

# +VIII. Program Operacyjny Mobilność i Transport



*Lucyna Majkowska,*  
LAUREATKA EUROPEAN  
CYCLING CHALLENGE 2015,  
SPECJALISTA Z BRANŻY IT



# 1. CHARAKTERYSTYKA PROGRAMU OPERACYJNEGO

## Zakres Programu Operacyjnego

Możliwość komfortowego i bezpiecznego przemieszczania się jest jednym z warunków kształtujących jakość życia. W Gdańsku, podobnie jak w wielu innych dużych miastach Polski, transport publiczny przegrywa z indywidualnym transportem samochodowym. Uwzględnianie przede wszystkim interesów kierowców i koncentracja na rozwoju infrastruktury dla transportu samochodowego – jak pokazują doświadczenia miast Europy Zachodniej i USA – nie tylko nie rozwiązują (w dłuższej perspektywie), lecz sprzyjają narastaniu problemów transportowych. Zasadniczym wyzwaniem transportowym, przed jakim staje Gdańsk, jest poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, jak również ulepszenie systemu komunikacji zbiorowej i jej integracja z aktywnymi formami mobilności. Celem proponowanych działań jest zapewnienie gdańszczanom komfortowego, taniego, szybkiego, bezpiecznego oraz nieuciążliwego dla środowiska sposobu dotarcia do miejsc pracy, nauki, rekreacji i innych usług. Zostanie on osiągnięty poprzez inwestycje w infrastrukturę, w tym: budowę i remonty chodników, tras rowerowych, przystanków komunikacji publicznej i węzłów integracyjnych, linii tramwajowych, autobusowych i kolejowych, jak również rozwój i modernizację taboru. Działania przyjmą także wymiar organizacyjny: uspokajający ruch samochodowy, uprzywilejowujący transport zbiorowy oraz niwelujący bariery w ruchu pieszym i rowerowym.

Ze względu na znaczenie sektorów przemysłu, logistyki i transportu oraz turystyki rozwój gospodarczy Gdańska jest w istotny sposób warunkowany rozwojem infrastruktury transportowej. Planowane działania będą wspierały funkcjonowanie miasta jako węzła transportowego. Przewiduje się również



projekty służące poprawie dostępności transportowej obszarów rozwojowych oraz niwelacji szkodliwego wpływu tranzytu.

Istotną rolę ogrywać będą działania promocyjne i informacyjne, służące zmianie postaw mieszkańców w sferze mobilności. Zakłada się podjęcie inicjatyw skutkujących zwiększeniem zaangażowania gdańszczan w kształtowanie polityki transportowej miasta.

Proponowany Program wpisuje się w wartości leżące u podstaw rozwoju Gdańska. Dobre warunki dla ruchu pieszego i rowerowego, jak również sprawny system transportu publicznego sprzyjają **OTWARTOŚCI, dialogowi i integracji**. Poprawiają **bezpieczeństwo** w przestrzeni publicznej oraz nasycają ją **przedsiębiorczością** i życiem gospodarczym. Warunkiem dobrze funkcjonującej mobilności o zasięgu ponadlokalnym jest **WSPÓŁPRACA** w wymiarze **metropolitalnym**.

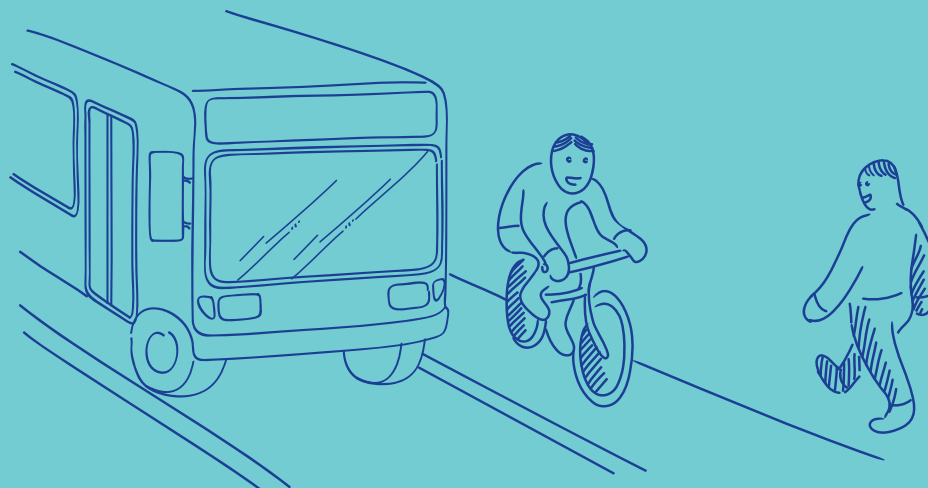


Działania ukierunkowane na poprawę dostępności komunikacyjnej nawiązują do historycznej **tożsamości** Gdańska, podkreślając kluczową rolę transportu oraz gospodarki morskiej w rozwoju gospodarczym. Porty lotniczy oraz morski, przecinające się szlaki lądowe i wodne, sprzyjają wymianie towarów, usług, idei. Wysoka dostępność transportowa sprzyja napływowi **inwestycji, innowacji** oraz **przedsiębiorczości**.



