

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GDAŃSKA 2035

Aktualizacja SUMP 2030 z odniesieniami do SUMP OMGGS, Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus i wytycznych UE

2026

Interreg Europe
Co-funded by the European Union
STEP UP
Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035
Aktualizacja dokumentu SUMP Gdańsk 2030

Zamawiający:
Miasto Gdańsk

Koordynacja prac nad aktualizacją dokumentu:
Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku

Autorka opracowania:
Karolina Orcholska

Zespół pracujący nad aktualizacją dokumentu:

1) Dorota Gajda-Kutowińska – Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku
2) Grzegorz Krajewski – Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Pieszych
3) Grażyna Brylowska – Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku
4) Przemysław Remigiusz Kitliński – Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej
5) Mateusz Grabowski – Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku
6) Anna Golędzinowska – Radna Miasta Gdańska
7) Roman Redzimski – Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska
8) Marcin Hrynkiewicz – Wydział Polityki Gospodarczej Urzędu Miejskiego w Gdańsku
9) Sandra Stelmak – Wydział Polityki Gospodarczej Urzędu Miejskiego w Gdańsku
10) Monika Mirowska-Pobudkiewicz – Wydział Urbanistyki i Architektury Urzędu Miejskiego w Gdańsku
11) Anna Waszczyk – Wydział Ekologii i Energetyki Urzędu Miejskiego w Gdańsku
12) Barbara Rutkowska – Wydział Ekologii i Energetyki Urzędu Miejskiego w Gdańsku
13) Michał Kaczmarek – Biuro ds. Rad Dzielnic i Współpracy z Mieszkańcami Urzędu Miejskiego w Gdańsku
14) Tomasz Budziszewski – Biuro Rozwoju Gdańska
15) Klaudia Karolkiewicz – Biuro Rozwoju Gdańska
16) Joanna Zielińska – Biuro Rozwoju Gdańska
17) Piotr Zasada – Gdański Zarząd Zieleni
18) Anna Groth-Dynaburska – Gdański Zarząd Dróg
19) Agata Lewandowska – Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miejskiego w Gdańsku
20) Maria Bach-Wojciechowska – Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miejskiego w Gdańsku
21) Krystian Birr – Politechnika Gdańska
22) Tomasz Mackun – Politechnika Gdańska
23) Piotr Kuropatwiński
24) Jolanta Rolle

Zdjęcie na okładce:
Grzegorz Krajewski

Opracowanie:
2025-2026





Szanowni Państwo,

Oddajemy w Państwa ręce zaktualizowany **Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035** - dokument wyznaczający strategiczne kierunki rozwoju mobilności w naszym mieście w najbliższych latach. To efekt szeroko zakrojonych analiz, dialogu społecznego oraz współpracy z ekspertami i interesariuszami życia miejskiego. Mobilność jest jednym z fundamentów jakości życia w nowoczesnym mieście. Wpływa na bezpieczeństwo uczestników ruchu, dostępność usług i miejsc pracy, komfort codziennych podróży, a także stan środowiska naturalnego. Kształtuje również przestrzeń miejską – decydując o tym, czy jest ona wyłącznie funkcjonalna, czy także przyjazna, dostępna i sprzyjająca budowaniu wspólnoty.

Aktualizacja Planu stanowi odpowiedź na zmieniające się potrzeby mieszkańców oraz wyzwania, przed którymi stoją współczesne miasta: zmiany klimatyczne, rosnącą urbanizację, presję transportową oraz konieczność zwiększania efektywności systemów komunikacyjnych. Dokument porządkuje nasze działania i nadaje im spójny, długofalowy charakter.

Nasze priorytety są jasne:

- poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- rozwój wysokiej jakości transportu publicznego,
- tworzenie wygodnych i bezpiecznych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego,
- ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko,
- kształtowanie przestrzeni miejskiej sprzyjającej życiu mieszkańców, a nie wyłącznie tranzytowi.

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej to nie tylko dokument planistyczny, lecz także zobowiązanie do konsekwentnego działania, odpowiedzialnego zarządzania oraz dalszego dialogu z mieszkańcami. Wspólnie budujemy Gdańsk jako miasto nowoczesne, dostępne i bezpieczne – miasto, w którym mobilność służy ludziom.

Z wyrazami szacunku,

Piotr Borawski

Z-ca Prezydenta ds. mobilności i bezpieczeństwa

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie 7

1.1. Cel i zakres 8

1.2. Proces opracowania 9

1.3. Metodologia 12

1.4. Powiązania strategiczne 13

1.5. Struktura dokumentu/logika dokumentu 15

2. Ramy strategiczne i instytucjonalne 18

2.1. SUMP Gdańsk 2018 - dokument aktualizowany 19

2.2. SUMP OMGGS - ramy metropolitalne 19

2.3. Ramy UE i paneuropejskie 21

2.4. Struktura instytucjonalna 23

2.5. Trendy i wyzwania 2035 23

3. Co wiemy o mobilności Gdańska - kluczowe wyzwania 29

3.1. Cel i metodologia analizy mobilności Gdańska 30

3.2. Charakterystyka miasta i uwarunkowania społeczne 31

3.3. Zachowania transportowe mieszkańców Gdańska 33

3.4. System transportowy Gdańska 37

3.4.1. Transport pieszy - fundament mobilności Gdańska 37

3.4.2. Transport rowerowy - potencjał wciąż niewykorzystany 39

3.4.3. Transport zbiorowy – kręgosłup systemu, który wymaga wzmocnienia 40

3.4.4. Transport samochodowy - jego znaczenie i presja na układ transportowy miasta 45

3.4.5. Parkowanie 48

3.4.6. Logistyka miejska - rosnące wyzwanie 54

3.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) 56

3.6. Środowisko i klimat 59

3.7. Dostępność społeczna i przestrzenna 62

3.8. Integracja metropolitalna – mobilność w skali całego OMGGS 66

3.9. Monitoring i ewaluacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2030 69

3.10. Wnioski syntetyczne: Top 10 73

4. Wizja i cele mobilności Gdańska 2035 77

4.1. Wizja 77

4.2. Cele strategiczne 77

4.3. Cele operacyjne 79

5. Scenariusze rozwoju mobilności 82
5.1. Dlaczego scenariusze w SUMP Gdańsk 2035 mają charakter jakościowy? 82
5.2. Charakterystyka scenariuszy 85
5.2.1. Scenariusz 0 - Kontynuacja trendów (BAU) 85
5.2.2. Scenariusz 1 - Umiarkowana korekta 86
5.2.3. Scenariusz 2 - Transformacja systemowa (rekomendowany) 87
5.3. Macierz strategiczna i wybór scenariusza 88
5.4. Uwarunkowania wdrożeniowe i finansowe scenariuszy 89
6. Kierunki i działania strategiczne (program działań) 91
6.1. Mobilność piesza (P) 93
6.2. Ruch rowerowy (R) 99
6.3. Transport zbiorowy (TZ) 103
6.4. Zarządzanie parkowaniem i indywidualnym ruchem samochodowym (ZR) 110
6.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (B) 115
6.6. Logistyka miejska (L) 118
6.7. Przestrzeń publiczna (U) 121
6.8. ITS i dane (IT) 124
6.9. Edukacja, zarządzanie, komunikacja (G) 126
6.10. Kluczowe powiązania między działaniami 128
7. Plan wdrażania 132
7.1. Priorytety wdrożeniowe 134
7.2. Syntetyczna macierz priorytetów wdrożeniowych 137
7.3. Założenia dotyczące horyzontów realizacji 139
7.4. Model wdrażania i współpracy instytucjonalnej 140
7.5. Finansowanie wdrażania 141
7.6. Kluczowe warunki skutecznego wdrażania 141
8. Monitoring, ewaluacja i system raportowania 143
8.1. Założenia systemu monitorowania 143
8.2. Struktura systemu wskaźników 143
8.3. Monitoring realizacji działań 145
8.4. Organizacja systemu monitorowania 146
8.5. Raportowanie, ewaluacja i aktualizacja dokumentu 146
Słowniczek skrótów 148



WPROWADZENIE

1. WPROWADZENIE

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 (SUMP 2035) stanowi aktualizację dokumentu przyjętego w 2018 roku i wyznacza kierunek rozwoju mobilności w mieście na kolejne lata. Aktualizacja została przygotowana w latach **2025-2026** w ramach projektu **Interreg Europe STEP UP**, który wspiera miasta w podnoszeniu jakości lokalnych polityk mobilności, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego i jakości przestrzeni publicznych.

Zaktualizowany SUMP odpowiada na zmieniające się potrzeby mieszkańców, trendy społeczne, wyzwania klimatyczne i kierunki polityk europejskich. Dokument jest zgodny ze **Strategią Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus** oraz powiązany z metropolitalnym **SUMP OMGGS**, zapewniając spójność działań w skali całego obszaru funkcjonalnego.

Aktualizacja SUMP obejmuje pełny cykl planowania zgodny z najnowszymi **EU SUMP Guidelines**, w tym diagnozę stanu istniejącego, określenie wizji i celów, opracowanie scenariuszy rozwoju, identyfikację działań oraz zaplanowanie systemu wdrażania i monitoringu.

Jedną z kluczowych zmian w podejściu do planowania mobilności w Gdańsku jest **zdecydowanie większy niż w poprzednich etapach nacisk na ruch pieszy**. Wynika to zarówno z przyjętych priorytetów strategicznych, jak i z aktualnych kierunków europejskich, które jednoznacznie wskazują mobilność pieszą jako podstawę sprawnie funkcjonującego, odpowiedzialnego i odpornego miasta. Dokumenty takie jak **Pan-European Master Plan for Walking**, **EU Urban Mobility Framework**, „**New EU Urban Agenda**" czy wytyczne programów Interreg podkreślają, że wysoka jakość infrastruktury pieszej, bezpieczeństwo i dostępność są warunkiem rozwoju zrównoważonej mobilności oraz kluczowym elementem polityk klimatycznych i przestrzennych.

