



EWALUACJA I MONITORING PLANU ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GDAŃSKA 2030 (SUMP)

Podsumowanie działań w latach 2018-2022

REALIZACJA PLANU DZIAŁAŃ



Działania:

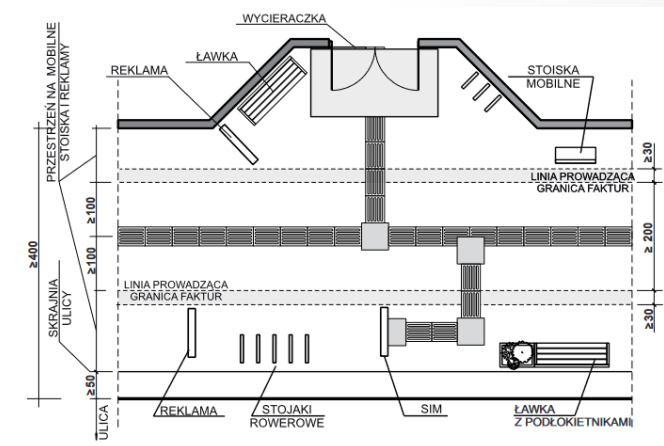
- I. Ruch pieszy i rowerowy, przestrzeń publiczna
- II. Parkowanie
- III. Transport zbiorowy
- IV. Zarządzanie mobilnością
- V. Zarządzanie transportem towarów
- VI. Edukacja / kampanie informacyjne
- VII. Mobilność jako usługa (MaaS)
- VIII. Badania i analizy

I. RUCH PIESZY I ROWEROWY, PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

1. Opracowanie i wprowadzenie standardów dotyczących małej architektury w przestrzeniach publicznych
2. Zastąpienie przejść dla pieszych w postaci kładek i tuneli przejściami naziemnymi
wyznaczenie brakujących przejść dla pieszych na głównych ciągach komunikacyjnych
i w pobliżu węzłów przesiadkowych
3. Program poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych
4. Audyt i certyfikacja warunków dla ruchu rowerowego i pieszego w szkołach
podstawowych/ponadpodstawowych
5. Audyt i certyfikacja pracodawców przyjaznych mobilności aktywnej
6. Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego w Gdańsku
7. Stworzenie Mapy Barrier
8. Program mikrozmian urbanistycznych w przestrzeni ulicznej
9. Ochrona praw wszystkich użytkowników przestrzeni poprzez skuteczne egzekwowanie obowiązującego prawa

I.1. Opracowanie i wprowadzenie standardów dotyczących małej architektury w przestrzeniach publicznych

- Standardy projektowe i katalog nawierzchni Gdańska (2019, bez Zarz. Prez. MG / Uchwały RMG)
 - Szczegółowe wytyczne dla poszczególnych elementów w pasie drogowym
- Szczegółowe standardy dostępności dla kształtowania przestrzeni i budynków w mieście Gdańsku – Poradnik projektowania uniwersalnego (2019, Zarz. PMG)
- Gdański Standard Ulicy Miejskiej (2020, Zarz. PMG)
- Uchwała Krajobrazowa Gdańska (2018, Uch. RMG)
- Inne związane z tematem: Poradnik projektowania przestrzeni zabaw w Gdańsku, Ogródkownik, Poradnik dla właścicieli lokali gastronomicznych, Poradnik „Szyld gdański”



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

I.2. Zastąpienie przejść dla pieszych w postaci kładek i tuneli przejściami naziemnymi wyznaczenie brakujących przejść dla pieszych na głównych ciągach komunikacyjnych i w pobliżu węzłów przesiadkowych

- Nowe przejście przez ul. Grunwaldzką przy OBC (2019)
- Przejścia naziemne: ul. Podwale Przedmiejskie/ul. Chmielna (2018), ul. Podwale Przedmiejskie/ul. Łąkowa (2020), ul. Okopowa/ul. Toruńska, ul. Wały Jagiellońskie/ul. Okopowa przy Bramie Wyżynnej (2022), al. Zwycięstwa przy GUMed (2022)
- Do realizacji: ul. Podwale Grodzkie (Dworzec PKP), ul. Hynka/al. Rzeczypospolitej/ul. Legionów (przy Galerii Zaspą), al. Rzeczypospolitej/ul. Startowa, przejścia przez ul. Podwale Przedmiejskie, kładka al. JPii/al. Rzeczypospolitej
- Poza głównymi arteriami: rozpatrywanie wniosków dot. wytyczenia przejść dla pieszych na bieżąco przez GZDiZ
- Działania na rzecz poprawy BRD na istniejących przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

I.3. Program poprawy bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach rowerowych

- Szkolenie zespołu do przeprowadzenia audytów przejść dla pieszych (2021)
- Realizacja audytów + opracowanie raportów – podmiot zewnętrzny (2022)
- System audytowania oparty na doświadczeniach Warszawy
- Pierwsze audyty – nieosygnalizowane przejścia dla pieszych w Oliwie (2023)
- Działania ciągłe i doraźne na rzecz poprawy BRD – np. na wniosek lokalnych społeczności
- Punktowa poprawa warunków na przejściach jest wykonywana poprzez działania własne GZDiZ w ramach dostępnego budżetu, jak i zewnętrznego finansowania, np. konkurs POLiŚ *Bezpieczny pieszy* – *doposażenie przejść dla pieszych i doposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej* (2022/2023)



