

# **TRANSPORT ZBIOROWY W GDAŃSKU**

## **WARSZTATY Z MIESZKAŃCAMI**

### **PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GDAŃSKA**

## **RAPORT**

#### **Spis treści:**

- **Przedmiot warsztatów i ich kontekst**
- **Uczestnicy, termin i forma warsztatów**
- **Wyzwania stojące przed transportem zbiorowym w Gdańsku według uczestników warsztatów**
- **Wybór priorytetowych rozwiązań dla rozwoju transportu zbiorowego w Gdańsku**

#### **Przedmiot warsztatów i ich kontekst**

Przystąpieniu do pracy nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w Gdańsku, którego jednym z elementów jest transport zbiorowy, przyświeca idea równego dostępu wszystkich mieszkańców miasta do wspólnych przestrzeni publicznych niezależnie od miejsca zamieszkania, sprawności fizycznej, wieku czy posiadanego środka transportu oraz zapewnienie mieszkańcom wysokiej jakości zrównoważonego systemu transportu miejskiego oraz przestrzeni publicznej miasta.

SUMP odnosząc się do długofalowych strategii rozwoju skupia się na nową jakością przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w ramach transportu oraz mobilności. Kwestie których dotyczy to: transport publiczny, ruch pieszny i rowerowy, polityka parkingowa, bezpieczeństwo, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, ITS, planowanie przestrzenne itp.

Zważywszy na wielowymiarowość i wielowątkowość zagadnienia prace nad SUMP prowadzone są interdyscyplinarnie i wielosektorowo z silnym naciskiem na wymiar partycypacyjny. Prace opierają się na spotkaniach zespołu w skład którego wchodzi eksperci różnych wydziałów Urzędu Miejskiego w Gdańsku, przedstawiciele uczelni wyższych i ekspertów zewnętrznych. Czerpanie z doświadczeń mieszkańców opiera się również na warsztatach z przedstawicielami rad dzielnic i organizacji

pozarządowych oraz mieszkańców. W trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej korzystano z doświadczeń ekspertów miast partnerskich w ramach projektu CityMobilNet.

### **Uczestnicy, termin i forma warsztatów**

Warsztaty z mieszkańcami SUMP w obszarze „transport zbiorowy” były trzecimi warsztatami w ramach prac nad SUMP (po „polityce parkingowej”, „ruchu pieszym i rowerowym”). Spotkanie miało na celu zebranie opinii mieszkańców Gdańska na temat potrzeb i rozwiązań dotyczących transportu zbiorowego w Gdańsku.



### *Uczestnicy, termin i miejsce*

Konsultacje odbyły się w siedzibie Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku przy ul. Wyspiańskiego 9A, 12 czerwca 2017 roku w godz. 17.00-20.00. Zaproszonymi uczestnikami warsztatów byli: mieszkańcy Gdańska, przedstawiciele organizacji pozarządowych, rad dzielnic, uczelni wyższych. Rekrutacja odbyła się poprzez zaproszenia mailowe, ogłoszenie na stronie GZDiZ i ogłoszenia na stronach Rad Dzielnic, które zgodziły się na promocję wydarzenia.

W warsztatach wzięło udział ok. 25 osób.

### *Agenda warsztatów*

Warsztaty przeprowadzone zostały przez Przemysława Kluzę niezależnego konsultanta, oraz Karolinę Orcholską z GZDiZ. Spotkanie składało się z części informacyjnej przybliżającej uczestnikom kontekst kierunków rozwoju transportu zbiorowego w miastach europejskich, a także pracy warsztatowej oraz otwartej dyskusji na temat wypracowanych wniosków i głosowania.