## Wyzwania rozwojowe wskazane w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, na które odpowiada Program Operacyjny

- Wzrost udziału komunikacji publicznej, pieszej, rowerowej w podróżach mieszkańców.
- Poprawa stanu zdrowia mieszkańców.
- Wzrost liczby miejsc pracy.



## Cele strategiczne wskazane w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus, realizowane przez Program Operacyjny

- Wzmacnianie przepływu towarów, usług i wiedzy, przechodzących przez Gdańsk.
- Rozwój nowoczesnych, zrównoważonych systemów komunikacji pieszej, rowerowej oraz powiązanej z nimi komunikacji publicznej dla poprawy warunków codziennej mobilności.
- Budowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej oraz poprawa warunków dostępności transportowej Gdańska.
- Zapewnienie poprawy efektywności energetycznej, bezpieczeństwa energetycznego oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych miasta i metropolii.
- Umacnianie wieloaspektowej współpracy metropolitalnej prowadzącej do podniesienia konkurencyjności obszaru metropolitalnego.



## 2. DIAGNOZA

Diagnoza wskazuje na dwa zasadnicze obszary wymagające podjęcia działań. Pierwszy z nich wiąże się z zaspokojeniem potrzeb transportowych mieszkańców Gdańska i metropolii, drugi związany jest natomiast z zewnętrzną dostępnością transportową miasta.

Obszarem wymagającym szczególnej uwagi jest obszar transportu publicznego. Gdańszczanie doceniają ważną rolę komunikacji zbiorowej w zaspokajaniu popytu na usługi przewozowe. Badania w zakresie mobilności wskazują jednak, że warunki dla rozwoju tej formy transportu nie różnią się znacząco od warunków dla rozwoju ruchu samochodowego. Efektem jest kontynuacja obserwowanego również w innych miastach trendu rosnącej liczby samochodów w relacji do liczby mieszkańców. W 2013 roku wartość opisywanego wskaźnika wyniosła 523 samochody osobowe na tysiąc mieszkańców i była o 12% wyższa niż w 2009 roku. Jednocześnie liczba pasażerów w transporcie zbiorowym rośnie nieznacznie szybciej (w analogicznym okresie wzrost sięgnął blisko 14%). Warto przy tym wskazać na stosunkowo dogodne warunki do poruszania się samochodem osobowym. Biorąc pod uwagę przepustowość dróg, Gdańsk wyróżnia się pozytywnie spośród innych aglomeracji. Co więcej, średnia prędkość samochodów w godzinach szczytu jest wyższa niż w Poznaniu czy we Wrocławiu. W latach 2011-2013, mimo wzrostu liczby samochodów

zarejestrowanych w przeliczeniu na 1000 mieszkańców, sytuacja w tym zakresie uległa poprawie. Może się to wiązać z realizowanymi w ostatnich latach inwestycjami drogowymi oraz zmianą zachowań komunikacyjnych mieszkańców. Trzeba przyznać jednak, że przegląd stanu technicznego dróg ujawnia wysoki, sięgający 34,6%, stopień ich zdekapitalizowania. Problem dotyczy w szczególności dróg gminnych (39,4%), powiatowych (23,8%) oraz wojewódzkich (21,3%). W mniejszym stopniu obecny jest również w przypadku dróg krajowych (12,4%) oraz wewnętrznych (3,1%).

Ocena organizacji komunikacji miejskiej wykazuje duże dysproporcje we wskazanych odpowiedziach. Mieszkańcy miasta wskazują na zbyt niski poziom zintegrowania rozkładów jazdy, tak w samym Gdańsku, jak i w skali metropolii, oraz niewystarczającą integrację biletową. Poprawy w sferze infrastrukturalnej wymaga również funkcjonowanie węzłów przesiadkowych. Kolejnym obszarem decydującym o atrakcyjności transportu zbiorowego oraz mobilności aktywnej jest czystość przestrzeni publicznej. Zdaniem gdańszczan jakość, czystość oraz zimowe utrzymanie infrastruktury drogowej, w tym ulic, chodników i tras rowerowych, utrzymują się na dostatecznym poziomie.