Ruch pieszy jest fundamentem systemu mobilności, nie tylko jako codzienna forma przemieszczania się, ale także jako element determinujący efektywność transportu publicznego, jakość przestrzeni publicznych i atrakcyjność miasta. To sposób przemieszczania, który wspiera dostępność usług, sprzyja integracji społecznej, ogranicza emisje i poprawia jakość życia. Dlatego aktualizacja SUMP 2035 po raz pierwszy traktuje **infrastrukturę pieszą jako pełnoprawny, centralny komponent planowania mobilności**, a nie element uzupełniający system transportowy.

Wzmocnienie roli ruchu pieszego stanowi również odpowiedź na zobowiązania wynikające z polityk UE, które oczekują od miast budowania systemów transportowych sprzyjających redukcji ruchu samochodowego, poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz tworzeniu miast krótkich odległości.

SUMP 2035 jest dokumentem integrującym różne obszary funkcjonowania miasta: mobilność, przestrzeń, klimat i organizację usług publicznych. Wyznacza ramy działań do 2035 roku oraz zapewnia narzędzia do oceny postępów poprzez system monitoringu oparty na danych, obejmujący m.in. wskaźniki SUMI oraz mierniki specyficzne dla Gdańska.

1.1. Cel i zakres

Nadrzędnym celem **Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 (SUMP 2035)** jest określenie kierunków rozwoju mobilności w mieście do roku 2035, w oparciu o aktualne potrzeby mieszkańców, obowiązujące polityki europejskie, zmiany społeczne oraz priorytety strategiczne Gdańska i Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Dokument wyznacza działania, które mają zapewnić sprawne, bezpieczne, dostępne i zrównoważone przemieszczanie się w mieście, przy jednoczesnym ograniczeniu negatywnego wpływu transportu na środowisko i przestrzeń publiczną.

SUMP 2035 stanowi aktualizację planu przyjętego w 2018 roku. Zakres aktualizacji obejmuje:

- ocenę zmian w mobilności miejskiej, które zaszły w latach 2018-2025,
- uwzględnienie nowych ram europejskich, m.in. **EU Urban Mobility Framework**, **EU SUMP Guidelines** oraz rekomendacji **Pan-European Master Plan for Walking**,
- integrację doświadczeń projektu **Interreg Europe STEP UP**, ze szczególnym naciskiem na ruch pieszy, jakość przestrzeni publicznych i bezpieczeństwo,
- dostosowanie celów mobilności do **Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus**,
- zapewnienie spójności z metropolitalnym SUMP OMGGS, w tym z długoterminowymi celami związanymi z ograniczaniem emisji gazów cieplarnianych, poprawą jakości powietrza oraz wzmacnianiem roli mobilności zrównoważonej w obszarze metropolitalnym,
- weryfikację i aktualizację wizji i celów strategicznych oraz operacyjnych,
- przygotowanie scenariuszy i kierunków rozwoju mobilności opartych na analizach, trendach i obowiązujących politykach,
- identyfikację działań priorytetowych oraz określenie systemu wdrażania, finansowania i monitoringu.

W procesie aktualizacji szczególny nacisk położono na **wzmocnienie roli ruchu pieszego**, który zgodnie z najnowszymi politykami europejskimi stanowi fundament dobrze funkcjonującego i odpornego miasta. Mobilność piesza jest kluczowa dla dostępności usług publicznych, efektywności transportu publicznego, jakości przestrzeni i realizacji założeń „miasta krótkich odległości". Włączenie pełnej perspektywy pieszej do SUMP jest jednym z głównych rezultatów projektu STEP UP oraz odpowiedzią na

międzynarodowe rekomendacje dotyczące priorytetyzacji chodzenia w planowaniu mobilności miejskiej.

Zakres terytorialny dokumentu obejmuje **obszar administracyjny miasta Gdańska**, z uwzględnieniem powiązań funkcjonalnych i transportowych w ramach Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

SUMP 2035 obejmuje wszystkie kluczowe elementy mobilności miejskiej: ruch pieszy, rowerowy i mikromobilność, transport publiczny, transport samochodowy i parkowanie, logistykę miejską, zarządzanie ruchem, a także działania informacyjne, edukacyjne i partycypacyjne. Dokument przedstawia główne wyzwania, scenariusze kierunkowe oraz listę działań niezbędnych do osiągnięcia celów miasta do roku 2035.

Współczesna polityka mobilności miejskiej nie może być oddzielana od wyzwań środowiskowych i klimatycznych. Zmiany klimatu wpływają bezpośrednio na sposób funkcjonowania miasta oraz codzienne doświadczenia mieszkańców, w szczególności poprzez wzrost liczby dni upalnych, przeciążenie infrastruktury podczas intensywnych opadów, pogarszającą się jakość środowiska miejskiego oraz rosnącą presję przestrzenną i transportową.

W tym kontekście mobilność staje się jednym z kluczowych narzędzi budowania odporności miasta. Sposób projektowania ulic, przestrzeni publicznych, systemu transportowego oraz lokalnej dostępności wpływa nie tylko na efektywność przemieszczania się, ale również na zdrowie mieszkańców, komfort codziennego funkcjonowania, jakość środowiska oraz zdolność miasta do reagowania na sytuacje kryzysowe i zmiany klimatyczne.

1.2. Proces opracowania

Proces aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 został przeprowadzony w latach **2025-2026** i opierał się na współpracy jednostek miejskich, partnerów metropolitalnych, ekspertów zewnętrznych oraz interesariuszy lokalnych. Prace prowadzone były przez **Zespół ds. aktualizacji SUMP**, w skład którego weszli przedstawiciele kluczowych instytucji odpowiedzialnych za transport, planowanie przestrzenne, infrastrukturę, środowisko i polityki miejskie.

Punktem wyjścia była kompleksowa analiza zmian zachodzących w mobilności miejskiej od czasu przyjęcia SUMP 2018. Oceniono zarówno dotychczasowe działania i ich efekty, jak i nowe wyzwania wynikające ze zmian społecznych, przestrzennych i klimatycznych oraz z aktualnych polityk europejskich. Szczególną uwagę poświęcono roli ruchu pieszego, który zgodnie z kierunkami europejskimi oraz wnioskami projektu **Interreg Europe STEP UP** stanowi fundament nowoczesnego systemu mobilności i kluczowy element jakości życia w mieście.



Fot. Grzegorz Krajewski

W trakcie prac odbywały się regularne spotkania Zespołu ds. aktualizacji SUMP, podczas których omawiano diagnozę, zakres aktualizacji, strukturę dokumentu, planowane kierunki zmian oraz propozycje działań. Spotkania w formie warsztatów z udziałem jednostek miejskich, organizacji społecznych, środowisk akademickich oraz partnerów OMGGS stanowiły istotny element prac nad aktualizacją planu. Pozwoliły one potwierdzić kluczowe wyzwania i doprecyzować priorytety - zwłaszcza w zakresie ruchu pieszego, bezpieczeństwa, transportu publicznego i spójności metropolitalnej.



Fot. Grażyna Brylowska

Na podstawie diagnozy oraz materiałów źródłowych przystąpiono do aktualizacji wizji i celów mobilności Gdańska. **Obecna wizja i cele są kontynuacją założeń SUMP 2018**, zachowując ich główny kierunek, strukturalną logikę i zrównoważony charakter, jednak zostały dostosowane do nowych wyzwań, trendów oraz ambicji Gdańska w perspektywie 2035 roku.

Kolejnym etapem było opracowanie scenariuszy kierunkowych rozwoju mobilności, opartych na analizach, trendach i europejskich wytycznych - bez stosowania modelowania ruchu. Scenariusze stanowiły podstawę do określenia priorytetowych działań dla poszczególnych obszarów mobilności.

Proces zakończono przygotowaniem programu działań obejmującego ruch pieszy, rowerowy, transport publiczny, ruch samochodowy, parkowanie, logistykę miejską, ITS oraz działania edukacyjne i partycypacyjne. Projekt dokumentu został poddany uzgodnieniom międzyinstytucjonalnym, a po uwzględnieniu uwag opracowano wersję finalną, która stanowi ramę wdrażania polityki mobilności Gdańska do roku 2035.

W proces aktualizacji SUMP włączeni byli również przedstawiciele mieszkańców uczestniczący w pracach stałego Zespołu ds. aktualizacji dokumentu. Dzięki temu perspektywa użytkowników miasta była obecna na etapie omawiania kierunków działań, opiniowania proponowanych rozwiązań oraz formułowania kluczowych założeń dokumentu. Udział strony społecznej stanowił istotny element prac prowadzonych nad aktualizacją planu.

Uzupełnieniem tego procesu były spotkania warsztatowe z mieszkańcami, ukierunkowane na doprecyzowanie projektu dokumentu oraz wskazanie priorytetów wdrożeniowych. Uczestnicy pracowali w grupach tematycznych obejmujących mobilność pieszą, ruch rowerowy, TZ, bezpieczeństwo ruchu drogowego oraz przestrzeń publiczną. W trakcie spotkań wskazywano działania najważniejsze z perspektywy codziennego funkcjonowania mieszkańców, określano oczekiwany standard rozwiązań oraz identyfikowano obszary, w których wdrażanie powinno rozpocząć się w pierwszej kolejności. Wnioski z warsztatów zostały wykorzystane przy dalszym dopracowaniu dokumentu, w szczególności w zakresie hierarchii działań i kierunków wdrażania.