Spotkanie przeprowadzone zostało według następującej agendy:

1. Przywitanie, przedstawienie celu i planu warsztatów – 5 min (P. Kluz)
2. Przedstawienie założeń i harmonogramu prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska – 5 min (K. Orcholska)
3. Wprowadzenie do dyskusji o transporcie zbiorowym – 25 min (K. Orcholska)
4. Wprowadzenie do metody pracy warsztatowej (zasady, czas, rezultaty) – 5 min (P. Kluz)
5. Praca w grupach – 60 min (P. Kluz)
6. Pytania i komentarze uczestników na forum oraz głosowanie - 20 min (P. Kluz)
7. Podsumowanie i poinformowanie o kolejnych pracach w ramach SUMP – 10 min (P.Kluz, K. Orcholska)

### *Forma warsztatów*

Warsztaty przeprowadzone zostały w konwencji metody „Opera” pozwalającej w sposób ustrukturyzowany pracować z grupą mieszkańców bazując na ich indywidualnych doświadczeniach i pomysłach rozwiązań napotykanym problemom w transporcie zbiorowym miasta. „Opera” jest metodą konsultacji zalecaną przez URBACT.

Uczestnicy warsztatów podzieleni zostali na trzy grupy po 7 do 10 osób. Praca w grupach miała na celu wykorzystanie bezpośrednich doświadczeń mieszkańców związanych z transportem zbiorowym w mieście. Uczestników poproszono o udzielenie odpowiedzi na następujące pytanie:

„Jakie rozwiązania infrastrukturalne i organizacyjne mogą usprawnić lub poprawić jakość transportu zbiorowy w Gdańsku?

Postaraj się przyporządkować propozycje do proponowanych kategorii lub zaproponuj dodatkową.

1. Czas przejazdu, punktualność,
2. Koordynacja różnych środków trans
3. Jakość taboru, obsługa – czystość, hałas, itd.
4. Cena,
5. Dostępność (nowe inwestycje)

6. Jakość infrastruktury przystanków

7. Inne:.....”

Przed ćwiczeniem uczestnikom przedstawiono i wyjaśniono zasady metody „Opera” odbywają się według następujących kroków:

**1. Pytanie otwierające** – zadawane przez prowadzącego,

**2. Własne sugestie** – uczestnik kilka minut poświęca zastanowieniu się nad pytaniem i udzieleniu odpowiedzi na kartce (na tym etapie bez dyskusji z innymi uczestnikami),

**3. Pomysły w parach** – uczestnicy w parach przedyskutowują zapisane przez siebie pomysły.

Następnie pary przedstawiają po 3 do 5 propozycji (wypracowanej w konsensusie) i zapisują je na osobnych kartkach. Kartki będą przyklepane do tablicy widocznej dla innych uczestników,

**4. Wyjaśnienia** – na tym etapie, każda z par pokrótce prezentuje swoje propozycje, które umieścili na tablicy (około 2 min. para). Na tym etapie uczestnicy nie komentują swoich propozycji, ewentualnie zadają pytania pomocnicze,

**5. Ranking** – po prezentacji i przyklepieniu posegregowanych propozycji, każda z par ma możliwość przydzielenia **3 głosów w dowolnej liczbie dla propozycji innych** (nie można głosować na swoją propozycję).

**6. Organizowanie** – po głosowaniu pomysły zostają posegregowane według oddanych głosów, a grupa ma czas na komentarz związany z wyborem na forum.

**7. Głosowanie** – po dyskusji na forum, postulaty mieszkańców zostaną posegregowane według tematyki przy akceptacji uczestników, a następnie odbędzie się głosowanie. Każdy z uczestników będzie dysponował **4 głosami oddając je w dowolnej liczbie na wybrane przez siebie postulaty** według ich priorytetowości.



## **Wyzwania stojące przed transportem zbiorowym w Gdańsku według uczestników warsztatów**

W trakcie pracy warsztatowej mieszkańcy dzielili się swoimi doświadczeniami i opiniami o transporcie zbiorowym w mieście odpowiadając na pytanie o rozwiązania infrastrukturalne i organizacyjne mogące usprawnić lub poprawić ten aspekt mobilności w Gdańsku. Część opinii i propozycji podzielana była przez większość grup i uczestników, inne zgłaszano indywidualnie. Niniejsze podsumowanie jest próbą powiązania i pogrupowania postulatów pojawiających się najczęściej i występujących w wielu obszarach jednocześnie.