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

I.4. Audyt i certyfikacja warunków dla ruchu rowerowego i pieszego w szkołach podstawowych/ponadpodstawowych

- Założenia audytu wypracowane na bazie doświadczeń innych miast (2019)
- Multidyscyplinarny zespół audytorów złożony z przedstawicieli różnych gdańskich jednostek
- Etapy audytu: Audyt terenowy + spotkanie z dyrekcją + (ankiety dla społeczności szkolnej) => problemy na terenie szkoły i jej najbliższym otoczeniu utrudniające mobilność aktywną w drodze do szkoły
- Działania naprawcze: infrastruktura + organizacja ruchu ułatwiające dostęp do szkoły alternatywnymi środkami transportu
- Przeprowadzono audyty i wdrożono zmiany w 21 SP (do końca 2022)
- Kampanie dla szkół promujące mobilność aktywną dla uczniów i dorosłych: *Rowerowy Maj, Kręć kilometry dla Gdańska*



Jednostka odpowiedzialna
RMA

I.5. Audyt i certyfikacja pracodawców przyjaznych mobilności aktywnej

- Utworzenie przez Urząd Miejski i Polską Unię Mobilności Aktywnej pierwszego w Polsce Punktu Certyfikacji Pracodawców Przyjaznych Rowerzystom – zgodnie z założeniami Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF)(2019)
- Pierwszy audyt przeprowadzono w Urzędzie Miejskim w Gdańsku
- Audyty przeprowadza się m.in. wśród zwycięskich firm kampanii *Kręć kilometr dla Gdańska*
- Certyfikaty są wręczane podczas dedykowanej sesji Kongresu Mobilności Aktywnej



Jednostka odpowiedzialna
RMA

I.6. Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego w Gdańsku

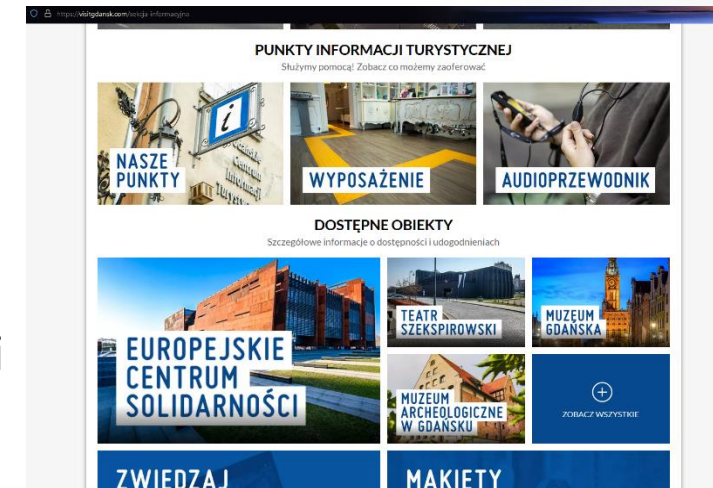
- Powołanie Pełnomocnika Prezydenta ds. Pieszch (2021)
- Realizacja *Programu budowy i modernizacji chodników* (od 2014) często w połączeniu z modernizacją innych elementów infrastruktury miejskiej – w latach 2019-2021 zmodernizowano/wybudowano ok. 21 km chodników
- Programy rewitalizacyjne, projekty infrastrukturalne dot. innych środków transportu, zadania bieżące, BO również mają wpływ na poprawę warunków ruchu pieszego i rowerowego
- Korekty programów sygnalizacji uwzględniające priorytet dla pieszych i rowerzystów na wybranych przejściach/przejazdach
- Systematyczna realizacja kolejnych odcinków tras rowerowych oraz montaż stojaków dla rowerów
- Realizacja zadań Miejskiego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- Prace nad *Systemem Tras Rowerowych 2.0 (STeR)*
- Liczne kampanie i działania miękkie promujące mobilność aktywną



Jednostka odpowiedzialna
RMA

I.7. Stworzenie Mapy Barrier

- Mapa Barrier nie została do tej pory opracowana
- Zespół Koordynatorów ds. Dostępności w Gminie Miasta Gdańska i jednostkach organizacyjnych (2020) – składa się z osób zajmujących się różnymi aspektami niepełnosprawności, np. koordynator ds. dostępności architektonicznej
- Portal visitgdansk.com uruchomił podstronę dla osób z niepełnosprawnością (2021) - zawiera ona informacje o dostępności gdańskich obiektów kultury oraz atrakcji turystycznych (poprzedzone audytami i wywiadami)
- Audyt dostępności w Urzędzie Miejskim i jednostkach organizacyjnych
- Mapa Zgłoszeń prowadzona przez Gdańskie Centrum Kontaktu umożliwia wskazanie problemu związanego z dostępnością w danej lokalizacji



I.8. Program mikrozmian urbanistycznych w przestrzeni ulicznej

- Regularne spotkania/konsultacje GZDiZ, DRMG z Radami Dzielnic dot. propozycji różnych zmian w dzielnicach, w tym dot. przestrzeni publicznej
- Zgłoszenia propozycji zmian odbywają się również w trakcie ogólnomiejskich inicjatyw, np. *Porozmawiajmy przy stole*, *Spacery gospodarcze*, *Gdańskie Warsztaty Projektowe*, itd. w których udział biorą również pracownicy poszczególnych jednostek i UMG
- Rozpatrywanie indywidualnych wniosków wpływających do GZDiZ oraz projekty zgłaszane w ramach kolejnych edycji (Zielonego) Budżetu Obywatelskiego



