruchu,
4. prace nad stworzeniem Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP),
5. prace nad stworzeniem Gdańskiego Standardu Ulicy Miejskiej (GSUM).

Analiza wskaźników realizacji celu operacyjnego

Wskaźniki z zakresu celu **VIII.4. Popularyzacja transportu zrównoważonego oraz mobilności aktywnej** dotyczą odsetka dzieci docierających do szkoły pieszo lub na rowerze oraz koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym.

Jeden z dwóch wskaźników utrzymał się na zbliżonym poziomie. Wskaźnik odsetka dzieci docierających do szkoły pieszo lub na rowerze jest mierzony za pomocą badania ankietowego dla uczniów szkół. Widoczny jest nieznaczny wzrost wartości wskaźnika z poziomu 39,4% w 2016 r. na 39,6% w 2022 r. W trakcie analizowanego okresu konieczna była zmiana metodologii przy pozyskiwaniu danych. W związku z tym, porównywanie wartości wskaźnika pomiędzy poszczególnymi latami może być niemiarodajne.

Spadek wartości zanotował drugi wskaźnik, który monitoruje udział koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym w liczbie uchwalonych koncepcji i projektów transportowych. W 2016 r. przyjętych do realizacji koncepcji i projektów było 10. W latach 2017-2020 było to odpowiednio: 2, 4, 2, 1 projektów/koncepcji. W 2021 r. przyjęto do realizacji 13 projektów/koncepcji, a w latach 2022-2023 po 3 projekty/koncepcje. Na początku analizowanego okresu wszystkie przyjęte projekty/koncepcje były poddane pod konsultacje społeczne, w 2018 r. połowa projektów/koncepcji nie były konsultowane. Należy jednak zaznaczyć, że nie w każdym przypadku istnieje potrzeba poddawania koncepcji/projektu pod konsultacje społeczne. Może być to zależne np. od wielkości i rodzaju zmian przestrzennych spowodowanych przez inwestycję, czy etapu zaawansowania prac nad projektem.

Wskaźnik	Wartość bazowa w 2016 r.	Osiągnięta wartość w 2023 r.	Oczekiwany kierunek zmian	Rzeczywisty kierunek zmian
VIII.4.a. Odsetek dzieci docierających do szkoły pieszo lub na rowerze	39,4%	39,6% (2022)	↑	—
VIII.4.b. Udział koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym w liczbie uchwalonych koncepcji i projektów transportowych	100,0%	0,0%	↑	↓-

Kierunki dalszej interwencji:

Rekomenduje się kontynuację programów w zakresie edukacji o bezpieczeństwie i edukacji komunikacyjnej, w szczególności dla uczniów szkół oraz kontynuację kampanii zachęcających do mobilności aktywnej. Należy również wzmocnić działania w sferze bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu, w szczególności dzieci i młodzieży korzystających z mobilności pieszej oraz rowerowej poprzez inwestycje w infrastrukturę oraz poprzez reorganizację przestrzeni miejskiej. Szczególną uwagę należy zwrócić także na włączanie mieszkańców w procesy przygotowawcze kluczowych inwestycji. Poddawanie koncepcji i projektów pod konsultacje społeczne na wczesnym etapie realizacji może przynieść wymierne efekty w postaci dokładnej identyfikacji potrzeb mieszkańców i dostosowania lokalnej przestrzeni pod ich potrzeby. Może to również pozytywnie wpłynąć na wzrost poziomu zrozumienia mieszkańców w zakresie podejmowanych przez miasto decyzji

4. WYZWANIA NA KOLEJNE LATA

1. Integracja biletowa oraz integracja publicznego transportu zbiorowego dla całego regionu.
2. Zapewnienie czytelności oraz prostoty w funkcjonowaniu całego połączonego systemu transportu zbiorowego, uwzględniając priorytety odwróconej piramidy mobilności.
3. Poprawa efektywności zarządzania komunikacją miejską, zintegrowanie zarządzania systemem transportu zbiorowego na poziomie metropolitalnym.
4. Rozwój transportu zbiorowego z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup korzystających z niego, w tym osób ze szczególnymi potrzebami.
5. Rozwój sieci transportowej w nowych, rozwijających się dzielnicach w celu wdrożenia pozytywnych nawyków transportowych mieszkank i mieszkańców.
6. Wzmocnienie działań informacyjnych oraz kampanii edukacyjnych w zakresie miejskiej mobilności i transportu.



