

Aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności dla Gdańska

**RAPORT ZE SPOTKAŃ INFORMACYJNO-KONSULTACYJNYCH
Z MIESZKAŃCAMI**

KAROLINA ORCHOLSKA

**Interreg
Europe**



Co-funded by
the European Union

STEP UP



Zarząd
Transportu
Miejskiego
w Gdańsku

1. Wprowadzenie

W procesie aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Gdańska istotne znaczenie ma włączenie mieszkańców w rozmowę o kierunkach dalszego rozwoju systemu transportowego i jakości przestrzeni miejskiej. Codzienne doświadczenia użytkowników miasta stanowią cenne uzupełnienie danych statystycznych, analiz eksperckich oraz dokumentów strategicznych. To właśnie mieszkańcy najlepiej identyfikują bariery występujące w codziennych podróżach, wskazują rozwiązania wpływające na komfort życia oraz potrafią trafnie ocenić, które działania powinny zostać potraktowane priorytetowo.

Z tego względu w ramach prac nad aktualizacją SUMP zorganizowano warsztaty konsultacyjne z mieszkańcami, których celem było zebranie opinii dotyczących proponowanych działań w obszarze mobilności miejskiej oraz ich hierarchizacja. Spotkania miały charakter roboczy i nastawione były na wypracowanie konkretnych wniosków, możliwych do bezpośredniego wykorzystania w dalszych etapach opracowania dokumentu.

Informacje organizacyjne

Spotkania konsultacyjne z mieszkańcami odbyły się w dniach 22 i 23 kwietnia 2026 roku. Miały formę otwartych warsztatów roboczych poświęconych kierunkom rozwoju mobilności miejskiej w Gdańsku oraz priorytetyzacji działań proponowanych do ujęcia w aktualizowanym SUMP.

Łącznie w obu spotkaniach uczestniczyło 45 osób. Praca prowadzona była w formule stolikowej i opierała się na analizie przygotowanych kart działań obejmujących kluczowe obszary polityki mobilności: ruch pieszy, ruch rowerowy, transport zbiorowy, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz jakość przestrzeni publicznej.

Uczestnicy mieli możliwość porządkowania działań według ważności, zgłaszania uwag, uzupełniania brakujących propozycji oraz wskazywania rozwiązań szczególnie istotnych z perspektywy codziennego funkcjonowania miasta.

Uzyskany materiał stanowi ważny element procesu planistycznego. Pokazuje nie tylko preferencje mieszkańców, ale również sposób postrzegania mobilności jako systemu powiązanych ze sobą usług, przestrzeni i codziennych doświadczeń. Wyniki warsztatów zostały wykorzystane jako wsparcie przy doprecyzowaniu priorytetów działań, ocenie potrzeb użytkowników oraz formułowaniu rekomendacji do SUMP Gdańsk 2035.



2. Podsumowanie zarządcze

W ramach prac nad aktualizacją Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) dla Gdańska przeprowadzono dwa spotkania warsztatowe z mieszkańcami, których celem było zebranie opinii dotyczących proponowanych kierunków działań oraz wskazanie priorytetów z perspektywy codziennych użytkowników miasta. W spotkaniach uczestniczyło łącznie 45 osób.

Warsztaty potwierdziły, że mieszkańcy postrzegają mobilność w sposób kompleksowy. Łączą kwestie transportowe z bezpieczeństwem, dostępnością, komfortem codziennego życia, jakością przestrzeni publicznej oraz warunkami środowiskowymi. Najwyżej oceniano działania, których efekty mogą być szybko i realnie odczuwalne w codziennych podróżach.

Najważniejsze priorytety wskazane przez uczestników:

1. Sprawny i konkurencyjny transport zbiorowy
wysoka częstotliwość kursowania, priorytet w ruchu ulicznym, integracja taryfowa, wygodne przesiadki i dobra dostępność przystanków.
2. Wysoka jakość ruchu pieszego
dobre chodniki, brakujące połączenia, bezpieczne przejścia, dostępność dla wszystkich użytkowników.
3. Bezpieczne ulice i dzielnice
uspokojenie ruchu, przebudowa niebezpiecznych miejsc, poprawa bezpieczeństwa wokół szkół, większy komfort poruszania się.
4. Spójny system rowerowy
domykanie sieci tras, połączenia między dzielnicami, integracja z transportem zbiorowym, bezpieczne parkowanie rowerów.
5. Lepsza przestrzeń publiczna blisko miejsca zamieszkania
zieleń, cień, miejsca odpoczynku, lokalne centra dzielnicowe, wysoka jakość przestrzeni w całym mieście.