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

I.9. Ochrona praw wszystkich użytkowników przestrzeni poprzez skuteczne egzekwowanie obowiązującego prawa

- Wzrost liczby etatów strażniczych w SM (274 – 2019, 301 – 2021)
- Działania edukacyjno-wychowawcze w gdańskich placówkach oświatowych, m.in. *Autochodzik*, *Bezpieczna droga do szkoły* + działania na wydarzeniach plenerowych
- Ok. 40 tys. interwencji rocznie dot. wykroczeń związanych z ruchem drogowym
- Współpraca Policji, GZDiZ, Straży Miejskiej i innych jednostek w sprawie stałych i tymczasowych organizacji ruchu (Komisje BRD)
- Działania na rzecz utrzymania porządku i bezpieczeństwa w przestrzeni publicznej – współdzielone e-hulajnogi
- Testowanie urządzeń rejestrujących interwencje strażników SM



Fot. SM Gdańsk



Fot. SM Gdańsk

Jednostka odpowiedzialna
SM Gdańsk

II. PARKOWANIE

1. Ochrona przestrzeni pieszych i poprawa jakości ruchu pieszego poprzez zabezpieczenie chodników przed niepożądanym parkowaniem pojazdów
2. Sporządzenie i opublikowanie standardu (wytycznych do projektowania) czytelnych przestrzeni pieszych i parkingowych
3. Działania na rzecz zwiększenia rotacji parkowania w kluczowych obszarach miasta (Śródmieście, generatory ruchu oraz CPU)
4. Efektywne zarządzanie parkowaniem w rejonach rekreacyjnych (np. pas nadmorski)

II.1. Ochrona przestrzeni pieszych i poprawa jakości ruchu pieszego poprzez zabezpieczenie chodników przed niepożądanym parkowaniem pojazdów

- Działania zabezpieczające przestrzeń przed parkującymi pojazdami prowadzone są w ramach bieżących działań
- Przy budowach i przebudowach uwzględnia się zabezpieczenie chodników i terenów zielonych
- Poprzez audyty BRD przy szkołach, wizje lokalne, spacery z mieszkańcami wskazuje się ciągi piesze, które wymagają zabezpieczenia przed rozjeżdżaniem ich przez pojazdy
- W celu ograniczenia parkowania na chodnikach wprowadza się zmiany w organizacji ruchu, np. ruch jednokierunkowy z wytyczonymi miejscami parkingowymi po jednej stronie jezdni, strefę zamieszkania czy punktowe przewężenia przekroju jezdni
- Aktywność mieszkańców w temacie, m.in. poprzez zgłoszenia do GZDiZ czy GCK



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

II.2. Sporządzenie i opublikowanie standardu (wytycznych do projektowania) czytelnych przestrzeni pieszych i parkingowych

- *Szczegółowe standardy dostępności dla kształtowania przestrzeni i budynków w mieście Gdańsku – Poradnik projektowania uniwersalnego* – 4 karty dotyczące ciągów pieszych, wyposażenia ciągów pieszych, przejść dla pieszych oraz miejsc postojowych
- *Standardy projektowe i katalog nawierzchni Gdańska* – wytyczne dla elementów liniowych i punktowych w pasie drogowym w tym pas ruchu pieszego, zatoki postojowe, ciągi pieszo-rowerowe czy przejścia i azyle dla pieszych
- *Gdańskie Standardy Ulicy Miejskiej* – rekomendacje i zalecenia w sprawie usytuowania i rodzaju poszczególnych elementów ulic w tym chodników i miejsc postojowych w pasie drogowych
- Działania bieżące GZDiZ dot. wyznaczania miejsc postojowych na wniosek mieszkańców
- Wyznaczenie parkingów Park&Ride przy węzłach przesiadkowych oraz dla autokarów



ZATOKA POSTOJOWA

Zatoka postojowa to miejsce lub grupa miejsc postojowych przeznaczona do **parkowania samochodów**. Możliwe jest także wydzielanie fragmentu jezdni na potrzeby parkowania w postaci **pasu postojowego** w jezdni. Zatoki postojowe nie powinny stanowić bariery przestrzennej, dlatego długie ciągi miejsc postojowych należy rozdzielać.

UKŁAD

Miejsca postojowe należy projektować jako **równoległe** w formie **nieciągłej zatoki**, podzielone na przykład pasami zieleni, pasem technicznym lub pasem aktywności stacjonarnej. W przypadku wyboru zieleni należy dążyć do wprowadzenia różnych jej form – zieleni niskiej i wysokiej.

W przypadku dużej presji parkingowej w danym terenie (wyrażającej się na przykład parkowaniem prostopadłym w zatocach równoległych), przy budowie lub przebudowie ulicy należy wziąć pod uwagę konieczność zabezpieczenia **chodnika lub pasa zieleni przed parkowaniem** (stosując między innymi słupki wygradzeniowe, elementy małej architektury lub zieleni – na przykład krzewy).