W toku prac nad Strategią Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus wyniki badań ankietowych mieszkańców



Gdańska wskazały, iż obszar transportu publicznego wymieniany jest wśród obszarów wymagających podjęcia działań w kontekście rozwoju miasta w perspektywie najbliższych 15 lat. Może to świadczyć o niedoskonałości funkcjonowania obecnego systemu transportowego, jak również wskazywać, że gdańszczanie są przekonani o konieczności nadania wyższego priorytetu transportowi publicznemu w przyszłości. Warto przy tym podkreślić, że poważne działania służące poprawie atrakcyjności transportu publicznego, pieszego, rowerowego wychodzą poza sferę poprawy komfortu podróży (nowsze taboru) i wiążą się często z pogorszeniem warunków dla indywidualnego transportu samochodowego, czego przykładem może być uprzywilejowanie w ruchu ulicznym autobusów czy tramwajów.

Sferą wymagającą interwencji jest współpraca metropolitalna. Skala przepływu osób i towarów jest bardzo duża. Codziennie do pracy do Gdańska (i z Gdańska do domu) przemieszcza się około 50 tys. osób. Biorąc pod uwagę inne funkcje realizowane przez Gdańsk w metropolii w obszarach: edukacji, kultury i rozrywki czy opieki zdrowotnej, warunkujących popyt na usługi transportowe, trudno obecny zakres współpracy uznać za satysfakcjonujący i efektywny.

Kolejnym z obszarów wymagających interwencji jest zewnętrzna dostępność transportowa Gdańska i aglomeracji. W ostatnich latach realizowano inwestycje

w infrastrukturę transportową, w tym w szczególności: drogową (A1, S7, S6), kolejową (E65), lotniskową i morską, które poprawiły dostępność transportową w układzie międzynarodowym oraz międzyregionalnym. Obecna sieć autostrad łączy Gdańsk z siecią autostrad europejskich. Rozwinęła się również sieć połączeń lotniczych. Znacząco wzrosły możliwości przeładunkowe portu morskiego. „Wąskim gardłem” ograniczającym ambitne plany rozwojowe portów morskich jest niewystarczająca już obecnie dla transportu towarowego przepustowość sieci kolejowej. Paradoksalnie, poza wzrostem przeładunków, do obecnego stanu rzeczy przyczyniło się uruchomienie szybkich połączeń pasażerskich (Pendolino). Kluczowa jest więc rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej miasta, w szczególności dla obszarów rozwojowych i przemysłowych przy jednoczesnej dbałości o bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców.



### 3. OPIS CELÓW OPERACYJNYCH

#### Cel operacyjny

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

#### Opis

Podniesienie standardu i funkcjonalności przestrzeni publicznej dla pieszych i rowerzystów bezpośrednio wpłynie na jakość życia mieszkańców. Chodzenie jest podstawową formą pokonywania krótkich odległości i dotyczy praktycznie wszystkich. Poprawa warunków przemieszczania się pieszo jest niezbędna dla uzyskania wyższej jakości życia w mieście, w tym poprawy zdrowia mieszkańców i ich bezpieczeństwa komunikacyjnego, a także zmniejszenia silnej presji motoryzacyjnej. Miasto pieszych i rowerzystów jest miastem pełnym życia i ośrodkiem o dobrze funkcjonującej gospodarce lokalnej. Udział ruchu rowerowego w Gdańsku charakteryzuje się dynamiczną tendencją wzrostową na przestrzeni ostatnich lat, zmierzając do wartości uznawanych za standardowe w miastach niemieckich lub skandynawskich.

Prowadzone będą działania polegające na poprawie infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, niwelowaniu negatywnego wpływu parkowania pojazdów na warunki poruszania się pieszo, zmniejszaniu niepożądanego efektu barierowego tworzonego przez wielopasowe ulice bez przejść dla pieszych w poziomie jezdni. Konieczne są również działania likwidujące bariery w ruchu pieszym dla osób z trudnościami w poruszaniu się. Kontynuowana będzie rozbudowa i modernizacja systemu tras rowerowych i możliwości łatwego łączenia podróży rowerowych z komunikacją miejską. Ważna jest także priorytetyzacja ruchu pieszego w centrach dzielnic oraz podniesienie komfortu oraz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów poprzez uspokojenie ruchu samochodów. Spowolniony ruch na większości ulic miasta oznacza mniej groźnych wypadków, niższy hałas i wyższe poczucie bezpieczeństwa przy większej płynności ruchu i zbliżonych czasach przejazdu.

### VIII.2. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.

Transport publiczny ma podstawowe znaczenie w przemieszczaniu się na krótsze i dłuższe odległości na obszarze miejskim. Warunki jego funkcjonowania i sposób organizacji przewozów zbiorowych mają bezpośrednie przełożenie na jego popularność i pośrednio wpływają na wykorzystanie samochodów prywatnych. Obserwowany obecnie trend zmniejszenia się udziału komunikacji zbiorowej na rzecz motoryzacji indywidualnej jest wysoce szkodliwy dla mobilności miejskiej, wpływa na tworzenie się zatorów ulicznych i niekorzystnie kształtuje popyt na infrastrukturę drogową, której budowa i utrzymanie pochłania znaczną część budżetu miasta.