Kluczowe wnioski dla SUMP Gdańsk 2035:

- Priorytet powinny mieć działania poprawiające codzienną jakość życia mieszkańców.
- Integracja systemu transportowego jest równie ważna jak nowe inwestycje infrastrukturalne.
- Bezpieczeństwo wymaga trwałych zmian przestrzennych i organizacyjnych.
- Mobilność powinna być powiązana z jakością przestrzeni publicznej i adaptacją do zmian klimatu.

- Istotne znaczenie ma lokalny wymiar miasta i codzienna dostępność usług w dzielnicach.

Wyniki warsztatów stanowią wartościowe wsparcie dla dalszych prac nad dokumentem oraz ustalania priorytetów wdrożeniowych.

3. Idea i metodologia warsztatów

Warsztaty zostały zaprojektowane jako spotkania o charakterze partycypacyjnym, oparte na aktywnej pracy uczestników nad konkretnymi propozycjami działań przewidzianych do ujęcia w aktualizowanym planie mobilności. Celem nie było jedynie zebranie ogólnych opinii, lecz uzyskanie możliwie precyzyjnej informacji zwrotnej dotyczącej kierunków zmian oczekiwanych przez mieszkańców.

Uczestnicy pracowali w grupach, analizując zestawy działań przypisane do poszczególnych obszarów tematycznych, obejmujących w szczególności mobilność pieszą, ruch rowerowy, transport zbiorowy, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz przestrzeń publiczną. Dla każdego obszaru przygotowano karty robocze zawierające propozycje działań wraz z ich krótkim opisem.

Zadaniem uczestników było:

- ustalenie hierarchii działań w obrębie danego obszaru,
- wskazanie działań najważniejszych w skali całego miasta,
- przypisanie działań do kategorii ważności (np. kluczowe, pilne, istotne, wspierające),
- dopisanie brakujących propozycji,
- uzupełnienie kart o komentarze, uzasadnienia oraz obserwacje wynikające z codziennych doświadczeń.

Zastosowana metoda miała charakter mieszany – łączyła element ilościowe (rankingi, kolejność wskazań, częstotliwość wyborów) z materiałem jakościowym (komentarze, postulaty, opisy problemów i potrzeb). Dzięki temu możliwe było nie tylko określenie, które działania uznawano za najważniejsze, ale również zrozumienie powodów stojących za tymi wyborami.

Takie podejście pozwoliło uchwycić zarówno ogólne kierunki oczekiwań społecznych, jak i konkretne, lokalne problemy wymagające uwzględnienia w dalszych pracach nad dokumentem.

Ograniczenia interpretacyjne

Przeprowadzone warsztaty miały charakter jakościowy i partycypacyjny. Ich celem nie było uzyskanie reprezentatywnego statystycznie obrazu opinii wszystkich mieszkańców Gdańska, lecz pogłębione poznanie potrzeb, doświadczeń oraz priorytetów osób

zainteresowanych tematyką mobilności miejskiej i gotowych do aktywnego udziału w procesie planistycznym.

Wyniki spotkań należy zatem interpretować jako wartościowe uzupełnienie analiz eksperckich, danych ilościowych oraz pozostałych elementów procesu aktualizacji SUMP. Szczególną wartość stanowi identyfikacja problemów codziennych podróży, lokalnych barier oraz oczekiwań dotyczących praktycznych usprawnień systemu transportowego i przestrzeni miejskiej.

4. Najważniejsze wnioski ogólne

Analiza materiału z warsztatów pokazuje, że mieszkańcy postrzegają mobilność miejską w sposób kompleksowy i praktyczny. Wskazywane priorytety nie ograniczały się do pojedynczych inwestycji, lecz dotyczyły jakości funkcjonowania całego systemu transportowego, dostępności usług, bezpieczeństwa codziennych podróży oraz komfortu korzystania z przestrzeni miejskiej. Uczestnicy koncentrowali się przede wszystkim na rozwiązaniach, które mogą przynieść odczuwalną poprawę jakości życia w codziennym wymiarze.

4.1. Silne oczekiwanie poprawy transportu zbiorowego

Jednym z najmocniej wybrzmiewających tematów była potrzeba dalszego wzmocnienia transportu zbiorowego. Wysoko oceniano działania związane ze zwiększeniem częstotliwości kursowania, nadawaniem priorytetu komunikacji miejskiej w ruchu ulicznym, integracją taryfową oraz poprawą jakości przesiadek.