! Nie należy projektować miejsc postojowych na chodniku. Deficyt parkingów nie stanowi podstawy do usankcjonowania parkowania w przestrzeni dedykowanej pieszym.

NAWIERZCHNIA

Rodzaj stosowanej nawierzchni zależy bezpośrednio od lokalizacji przedsięwzięcia. Szczegółowe wytyczne materiałowe dla poszczególnych dzielnic przedstawia tabela nr 3.



P+R Siedlce, fot. K. Stańczak

Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

II.3. Działania na rzecz zwiększenia rotacji parkowania w kluczowych obszarach miasta (Śródmieście, generatory ruchu oraz CPU)

- Uchwała RMG w sprawie wytyczenia ŚSPP, dołączenia nowych obszarów do SPP + ustalenie nowych stawek za parkowanie (2020)
- Korekty i rozszerzenia stref m.in. w obszarach sąsiadujących z SPP, ale będącymi poza nimi oraz analizą potrzeb parkingowych przy UCK (2021 i 2022)
- Automatyzacja i uszczelnienie systemu kontroli opłat parkingowych => samochód elektryczny wyposażony w kamery i czujniki (2021)
- Poza systemem miejskich parkingów, kierowcy mogą korzystać w ścisłym centrum z miejsc postojowych udostępnianych przez m.in. instytucje kultury, galerie handlowe i podmioty prywatne



Automatyzacja kontroli w (Ś)SPP, fot. K. Stańczak



Parking kubaturowy przy ul. Okopowej, fot. K. Marciński

Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

II.4. Efektywne zarządzanie parkowaniem w rejonach rekreacyjnych (np. pas nadmorski)

- Okres wakacyjny – dodatkowa strefa płatnego parkowania w Jelitkowie
- Zarządzanie parkowaniem na działkach należących do miasta w pobliżu terenów rekreacyjnych i popularnych wśród turystów – *Parkingi społecznie odpowiedzialne (2022)*
- Działania bieżące dla zabezpieczenia chodników i terenów zielonych przed parkującymi pojazdami w miejscach popularnych wśród mieszkańców i turystów
- Parking Gets SMART – 4 parkingi wyposażone w system umożliwiający zliczanie ich zajętości + tablice zmiennej treści
- Sezonowe linie tramwajowe i autobusowe dojeżdżające do popularnych wśród mieszkańców i turystów miejsc, np. Stogi Plaża, Westerplatte, Oliwa Zoo z możliwością przewozu rowerów (wybrane linie i kursy)
- Parkingi dla autokarów w Gdańsku istotne dla obsługi ruchu turystycznego



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

III. TRANSPORT ZBIOROWY

1. Priorytet ruchu dla transportu zbiorowego
2. Poprawa informacji pasażerskiej o zdarzeniach transportu zbiorowego
3. Ograniczenie emisji w transporcie zbiorowym
4. Likwidacja barier dostępu do przystanków tramwajowych, autobusowych, SKM oraz węzłów przesiadkowych

IV. ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ

1. Wdrażanie planów mobilności/planów podróży
2. Platforma współpracy koordynatorów projektów dot. mobilności
3. Zbudowanie nowego systemu zarządzania Strefą Ograniczonego Dostępu

III.1. Priorytet ruchu dla transportu zbiorowego

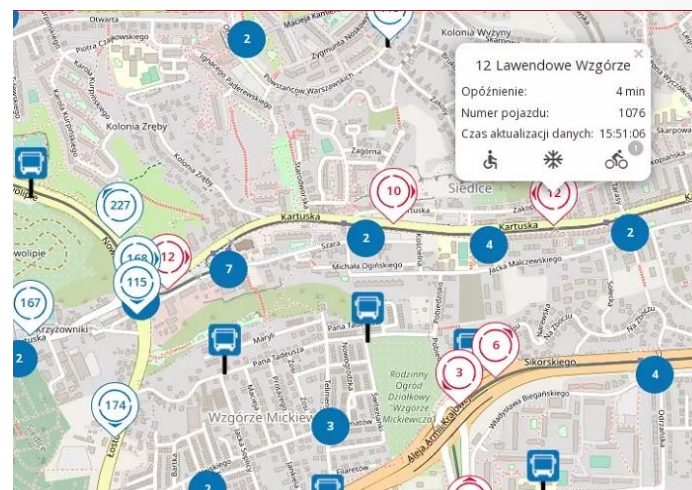
- Tramwaje – GZDiZ i ZTM prowadzą działania mające na celu lokalne skracanie czasu przejazdu przez skrzyżowanie poprzez, np. wyzwolenie dodatkowej fazy w cyklu sygnalizacji czy przedłużenie fazy bieżącej (ul. Marynarski Polskiej – ul. Wolności w stronę Nowego Portu)
- Wdrożenie nowych algorytmów sterowania ruchem na skrzyżowaniach (GZDiZ)
- Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Miasta Gdańska
- Budowa i plany budowy podwójnych przystanków tramwajowych
- 7,1 km buspasów, plan na dalszy rozwój (np. ul. Spacerowa, ul. Podwale Przedmiejskie) (2021)
- Brak służ dla autobusów