Fot. Grzegorz Krajewski

1.3. Metodologia

Metodologia zastosowana przy aktualizacji Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 opiera się na zasadach określonych w **EU SUMP Guidelines**, które definiują ramy zrównoważonego planowania mobilności w miastach europejskich. Proces został zaprojektowany tak, aby łączyć analizę danych, wiedzę ekspercką, lokalny kontekst przestrzenny i społeczny oraz cele wynikające z miejskich i metropolitalnych polityk rozwojowych.

Podstawą metodologiczną była diagnoza obejmująca zarówno dane ilościowe, jak i jakościowe: statystyki transportowe, informacje dotyczące infrastruktury, wyniki wcześniejszych badań, analizy miejskie, przegląd dotychczasowych działań oraz informacje zgromadzone w ramach współpracy projektowej STEP UP. Szczególną uwagę poświęcono infrastrukturze pieszej i jakości przestrzeni, zgodnie z europejskimi

wytycznymi podkreślającymi rolę mobilności pieszej jako fundamentu zrównoważonych systemów transportowych.

Równolegle analizowano aktualne dokumenty strategiczne Gdańska, w tym Strategię Rozwoju Miasta Gdańska 2030 Plus oraz dokumenty Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, tak aby zapewnić spójność celów i działań na poziomie miejskim i metropolitalnym. Przegląd polityk europejskich takich, jak EU Urban Mobility Framework, European Climate Law, Pan-European Master Plan for Walking oraz wytyczne programów Interreg, umożliwił osadzenie aktualizacji SUMP w szerszym kontekście działań na rzecz klimatu oraz polityki przestrzennej.

Istotną częścią metodologii były spotkania Zespołu ds. aktualizacji SUMP oraz konsultacje z interesariuszami, które pozwoliły zweryfikować wnioski diagnostyczne i doprecyzować kierunki zmian. Włączenie perspektywy użytkowników przestrzeni, jednostek miejskich i partnerów metropolitalnych było kluczowe zwłaszcza w obszarach związanych z ruchem pieszym, transportem publicznym i bezpieczeństwem ruchu drogowego.

Na podstawie diagnozy przystąpiono do aktualizacji wizji i celów mobilności Gdańska. Zgodnie z metodologią SUMP, zaktualizowane cele są rozwinięciem i kontynuacją celów przyjętych w dokumencie z 2018 roku, zachowując ich logikę, a jednocześnie dostosowując je do obecnych wyzwań oraz europejskich kierunków polityki mobilności.

W kolejnych etapach opracowano scenariusze i kierunki rozwoju mobilności. Zgodnie z przyjętym podejściem, scenariusze powstały na podstawie analizy trendów, dostępnych danych, polityk europejskich oraz doświadczeń innych miast. Pozwoliło to skoncentrować się na najważniejszych zmianach strukturalnych i priorytetach miasta, zamiast na prognozowaniu ilościowych zmian natężenia ruchu.

Ostatecznie zidentyfikowano zestaw działań strategicznych i operacyjnych dla wszystkich obszarów mobilności, uwzględniając ich wykonalność, odpowiedzialność jednostek miejskich, powiązania metropolitalne oraz możliwe źródła finansowania. Metodologia została uzupełniona o system monitoringu oparty na wskaźnikach SUMI oraz lokalnych miernikach dla Gdańska, co zapewnia możliwość oceny postępów w realizacji celów do 2035 roku.

1.4. Powiązania strategiczne

Aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 została przygotowana w ścisłym powiązaniu z kluczowymi dokumentami strategicznymi miasta, Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz Unii Europejskiej. Zapewnia to spójność kierunków działań oraz kontynuację długofalowej polityki mobilności Gdańska.

Pierwszym i najważniejszym punktem odniesienia jest **SUMP Gdańsk 2018**, który stanowi bazowy dokument dla obecnej aktualizacji. Cele strategiczne, struktura oraz filozofia planowania przyjęte w 2018 roku pozostają fundamentem, a obecny SUMP 2035 rozwija je i dostosowuje do nowych wyzwań, polityk europejskich i lokalnych potrzeb. Kontynuacja założeń SUMP 2018, potwierdzona w dokumencie źródłowym, gwarantuje zachowanie spójności strategicznej i logicznej ciągłości w planowaniu mobilności miasta.

Kolejnym kluczowym odniesieniem jest **Strategia Rozwoju Miasta Gdańska 2030 Plus**, która definiuje główne wartości rozwoju miasta - miasto zielone, wspólne, dostępne i innowacyjne. Strategia wskazuje na potrzebę wzmacniania mobilności aktywnej, poprawy jakości przestrzeni publicznych, tworzenia miasta krótkich odległości oraz integracji działań klimatycznych z transportem. Aktualizacja SUMP 2035 wpisuje się w realizację tych kierunków i przenosi je na poziom operacyjny dla systemu mobilności.

Szczególne znaczenie ma także **SUMP OMGGS**, będący planem metropolitalnym, który wyznacza ramy integracji sieci transportowych, taryfowych i infrastrukturalnych w skali aglomeracji. SUMP Gdańska jest z nim w pełni zgodny, zwłaszcza w zakresie transportu publicznego, spójności tras rowerowych oraz standardów infrastruktury pieszej i przesiadkowej. Analizy i zalecenia SUMP OMGGS odnoszą się bezpośrednio do działań planowanych w Gdańsku, co potwierdza część strategiczna dokumentu źródłowego.

Aktualizacja SUMP Gdańsk 2035 uwzględnia również regionalne kierunki rozwoju transportu i mobilności określane na poziomie województwa pomorskiego, w szczególności w dokumentach dotyczących rozwoju systemu transportowego (w tym aktualizowanego równolegle Regionalnego Planu Transportowego dla Województwa Pomorskiego do 2030 roku), integracji transportu zbiorowego oraz powiązań metropolitalnych i regionalnych. Znaczenie tych powiązań jest szczególnie istotne w kontekście funkcjonowania Gdańska jako kluczowego ośrodka Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot oraz regionalnego węzła transportowego.

Istotną warstwę powiązań stanowią **polityki i ramy europejskie**, m.in. Europejski Zielony Ład, Agenda 2030 i cele SDG, EU Urban Mobility Framework oraz wytyczne EU SUMP Guidelines. To one wyznaczają główne kierunki transformacji transportu miejskiego w Europie: redukcję emisji, poprawę bezpieczeństwa, wzrost roli mobilności aktywnej, zwiększenie odporności klimatycznej i poprawę jakości przestrzeni publicznych. Aktualizacja SUMP 2035 integruje te cele w planowaniu mobilności Gdańska.

Istotnym filarem jest również **Pan-European Master Plan for Walking**, wskazany w dokumencie jako jedno z kluczowych odniesień metodycznych i strategicznych. Master Plan podkreśla znaczenie rozwijania polityk pieszych, integracji sektorowej, infrastruktury wysokiej jakości, bezpieczeństwa oraz aktywizacji mieszkańców. SUMP

2035 w bezpośredni sposób nawiązuje do pięciu głównych celów Master Planu, co znajduje potwierdzenie w strukturze dokumentu oraz w planie działań dotyczących mobilności pieszej.

Powiązania strategiczne obejmują także ramy instytucjonalne, w tym role ZTM, GZD, GZZ, BRG, OMGGS, organizacji społecznych i uczelni. Ujęcie tych podmiotów oraz ich odpowiedzialności, opisane w dokumencie źródłowym, zapewnia spójność działań wdrożeniowych oraz właściwe zarządzanie systemem mobilności w skali miasta i metropolii.

W rezultacie aktualizacja SUMP 2035 stanowi dokument łączący dotychczasowe doświadczenia Gdańska z nowymi kierunkami polityk miejskich i europejskich. Zachowuje pełną ciągłość z SUMP 2018, rozwija jego założenia i aktualizuje je w odpowiedzi na zmiany społeczne, klimatyczne i przestrzenne, wzmacniając jednocześnie rolę ruchu pieszego, transportu publicznego i mobilności aktywnej w systemie transportowym miasta.

1.5. Struktura dokumentu/logika dokumentu

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 został opracowany w sposób zapewniający przejrzystość, spójność i logiczną ciągłość pomiędzy diagnozą, celami, kierunkami rozwoju i programem działań. Struktura dokumentu odzwierciedla zalecenia **Guidelines For Developing And Implementing A Sustainable Urban Mobility Plan second edition** i prowadzi czytelnika przez cały proces planistyczny - od analizy problemów, przez wypracowanie wizji i celów, aż po konkretne działania wdrożeniowe oraz system ich monitorowania.



Rysunek 1. Logika dokumentu i proces opracowania aktualizacji.
Źródło: Opracowanie własne.

Dokument otwierają rozdziały wprowadzające, w których przedstawiono ramy procesowe, metodologiczne i strategiczne, wskazując kluczowe dokumenty lokalne, metropolitalne i europejskie determinujące kierunek aktualizacji SUMP. Następnie zaprezentowano diagnozę stanu istniejącego, obejmującą najważniejsze wyzwania, trendy i czynniki wpływające na mobilność w Gdańsku oraz analizę poszczególnych obszarów transportu.

Kolejna część dokumentu przedstawia zaktualizowaną wizję oraz cele strategiczne i operacyjne, będące rozwinięciem celów przyjętych w SUMP 2018. Struktura celów zachowuje logikę poprzedniego dokumentu, jednocześnie uwzględniając nowe

uwarunkowania, takie jak wzmacnianie roli ruchu pieszego, adaptacja do zmian klimatu, poprawa jakości przestrzeni publicznych i rozwój miasta krótkich odległości.