W zakresie zwiększania atrakcyjności transportu publicznego planuje się rozbudowę i modernizację infrastruktury szynowej i drogowej komunikacji publicznej oraz unowocześnienie taboru. Poprawie uległo już dostosowanie taboru do potrzeb ludzi niepełnosprawnych, seniorów, rodziców z dziećmi. Potrzeba jednak dalszych prac na rzecz dostosowania przystanków i organizacji sieci połączeń do potrzeb tych osób. Ponadto prowadzona będzie rozbudowa i modernizacja sieci przystanków i węzłów integracyjnych. Duży nacisk zostanie położony na poprawę warunków przemieszczania się tramwajów i autobusów poprzez ich większe uprzywilejowanie w ruchu ulicznym, a także usprawnienie organizacji i przyjazności użytkowej komunikacji publicznej. Planuje się rozbudowę węzłów integrujących różne formy transportu, zwłaszcza rower z transportem szynowym.

### VIII.3. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej.

Rozwój przestrzenny miasta i jego sukces gospodarczy wymaga działań poprawiających niektóre elementy infrastruktury drogowej i kolejowej oraz sprawnie działających powiązań morskich i lotniczych. Poprawa zewnętrznej dostępności drogowej powinna być realizowana w sposób niesprzyjający procesom suburbanizacji i zgodnie z zasadami tworzenia miasta krótkich odległości (miasta kompaktowego).



W tym zakresie prowadzona będzie rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej miasta oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury obszarów rozwojowych i przemysłowych. Ważnym elementem stanie się realizacja Programu Transportowego Gdańska Południe i dalszy rozwój funkcji Gdańska jako europejskiego węzła transportowego. Duże znaczenie ma odpowiednia organizacja transportu towarów i niwelowanie szkodliwego wpływu tranzytu.

W kompetencjach miasta możliwe jest również wspieranie projektów spółek „kolejowych” poprzez np.: dokapitalizowanie spółki SKM w celu rozwoju czy wydłużenia linii, budowa przez miasto infrastruktury towarzyszącej dla przystanków PKM oraz współpraca z PKP, w tym uczestnictwo w projektach poprawiających bezpieczeństwo mieszkańców Gdańska m.in. na przejazdach kolejowych.

---

#### **VIII.4. Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.**

Działania inwestycyjne celujące w rozwój systemu transportowego miasta powinny być wspomagane działaniami promocyjno-informacyjnymi, kształtującymi postawy mieszkańców w sferze mobilności. W tym zakresie podejmie się przedsięwzięcia zachęcające do korzystania z komunikacji miejskiej, roweru lub łączenia obu tych form transportu przy realizacji podróży na średnich i dalszych odległościach w mieście. Realizowane będą akcje zachęcające do przemieszczania się pieszo, w tym kampanie i programy edukacyjne w szkołach i przedszkolach, promujące m.in. odprowadzanie dzieci do szkoły lub odwożenie rowerem, zamiast podwożenia samochodem (ocenia się, że znaczną część ruchu ulicznego w godzinach szczytu generują rodzice podwożący do szkół nawet kilkunastoletnie dzieci). Ponadto mieszkańcy Gdańska uzyskają większy wpływ na organizację systemu transportowego poprzez większy dostęp do jego ewaluacji i szerszą partycypację społeczną w procesach planistyczno-inwestycyjnych z zakresu transportu.

## 4. CELE OPERACYJNE, ZADANIA I KLUCZOWE DZIAŁANIA

Cel operacyjny: VIII.1.

Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.

Zadanie	Kluczowe działanie
VIII.1.1. Poprawa infrastruktury ruchu pieszego i rowerowego.	VIII.1.1.1. Tworzenie nowych połączeń pieszych ułatwiających szybsze i wygodniejsze dotarcie do celu podróży (zasada bezpośredniości).
	VIII.1.1.2. Budowa tras rowerowych, zgodnie z Systemem Tras Rowerowych w Gdańsku, w tym: sieci szybkich tras rowerowych zgodnie ze standardami Europejskiej Federacji Cyklistów.
	VIII.1.1.3. Tworzenie nowych i rozszerzenie istniejących stref pieszych i pieszo-rowerowych, w tym: na obszarach dzielnic mieszkaniowych.
	VIII.1.1.4. Modernizacja i remont chodników, tras rowerowych, stref pieszo-rowerowych.
	VIII.1.1.5. Rozbudowa infrastruktury parkingowej dla rowerów, w tym: tworzenie bezpiecznych i funkcjonalnych parkingów rowerowych przy węzłach przesiadkowych.
	VIII.1.1.6. Budowa metropolitalnego systemu roweru publicznego.
	VIII.1.1.7. Poprawa jakości, czystości i zimowego utrzymania ulic, chodników i tras rowerowych.
VIII.1.2. Optymalizacja parkowania pojazdów.	VIII.1.2.1. Ograniczenie parkowania samochodów na chodnikach.
	VIII.1.2.2. Rozszerzenie stref płatnego parkowania.
	VIII.1.2.3. Bilansowanie liczby miejsc parkingowych dla samochodów w centralnych dzielnicach miasta m.in. poprzez przenoszenie miejsc postojowych z ulic do nowo powstających parkingów kubaturowych.
	VIII.1.2.4. Budowa parkingów typu <i>park&amp;ride</i> i <i>bike&amp;ride</i> .