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

III.2. Poprawa informacji pasażerskiej o zdarzeniach transportu zbiorowego

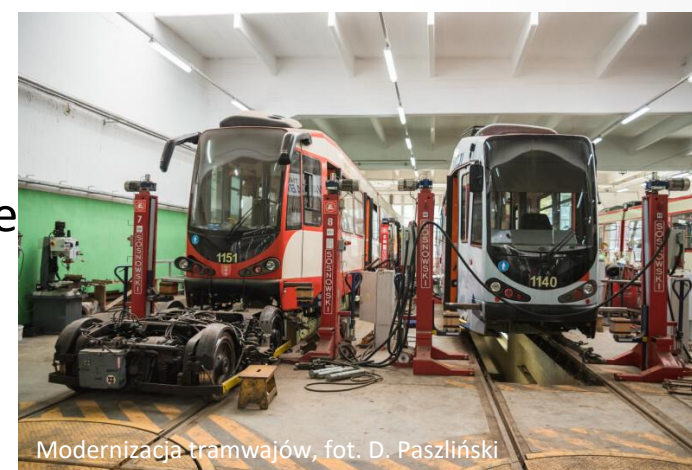
- 123 nowe tablice SIP (2019-2022)
- *Otwarte dane ZTM w Gdańsku* – informacje dotyczące pozycji pojazdów, estymowanych czasów odjazdu, itp. wykorzystywane są przez aplikacje i portale dedykowane transportowi zbiorowemu, np. jakdojade.pl, take&drive, buslive
- Interaktywna mapa *Tram&Bus Online* na stronie ZTM
- GCK wprowadziło procedury kontaktowania się z ZTM i GAIiT – za pośrednictwem zdalnych kanałów komunikacji całodobowej zapewnia obsługę w zakresie udzielania informacji dotyczących organizacji i funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego



Jednostka odpowiedzialna
ZTM

III.3. Ograniczenie emisji w transporcie zbiorowym

- Zakup pierwszych 3 elektrycznych minibusów (Śródmieście – linia 100) + 3 mobilne ładowarki akumulatorów trakcyjnych (2022)
- Planowany zakup 71 elektrycznych autobusów (dł. 12/18 m) + 18 pkt. ładowania (2023-2025) – proces dynamiczny ze względu na koszty
- Modernizacja 29 szt. wagonów N8C, dostawa 30 szt. Pesa 128NG-10, plany na kolejne modernizacje N8C, NGT6, 114Na (2019-2021)
- Testy autobusów elektrycznych i wodorowych wraz z mobilnymi ładowarkami (2021-2022)
- Przeprowadzanie okresowych badań technicznych pojazdów – badanie emisji spalin i hałasu (2x/rok)
- Promocja transportu zbiorowego przez ZTM w czasie wydarzeń związanych z ETZT oraz innych w poszczególnych dzielnicach



III.4. Likwidacja barier dostępu do przystanków tramwajowych, autobusowych, SKM oraz węzłów przesiadkowych

- Realizacja przejść naziemnych do przystanków tramwajowych, bieżące utrzymanie i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego
- Nowa infrastruktura przystankowa budowana w oparciu o standardy dostępności
- Realizacja pojedynczych antyzatok i przystanków wiedeńskich
- Ograniczanie/usuwanie miejsc kolizji pasażerów transportu zbiorowego z ruchem rowerowym na istniejącej infrastrukturze
- Priorytet dla pieszych nadawany w cyklach sygnalizacji świetlnej w bezpośrednim sąsiedztwie lub pobliżu przystanków transportu zbiorowego
- Brak połączonych przystanków tramwajowych i autobusowych w systemie „drzwi w drzwi” (ew. węzeł Ujeścisko)



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

IV.1. Wdrażanie planów mobilności/planów podróży

- Cykl warsztatów z zarządzania mobilnością w miejscach pracy – projekt unijny *cities.multimodal* (2019-2020)
- Analizy nawyków transportowych pracowników gdańskich firm w ramach certyfikacji Pracodawców ECF
- Badanie Zarządzania Mobilnością wśród pracowników UCK, Jeppesen, OBC (2019)
- Brak (aktualnych) planów podróży dla UMG i jednostek miejskich
- Analiza zachowań transportowych wśród uczniów prowadzona była w I turze audytów BRD przy szkołach
- Plan mobilności dla UCK (we współpracy ze szpitalem i RD Aniołki) (2019)
- Udział w opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS (2022)



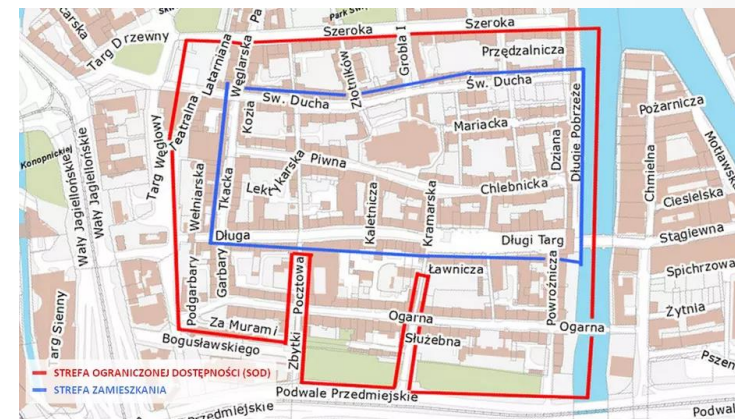
IV.2. Platforma współpracy koordynatorów projektów dot. mobilności