W dalszej części zaprezentowano scenariusze kierunkowe rozwoju mobilności, które umożliwiają opis możliwych ścieżek zmian bez stosowania modelowania ruchu. Scenariusze oparte są na analizach jakościowych, trendach europejskich oraz lokalnych uwarunkowaniach przestrzennych i społecznych.

Zasadniczą część dokumentu stanowi program działań - uporządkowany według obszarów mobilności: ruch pieszy, rowerowy, transport publiczny, ruch samochodowy, parkowanie, logistyka miejska, ITS oraz działania edukacyjne i partycypacyjne. Każdy zestaw działań jest powiązany z celami dokumentu oraz z odpowiedzialnymi jednostkami, co ułatwia wdrażanie i koordynację.

Dokument kończą rozdziały dotyczące systemu finansowania, monitorowania postępów oraz ewaluacji, które określają sposób oceny realizacji SUMP, oparty na wskaźnikach SUMI i lokalnych miernikach Gdańska. Taka logika zapewnia, że dokument jest nie tylko planem strategicznym, ale także praktycznym narzędziem wdrożeniowym na lata 2025-2035.



RAMY STRATEGICZNE I INSTYTUCJONALNE

2. RAMY STRATEGICZNE I INSTYTUCJONALNE

System mobilności Gdańska funkcjonuje w złożonej strukturze dokumentów strategicznych, polityk miejskich, metropolitalnych i europejskich, które wyznaczają kierunki oraz standardy planowania transportu. Aktualizacja SUMP 2035 została przygotowana w taki sposób, aby zachować pełną spójność z obowiązującymi strategiami i jednocześnie rozwijać logikę przyjętą w SUMP 2018. Dokumenty te tworzą ramy, które określają zarówno długoterminowe cele rozwoju Gdańska, jak i potrzeby w zakresie mobilności aktywnej, bezpieczeństwa, odporności klimatycznej oraz integracji systemów transportowych w skali metropolii.

W kolejnych podrozdziałach przedstawiono kluczowe dokumenty i struktury instytucjonalne, które determinują kierunek zmian w obszarze mobilności. Uwzględniają one zarówno lokalną strategię rozwoju Gdańska, wcześniejszy SUMP, dokumenty metropolitalne, jak i najważniejsze europejskie polityki i wytyczne, w tym Pan-European Master Plan for Walking oraz EU SUMP Guidelines 2025. Razem tworzą one wielopoziomowe ramy, w których osadzona jest aktualizacja SUMP 2035 i które stanowią fundament planowanych działań.

Strategia Gdańsk 2030 Plus oraz Gdańsk Programy Rozwoju 2030

Strategia Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus stanowi nadrzędny dokument wyznaczający kierunki rozwoju społecznego, przestrzennego i gospodarczego miasta. Określa wartości i priorytety przyjmowane jako fundament polityk publicznych miasta, w tym rozwój miasta zielonego, dostępnego i przyjaznego mieszkańcom, z silnym naciskiem na jakość przestrzeni publicznych, mobilność aktywną, bezpieczeństwo oraz odporność na zmiany klimatu.

Wdrażaniu Strategii służy dokument Gdańsk Programy Rozwoju 2030, przyjęty Uchwałą nr LXXII/1847/24 Rady Miasta Gdańska z dnia 18 stycznia 2024 r. Programy Rozwoju 2030 rozwijają cele strategiczne Strategii oraz bardziej szczegółowo określają oczekiwane rezultaty, kierunki interwencji, sposób monitorowania efektów oraz ramy wdrażania działań miejskich.

Dla aktualizacji SUMP Gdańsk 2035 szczególne znaczenie ma Program Rozwoju Dostępne Miasto, obejmujący m.in. poprawę warunków ruchu pieszego, poprawę warunków ruchu rowerowego, zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego, poprawę dostępności transportowej, bezpieczeństwo na drogach i w przestrzeni publicznej, rozwój energetyki miejskiej oraz cyfrową gminę i smart city. Istotne są również powiązania z Programem Rozwoju Zielone Miasto, zwłaszcza w zakresie

odporności na zmiany klimatu, czystego powietrza, wody i gleby oraz zazieleniania miasta.

Aktualizacja SUMP Gdańsk 2035 przenosi kierunki określone w Strategii Gdańsk 2030 Plus oraz w Gdańsk Programy Rozwoju 2030 na poziom planowania mobilności miejskiej. Dotyczy to w szczególności rozwijania miasta krótkich odległości, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzmacniania transportu zbiorowego, tworzenia spójnej i komfortowej infrastruktury pieszej i rowerowej, ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko oraz wykorzystywania danych i rozwiązań smart city w zarządzaniu mobilnością.

Dokument pozostaje również spójny z systemem wdrażania i monitorowania polityk miejskich określonych w Gdańsk Programy Rozwoju 2030.

2.1. SUMP Gdańsk 2018 - dokument aktualizowany

SUMP Gdańsk 2018 jest bezpośrednim dokumentem bazowym dla obecnej aktualizacji. Plan przyjęty w 2018 roku wprowadził kompleksowe podejście do planowania mobilności zgodne z europejskimi standardami, wyznaczając wizję, cele strategiczne oraz kierunki działań dla rozwoju transportu publicznego, mobilności aktywnej i zarządzania ruchem.

SUMP 2035 **zachowuje ciągłość i strukturę celów** określonych w dokumencie z 2018 roku, jednocześnie aktualizując je w oparciu o nowe dane, trendy i polityki.
W szczególności wzmocniono znaczenie ruchu pieszego jako podstawowego elementu systemu mobilności, zgodnie z kierunkami europejskimi i założeniami projektu STEP UP. Zaktualizowana wersja SUMP rozwija wcześniejszą logikę dokumentu, dostosowując ją do współczesnych wyzwań, takich jak adaptacja do zmian klimatu, poprawa bezpieczeństwa, potrzeby starzejącego się społeczeństwa i oczekiwania związane z jakością przestrzeni publicznych.

2.2. SUMP OMGGS - ramy metropolitalne

Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot funkcjonuje jako silnie powiązany układ funkcjonalny i transportowy, w którym codzienne podróże mieszkańców wykraczają poza granice administracyjne poszczególnych gmin. Z tego względu SUMP OMGGS stanowi jedno z kluczowych odniesień dla aktualizacji SUMP Gdańsk 2035. Dokument metropolitalny obejmuje 51 gmin i 8 powiatów oraz koncentruje się na potrzebach transportowych mieszkańców całego obszaru, wymagających współpracy wielu podmiotów.

Głównym celem SUMP OMGGS jest ograniczenie emisji gazów cieplarnianych i zanieczyszczeń powietrza poprzez rozwój zrównoważonego transportu. Cel ten został rozwinięty przez cztery cele strategiczne: poprawę dostępności transportu zbiorowego,

wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego, poprawę jakości powietrza oraz wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży.

Punkty styku pomiędzy SUMP Gdańsk 2035 a SUMP OMGGS dotyczą przede wszystkim tych obszarów, w których działania miejskie mają znaczenie metropolitalne albo wymagają koordynacji z innymi gminami, organizatorami transportu i instytucjami regionalnymi. Dotyczy to w szczególności: rozwoju transportu zbiorowego i węzłów przesiadkowych, integracji taryfowej i informacyjnej, poprawy dostępności pieszej i rowerowej do transportu zbiorowego, rozwoju tras rowerowych o funkcji transportowej, polityki parkingowej, uspokajania ruchu, ograniczania negatywnych skutków środowiskowych transportu, cyfryzacji usług mobilności oraz powiązania planowania przestrzennego z dostępnością transportową. SUMP OMGGS grupuje działania w sześciu obszarach priorytetowych: transport publiczny i punkty przesiadkowe, piesi i rowerzyści, ruch zmotoryzowany, dialog z mieszkańcami i cyfryzacja, współpraca oraz planowanie przestrzenne.

Aktualizacja SUMP Gdańsk 2035 rozwija te kierunki na poziomie miejskim. W obszarze transportu zbiorowego oznacza to działania dotyczące zwiększania atrakcyjności i niezawodności TZ, poprawy dostępności przystanków, rozwoju węzłów przesiadkowych oraz integracji taryfowej i informacyjnej. W obszarze mobilności pieszej i rowerowej punktem styku jest budowa spójnej, bezpiecznej i dostępnej sieci pieszej i rowerowej oraz jej integracja z transportem zbiorowym. W obszarze zarządzania ruchem i parkowaniem SUMP Gdańsk 2035 odpowiada na metropolitalne kierunki dotyczące polityki parkingowej, uspokojenia ruchu, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ograniczania środowiskowych skutków transportu drogowego.

Szczególne znaczenie ma także integracja planowania mobilności z planowaniem przestrzennym. SUMP OMGGS wskazuje na potrzebę koncentracji zabudowy w pobliżu istniejącej infrastruktury transportu publicznego, standaryzacji opracowań planistycznych, współpracy przy lokalizacji funkcji generujących potrzeby transportowe oraz podnoszenia kompetencji w zakresie integrowania planowania przestrzennego i mobilności. SUMP Gdańsk 2035 przenosi tę logikę na poziom lokalny, zwłaszcza poprzez działania dotyczące miasta krótkich odległości, dostępności usług, jakości przestrzeni publicznych oraz ograniczania presji samochodowej.

SUMP OMGGS stanowi również punkt odniesienia dla systemu monitorowania. Dokument metropolitalny zakłada monitorowanie celów horyzontalnych, w tym dostępności transportu zbiorowego, bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości powietrza oraz udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży. SUMP Gdańsk 2035 uwzględnia te kierunki, uzupełniając je o wskaźniki lokalne odpowiadające specyfice Gdańska i możliwościom monitorowania na poziomie miejskim.