Załącznik nr 1 - wskaźniki realizacji Programu Operacyjnego Mobilność i Transport [2016-2023]

Dane dostępne na koniec maja 2024 r.

Cel operacyjny	Wskaźnik	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Rzeczywisty kierunek zmian ¹
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. Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni</i>	23,6	42,4	71,5	115,6	132,9	148,7	165,7	182,5	+ 21,2% (średnioroczna zmiana)
	VIII.1.b. Długość wybudowanych lub wyremontowanych tras rowerowych <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r. Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku</i>	5,0	6,6	14,2	24,4	37,1	49,3	61,8	65,5	+ 24,8% (średnioroczna zmiana)
	VIII.1.c. Liczba miejsc postojowych dla rowerów <i>Miejsca postojowe sfinansowanych przez miasto; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r. Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku</i>	4200	6300	11 340	12 100	12 900	13 700	14 454	14 550	+ 18,1% (średnioroczna zmiana)
	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>	3,19	●	3,20	●	●	3,46	●	3,66	+ 14,7%
	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>	4,03	●	3,79	●	●	4,05	●	3,99	- 1,0%
	VIII.1.f. Dynamika wielkości ruchu rowerowego <i>Wskaźnik wyliczony na podstawie automatycznych, całodobowych pomiarów prowadzonych w miejscach pomiaru ruchu rowerowego w Gdańsku – tzw. liczniki rowerowe; zmiana r/r</i>	100,7%	93,2%	117,5%	104,2%	102,9%	101,2%	113,8%	105,4%	+ 38,3% (dynamika sumaryczna)

¹ porównanie lat 2016 i 2023 (lub pierwszego i ostatniego dostępnego pomiaru)

Cel operacyjny	Wskaźnik	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Rzeczywisty kierunek zmian ¹
	<i>Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku</i>									
	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. Źródło: Wydział Gospodarki Komunalnej Urzędu Miejskiego w Gdańsku</i>	473,5	497,7	519,7	530,5	609,0	623,7	626,6	631,6	+ 33,4%
	VIII.1.h. Liczba wypadków drogowych <i>Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni</i>	498	519	553	464	396	383	337	338	- 32,1%
VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.	VIII.2.a. łączna długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej – drogowej i szynowej <i>Dane w km. 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> <i>Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku</i>	1203	1255	1172	1286	1200	1231	1246	1269	+ 5,4%
	VIII.2.b. Liczba pasażerów przewiezionych przez komunikację miejską <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; dane w mln</i> <i>Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku</i>	175,4	175,6	175,7	177,7	112,3	123,1	148,0	158,2	- 9,8%
	VIII.2.c. Długość buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i> <i>Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni</i>	3,30	3,30	4,30	5,55	5,77	7,31	7,88	7,96	+ 13,4% (średnioroczna zmiana)