- W strukturach GZDiZ utworzono stanowisko ds. planów zrównoważonej mobilności – SUMP, Sulp, plany dzielnicowe oraz inne działania związane z równoważeniem transportu (2022)
- Udział w opracowywaniu SUMP oraz innych projektów dot. zrównoważonego transportu w ramach OMGGS / woj. pomorskiego
- Aplikowanie o projekty zewnętrzne (dofinansowanie ok. 80-100%) w celu realizacji zadań związanych z równoważeniem transportu



IV.3. Zbudowanie nowego systemu zarządzania Strefą Ograniczonego Dostępu

- SOD oparta o identyfikatory długo- i krótkoterminowe
- Proces wydawania identyfikatorów został poddany cyfryzacji, dzięki czemu utworzono elektroniczną bazę danych pojazdów, które mają prawo do wjazdu na obszar SOD
- Dostęp do bazy identyfikatorów zapewniono Straży Miejskiej, która poprzez mobilne terminale może sprawdzić legalność poruszania się lub postoju pojazdów w SOD
- SOD poszerzana o kolejne ulice w okresie wakacyjnym
- Dedykowane godziny dostaw oraz uregulowanie tonażu w SOD
- Prace nad zabezpieczeniem SOD za pomocą słupków pneumatycznych i rozwiązań ICT



Jednostka odpowiedzialna
WGK

V. ZARZĄDZANIE TRANSPORTEM TOWARÓW

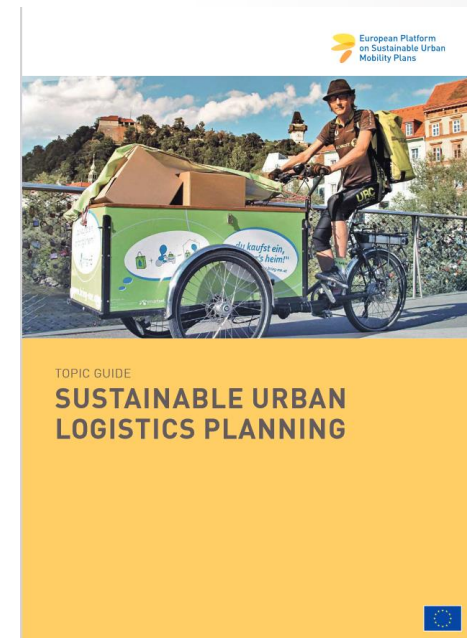
1. Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej dla Gdańska (plan dla transportu towarów)

VI. EDUKACJA / KAMPANIE INFORMACYJNE

1. Kampania informacyjno-edukacyjna dotycząca zachowań w kontekście parkowania

V.1. Plan Zrównoważonej Logistyki Miejskiej dla Gdańska (plan dla transportu towarów)

- Prowadzone są różne działania na rzecz usprawnienia transportu towarów, jednak bez szczegółowego planu i koordynacji, np. ograniczenie ruchu pojazdów >27t poza sugerowanymi trasami, SOD z oknem czasowym dla dostaw, wytyczanie miejsc dla dostaw
- Ubieganie się o zewnętrzne finansowanie na rzecz opracowania SULP



VI.1. Kampania informacyjno-edukacyjna dotycząca zachowań w kontekście parkowania

- *Nie parkuję na zielonym* – kampania w poszanowania miejskiej zieleni i nietraktowania jej jako dodatkowej przestrzeni parkingowej + rekultywacja i ochrona zniszczonych przez kierowców terenów zielonych (2019)
- Liczne rewitalizacje terenów zielonych zniszczonych przez parkujące pojazdy wykonane poza kampanią, np. ul. Bogusławskiego vis a vis Teatru Szekspirowskiego, ul. Toruńska, ul. Lektykarska oraz Targ Rybny, realizacje w ramach Budżetu Obywatelskiego
- Gdański spot edukacyjny *Lepiej... na boku* dotyczący niezagrażającego innym uczestnikom ruchu drogowego parkowania współdzielonych hulajnóg (2019)



Jednostka odpowiedzialna
GZDiZ

VII. MOBILNOŚĆ JAKO USŁUGA (MaaS)

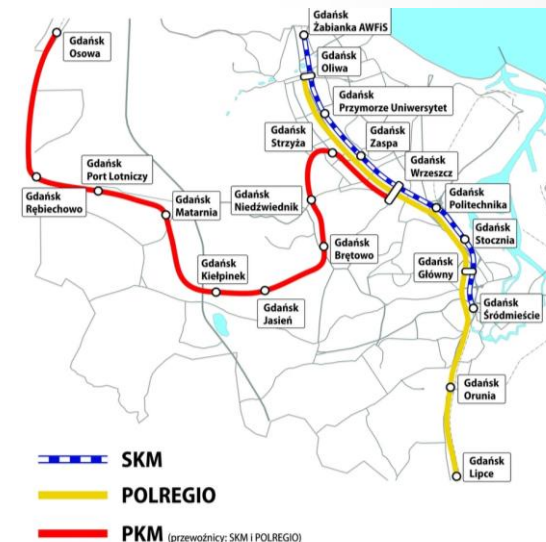
1. Zintegrowane systemowe zarządzanie mikro-transportem na żądanie: współdzielone samochody (car-sharing), współdzielone przejazdy (ride-sharing) oraz sieciowe usługi przewozowe (TNCs – transit network companies, taxi, ride-hailing/-sourcing), w duchu mobilności jako usługi (MaaS – Mobility as a Service)
2. Opracowanie i wdrożenie planu zarządzania zautomatyzowanym transportem publicznym pierwszej i ostatniej mili: testowanie i zastosowanie autonomicznych mikrobusów bez kierowców (ang. driverless shuttles)