### VIII.1.3. Niwelowanie barier w ruchu pieszym i rowerowym.

**VIII.1.3.1.** Niwelowanie efektu barierowego wielopasowych ulic z przejściami podziemnymi i kładkami dla pieszych m.in. poprzez tworzenie przejść dla pieszych w poziomej ulicy i ograniczenie prędkości pojazdów.

**VIII.1.3.2.** Likwidacja przycisków na przejściach dla pieszych, wydłużenie fazy światła zielonego dla pieszych oraz zwiększenie częstotliwości cykli światła zielonego dla pieszych w centrach dzielnic.

### VIII.1.4. Uspokajanie ruchu.

**VIII.1.4.1.** Rozszerzanie stref ruchu uspokojonego.

**VIII.1.4.2.** Podniesienie bezpieczeństwa wokół szkół w wyniku audytów, m.in. poprzez uspokajanie ruchu oraz przeniesienie miejsc postojowych z terenu bezpośredniego sąsiedztwa szkół.

### VIII.1.5. Monitorowanie ruchu pieszego i rowerowego.

**VIII.1.5.1.** Prowadzenie analiz ilościowo-jakościowych natężeń i kierunków ruchu pieszego i rowerowego.

**VIII.1.5.2.** Rozbudowa systemu automatycznych analiz ruchu rowerowego.

## Cel operacyjny: VIII.2.

### Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.

#### Zadanie

**VIII.2.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury i taboru.**

#### Kluczowe działanie

**VIII.2.1.1.** Rozbudowa i modernizacja sieci drogowej i szynowej komunikacji publicznej w trybie priorytetowym względem rozbudowy układu drogowego.

**VIII.2.1.2.** Rozbudowa i modernizacja ciągów pieszych, pieszo-rowerowych, pieszo-jezdnych łączących bezpośrednio zabudowę mieszkaniową z przystankami komunikacji publicznej, w tym: z węzłami integracyjnymi.

	<p><b>VIII.2.1.3.</b> Rozbudowa i modernizacja sieci przystanków i węzłów integracyjnych komunikacji zbiorowej.</p> <p><b>VIII.2.1.4.</b> Rozbudowa oraz modernizacja taboru komunikacji publicznej oraz rozwój i modernizacja zaplecza obsługowego.</p>
<p><b>VIII.2.2. Uprzywilejowanie komunikacji publicznej.</b></p>	<p><b>VIII.2.2.1.</b> Tworzenie buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych na odcinkach częstego tworzenia się zatorów.</p> <p><b>VIII.2.2.2.</b> Szersze wykorzystanie zintegrowanych systemów sterowania ruchem (ITS), głównie pod kątem rozszerzenia priorytetu dla transportu publicznego.</p>
<p><b>VIII.2.3. Usprawnienie organizacji komunikacji publicznej.</b></p>	<p><b>VIII.2.3.1.</b> Rozwój systemu komunikacji publicznej, w tym m.in. utworzenie uzupełniających linii autobusowych.</p> <p><b>VIII.2.3.2.</b> Rozbudowa systemu informacji pasażerskiej, adresowanej także do pasażerów o specjalnych potrzebach komunikacyjnych.</p> <p><b>VIII.2.3.3.</b> Integracja rozkładów jazdy różnych form transportu, także w skali metropolitalnej.</p> <p><b>VIII.2.3.4.</b> Integracja taryfowo-biletowa w Gdańsku i na obszarze metropolitalnym z zastosowaniem rozwiązań taryfowych służących zwiększeniu konkurencyjności transportu zbiorowego względem indywidualnego oraz atrakcyjności taryfowej komunikacji publicznej.</p> <p><b>VIII.2.3.5.</b> Dostosowanie sieci połączeń, częstotliwości kursowania pojazdów transportu publicznego oraz rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców wraz z wprowadzeniem mechanizmów partycypacji społecznej w opracowywaniu sieci połączeń i rozkładów jazdy.</p> <p><b>VIII.2.3.6.</b> Poprawa komfortu jazdy w pojazdach komunikacji publicznej.</p> <p><b>VIII.2.3.7.</b> Zwiększenie atrakcyjności oferty taryfowo-biletowej oraz poprawa możliwości zakupu biletów, w tym poprzez automaty biletowe i e-bilety.</p> <p><b>VIII.2.3.8.</b> Łączenie oferty transportu publicznego z imprezami masowymi.</p>