Cel operacyjny	Wskaźnik	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Rzeczywisty kierunek zmian ¹
	<p>VIII.2.d. Jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku w ocenie pasażerów</p> <p><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, napętnienia pojazdów, poczucia bezpieczeństwa w dzień i w nocy, życzliwości osób prowadzących pojazd, ogrzewania/klimatyzacji, udogodnień dla osób niepełnosprawnych / starszych / z małymi dziećmi</i></p> <p><i>Źródło: Badanie oceny komunikacji miejskiej w Gdańsku</i></p>	3,35	3,34	3,20	3,21	●	●	3,30	3,28	- 2,2%
	<p>VIII.2.e. Udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych</p> <p><i>Udział podróży komunikacją miejską w stosunku do liczby wszystkich podróży realizowanych pieszo, na rowerze, komunikacją miejską oraz samochodem</i></p> <p><i>Źródło: Kompleksowe Badania Ruchu (KBR)</i></p>	32,1%	●	●	●	●	●	28,7%	●	- 3,4 p.p.
	<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> <p><i>Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku</i></p>	45,0%	37,9%	46,4%	44,9%	44,6%	47,8%	50,2%	49,3%	+ 4,3 p.p.
	<p>VIII.2.g. Liczba skrzyżowań objętych bezwzględny i względnym priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej</p> <p><i>Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni</i></p>	73	83	83	84	96	96	102	113	+ 54,8%
VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej	<p>VIII.3.a. Liczba pasażerów odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku</p> <p><i>Suma w mln os.: Ruch pasażerski do i z Gdańska, w tym regularny i nieregularny ruch lotniczy krajowy, zagraniczny oraz tranzyt</i></p> <p><i>Źródło: Port Lotniczy w Gdańsku</i></p>	4,00	4,61	4,98	5,38	1,71	2,15	4,58	5,91	+ 47,5%

Cel operacyjny	Wskaźnik	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Rzeczywisty kierunek zmian ¹
	VIII.3.b. Stan infrastruktury drogowej 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>	3,34	●	3,27	●	●	3,50	●	3,60	+ 7,8%
	VIII.3.c. Liczba połączeń bezpośrednich (lotniczych, promowych, kolejowych) w międzynarodowym ruchu pasażerskim <i>Źródło: Port Lotniczy w Gdańsku, Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Polskie Linie Kolejowe S.A.</i>	67	69	70	72	79	72	84	77	+ 14,9%
	VIII.3.d. Udział obrotów ładunkowych w Porcie Morskim w Gdańsku w obrotach ładunkowych w Polsce ogółem <i>Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście</i>	46,1%	46,5%	46,4%	48,2%	46,2%	47,0%	51,3%	55,6%	+ 9,5 p.p.
	VIII.3.e. Udział przeładunków kontenerów w porcie morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w Polsce ogółem <i>Źródło: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk, Zarząd Morskiego Portu Gdynia, Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście</i>	63,9%	66,3%	68,8%	68,1%	66,0%	66,5%	67,7%	68,5%	+ 4,6 p.p.
	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> <i>Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni</i>	79	83	83	84	96	96	102	113	+ 43,0%
	VIII.3.g. Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg <i>Suma w km; wskaźnik liczony narastająco od 2015 r.</i> <i>Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni</i>	40,7	54,5	75,2	103,9	116,7	127,3	143,3	154,6	+ 14,3% (średnioroczna zmiana)

Cel operacyjny	Wskaźnik	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Rzeczywisty kierunek zmian ¹
VIII. Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności.	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). *Uwaga: w 2019 r. konieczna była zmiana metodologii przy pozyskiwaniu danych. W 2022 r. zmieniono sposób realizacji badania.</i> <i>Źródło: Badanie uczniów szkół</i>	39,4%	43,5%	●	39,2%*	●	●	39,6%*	●	+ 0,2 p.p.
	VIII.4.b. Udział koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym w liczbie uchwalonych koncepcji i projektów transportowych <i>Źródło: Wydział Projektów Inwestycyjnych Urzędu Miejskiego w Gdańsku</i>	100%	100%	50%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

● brak danych lub zjawisko nie występowało

GDAŃSK 2030 PLUS

Opracowanie:

Marcin Hryniewicz
Aleksandra Madajczyk
Sandra Stelmak
Agnieszka Strzelczyk
Magdalena Wiktor
Robert Wójcik

Wydawca:

Urząd Miejski w Gdańsku
ul. Nowe Ogrody 8/12
80-803 Gdańsk
www.gdansk.pl/strategia

GDAŃSK 2024