W komentarzach uczestników powtarzało się przekonanie, że transport zbiorowy powinien stanowić realną, wygodną i przewidywalną alternatywę wobec samochodu prywatnego. Zwracano uwagę, że sama obecność linii komunikacyjnych nie jest wystarczająca, jeśli system nie zapewnia odpowiedniej częstotliwości, punktualności oraz prostych zasad korzystania.

4.2. Ruch pieszy jako fundament codziennej mobilności

Bardzo silnie obecny był również temat mobilności pieszej. Mieszkańcy wskazywali na znaczenie jakości chodników, ciągłości tras pieszych, bezpiecznych przejść oraz dostępności przestrzeni dla osób o różnych potrzebach. W wielu wypowiedziach podkreślano, że poruszanie się pieszo jest podstawowym elementem codziennych podróży, niezależnie od tego, czy dalsza część trasy odbywa się transportem zbiorowym, rowerem czy samochodem.

Szczególną uwagę zwracano na potrzeby seniorów, dzieci, osób z ograniczoną mobilnością oraz opiekunów z wózkami. Wskazuje to, że mieszkańcy rozumieją dostępność jako uniwersalną cechę dobrze zaprojektowanego miasta, a nie rozwiązanie skierowane wyłącznie do wybranych grup.

4.3. Bezpieczeństwo rozumiane jako codzienny komfort

Wysoką rangę nadawano działaniom związanym z bezpieczeństwem ruchu drogowego, jednak sposób formułowania opinii pokazuje, że mieszkańcy rozumieją bezpieczeństwo szerzej niż tylko przez pryzmat statystyk zdarzeń drogowych. Istotne znaczenie miały dla nich spokojne ulice osiedlowe, bezpieczne przejścia dla pieszych, ograniczanie nadmiernych prędkości pojazdów oraz poprawa warunków dojścia dzieci do szkół.

Bezpieczeństwo było więc postrzegane jako element jakości codziennego życia, wpływający na swobodę poruszania się, poczucie pewności i komfort korzystania z miasta.

4.4. Rower jako pełnoprawny element systemu transportowego

Wyniki warsztatów potwierdzają, że ruch rowerowy jest postrzegany jako ważny składnik miejskiego systemu mobilności. Uczestnicy koncentrowali się przede wszystkim na potrzebie tworzenia spójnej sieci tras rowerowych, lepszych powiązań między dzielnicami oraz integracji roweru z transportem zbiorowym.

W komentarzach pojawiały się również kwestie jakości infrastruktury, utrzymania tras oraz bezpiecznego parkowania rowerów. Oznacza to, że mieszkańcy oczekują rozwiązań dojrzałych systemowo, a nie jedynie pojedynczych odcinków infrastruktury.

4.5. Potrzeba integracji różnych form mobilności

Bardzo wyraźnym wątkiem przekrojowym była potrzeba integracji poszczególnych elementów systemu transportowego. Dotyczyło to zarówno wspólnej taryfy, spójnej informacji pasażerskiej, jakości węzłów przesiadkowych, jak i wygodnych powiązań pomiędzy ruchem pieszym, rowerowym i transportem zbiorowym.

Mieszkańcy oczekują systemu, który działa jako całość i pozwala płynnie łączyć różne sposoby przemieszczania się w ramach jednej podróży.

4.6. Zieleń i przestrzeń publiczna jako element codziennego dobrostanu

W materiałach warsztatowych wielokrotnie pojawiały się odniesienia do zieleni, cienia, miejsc odpoczynku, estetyki przestrzeni oraz jakości otoczenia lokalnego. Wskazuje to, że mieszkańcy nie oddzielają polityki transportowej od jakości przestrzeni publicznej. Mobilność rozumiana jest szerzej – jako sposób korzystania z miasta, jego ulic, placów i dzielnic.

Szczególnie istotne były oczekiwania dotyczące poprawy jakości przestrzeni w dzielnicach mieszkaniowych, a nie wyłącznie w centralnych częściach miasta.

4.7. Pragmatyczne podejście do ruchu samochodowego

Analiza wypowiedzi uczestników nie wskazuje na oczekiwanie dalszego podporządkowywania miasta ruchowi samochodowemu. Znacznie częściej pojawiały

się postulaty uporządkowania parkowania, ograniczania chaosu przestrzennego, poprawy organizacji ruchu oraz tworzenia warunków sprzyjających alternatywnym formom przemieszczania się.