W tym ujęciu SUMP Gdańsk 2035 nie powiela SUMP OMGGS, lecz uszczegóławia jego założenia dla obszaru miasta. Dokument miejski pełni funkcję lokalnego narzędzia wdrożeniowego, które przekłada cele metropolitalne na działania możliwe do realizacji w granicach Gdańska, przy zachowaniu spójności z kierunkami rozwoju mobilności całego obszaru metropolitalnego.

2.3. Ramy UE i paneuropejskie

Kierunki aktualizacji SUMP Gdańsk 2035 zostały wyznaczone przez szeroki zestaw polityk i dokumentów strategicznych Unii Europejskiej, które określają cele klimatyczne, zasady planowania mobilności oraz standardy projektowania przestrzeni publicznych. Współczesne planowanie transportu w miastach europejskich odbywa się w kontekście dążenia do neutralności klimatycznej, poprawy jakości życia, ochrony zdrowia oraz podnoszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Z tego względu mobilność miejska jest jednym z kluczowych obszarów transformacji wpisanych w ramy Europejskiego Zielonego Ładu i nowych regulacji sektorowych.

Jednym z najważniejszych dokumentów kształtujących politykę transportową miast jest **EU Urban Mobility Framework**, który definiuje zasady nowoczesnego zarządzania mobilnością, podkreślając konieczność wzmacniania transportu publicznego, rozwijania mobilności pieszej i rowerowej, poprawy bezpieczeństwa oraz ograniczania ruchu samochodowego w centrum miasta i obszarach o dużej gęstości zaludnienia. Framework akcentuje znaczenie integracji planowania przestrzennego i transportowego oraz tworzenia zeroemisyjnych, dostępnych i odpornych miast.

Ramy klimatyczne UE określa **European Green Deal**, który wprowadza ambicje neutralności klimatycznej do 2050 roku oraz redukcji emisji CO_2 o co najmniej 55% do 2030 roku. Kluczową częścią tej transformacji jest pakiet **Fit for 55**, obejmujący m.in. zaostrzenie norm emisji dla pojazdów, rozwój stref zeroemisyjnych, elektryfikację transportu, nowe wymogi dotyczące infrastruktury ładowania i ograniczania emisji w transporcie drogowym. Dla miast takich jak Gdańsk oznacza to konieczność konsekwentnego przekształcania systemu mobilności, szczególnie w zakresie polityki parkingowej, logistyki miejskiej, transportu publicznego oraz jakości przestrzeni.

Znaczącą rolę odgrywają również regulacje dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym europejska polityka **Vision Zero**, która zakłada eliminację ofiar śmiertelnych i ciężkich obrażeń w wypadkach drogowych poprzez wprowadzanie stref uspokojonego ruchu, fizyczną separację ruchu, priorytet dla pieszych oraz projektowanie ulic zgodnie z zasadą „Safe System". Kierunek ten znajduje odzwierciedlenie także na poziomie lokalnym - Gdańsk przyjął własną Wizję Zero jako ramę działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach miasta. Polityki te przekładają się na rosnący nacisk na poprawę jakości infrastruktury pieszej i rowerowej, ograniczanie prędkości, uspokajanie ruchu oraz zmianę przeznaczenia przestrzeni ulic na bardziej przyjazną ludziom.

Kolejnym istotnym dokumentem jest **Pan-European Master Plan for Walking**, który wprowadza ramy rozwoju mobilności pieszej w miastach europejskich. Zawiera on zalecenia dotyczące poprawy bezpieczeństwa pieszych, standardów infrastruktury, integracji ruchu pieszego z transportem publicznym oraz promowania pieszości jako najbardziej dostępnej i sprawiedliwej formy przemieszczania się. Master Plan jest jednym z kluczowych źródeł dla podejścia „priorytet ruchu pieszego" zastosowanego w aktualizacji SUMP.

Do ważnych dokumentów należy również **Guidelines For Developing And Implementing A Sustainable Urban Mobility Plan (second edition)**, które określają standardy przygotowania i aktualizacji planów mobilności w miastach. Wytyczne te podkreślają znaczenie partycypacji publicznej, integracji międzyinstytucjonalnej, analizy trendów oraz podejścia opartego na celach i scenariuszach, zamiast wyłącznie na modelach ruchu. Stanowią one podstawę metodologiczną niniejszej aktualizacji.

W obszarze dostępności kluczowe znaczenie mają zarówno regulacje europejskie, jak i krajowe. **European Accessibility Act** koncentruje się przede wszystkim na dostępności usług i produktów, w tym także usług związanych z transportem, ze szczególnym znaczeniem dla użytkowników o zróżnicowanych potrzebach. W kontekście przestrzeni publicznych oraz działań jednostek sektora publicznego istotnym punktem odniesienia w Polsce jest również **Ustawa o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami**, która wzmacnia obowiązek projektowania i realizacji rozwiązań w sposób dostępny, użyteczny i niedyskryminujący. Ma to szczególne znaczenie w warunkach starzenia się społeczeństwa oraz rosnącej różnorodności potrzeb użytkowników miasta.

Na mobilność wpływają również regulacje związane z siecią **TEN-T**, które wzmacniają rolę dużych miast jako węzłów transportowych i wymagają zapewnienia wysokiej jakości infrastruktury kolejowej, przesiadkowej i multimodalnej oraz dekarbonizacji systemów transportowych.

Wreszcie, nowe inicjatywy takie jak **New European Bauhaus** podkreślają znaczenie estetyki, jakości materiałów, zieleni i inkluzywnego projektowania w procesie przekształcania ulic i przestrzeni publicznych, co bezpośrednio łączy mobilność z jakością życia i odpornością klimatyczną.

Ramy europejskie tworzą więc spójny system oczekiwań wobec miast: rozwój transportu publicznego, priorytetyzacja ruchu pieszego, poprawa bezpieczeństwa, redukcja emisji oraz budowanie dostępnych, przyjaznych i zintegrowanych przestrzeni. SUMP Gdańsk 2035 wpisuje się w te kierunki, przenosząc ich założenia na poziom lokalnej polityki mobilności.

2.4. Struktura instytucjonalna

Wdrażanie i rozwój zrównoważonej mobilności w Gdańsku opiera się na współpracy wielu jednostek miejskich, instytucji metropolitalnych oraz partnerów społecznych. Kluczowe role pełnią:

- **Urząd Miejski w Gdańsku (UMG)** - odpowiadający za strategiczne zarządzanie rozwojem miasta, koordynację polityk miejskich oraz tworzenie ram instytucjonalnych i finansowych dla wdrażania działań z zakresu zrównoważonej mobilności.
- **Zarząd Transportu Miejskiego (ZTM)** - odpowiedzialny za funkcjonowanie i rozwój systemu transportu publicznego, politykę taryfową oraz koordynację działań w zakresie mobilności pieszej i rowerowej oraz dostępności.
- **Gdański Zarząd Dróg (GZD)** - odpowiadający za infrastrukturę pieszą, rowerową, drogową, parkingową oraz za działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu.
- **Gdański Zarząd Zieleni (GZZ)** - odpowiadający m.in. za kształtowanie i utrzymanie publicznych terenów zielonych i infrastruktury w jej obrębie, w tym integrację zieleni z infrastrukturą mobilności i poprawę jakości przestrzeni publicznych.
- **Biuro Rozwoju Gdańska (BRG)** – odpowiedzialne za planowanie przestrzenne, w tym kształtowanie układu transportowego, funkcji terenów i przestrzeni publicznych.
- **Dyrekcja Rozbudowy Miasta gdańska (DRMG)** - odpowiedzialna za przygotowanie i realizację inwestycji infrastrukturalnych, w tym projektów transportowych i mobilnościowych.
- **Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS)** - pełniący funkcję koordynatora działań metropolitalnych.
- inne jednostki miejskie odpowiedzialne za środowisko, edukację, integrację społeczną i inwestycje na zarządzanym przez siebie terenie.

Ramy instytucjonalne określają nie tylko podział odpowiedzialności, lecz także mechanizmy współpracy, niezbędne do wdrażania planu, w tym: koordynację działań, uzgodnienia międzywydziałowe, proces konsultacji społecznych oraz system monitorowania postępów. Ich spójność jest warunkiem skutecznej realizacji SUMP do 2035 roku.

2.5. Trendy i wyzwania 2035

Mobilność miejska w perspektywie do 2035 roku będzie kształtowana przez szeroki zestaw trendów klimatycznych, społecznych, technologicznych i przestrzennych, które mają wpływ na kierunek rozwoju miast europejskich. Coraz bardziej widoczne staje się

przejście od tradycyjnego planowania drogowego do planowania skoncentrowanego na człowieku, co znajduje odzwierciedlenie w koncepcjach hierarchizacji sposobów przemieszczania się, często przedstawianych w formie „piramidy mobilności". Idea ta, obecna od wielu lat w politykach miejskich, dokumentach strategicznych oraz praktyce projektowej, wskazuje na potrzebę nadawania pierwszeństwa formom przemieszczania się najbardziej efektywnym społecznie i przestrzennie. U podstaw systemu mobilności znajduje się ruch pieszy, następnie ruch rowerowy i mikromobilność, dalej transport zbiorowy, a dopiero w dalszej kolejności samochód prywatny. Podejście to znajduje odzwierciedlenie również w Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus oraz kierunkach polityki miejskiej przyjmowanych w Gdańsku. Oznacza to odejście od logiki podporządkowanej przepustowości ruchu samochodowego na rzecz podejścia odpowiadającego na współczesne wyzwania klimatyczne, zdrowotne, społeczne i przestrzenne.