### *Czas przejazdu i punktualność*

Jednym z najczęściej pojawiających się postulatów mieszkańców i najwyżej ocenianych w pracy grupowej było uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej w mieście wobec komunikacji indywidualnej. Propozycje realizacji tego celu opierały się na pomysłach wprowadzenia tzw. „zielonej fali” dla autobusów i tramwajów dostosowującej priorytetowość sygnalizacji świetlnej dla komunikacji zbiorowej kosztem transportu samochodowego.

W ramach tego postulatu przywoływano pomysł stworzenia linii „szybkiego tramwaju lub autobusu”. Sugerowano rozsuniecie przystanków lub likwidację części z nich na liniach ekspresowych. Dla osiągnięcia tych celów wskazywano konieczność utworzenia w mieście buspasów. Pomysł ten został również wysoko oceniony podczas głosowań wewnątrzgrupowych. Mniej popularnymi pomysłami poprawiającymi punktualność i czas przejazdu było: zwiększenie częstotliwości kursów, a także poprawa koordynacji rozkładu pociągów Pomorskiej Kolei Metropolitalnej z przylotami i odlotami samolotów.

### *Integracja komunikacji zbiorowej*

Pomysł, który został wysoko oceniany przez uczestników warsztatów była czasowa i taryfowa integracja różnych środków transportu, a także jej intermodalność. Proponowano, aby ścisła współpraca różnych operatorów odbywała się nie tylko na poziomie miasta i metropolii, ale nawet w szerszym kontekście regionalnym. Intermodalność zdaniem uczestników pozwoliłaby na szybkie przemieszczanie się mieszkańców różnicowanymi środkami transportu (np. tramwaj, PKM, SKM, autobus) w ramach jednej taryfy w sposób wysoce skoordynowany, a dzięki temu zapewniający wysoką jakość transportu i szybkość przejazdu.

### *Jakość usługi w transporcie zbiorowym*

W ramach dyskusji nad jakością usługi jaką jest transport zbiorowy mieszkańcy poruszyli wiele wątków dotyczących zarówno jakości taboru i infrastruktury towarzyszącej, jak i szczegółowych rozwiązań. Ważnym postulatem w kontekście działań poprawiających jakość taboru okazało się

wprowadzenie w Gdańsku autobusów elektrycznych. Powiązane, aczkolwiek niżej oceniane pomysły dotyczyły zastąpienia starego taboru pojazdami niskopodłogowymi, a także zmniejszenie awaryjności pojazdów. Wskazywano że awarie tramwajów na głównych liniach paraliżują w godzinach szczytu ruch całej komunikacji zbiorowej.

Uczestnicy zwracali również uwagę na szczegółowe udogodnienia mające na celu podniesienie atrakcyjności i dostępności komunikacji zbiorowej w mieście. Wymieniano takie elementy jak: klimatyzacja, możliwość przewozu rowerów, gniazdka USB, skuteczna ochrona podróżnych przed złymi warunkami pogodowymi w wiatkach przystankowych. Pojawił się również postulat integracji torowisk i buspasów z trasami rowerowymi.

### *Cena biletów*

Podczas dyskusji uczestników warsztatów zwrócono uwagę na kwestie ceny biletów i unifikacji taryf. Ten ostatni postulat pojawiał się zarówno w aspekcie ceny biletów jak również integracji różnych środków transportu zbiorowego opisywany powyżej. Natomiast w kontekście biletów wskazywano na potrzebę nie tylko wprowadzania „wspólnego biletu” i elastycznych taryf biletowych zachęcających do korzystania z tego rodzaju transportu, ale również na nowoczesnych sposobów płatności. Postulowano stworzenie aplikacji mobilnych umożliwiających wykorzystywanie smartfonów do płacenia za bilety. W trakcie dyskusji wspomniano również o możliwości bezpośredniej płatności kartami płatniczymi w pojazdach.