Oznacza to pragmatyczne podejście mieszkańców – celem nie jest promowanie jednego środka transportu, lecz stworzenie miasta wygodnego, bezpiecznego i funkcjonalnego dla różnych użytkowników.

5. Wyniki szczegółowe według obszarów

Rankingi mają charakter syntetyczny i odzwierciedlają dominujące tendencje widoczne w materiale warsztatowym, z uwzględnieniem zarówno wskazań liczbowych, jak i jakościowych komentarzy uczestników.

5.1. Mobilność piesza

W obszarze mobilności pieszej najwyżej oceniano działania związane z poprawą podstawowej infrastruktury służącej codziennemu poruszaniu się. Wyniki pokazują wyraźnie, że mieszkańcy w pierwszej kolejności oczekują rozwiązań praktycznych i powszechnie odczuwalnych, takich jak dobre chodniki, bezpieczne przejścia oraz usuwanie barier.

Ranking działań – mobilność piesza

Miejsce	Kod	Działanie
1	P1	Rozbudowa i poprawa jakości ciągów pieszych
2	P2 / P4	Budowa naziemnych przejść dla pieszych / Standardy dostępności
3	P3	Ulice z priorytetem dla ruchu pieszego
4	P4 / P2	Standardy dostępności / Budowa naziemnych przejść dla pieszych*
5	P5	Mapa barier

* Kolejność działań P2 i P4 różniła się pomiędzy grupami, jednak oba działania należały do najwyżej ocenianych.

Kluczowy wniosek: Dla mieszkańców wysoka ranga działań P1 i P2 nie wynika jedynie z chęci budowy nowych tras, ale przede wszystkim z potrzeby zapewnienia podstawowego bezpieczeństwa i godności poruszania się.

- Oświetlenie jako warunek konieczny: Uczestnicy masowo dopisywali postulat doświetlenia ciągów pieszych. Ciemne chodniki są postrzegane jako bariera bezpieczeństwa, która wyklucza z ruchu seniorów i dzieci po zmroku.

- Standard, nie luksus: Przy działaniu P4 (Standardy) wybrzmiało, że obniżone krawężniki i gładka nawierzchnia (rezygnacja z kostki fazowanej) powinny być domyślnym elementem każdego remontu, a nie "dodatkową inwestycją".
- Ciągłość nad ilością: Mieszkańcy wskazali, że większym problemem niż brak nowych tras jest "urywanie się" obecnych chodników (brak spójności sieci).

Interpretacja wyników

Najwyższą pozycję zajęło działanie P1, dotyczące rozbudowy i poprawy jakości ciągów pieszych. Pokazuje to, że mieszkańcy za podstawowy priorytet uznają możliwość wygodnego, bezpiecznego i ciągłego poruszania się pieszo. W komentarzach zwracano uwagę zarówno na stan nawierzchni, jak i brakujące odcinki chodników, niedostateczne oświetlenie czy brak miejsc odpoczynku.

Wysoko oceniono również budowę przejść naziemnych oraz standardy dostępności. Oznacza to silne oczekiwanie miasta bardziej dostępnego, intuicyjnego i przyjaznego dla wszystkich użytkowników, niezależnie od wieku czy sprawności.

Niżej plasowały się działania o charakterze bardziej systemowym lub organizacyjnym, takie jak mapa barier. Nie oznacza to braku znaczenia tych działań, lecz raczej przekonanie mieszkańców, że najpilniejsze są działania widoczne i bezpośrednio poprawiające codzienne warunki ruchu.

Najczęściej pojawiające się komentarze i potrzeby

- poprawa jakości nawierzchni chodników,
- likwidacja urywających się ciągów pieszych,
- lepsze oświetlenie tras pieszych,
- więcej ławek i miejsc odpoczynku,
- eliminacja barier architektonicznych,
- zastępowanie przejść podziemnych rozwiązaniami w poziomie terenu,
- ograniczenie parkowania na chodnikach.

Wnioski dla SUMP

Wyniki wskazują, że polityka piesza powinna pozostać jednym z fundamentów wdrażania SUMP. Priorytetem powinny być działania o bezpośrednim wpływie na codzienne podróże: jakość infrastruktury, bezpieczeństwo przekraczania ulic oraz dostępność przestrzeni publicznej.