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

Zadanie	Kluczowe działanie
VIII.3.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniskowej.	VIII.3.1.1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej sprzyjająca tworzeniu połączeń międzydzielnicowych, zgodnie z zasadami tworzenia miasta krótkich odległości oraz ograniczania procesu suburbanizacji.
	VIII.3.1.2. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportowej dla obszarów rozwojowych i przemysłowych, w tym: portu morskiego i lotniczego.
	VIII.3.1.3. Kontynuacja inwestycji transportowych w południowych dzielnicach Gdańska.
	VIII.3.1.4. Rozbudowa i modernizacja portu lotniczego w Gdańsku.
VIII.3.2. Rozwój funkcji Gdańska jako węzła transportowego.	VIII.3.2.1. Likwidacja kolizji linii kolejowych z ulicami (bezkolizyjne przejazdy).
	VIII.3.2.2. Optymalizacja warunków transportu towarów i tranzytu.
	VIII.3.2.3. Wspieranie rozwoju połączeń krajowych i międzynarodowych.

**Cel operacyjny: VIII.4.****Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.**

Zadanie	Kluczowe działanie
VIII.4.1. Promocja transportu zrównoważonego i mobilności aktywnej.	VIII.4.1.1. Realizacja projektów zachęcających pracodawców do tworzenia w miejscach pracy warunków sprzyjających dojeżdżaniu do pracy rowerem.
	VIII.4.1.2. Realizacja kampanii i akcji promujących użytkowanie komunikacji publicznej, jazdę rowerem i chodzenie pieszo.



---

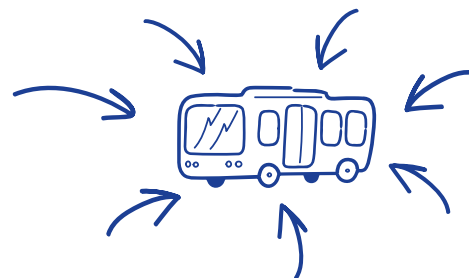
#### VIII.4.2. Współpraca i partycypacja społeczna na rzecz zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.

- VIII.4.1.3. Realizacja akcji edukacyjnych promujących drogowy savoir-vivre.
  - VIII.4.1.4. Realizacja programów edukacyjnych w szkołach i przedszkolach promujących m.in. odprowadzanie dzieci lub odwożenie rowem do szkoły.
  - VIII.4.1.5. Wykreowanie silnej i wyrazistej marki Gdańska, jako miasta promującego mobilność aktywną.
  - VIII.4.1.6. Realizacja działań popularyzujących wspólne korzystanie z samochodu (tzw. *car-pooling* i *car-sharing*).
  - VIII.4.1.7. Przeprowadzenie kampanii promującej uspokajanie ruchu w mieście.
- 
- VIII.4.2.1. Monitoring i ewaluacja mobilności przy udziale mieszkańców.
  - VIII.4.2.2. Włączanie mieszkańców w planowanie i organizację systemu transportowego.



## 5. POWIĄZANIA Z INNYMI PROGRAMAMI OPERACYJNYMI

### Oddziaływanie innych Programów Operacyjnych na osiągnięcie celów Programu Operacyjnego MOBILNOŚĆ I TRANSPORT:



#### EDUKACJA

– dostosowanie sieci szkół do sytuacji demograficznej miasta i dzielnic sprzyjać będzie realizacji koncepcji miasta krótkich odległości. Realizacja w gdańskich placówkach oświatowych projektów w zakresie aktywności fizycznej, promocji zdrowego stylu życia oraz kształtowania nawyków i postaw w sferze mobilności aktywnej sprzyjać będzie zmianie modelu transportowego na bardziej zrównoważony.



#### ZDROWIE PUBLICZNE I SPORT

– zwiększenie aktywności fizycznej mieszkańców i ich wiedzy dotyczącej wpływu stylu życia i warunków środowiskowych na zdrowie wpisze się w działania popularyzujące zrównoważony transport oraz mobilność aktywną.



#### INFRASTRUKTURA

– budowa i modernizacja oświetlenia ulicznego przełoży się na poprawę bezpieczeństwa, która docelowo wpłynie na polepszenie warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.



### PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

– wyższa jakość przestrzeni publicznej, czyli jej atrakcyjność, dostępność i funkcjonalność, zachęci do poruszania się pieszo i na rowerze.

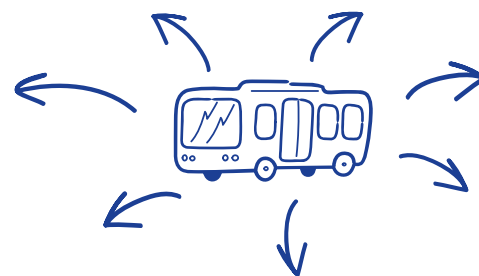


### INTEGRACJA SPOŁECZNA I AKTYWNOŚĆ OBYWATELSKA

– rozwinięcie oferty usług służących rozwojowi rodzinnemu i osobistemu mieszkańców oraz dostosowanie infrastruktury do potrzeb społeczności lokalnych sprzyjać będzie realizacji koncepcji miasta krótkich odległości.