### *Inwestycje w transport zbiorowy i jej dostępność*

Uczestnicy warsztatów dzielili się również opiniami na temat nowych inwestycji i poprawy dostępności infrastruktury transportu zbiorowego. Pomysły te zebrały podczas prac w grupach niższe oceny, natomiast w kategorii tej pojawiło się wiele propozycji rozwiązań i usprawnień. Zwrócono uwagę na infrastrukturę towarzyszącą – to znaczy: jakość chodników, którymi dochodzi się do przystanków, potrzebę tworzenia przejść naziemnych (w poziomie jezdni), dostosowanie działania sygnalizacji świetlnej do ruchu pieszych, a także regularne odśnieżanie (w szczególności schodów w tunelach) i poprawę oświetlenia przystanków i prowadzących do nich chodników. Wiele z tych postulatów były tożsame z pomysłami zgłaszanymi podczas warsztatów dotyczących ruchu pieszego. Naturalnie uzupełniają one poprawę jakości podróżowania dla mieszkańców pieszych, którzy są użytkownikami transportu zbiorowego.

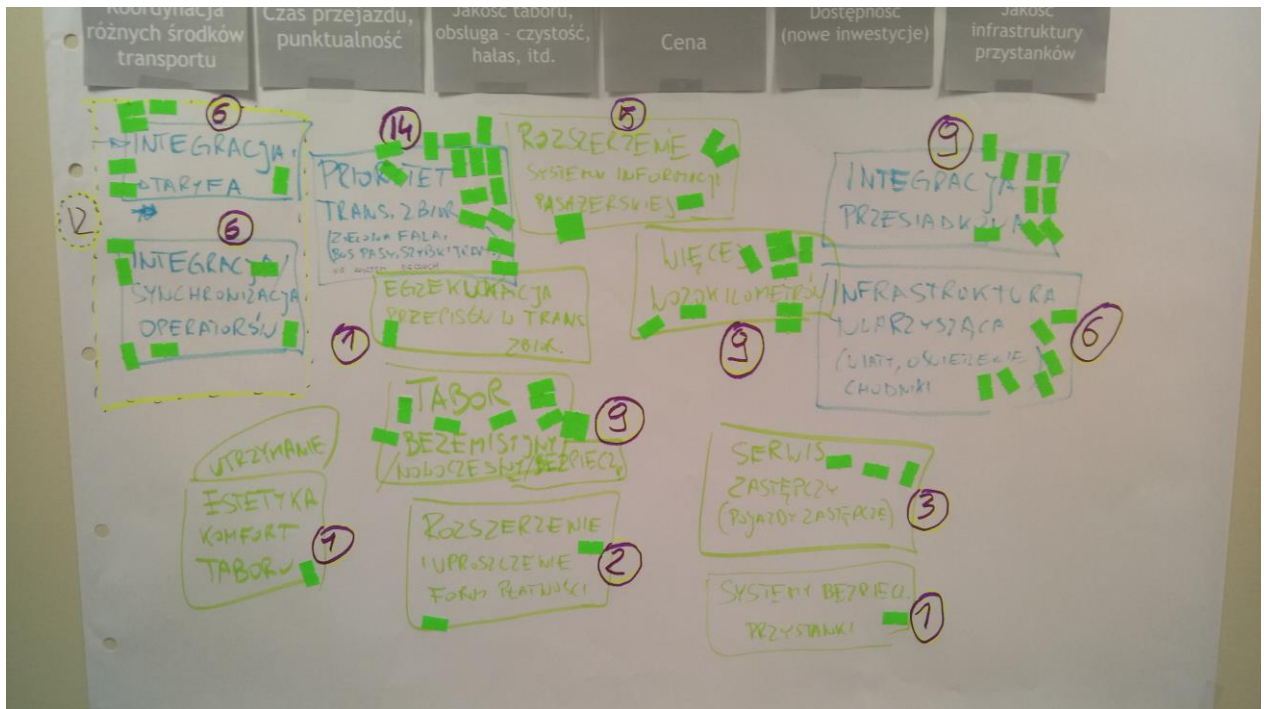
Mówiąc o potrzebie nowych inwestycji powielają się wyżej omawiane pomysły budowy wydzielonych torowisk i buspasów. Postulowano również uruchomienie bezpośrednich linii autobusowych łączących dzielnice z obrzeży miasta z rozwijającymi się centrami pracy w Oliwie i Nowym Porcie.