5.2. Ruch rowerowy

W obszarze ruchu rowerowego mieszkańcy najwyżej oceniali działania wzmacniające funkcjonalność całego systemu. Kluczowe znaczenie miała spójność sieci tras, możliwość wygodnego łączenia roweru z transportem zbiorowym oraz zapewnienie odpowiedniej jakości infrastruktury.

Ranking działań – ruch rowerowy

Miejsce	Kod	Działanie
1	R1	Rozwój sieci tras rowerowych
2	R3	Integracja ruchu rowerowego z TZ i przestrzenią publiczną
3	R2	Parkowanie rowerów jako warunek rozwoju mobilności rowerowej
4	R4	Ulice rowerowe i rozwiązania współdzielone
–	R5*	Całoroczne utrzymanie i standardy techniczne (postulat dodatkowy)

* Działanie dopisane przez uczestników warsztatów.

Kluczowy wniosek: Dominacja działania R1 potwierdza, że rower w Gdańsku przestał być postrzegany jako rekreacja, a stał się pełnoprawnym środkiem transportu.

- Nowe działanie (R5): Podczas warsztatów silnie wybrzmiała potrzeba wprowadzenia standardu całorocznego utrzymania dróg rowerowych (priorytet odśnieżania) oraz wymogu nawierzchni asfaltowej na trasach głównych.
- Bezpieczeństwo postojowe: Wysoka ranga integracji z TZ (R3) wiąże się z obawą o kradzieże. Mieszkańcy wskazali, że zamiast zwykłych stojaków, przy węzłach przesiadkowych konieczne są bezpieczne wiaty lub boksy rowerowe.

Interpretacja wyników

Najwyżej oceniono rozwój sieci tras rowerowych. To czytelny sygnał, że mieszkańcy oczekują przede wszystkim kompletnego, spójnego systemu połączeń, a nie punktowych inwestycji.

Drugie miejsce zajęła integracja roweru z transportem zbiorowym, co pokazuje rosnące znaczenie podróży łączonych. Rower jest postrzegany nie tylko rekreacyjnie, ale jako element codziennych dojazdów do kolei, tramwaju czy autobusu.

Istotnym tematem okazało się także parkowanie rowerów, szczególnie w kontekście bezpieczeństwa i ochrony przed kradzieżą.

Bardzo wartościowym wynikiem warsztatów było zgłoszenie dodatkowego działania dotyczącego całorocznego utrzymania infrastruktury oraz standardów technicznych. Pokazuje to, że mieszkańcy oceniają mobilność rowerową przez pryzmat całorocznej użyteczności systemu.

Najczęściej pojawiające się komentarze i potrzeby

- ciągłość głównych tras rowerowych,
- połączenia między dzielnicami,

- lepsze powiązania z PKM, SKM i węzłami przesiadkowymi,
- bezpieczne parkingi i boksy rowerowe,
- odśnieżanie tras rowerowych,
- wysoki standard nawierzchni,
- infrastruktura użyteczna również poza sezonem letnim.

Wnioski dla SUMP

Priorytetem powinno być dalsze domykanie sieci rowerowej, rozwój integracji z transportem zbiorowym oraz traktowanie utrzymania infrastruktury jako elementu jakości systemu, a nie wyłącznie kwestii eksploatacyjnej.

5.3. Transport zbiorowy

W obszarze transportu zbiorowego mieszkańcy wskazywali przede wszystkim na potrzebę poprawy parametrów codziennego funkcjonowania systemu. Najwyżej oceniano działania, które bezpośrednio wpływają na atrakcyjność podróży: częstotliwość kursowania, czas przejazdu, prostotę korzystania oraz wygodę przesiadek. Wyniki pokazują, że oczekiwania społeczne koncentrują się na jakości usługi, a nie wyłącznie na rozwoju infrastruktury.

Ranking działań – transport zbiorowy

Miejsce	Kod	Działanie
1	TZ1 / TZ5	Linie wysokiej częstotliwości / Integracja taryfowa
2	TZ2	Priorytet TZ w ruchu ulicznym
3	TZ3	Węzły przesiadkowe
4	TZ4	Dostępność piesza do przystanków TZ
5	TZ6	Integracja informacyjna
6	TZ7*	Integracja usług mobilności

* Działanie rzadziej wskazywane bezpośrednio, lecz istotne jako kierunek rozwoju systemowego.

Kluczowy wniosek: Czas i cena to dwa parametry, które determinują wybór TZ. Działania TZ1 i TZ5 są traktowane przez mieszkańców jako fundament, bez którego inne inwestycje nie przyniosą efektu.