VIII. BADANIA I ANALIZY

1. Opracowanie wytycznych w zakresie przeprowadzania niezbędnych badań i analiz w ramach projektów infrastrukturalnych w Gdańsku
2. Kontynuacja badania „Oceny komunikacji miejskiej w Gdańsku”
3. Kontynuacja badania „Jakości życia w Gdańsku”

VII.1. Zintegrowane systemowe zarządzanie mikro-transportem na żądanie: współdzielone samochody (car-sharing), współdzielone przejazdy (ride-sharing) oraz sieciowe usługi przewozowe (TNCs – transit network companies, taxi, ride-hailing/-sourcing), w duchu mobilności jako usługi (MaaS – Mobility as a Service)

- Obecnie większość usług transportu na terenie Gdańska działa niezależnie od siebie, bez większej integracji
- Car-sharing nie rozwinął się tak dynamicznie, jak było to prognozowane (m.in. zakończenie działalności przez jedną z trójmiejskich firm)
- Bilet na transport publiczny (ZTM + SKM/PKM i POLREGIO) w granicach Gdańska do kupienia w miejskiej aplikacji *Jestem z Gdańska* – (2020)
- Porozumienia z operatorami współdzielonych hulajnóg – miejsca postojowe, obszar ograniczonej prędkości, czasowe wyłączenie usługi
- Wdrażanie w ramach OMGGS systemu Fala – ułatwienie pasażerom uiszczenia płatności za przejazdy środkami transportu zbiorowego
- Rower metropolitalny MEVO
- Gdańsk bierze udział w opracowaniu Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla OMGGS



Jednostka odpowiedzialna
WGK

VII.2. Opracowanie i wdrożenie planu zarządzania zautomatyzowanym transportem publicznym pierwszej i ostatniej mili: testowanie i zastosowanie autonomicznych mikrobusów bez kierowców (ang. driverless shuttles)

- Zadanie zrealizowane w ramach 2 projektów UE – Sohjoa Baltic, Sohjoa Last Mile – analizy, promocja oraz testy zautomatyzowanych elektrycznych minibusów jako część łańcucha transportu publicznego
- I pilotaż – ul. Karwieńska od Zoo do ul. Spacerowej, na pokładzie był operator – wykonano 632 km, przewieziono 3300 pas. (09/2019)
II pilotaż – cmentarz Łostowski, miał odbywać się bez operatora – 989 km, 2000 pas. (10/11 2021)
- Przygotowanie analiz prawnych dot. wykorzystania autonomicznego pojazdu na drodze publicznej oraz zmian w prawie, aby pojazdy te mogły być wykorzystywane jako środek transportu publicznego
- Dedykowane warsztaty on-line dla polskich miast (12/2021)
- Wymiana doświadczeń na poziomie krajowym i międzynarodowym



Jednostka odpowiedzialna
RMA

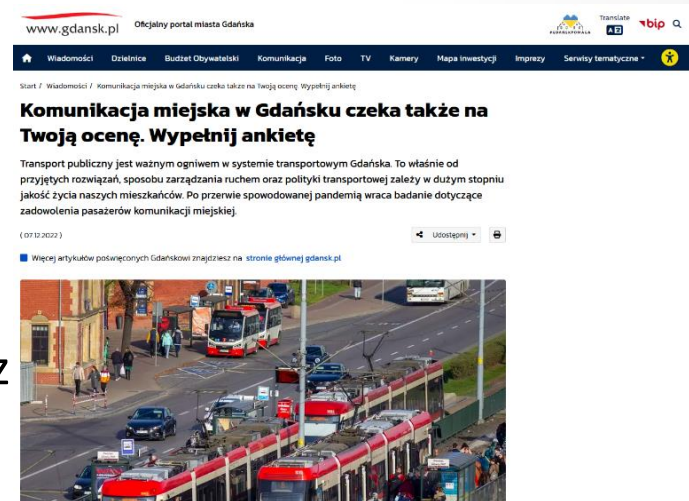
VIII.1. Opracowanie wytycznych w zakresie przeprowadzania niezbędnych badań i analiz w ramach projektów infrastrukturalnych w Gdańsku

- W ramach Gdańskiego Standardu Ulicy Miejskiej (BRG, 2020, Zarz. PMG) opracowano proces projektowania ulic - w jednej z faz należy przeprowadzić analizy, które umożliwią pełne rozpoznanie lokalnych uwarunkowań, postawienie diagnozy obecnego stanu i określenia przyszłych potrzeb. GSUM zawiera wytyczne (cele oraz zakres przestrzenny i merytoryczny) dla analiz:
 - zagospodarowania przestrzennego obszaru,
 - powiązań i potoków pieszych,
 - powiązań rowerowych,
 - zieleni i retencji,
 - transportu zbiorowego,
 - parkingowa,
 - analizy i prognozy ruchu,
 - infrastruktury technicznej,
 - uwarunkowań historycznych.
- Brak wytycznych dla analiz dot. przebudów i remontów istniejących ciągów komunikacyjnych
- *Model dostępności pieszej (Mapa dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego w Gdańsku)* - narzędzie pozwalające efektywniej planować nowe inwestycje pod kątem ich dostępności pieszej (BRG, 2022)