Na znaczeniu zyskuje również koncepcja **„city for 8-80" autorstwa Gil'a Penalosa**, urbanisty i założyciela organizacji *8 80 Cities*. Penalosa podkreśla, że miasto dobrze zaprojektowane jest takim, w którym **przestrzeń jest przyjazna wszystkich grupom wiekowym, od 8-latka do 80-latka**. To podejście, szeroko zaadaptowane na świecie, stanowi dziś jedną z kluczowych inspiracji dla polityk mobilności odpowiadających na potrzeby wszystkich użytkowników - niezależnie od wieku, sprawności czy stylu życia. Włączenie tej logiki do planowania mobilności oznacza konieczność przekształcenia ulic i przestrzeni publicznych w miejsca wygodne, intuicyjne i pozbawione barier.



Fot. Grzegorz Krajewski

W centrum współczesnych trendów znajduje się ruch pieszy - najbardziej powszechna, dostępna i demokratyczna forma mobilności. Jej rola rośnie nie tylko z powodów klimatycznych, ale także zdrowotnych i przestrzennych. Pan-European Master Plan for Walking (WHO/UNECE, 2024) po raz pierwszy w historii ustanowił spójne europejskie ramy polityki pieszej, podkreślając konieczność poprawy bezpieczeństwa, jakości infrastruktury, ciągłości tras oraz integracji pieszości z transportem publicznym. To dokument, który silnie inspiruje kierunki modernizacji ulic i przestrzeni w miastach Europy, w tym w Gdańsku.

Mobilność rowerowa i mikromobilność pozostają jednym z najszybciej rosnących trendów. Zgodnie z badaniami Europejskiej Federacji Cyklistów (ECF), miasta z rozbudowaną i spójną infrastrukturą rowerową osiągają wyższą jakość życia, mniejszy poziom emisji i wyższy poziom bezpieczeństwa. Transformacja ta wymaga jednak ciągłych, bezpiecznych i dobrze skomunikowanych tras, co staje się priorytetem w politykach transportowych wielu miast europejskich.



Fot. Grzegorz Krajewski

Transport zbiorowy, zgodnie z kierunkami przedstawionymi w Europejskim Zielonym Ładzie, pozostaje kluczowym elementem transformacji mobilności. Znaczenie tego kierunku dodatkowo wzmacnia pakiet Fit for 55, obejmujący regulacje dotyczące ograniczania emisji gazów cieplarnianych i transformacji klimatycznej, w tym również w sektorze transportu. Rola transportu zbiorowego – jako kręgosłupa zrównoważonego systemu transportowego – będzie rosła wraz z postępującą elektryfikacją flot, integracją

taryfową, lepszym zarządzaniem siecią transportu zbiorowego i rosnącą rolą węzłów przesiadkowych. Dla mieszkańców oznacza to szybsze, wygodniejsze i bardziej niezawodne podróże, a dla miast możliwość redukcji ruchu samochodowego.

Jednocześnie rośnie świadomość, że samochód indywidualny pozostanie jednym z elementów systemu mobilności, jednak jego wykorzystanie oraz wpływ na funkcjonowanie miasta wymagają świadomego i zrównoważonego zarządzania. Miasta stosują zestawy działań obejmujących politykę parkingową prowadzącą do zmniejszenia podaży miejsc parkingowych, ograniczenia tranzytu, strefy zero- i niskoemisyjne oraz uspokajanie ruchu. W podejściu „Safe System" (promowanym przez Komisję Europejską i WHO), odpowiedzialność za bezpieczeństwo nie spoczywa na użytkowniku, lecz na projektowaniu infrastruktury. To fundamentalna zmiana paradygmatu, niezbędna, by osiągnąć cele Vision Zero.

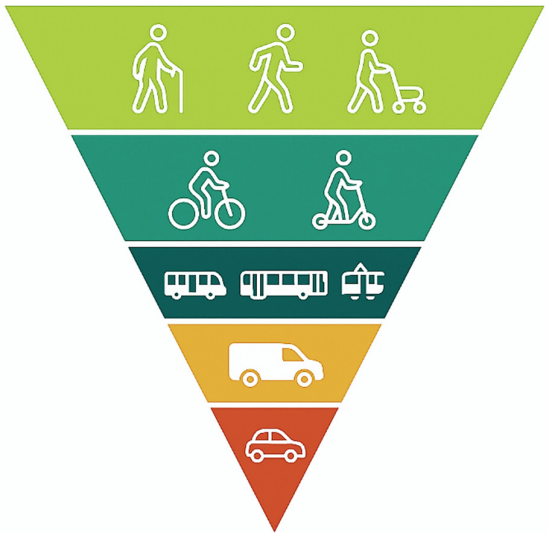


Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

Nowe wyzwania wynikają także ze zmian społecznych - starzenia się mieszkańców, wzrostu liczby osób z ograniczeniami mobilności oraz większych oczekiwań wobec jakości życia i przestrzeni publicznych. Dostępność staje się kluczowym wymiarem różnorodności miejskiej, a projektowanie uniwersalne nie jest już dodatkiem, lecz standardem. European Accessibility Act wzmacnia ten kierunek, definiując minimalne poziomy dostępności, które muszą być wdrażane również w mobilności.

Trendy te składają się na wspólny obraz: **miasta przyszłości to miasta piesze i rowerowe, dostępne, bezpieczne, zielone i odporne**. To miasta, które stosują

odwróconą piramidę mobilności jako narzędzie planowania, opierają swoje strategie na zasadzie 8-80 i rozwijają transport publiczny oraz mobilność aktywną jako fundament codziennych podróży. Aktualizacja SUMP Gdańsk 2035 wpisuje się w ten kierunek, wzmacniając znaczenie ruchu pieszego i rowerowego, dostępności i zarządzania ruchem samochodowym, co pozwoli odpowiedzieć na najważniejsze wyzwania nadchodzącej dekady.



RUCH PIESZY
Najwyższy priorytet. Fundament mobilności. Bezpieczne przejścia, wygodne chodniki, dostępność, uspokojenie ruchu, zielone ulice, przestrzeń publiczna wysokiej jakości.
ROWER I MIKROMOBILNOŚĆ
Najbardziej efektywne środki transportu na krótkie i średnie dystanse. Ciągłe trasy, bezkolizyjność, dobre oświetlenie, miejsca do parkowania, integracja z transportem publicznym.
TRANSPORT PUBLICZNY
Kręgosłup systemu mobilności. Integracja taryf i koordynacja rozkładów, priorytet w ruchu, węzły przesiadkowe, wysoka częstotliwość, zero- i niskoemisyjność.
LOGISTYKA MIEJSKA
Kluczowa dla funkcjonowania usług. Zeroemisyjne dostawy, nowe zasady „ostatniej mili", punkty odbioru, ograniczanie wjazdu ciężkich pojazdów.
SAMOCHÓD PRYWATNY
Najniższy priorytet. Zarządzany ruch (nie eliminowany). Polityka parkingowa, strefy ograniczonego ruchu, redukcja tranzytu, integracja z TZ, elektromobilność.

Rysunek 2. Hierarchia mobilności w SUMP Gdańsk 2035 - fundament rozwoju mobilności.
Źródło: Opracowanie własne.



Fot. Grzegorz Krajewski



CO WIEMY O MOBILNOŚCI GDAŃSKA?

3. CO WIEMY O MOBILNOŚCI GDAŃSKA - KLUCZOWE WYZWANIA

Ta część dokumentu nie stanowi pełnej diagnozy, lecz syntetyczne podsumowanie najważniejszych wniosków i obserwowanych trendów, stanowiące punkt wyjścia do dalszych decyzji. Aktualizacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska opiera się na doświadczeniach z wdrażania SUMP 2030 oraz pełnym zestawie danych z monitoringu i ewaluacji realizacji działań w latach 2018-2025. Ten okres charakteryzował się wyjątkowo dużą dynamiką, zarówno w samej mobilności mieszkańców, jak i w uwarunkowaniach zewnętrznych, takich jak pandemia COVID-19, zmiany w politykach unijnych, dynamiczny rozwój technologii oraz nowe dokumenty strategiczne przyjmowane na poziomie miasta i metropolii (m.in. SUMP OMGGS oraz aktualizacja Strategii Rozwoju Gdańska).

SUMP 2030 stał się w tym czasie jednym z najważniejszych lokalnych narzędzi polityki mobilności, a jego zapisy były konsekwentnie wdrażane przez jednostki miejskie, spółki, partnerów społecznych i środowiska eksperckie. W Planie zaplanowano 27 zadań wyposażonych w konkretne działania, przypisane do sześciu strategicznych celów:

- poprawy warunków ruchu pieszego i rowerowego,
- wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- zwiększania dostępności do zrównoważonych środków transportu,
- podnoszenia udziału podróży transportem zbiorowym oraz podroży pieszych i rowerowych, a zmniejszanie udziału samochodu prywatnego ,
- ograniczania negatywnego wpływu transportu na zdrowie i środowisko,
- poprawy jakości przestrzeni publicznych.

Realizacja działań miała charakter stopniowy i długofalowy, a wiele z nich dotyczyło projektów o dużej skali, wymagających koordynacji międzywydziałowej i współpracy z partnerami zewnętrznymi. W latach 2018-2025 wprowadzono szereg ważnych zmian systemowych: przyjęto miejskie standardy kształtowania przestrzeni i infrastruktury drogowej, rozszerzano system stref Tempo 30, prowadzono audyty bezpieczeństwa i dostępności, wdrażano priorytety dla transportu zbiorowego, rozwijano systemy informacji pasażerskiej, realizowano liczne projekty unijne (w tym dotyczące autonomicznego transportu i zarządzania mobilnością), a także kontynuowano modernizacje infrastrukturalne.