- Priorytet dla czasu: Wysoka ocena buspasów (TZ2) pokazuje, że mieszkańcy wolą oddanie części jezdni autobusom, byle tylko zyskać pewność, że nie utkną w korku.

- Komfort oczekiwania: W uwagach do TZ4 i TZ3 często pojawiał się postulat "ludzkiego wymiaru" przystanków – wiaty muszą realnie chronić przed wiatrem i deszczem (specyfika klimatu nadmorskiego).

Interpretacja wyników

Najwyżej oceniano działania związane z częstotliwością kursowania oraz integracją taryfową. Pokazuje to, że mieszkańcy oczekują transportu zbiorowego prostego, przewidywalnego i dostępnego bez konieczności skomplikowanego planowania podróży. Wysoka częstotliwość była postrzegana jako warunek realnej konkurencyjności wobec samochodu prywatnego.

Drugie miejsce zajęło nadawanie priorytetu transportowi zbiorowemu w ruchu ulicznym. W komentarzach pojawiał się jasny przekaz: jeśli autobusy i tramwaje stoją w korkach razem z samochodami, system traci swoją przewagę.

Wysoko oceniano również jakość węzłów przesiadkowych oraz dojścia do przystanków. Oznacza to, że mieszkańcy postrzegają podróż transportem zbiorowym w logice door-to-door, obejmującej całą trasę od miejsca startu do celu podróży.

Niżej plasowała się integracja informacyjna oraz usługi typu MaaS, co należy interpretować nie jako brak znaczenia, lecz jako mniejszą pilność w porównaniu z podstawowymi parametrami oferty przewozowej.

Najczęściej pojawiające się komentarze i potrzeby

- autobus lub tramwaj kursujący z wysoką częstotliwością,
- krótszy i bardziej przewidywalny czas przejazdu,
- buspasy i realny priorytet na skrzyżowaniach,
- jeden bilet na różne środki transportu,
- wygodne i szybkie przesiadki,
- bezpieczne i komfortowe dojście do przystanków,
- czytelny system informacji pasażerskiej.

Wnioski dla SUMP

Wyniki jednoznacznie wskazują, że rozwój transportu zbiorowego powinien koncentrować się na jakości codziennej usługi. Priorytetami wdrożeniowymi powinny być: częstotliwość, priorytet w ruchu ulicznym, integracja taryfowa oraz poprawa dostępności i jakości przesiadek.

5.4. Bezpieczeństwo ruchu drogowego

W obszarze bezpieczeństwa mieszkańcy najwyżej oceniali działania infrastrukturalne i organizacyjne, które w bezpośredni sposób ograniczają ryzyko zdarzeń oraz poprawiają warunki poruszania się w codziennym otoczeniu. Wyniki pokazują, że bezpieczeństwo

było rozumiane jako praktyczna jakość ulic i przestrzeni, a nie wyłącznie jako kwestia edukacyjna czy formalna.

Ranking działań – bezpieczeństwo ruchu drogowego

Miejsce	Kod	Działanie
1	B1	Zarządzanie bezpieczeństwem w infrastrukturze drogowej
2	B2 / B3	Bezpieczne przejścia i przejazdy rowerowe / Uspokojenie ruchu i ochrona funkcji lokalnych ulic
3	B4	Kompleksowe bezpieczeństwo i dostępność wokół szkół
4	G1*	Edukacja i działania miękkie

* Kategoria wynikająca z komentarzy uczestników, traktowana jako działanie uzupełniające.

Kluczowy wniosek: Uczestnicy warsztatów wykazali się dużym pragmatyzmem, stawiając na rozwiązania inżynijne (B1) kosztem miękkich działań edukacyjnych (B3).

- Infrastruktura wymuszająca zachowania: Panuje zgoda co do tego, że tylko fizyczne uspokojenie ruchu (wyniesione przejścia, zwężenia, progi) skutecznie poprawia bezpieczeństwo w okolicach szkół i osiedli.
- Egzekucja: Pojawiły się liczne głosy dotyczące potrzeby skuteczniejszej walki z parkowaniem na chodnikach, co mieszkańcy bezpośrednio łączą z bezpieczeństwem pieszych.

Interpretacja wyników

Najwyższą rangę uzyskały działania związane z przebudową infrastruktury oraz systemowym podejściem do bezpieczeństwa. Mieszkańcy wyraźnie wskazywali, że skuteczniejsze od samych kampanii informacyjnych są rozwiązania fizycznie wymuszające bezpieczniejsze zachowania, takie jak wyniesione przejścia, poprawa geometrii ulic czy uspokojenie ruchu.