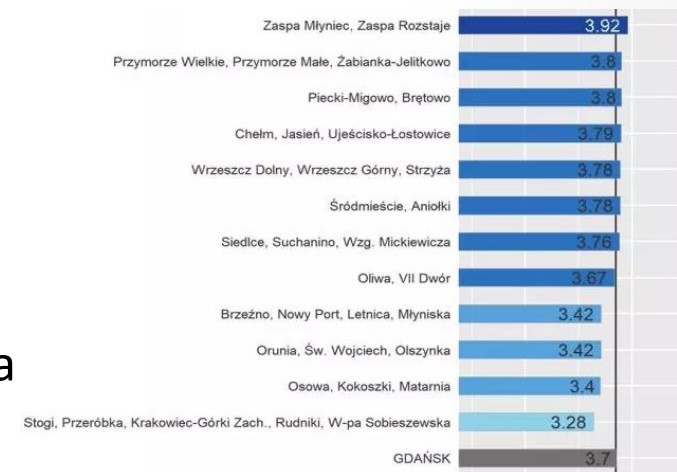
VIII.2. Kontynuacja badania „Oceny komunikacji miejskiej w Gdańsku”

- Badanie dotyczące zadowolenia pasażerów z transportu zbiorowego przeprowadzono za pomocą anonimowej ankiety internetowej (WPG/ZTM, 11/12 2019) - 11172 respondentów (6399 uczestników - 2018)
- Promocja badania z wykorzystaniem portali internetowych, mediów społecznościowych, plakatów w pojazdach transportu zbiorowego oraz w budynkach UM
- Na podstawie badań sporządzane są raporty, a wyniki zestawione z poprzednimi latami
- Badania są cennym źródłem informacji m.in. dla poprawy oferty przewozowej transportu zbiorowego
- Kolejne badanie, na ww. zasadach, przeprowadzono w 12/2022



VIII.3. Kontynuacja badania „Jakości życia w Gdańsku”

- Badanie prowadzone co 2 lata metodą reprezentacyjną, w wylosowanych mieszkaniach, za pomocą kwestionariusza ankietowego
- Ze względu na pandemię nie odbyło się w 2020 r. – zostało przeprowadzone w 2021 r. na próbie 1509 dorosłych osób zamieszkujących wszystkie dzielnice Gdańska
- Ogólny wskaźnik jakości życia wyniósł 3,78 pkt. (ocena w skali szkolnej 1-6). Najwyżej ocenioną sferą jakości życia mieszkańców są powiązania komunikacyjne miasta – 4,27 pkt.
- Kwestionariusz ulega zmianom, m.in. ze względu na pandemię czy w związku z rozwojem usług technologii
- Podstawowe dane z badania dotyczące różnych dziedzin życia udostępniane są na otwartym portalu *Gdańsk w liczbach*



REALIZACJA WSKAŹNIKÓW

WSKAŹNIKI	JEDNOSTKA	AKTUALNA WARTOŚĆ (DANE Z ROKU 2016)	POŻĄDANA TENDENCJA (↑ LUB ↓)	2022 (lub 2021)
Pracujący w Gdańsku	liczba	163 549		213 052
Studenci szkół wyższych w Gdańsku	liczba	73 264		67 486
Emisja zanieczyszczeń pyłowych	t	260	↓	111
% mieszkańców Gdańska narażonych na: · Hałas drogowy · Hałas tramwajowy · Hałas kolejowy	%	· 1,9 · 0,02 · 0,2	↓	b.d.
Ryzyko bycia ofiarą wypadku drogowego jako niechroniony użytkownik ruchu	liczba ofiar / 100 tys. mieszk.	56,9	↓	34,1
Liczba wypadków	liczba	519	↓	336
Rzeczywista średnia prędkość samochodów osobowych (godziny szczytu)	km/h	45	↓	38 (poza centrum) 31 (w obrębie centrum)
Rzeczywista średnia prędkość autobusów (godziny szczytu)	km/h	20,98	↑	20,98
Rzeczywista średnia prędkość tramwajów (godziny szczytu)	km/h	18,09	↑	17,0
Modal split - ruch rowerowy	%	5,9	↑	4,3
Modal split - ruch pieszy	%	20,8	↑	24,2
Modal split - samochody osobowe	%	41,2	↓	42,8
Modal split - transport zbiorowy	%	32,8	↑	28,7
Liczba użytkowników transportu zbiorowego (autobusy i tramwaje)	liczba	175 610 000	↑	147 999 222
Liczba użytkowników transportu zbiorowego (SKM)	liczba	42 302 044	↑	43 579 000
Liczba użytkowników transportu zbiorowego (PKM)	liczba	3 073 200	↑	4 282 500
Łączna liczba miejsc postojowych w obiektach Park&Ride	liczba	498	↑	1010 (47 OzN)
Strefy "tempo 30"	% pow. miasta	62,1	↑	66,4

++

NEC TEMERE NEC TIMIDE

++