Dane pozyskane w ramach monitoringu pokazują zarówno pozytywne trendy, jak i obszary wymagające korekty. W analizowanym okresie odnotowano postępy w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości środowiska oraz rozwoju działań wspierających zrównoważoną mobilność. Jednocześnie pandemia wywarła silny wpływ

na zachowania transportowe, szczególnie na liczbę pasażerów komunikacji miejskiej i strukturę podziału zadań przewozowych.

Wprowadzenie do diagnozy łączy zatem dwa wymiary: ocenę efektów dotychczasowych działań oraz identyfikację nowych wyzwań, takich jak konieczność większej integracji sieci transportowych, poprawa spójności infrastruktury dla ruchu pieszego i rowerowego, potrzeba przyspieszenia działań związanych z dekarbonizacją transportu czy dostosowanie polityk mobilności do zmian demograficznych oraz przestrzennych.

Tak rozumiana analiza stanowi fundament dla aktualizacji SUMP - dokumentu, który ma wyznaczać kierunek rozwoju systemu mobilności Gdańska do 2035 roku, z wykorzystaniem aktualnych danych, europejskich wytycznych oraz doświadczeń zdobytych w trakcie realizacji poprzedniego planu.

3.1. Cel i metodologia analizy mobilności Gdańska

Analiza mobilności w SUMP Gdańsk 2035 nie jest zbiorem danych w postaci tabeli i wykresów - jest przede wszystkim **historią o tym, jak miasto funkcjonuje dziś**, jak zmieniały się wzorce mobilności w ostatnich latach i jakie stoją przed nami wyzwania na kolejne. Jej zadaniem jest uchwycenie zarówno twardych danych, jak i doświadczeń codzienności: jakości chodników, poczucia bezpieczeństwa, komfortu podróży transportem publicznym, barier architektonicznych, realnych wyborów mieszkańców oraz napięć, które rodzą się w przestrzeni.

Fundamentem analizy mobilności jest **perspektywa człowieka**, a więc spojrzenie na mobilność nie jako system techniczny, ale jako element życia społecznego. Dlatego analizujemy ją także przez pryzmat dzieci, seniorów, osób z niepełnosprawnościami, pracowników dojeżdżających do biur, uczniów i studentów, rodziców prowadzących dzieci do szkół oraz osób odwiedzających Gdańsk sezonowo. Ich poziom satysfakcji z codziennych podróży po mieście i interakcji z innymi użytkownikami przestrzeni nadaje sens temu, jak projektujemy i rozwijamy system.

W centrum tego podejścia znajduje się **ruch pieszy** - najbardziej egalitarny, dostępny dla wszystkich, a jednocześnie najbardziej wrażliwy na jakość przestrzeni. Każda podróż zaczyna się i kończy na piechotę. Dlatego pieszy jest osią interpretacyjną całej diagnozy: odnosimy do niego rower, transport zbiorowy, samochód, logistykę, bezpieczeństwo czy środowisko.



Fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

Analiza mobilności opiera się na czterech elementach:

1. **Zbiór źródeł** - Strategia Gdańsk 2030 Plus oraz Gdańsk Programy Rozwoju 2030, SUMP OMGGS, SUMP 2030, wyniki GBR 2022 i badań zachowań transportowych, statystyki ZTM, GZD, BRG, raporty SmartCity, GUS i BDL.
2. **Analiza opisowa** - narracyjne omówienie każdego modułu mobilności z danymi i obserwacjami.
3. **Synteza i wnioski** - identyfikacja najważniejszych problemów, trendów i potencjałów; przygotowanie „Top 10 wyzwań na 2035".
4. **Aktualizacja 2025/2026** - uzupełnienie liczb, wykresów i map o najaktualniejsze dane.

Ten rozdział pozwoli czytelnikowi zrozumieć nie tylko **gdzie jesteśmy**, ale przede wszystkim **dokąd zmierzamy** i dlaczego.

3.2. Charakterystyka miasta i uwarunkowania społeczne

Przedstawione wcześniej trendy i uwarunkowania europejskie wyznaczają ogólny kierunek transformacji mobilności, jednak ich znaczenie dla Gdańska wymaga odniesienia do lokalnych uwarunkowań przestrzennych, społecznych i transportowych. Z tego względu kolejna część dokumentu koncentruje się na charakterystyce miasta oraz specyfice wyzwań mobilnościowych Gdańska, stanowiących punkt wyjścia dla dalszych celów i działań SUMP 2035.

Gdańsk jest miastem, którego współczesna mobilność kształtuje się na przecięciu trzech procesów: zmian demograficznych, silnej presji rozwojowej w dzielnicach peryferyjnych oraz transformacji stylu życia mieszkańców. Te trzy elementy decydują o tym, jak wyglądają codzienne podróże i jakie inwestycje transportowe mają największy wpływ na jakość życia.

Według danych z 2025 roku miasto liczy ok. **489 tys. mieszkańców**[1], ale każdego dnia korzysta z jego infrastruktury znacznie więcej osób - pracownicy spoza miasta, studenci trzech dużych uczelni, turyści i odwiedzający. W ciągu ostatniej dekady Gdańsk przyciągał nowych mieszkańców, jednocześnie mierząc się ze zjawiskiem starzenia się populacji. Wzrost liczby osób starszych, mobilności zależnej i potrzeb opiekuńczych wpływa na sposób organizacji transportu, szczególnie w kontekście ruchu pieszego, dostępności oraz odległości do usług publicznych.

Miasto rozwija się policentrycznie. Najsilniejsze generatory ruchu - Śródmieście, Wrzeszcz, Oliwa, Gdańsk Południe, rejon uniwersytecki, Port i Letnica - powodują koncentrację potoków na kilku głównych korytarzach transportowych. Z kolei rozlewający się rozwój dzielnic mieszkaniowych oraz sąsiednich gmin zwiększa zależność od transportu indywidualnego oraz obciążenie infrastruktury dojazdowej.

Coraz powszechniejsza praca zdalna i hybrydowa wpływa na zmianę części zachowań transportowych mieszkańców, w tym większą elastyczność godzin podróży oraz stopniowe rozproszenie części ruchu poza tradycyjnymi godzinami szczytu. Jednocześnie dane nadal wskazują na utrzymywanie się wyraźnych szczytów komunikacyjnych w systemie transportowym miasta. Równocześnie rośnie liczba podróży krótkich, lokalnych, związanych z edukacją, zakupami i usługami w obrębie dzielnic. Te zmiany wzmacnia rozwój „miasta krótkich odległości", zapisany w Strategii Rozwoju Miasta Gdańska 2030 Plus, kładącej nacisk na to, by codzienne potrzeby można było zaspokoić pieszo, rowerem lub komunikacją zbiorową.

Ruch pieszy w Gdańsku utrzymuje się na wysokim poziomie, a dane potwierdzają jego istotną rolę w strukturze mobilności miasta. W 2022 roku podróże piesze stanowiły **24,2%** wszystkich przemieszczeń. Jednocześnie długofalowy trend wskazuje na trwałe wzmocnienie ruchu pieszego jako jednego z kluczowych segmentów mobilności miejskiej. Sprzyjają temu zarówno zmiany społeczne, jak i systematyczna poprawa jakości przestrzeni publicznych, w tym rozszerzanie stref uspokojonego ruchu, modernizacja przejść naziemnych oraz poprawie dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami.

[1] https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/mieszkancy



Fot. Grzegorz Krajewski

Wreszcie, Gdańsk funkcjonuje w ścisłej relacji z metropolią – każdego dnia do miasta dojeżdżają mieszkańcy okolicznych gmin w celu pracy, nauki i korzystania z usług, a wyzwania mobilnościowe coraz częściej wykraczają poza granice administracyjne miasta. Oznacza to konieczność integracji planowania przestrzennego, transportu zbiorowego oraz infrastruktury pieszej i rowerowej w skali OMGGS.

Mobilność mieszkańców Gdańska nie jest jedynie sumą infrastruktury. To wynik struktury społecznej, przestrzennej i funkcjonalnej miasta. To tu rodzą się zarówno największe szanse, jak i największe wyzwania na kolejne lata.

3.3. Zachowania transportowe mieszkańców Gdańska

Zachowania transportowe mieszkańców Gdańska zmieniają się dynamicznie i są jednym z najważniejszych elementów diagnozy. To właśnie one pokazują, jak mieszkańcy korzystają z miasta, jak postrzegają poszczególne środki transportu i jakie warunki - przestrzenne, społeczne, ekonomiczne - wpływają na codzienne wybory mobilnościowe. W ostatnich latach na wzorce podróży oddziaływały czynniki o różnej skali: od zmian demograficznych i rozwoju cyfrowych modeli pracy, przez pandemię COVID-19, po modernizację infrastruktury oraz rosnącą świadomość środowiskową.

Podstawą codziennego funkcjonowania systemu mobilności w Gdańsku pozostaje przemieszczanie się pieszo, obecne praktycznie na początku i końcu większości podróży. W 2022 roku udział podróży pieszych wyniósł 24,2% wszystkich przemieszczeń, co

oznacza wzrost w porównaniu z rokiem 2016 o 3,4%. To nie tylko statystyka - to świadectwo, że coraz więcej spraw mieszkańcy załatwiają lokalnie, w obrębie dzielnic, korzystając z usług blisko domu, w przestrzeniach przystosowanych do krótkich, wygodnych podróży pieszych. Pieszo odbywa się także ogromna część codziennych przemieszczeń do przystanków tramwajowych, autobusowych i SKM/PKM, co oznacza konieczność zapewnienia wysokiej jakości przestrzeni, dobrej dostępności oraz bezpiecznych i komfortowych warunków poruszania się.