Wysoko oceniono także bezpieczne przejścia oraz ograniczanie ruchu tranzytowego na ulicach lokalnych. Oznacza to, że bezpieczeństwo jest szczególnie istotne tam, gdzie dotyczy codziennego życia dzielnic mieszkaniowych.

Duże znaczenie przypisywano również otoczeniu szkół, co potwierdza wrażliwość społeczną na bezpieczeństwo dzieci i jakość codziennych podróży edukacyjnych.

Najczęściej pojawiające się komentarze i potrzeby

- wyniesione przejścia i skrzyżowania,
- ograniczanie nadmiernych prędkości,

- spokojniejsze ulice osiedlowe,
- eliminacja ruchu tranzytowego w dzielnicach,
- poprawa bezpieczeństwa dzieci w drodze do szkoły,
- większa przewidywalność zachowań kierowców,
- egzekwowanie przepisów jako wsparcie dla zmian infrastrukturalnych.

Wnioski dla SUMP

Priorytetem powinny być działania trwałe i systemowe: przebudowa niebezpiecznych miejsc, uspokajanie ruchu na ulicach lokalnych oraz poprawa bezpieczeństwa w otoczeniu szkół. Edukacja powinna pełnić rolę uzupełniającą wobec zmian infrastrukturalnych.

5.5. Przestrzeń publiczna

W obszarze przestrzeni publicznej mieszkańcy akcentowali znaczenie jakości codziennego otoczenia w dzielnicach mieszkaniowych. Wyniki pokazują, że oczekiwania społeczne nie koncentrują się wyłącznie na reprezentacyjnych częściach miasta, lecz na dostępnych, zielonych i funkcjonalnych przestrzeniach blisko miejsca zamieszkania.

Ranking działań – przestrzeń publiczna

Miejsce	Kod	Działanie
1	U1 / PP1	Ulice Przyjazne / Lokalne centra dzielnicowe
2	U2 / PP2	Działania w centralnych obszarach miasta
3	-	Działania uzupełniające zgłaszane przez mieszkańców

Kluczowy wniosek: Najsilniejszy postulat w tym obszarze to "odbetonowanie" i decentralizacja działań.

- Zielen funkcjonalna: Mieszkańcy domagają się zieleni wysokiej (drzew w gruncie), która daje cień i retencjonuje wodę. Donice z kwiatami są postrzegane jako rozwiązanie niewystarczające.
- Dzielnicowość: Wyższa ranga PP1 (Gdańskie Przestrzenie Lokalne) nad PP2 (Śródmieście) pokazuje, że priorytetem dla gdańszczan jest poprawa jakości życia tuż obok domu – potrzeba ławek z oparciem, poidłek i toalet publicznych w parkach dzielnicowych.

Interpretacja wyników

Najwyżej oceniano działania związane z poprawą jakości lokalnych przestrzeni publicznych. Mieszkańcy wskazywali potrzebę zieleni, miejsc spotkań, matej

architektury, wygodnych ulic lokalnych oraz tworzenia atrakcyjnych centrów dzielnicowych.

Niżej oceniano działania skoncentrowane wyłącznie na centralnych częściach miasta, co można interpretować jako oczekiwanie bardziej równomiernego rozkładu inwestycji i poprawy jakości życia w całym Gdańsku.

Warto zwrócić uwagę, że uczestnicy często łączyli temat przestrzeni publicznej z mobilnością pieszą, zielenią, odpoczynkiem oraz komfortem klimatycznym.

Najczęściej pojawiające się komentarze i potrzeby

- więcej zieleni wysokiej, sadzonej w gruncie,
- cień i ochrona przed upałem,
- ławki z oparciem i miejsca odpoczynku,
- toalety publiczne,
- poidelka z wodą,
- atrakcyjne centra dzielnicowe,
- wysoka jakość przestrzeni także poza Śródmieściem.

Wnioski dla SUMP

Plan mobilności powinien konsekwentnie łączyć działania transportowe z jakością przestrzeni publicznej. Szczególne znaczenie powinny mieć inwestycje lokalne, poprawiające codzienny komfort życia mieszkańców w dzielnicach.

6. Ranking przekrojowy – najważniejsze działania z perspektywy mieszkańców

Na podstawie analizy wszystkich materiałów warsztatowych można wskazać działania, które najczęściej pojawiały się jako kluczowe, pilne lub strategicznie najważniejsze w skali całego miasta.