Mieszkańcy podkreślali również potrzebę ustawiania większej liczby przystanków działających w trybie „na żądanie”. Wskazywano, że inwestycjami mogącymi usprawnić transport zbiorowy są węzły przesiadkowe synchronizujące najpopularniejsze linie tramwajowe i umożliwiające mieszkańcom bezpośrednie przesiadanie się między tramwajami/autobusami.

### **Wybór priorytetowych rozwiązań dla rozwoju transportu zbiorowego w Gdańsku**

Prezentacja wyników prac w grupach stanowiła materiał wyjściowy do ostatniego elementu warsztatów. Mając wylistowane problemy moderator razem z uczestnikami zapisywał najważniejsze grupy problemowe na których powinno skupić się rozwój transportu zbiorowego w mieście. Wyczerpawszy wszystkie ważne z punktu widzenia mieszkańców tematy przystąpiono do głosowania. Każdy z uczestników dysponował czterema głosami, które mógł oddać w dowolnej liczbie na wybrane przez siebie grupę problemów. Wyniki kształtowały się następująco (w kolejności od największej do najmniejszej liczby głosów):

1. Priorytet transportu zbiorowego (buspasy, szybki tramwaj, „zielona fala”) – 14 głosów,
2. Tabor bezemisyjny, nowoczesny – 9 głosów,
3. Więcej wozokilometrów – 9 głosów,
4. Integracja przesiadkowa – 9 głosów,
5. Integracja i synchronizacja operatorów – 6 głosów,
6. Integracja taryf – 6 głosów,
7. Infrastruktura towarzysząca (wiaty, oświetlenie, chodniki) – 6 głosów,
8. Rozszerzenie systemu informacji pasażerskiej – 5 głosów,
9. Serwis zastępczy (pojazdy zastępcze) – 3 głosy,
10. Rozszerzenie i uproszczenie form płatności – 2 głosów,
11. Estetyka, komfort, utrzymanie taboru – 1 głos,
12. Egzekucja przepisów w transporcie zbiorowym – 1 głos,
13. Systemy bezpieczeństwa przystanków – 1 głos.



Warto podkreślić, że kilka postulatów dotyczyło ważnego dla mieszkańców elementu integrującego komunikację zbiorową na poziomie taryf, operatorów, infrastruktury. Po głosowaniu na wniosek uczestników połączono dwa postulaty – „integracji taryf” i „integracji i synchronizacji operatorów” w jeden postulat, ze względu na ich tożsamość znaczeniową. Podkreślono natomiast, że gdyby połączono je przed głosowaniem liczba głosów mogłaby kształtować się inaczej.

Praca warsztatowa rozpoczynająca się od dyskusji własnych pomysłów, poprzez prezentację i głosowanie w grupach, następnie prezentację i kolejne przeformułowania i głosowanie daje wymierny obraz opinii mieszkańców bazujących na uwspólnionych wnioskach z indywidualnych doświadczeń. Wyniki pracy mieszkańców stanowić mogą ważny punkt odniesienia dla tworzonego Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej w Gdańsku.

Warto także odnotować postulat jednego z uczestników warsztatów rozszerzenia obecnej grupy przedstawicieli Urzędu Miejskiego i spółek miejskich o osoby reprezentujące Gdańskie Autobusy i Tramwaje, których zabrakło podczas spotkania.

#### **Opracowanie i moderacja:**

Przemysław Kluz

#### **Fotografie:**

Przemysław Kluz