5. POWIĄZANIA Z INNYMI  
PROGRAMAMI OPERACYJNYMI

## Oddziaływanie Programu Operacyjnego MOBILNOŚĆ i TRANSPORT na osiągnięcie celów innych Programów Operacyjnych:



### INTEGRACJA SPOŁECZNA I AKTYWNOŚĆ OBYWATELSKA

– transport publiczny ukierunkowany na świadczenie wysokiej jakości usług wszystkim mieszkańcom, niezależnie od ich statusu społecznego, przyczynia się do podniesienia poziomu włączenia społecznego. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz wzrost atrakcyjności transportu publicznego zwiększą potencjał rozwojowy społeczności lokalnych oraz podniosą poziom integracji społecznej.





### EDUKACJA

– polepszenie warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego poprawią dostępność czasową placówek oświatowych. Uspokojenie ruchu i ograniczenie możliwości dowozu dzieci samochodem bezpośrednio pod szkołę podniesie bezpieczeństwo na terenach przyszkolnych.



### ZDROWIE PUBLICZNE I SPORT

– poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz rozszerzenie stref uspokojonego ruchu pozwolą na łatwiejsze i bezpieczniejsze poruszanie się w przestrzeni publicznej. Dodatkowo zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego może wpłynąć na ograniczenie ruchu samochodowego, a w konsekwencji zmniejszyć emisję zanieczyszczeń, pozytywnie wpływając na środowisko życia mieszkańców. Promocja transportu zrównoważonego i mobilności aktywnej wpłynie na upowszechnienie zdrowego stylu życia.



### KULTURA I CZAS WOLNY

– poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego oraz zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego będą sprzyjać obecności ludzi w przestrzeni publicznej, która może być sceną wydarzeń i inicjatyw kulturalnych. Przełoży się to na wzrost popytu na kulturę, zarazem stymulując jej rozwój. Poprawa dostępności transportowej miasta ułatwi organizację wysokiej rangi wydarzeń kulturalnych, sprzyjając wzrostowi ponadlokalnego i międzynarodowego znaczenia gdańskiej kultury. Łączenie oferty transportu publicznego z wydarzeniami kulturalnymi stanowi jeden z elementów zachęcających mieszkańców do udziału w tych wydarzeniach.



### INNOWACYJNOŚĆ I PRZEDSIĘBIORCZOŚĆ

– poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej miasta zwiększy konkurencyjność przedsiębiorstw i ułatwi międzynarodowe kontakty gospodarcze. Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego wpłynie na usprawnienie dojazdów do pracy, co pozytywnie oddziaływać będzie na warunki prowadzenia działalności gospodarczej.



### ATRAKCYJNOŚĆ INWESTYCYJNA

– poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej miasta ułatwi dojazd do terenów inwestycyjnych, parków przemysłowych i innych obszarów rozwojowych, co pozytywnie wpłynie na podniesienie konkurencyjności lokalnej gospodarki. Dostosowana do potrzeb inwestorów i dobrze rozwinięta sieć transportu publicznego stanowi istotny czynnik lokalizacji działalności gospodarczej.



### INFRASTRUKTURA

– poprawa sytuacji ruchu pieszego i rowerowego, jak również zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, a także sukcesywna realizacja układu ulicznego zoptymalizują ruch samochodowy i pozwolą lepiej wykorzystać istniejące warunki infrastrukturalne. Niższa liczba samochodów w ruchu to mniejsze zanieczyszczenie środowiska, w tym powietrza i wód, ograniczenie hałasu, usprawnienie ruchu samochodów, a przez to niższe koszty utrzymania bieżącej infrastruktury oraz mniejszy popyt na nową.



### PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

– poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego pozwoli na łatwiejsze i bezpieczniejsze poruszanie się w przestrzeni publicznej i może przyciągnąć kolejne grupy jej użytkowników. Zmiana modelu transportowego miasta na bardziej zrównoważony przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa użytkowników przestrzeni publicznej, a także pozwoli zredukować zapotrzebowanie na miejsca parkingowe, dzięki czemu zwolniony teren będzie można przeznaczyć na inne funkcje. Poprawa dostępności transportowej miasta ułatwi korzystanie z najbardziej atrakcyjnych przestrzeni publicznych, w tym nadwodnych i zielonych, podnosząc jakość życia mieszkańców.