Miejsce	Kod	Działanie
1	TZ1 / TZ5	Wysoka częstotliwość transportu zbiorowego / Integracja taryfowa
2	P1	Rozbudowa i poprawa jakości ciągów pieszych
3	B1	Systemowa poprawa bezpieczeństwa infrastruktury drogowej
4	R1	Rozwój spójnej sieci tras rowerowych
5	TZ2	Priorytet transportu zbiorowego w ruchu ulicznym
6	U1	Lokalne, przyjazne przestrzenie publiczne
7	P2 / P4	Przejścia naziemne / Standardy dostępności

Interpretacja rankingu

Zestawienie pokazuje wyraźnie, że mieszkańcy najwyżej oceniają działania mające bezpośredni wpływ na codzienne podróże: sprawny transport zbiorowy, wygodne poruszanie się pieszo, bezpieczeństwo ulic oraz spójną ofertę alternatywną wobec samochodu. Jednocześnie istotną rolę odgrywa jakość przestrzeni publicznej oraz dostępność miasta dla wszystkich użytkowników.

7. Wnioski strategiczne do SUMP Gdańsk 2035

Wyniki warsztatów stanowią silne potwierdzenie kierunku opartego na mobilności zrównoważonej, jakości życia oraz projektowaniu miasta dostępnego dla różnych grup użytkowników. Z perspektywy dalszych prac nad dokumentem szczególne znaczenie mają następujące wnioski:

7.1. Priorytet wdrożeniowy powinny mieć działania codziennego efektu

Najwyżej oceniano działania, których rezultaty mieszkańcy mogą odczuć bezpośrednio: częstszy transport zbiorowy, lepsze chodniki, bezpieczne przejścia, spokojniejsze ulice lokalne. Wskazuje to na potrzebę koncentracji nie tylko na projektach dużej skali, ale również na działaniach poprawiających codzienną jakość życia.

7.2. Integracja systemu jest równie ważna jak nowe inwestycje

Wspólny bilet, wygodne przesiadki, dojścia do przystanków czy połączenie roweru z koleją pokazują, że mieszkańcy oczekują sprawnego systemu door-to-door. Plan wdrażania powinien wzmocnić powiązania pomiędzy środkami transportu.

7.3. Bezpieczeństwo wymaga zmian przestrzennych

Warsztaty potwierdziły wysokie poparcie dla rozwiązań infrastrukturalnych ograniczających ryzyko zdarzeń drogowych. W dokumencie warto podkreślić znaczenie podejścia zgodnego z zasadami Vision Zero oraz ruchu uspokojonego.

7.4. Polityka klimatyczna powinna być widoczna w codziennej przestrzeni

Mieszkańcy łączyli temat zieleni, cienia i komfortu termicznego z mobilnością. Oznacza to potrzebę silniejszego integrowania działań transportowych z adaptacją do zmian klimatu oraz jakością przestrzeni publicznych.

7.5. Warto wzmocnić lokalny wymiar miasta

Duże znaczenie przypisywano jakości życia w dzielnicach. Plan powinien wspierać rozwiązania wzmocniające lokalne centra, codzienną dostępność usług oraz przestrzenie sąsiedzkie.



8. Podsumowanie

Warsztaty z mieszkańcami potwierdziły, że oczekiwania społeczne wobec rozwoju mobilności w Gdańsku są spójne, dojrzałe i silnie zakorzenione w codziennych doświadczeniach użytkowników miasta. Najwyżej oceniano działania związane ze sprawnym transportem zbiorowym, wysoką jakością ruchu pieszego, bezpieczeństwem ulic, rozwojem spójnej infrastruktury rowerowej oraz poprawą jakości przestrzeni publicznej w dzielnicach.

Uzyskane wyniki stanowią istotne uzupełnienie analiz eksperckich i danych ilościowych. Pokazują, że skuteczna polityka mobilności powinna być oceniana nie tylko przez pryzmat realizowanych inwestycji, lecz przede wszystkim przez realną poprawę jakości codziennych podróży i życia mieszkańców.

Wnioski z warsztatów będą stanowiły wsparcie dla dalszego dopracowania dokumentu oraz ustalania priorytetów wdrożeniowych w ramach SUMP Gdańsk 2035.

Aktualizacja dokumentu SUMP dofinansowana jest z programu Interreg Europe, w ramach realizacji projektu Step Up.