## 6. ZGODNOŚĆ Z KRAJOWYMI I REGIONALNYMI DOKUMENTAMI STRATEGICZNYMI

Zapisy Programu Operacyjnego Mobilność i Transport wpisują się w priorytetowe kierunki interwencji publicznej zapisane w **Strategii Rozwoju Kraju do roku 2020**. Jego realizacja w szczególności przyczyni się do osiągnięcia celu II.7 – Zwiększenie efektywności transportu oraz wpisze się w priorytety I.3.3 – Zwiększenie bezpieczeństwa obywatela; II.2.4 – Poprawa warunków ramowych dla prowadzenia działalności gospodarczej; II.4.3 – Zwiększanie mobilności zawodowej i przestrzennej; II.6.2 – Poprawa efektywności energetycznej; II.6.4 – Poprawa stanu środowiska; III.2.1 – Podnoszenie jakości i dostępności usług publicznych.

Ponadto niniejszy Program jest zgodny z zapisami **Strategii Rozwoju Transportu**, w tym w szczególności z celami: 2 – Poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym; 3 – Poprawa bezpieczeństwa użytkowników ruchu oraz przewożonych towarów; 4 – Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko.

Program Operacyjny Mobilność i Transport jest także spójny z **Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2010-2020** (cel 1.1 Wzmacnianie funkcji metropolitalnych ośrodków wojewódzkich i integracja ich obszarów funkcjonalnych) oraz zamierzeniami **Strategii Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020** – w szczególności z celami operacyjnymi 3.1 – Sprawny system transportowy. Wpisuje się on również w oś priorytetową 9 – mobilność z projektu **Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2014-2020**.








Zapisy Programu Operacyjnego zgodne są także ze **Strategią Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2030**, **Strategią Transportu i Mobilności** i **Strategią Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot do roku 2020**.

## 7. WSKAŹNIKI REALIZACJI CELÓW OPERACYJNYCH


Cel operacyjny	Nazwa wskaźnika	Oczekiwany trend
<b>VIII.1.</b> Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.	<b>VIII.1.a.</b> Długość wybudowanych lub wyremontowanych chodników.	↗
	<b>VIII.1.b.</b> Długość wybudowanych lub wyremontowanych tras rowerowych.	↗
	<b>VIII.1.c.</b> Liczba miejsc postojowych dla rowerów.	↗
	<b>VIII.1.d.</b> Stan chodników w ocenie mieszkańców.	↗
	<b>VIII.1.e.</b> Stan infrastruktury rowerowej w ocenie mieszkańców.	↗
	<b>VIII.1.f.</b> Dynamika wielkości ruchu rowerowego.	↗
	<b>VIII.1.g.</b> Długość dróg publicznych włączonych w strefę uspokojonego ruchu.	↗
	<b>VIII.1.h.</b> Liczba wypadków drogowych.	↘
<b>VIII.2.</b> Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego.	<b>VIII.2.a.</b> Długość funkcjonujących linii komunikacji publicznej – drogowej i szynowej.	↗
	<b>VIII.2.b.</b> Liczba pasażerów przewiezionych przez komunikację miejską.	↗
	<b>VIII.2.c.</b> Długość buspasów i wspólnych pasów autobusowo-tramwajowych.	↗
	<b>VIII.2.d.</b> Jakość funkcjonowania komunikacji miejskiej w Gdańsku w ocenie pasażerów.	↗
	<b>VIII.2.e.</b> Udział komunikacji miejskiej w podziale zadań przewozowych.	↗
	<b>VIII.2.f.</b> Udział nowych i zmodernizowanych jednostek taboru transportu zbiorowego w ogólnej liczbie jednostek taboru.	↗
	<b>VIII.2.g.</b> Liczba skrzyżowań objętych bezwzględnym i względnym priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej.	↗



**VIII.3.** Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej.

- VIII.3.a.** Liczba pasażerów odprawionych w porcie lotniczym w Gdańsku. 
- VIII.3.b.** Stan infrastruktury drogowej w ocenie mieszkańców. 
- VIII.3.c.** Liczba połączeń bezpośrednich (lotniczych, promowych, kolejowych) w międzynarodowym ruchu pasażerskim. 
- VIII.3.d.** Udział obrotów ładunkowych w porcie morskim w Gdańsku w obrotach ładunkowych w Polsce ogółem. 
- VIII.3.e.** Udział przeładunków kontenerów w porcie morskim w Gdańsku w przeładunkach kontenerów w Polsce ogółem. 
- VIII.3.f.** Liczba skrzyżowań objętych systemami ITS. 
- VIII.3.g.** Długość zbudowanych lub zmodernizowanych dróg. 

**VIII.4.** Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej.

- VIII.4.a.** Odsetek dzieci docierających do szkoły pieszo lub na rowerze. 
- VIII.4.b.** Udział koncepcji i projektów transportowych, które zostały poddane konsultacjom społecznym w liczbie uchwalonych koncepcji i projektów transportowych. 