Fot. Grzegorz Krajewski

Ruch rowerowy również jest istotną częścią miejskiej mobilności, choć po pandemii zauważalny jest spadek udziału roweru z 5,9% w 2016 do **4,3% w 2022 roku**. To zjawisko obserwowane w wielu europejskich miastach: zmiana modeli pracy, spadek liczby regularnych dojazdów do szkół i biur oraz rosnąca konkurencja mikromobilności wpływają na udział roweru w podróżach dziennych. Jednocześnie dane o natężeniu ruchu rowerowego z liczników automatycznych potwierdzają, że długookresowo mobilność rowerowa nadal rośnie - ale bardziej sezonowo niż codziennie. W diagnozie SUMP Gdańsk 2035 traktujemy te zmiany jako sygnał o potrzebie dalszej poprawy spójności i atrakcyjności sieci rowerowej, zwłaszcza w obszarach peryferyjnych oraz w powiązaniu z węzłami transportu zbiorowego.

Transport zbiorowy jest w połączeniu z ruchem pieszym najważniejszym zrównoważonym środkiem transportu i kluczowym narzędziem ograniczania ruchu samochodowego. Dane z 2022 roku wskazują jednak, że udział transportu publicznego spadł z 32,1% w 2016 roku do **28,7%**, co należy wiązać z wpływem pandemii oraz obserwowanym w całej Europie przejściowym odpływem pasażerów transportu publicznego. Liczba pasażerów tramwajów i autobusów w Gdańsku stopniowo rośnie – w 2024 roku przewieziono **176 mln osób**, a linie SKM osiągnęły wyniki wyższe niż przed pandemią. Odbudowa udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych wymaga jednak konsekwentnych działań poprawiających częstotliwość, niezawodność i integrację taryfową. Co ważne, w wielu dzielnicach podróż transportem zbiorowym nadal wymaga dwóch lub trzech przesiadek, co wydłuża czas podróży i obniża jej komfort.

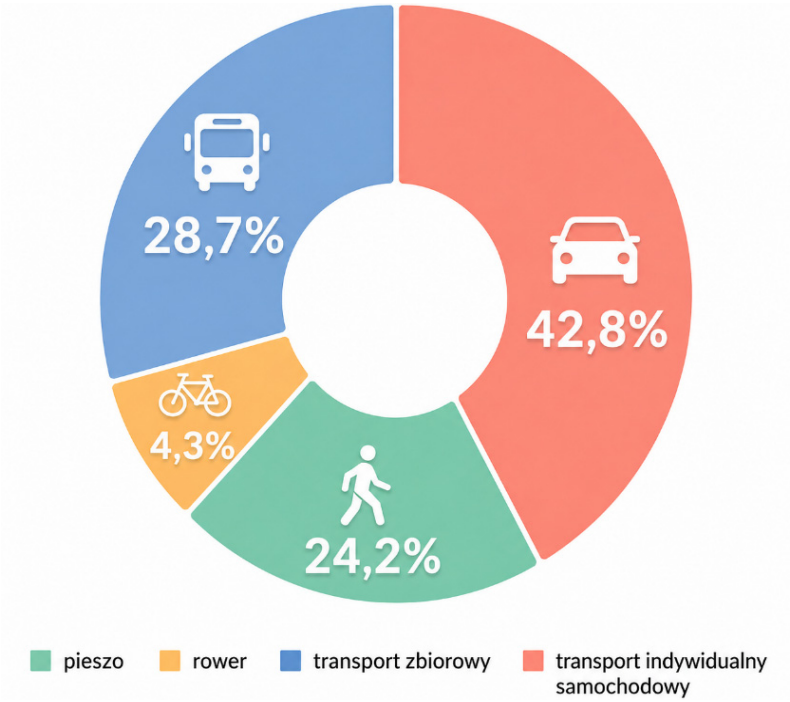


Fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

Największy wzrost udziału obserwujemy w przypadku podróży samochodem osobowym – w 2022 roku stanowiły one **42,8% wszystkich podróży** (wzrost z **41,2% w 2016 roku**). Dane te korelują z wysokim poziomem motoryzacji w mieście. Według danych GUS liczba samochodów osobowych przypadających na 1000 mieszkańców wzrosła z **572 w 2016 roku** do **685 w 2022 roku**. Jednocześnie dynamicznie rośnie liczba pojazdów hybrydowych i elektrycznych (**13 046 pojazdów w 2024 roku**).[2] Zmiany te pokazują silną presję transportu indywidualnego na układ drogowy oraz konieczność działań

[2] https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/transport

ograniczających nadmierny ruch samochodowy, szczególnie w korytarzach o największym natężeniu.



Rysunek 3. Podział zadań przewozowych mieszkańców Gdańska (2022).
Źródło: Opracowanie własne na podstawie badań ruchu i zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdańska – „Gdańskie Badanie Ruchu 2022".

Zachowania transportowe Gdańszczanek i Gdańszczan różnią się również w zależności od grup użytkowników.[3]

- **Dzieci i młodzież** często odbywają podróże zależne (pieszo, transportem zbiorowym lub z rodzicami samochodem), co sprawia, że poprawa jakości infrastruktury pieszej i rowerowej do szkół, bezpieczeństwo przejść oraz projektowanie otoczenia placówek edukacyjnych stają się kluczowym wyzwaniem.
- **Osoby w wieku produkcyjnym** realizują najbardziej złożone łańcuchy podróży, łącząc dojazdy do pracy z obowiązkami opiekuńczymi, zakupami i innymi aktywnościami. Ich wybory transportowe są silnie uzależnione od dostępności czasowej, niezawodności systemu oraz możliwości sprawnych przesiadek między środkami transportu.
- **Seniorzy** coraz częściej deklarują wybór chodzenia pieszo lub korzystania głównie z tramwajów, o ile dojście do przystanków jest wygodne i pozbawione barier.

[3] GBR 2022

- **Osoby ze szczególnymi potrzebami (w tym osoby z niepełnosprawnościami)** mierzą się z problemami, które nie zawsze uwidaczniają się w statystykach, ale w praktyce decydują o ich mobilności m.in.: wysokie krawężniki, zbyt krótkie czasy na przejściach, brak wind lub przejść naziemnych.
- **Pracownicy dojeżdżający z gmin sąsiednich** korzystają z parkingów P&R oraz kolei, jednak wielu z nich nadal wybiera samochód z uwagi na niepełną integrację połączeń, ograniczoną częstotliwość kursów, **wysokie napełnienie pojazdów transportu zbiorowego w okresach największego popytu** oraz mniejszą dostępność dogodnych możliwości przesiadki w dzielnicach peryferyjnych.

Wysoki udział ruchu samochodowego wpływa nie tylko na funkcjonowanie systemu transportowego, lecz również na jakość środowiska miejskiego, poziom hałasu, bezpieczeństwo, dostępność przestrzeni publicznych oraz odporność miasta na skutki zmian klimatu. Znaczna część przestrzeni ulicznej pozostaje przeznaczona na ruch i parkowanie samochodów, ograniczając możliwości rozwoju zieleni, retencji oraz przestrzeni przyjaznych codziennym aktywnościom mieszkańców.

W diagnozie kluczowe jest zrozumienie, że zachowania transportowe nie są „stałe". Ewoluują wraz ze stylem życia, zmianami technologicznymi, jakością przestrzeni, rosnącą świadomością klimatyczną oraz decyzjami inwestycyjnymi. Gdańsk stoi dziś w momencie, w którym ma szansę wzmocnić pozycję zrównoważonych form mobilności - pieszej, rowerowej, autobusowej, tramwajowej i kolejowej - ale wymaga to konsekwentnego działania na rzecz poprawy atrakcyjności, komfortu i niezawodności systemu.

To, jak mieszkańcy podróżują dziś, jest wynikiem warunków, które stworzyliśmy w ciągu ostatnich kilkunastu lat. To, jak będą podróżować w 2035 roku, zależy od decyzji, które podejmiemy teraz.

3.4. System transportowy Gdańska

3.4.1. Transport pieszy - fundament mobilności Gdańska

Transport pieszy jest podstawą mobilności w Gdańsku - najbardziej inkluzyjną, najtańszą, najzdrowszą i najbardziej demokratyczną formą przemieszczania się. W 2022 roku udział ruchu pieszego wyniósł **24,2%**[4], co stanowi jedną z najwyższych wartości wśród dużych miast w Polsce.

Wzrost ten nie jest przypadkowy: jest efektem systematycznej polityki miasta, rosnącej jakości przestrzeni publicznych oraz zmian nawyków mieszkańców. Ruch pieszy dominuje przede wszystkim na krótkich, lokalnych dystansach, w obrębie dzielnic,

[4] Gdańskie Badanie Ruchu 2022

natomiast na dłuższych relacjach coraz częściej pełni rolę elementu łańcucha podróży, w połączeniu z transportem publicznym.

Najsilniejszym wsparciem dla ruchu pieszego, oprócz rozbudowy infrastruktury pieszej, jest rozszerzanie stref uspokojonego ruchu. W marcu 2026 roku ograniczenia prędkości (głównie Tempo 30) obejmowały **68,2%[5] długości dróg publicznych**, co plasuje Gdańsk w krajowej czołówce. To realnie zmieniło charakter poruszania się po mieście. Uspokojenie ruchu przełożyło się nie tylko na większe bezpieczeństwo, lecz także na większe poczucie komfortu i przewidywalności dotarcia do celu.



Fot. Grzegorz Krajewski

Jednocześnie wciąż istnieją wyraźne wyzwania: brak ciągłości chodników w dzielnicach peryferyjnych, degradacja nawierzchni na starszych odcinkach, niedostateczne zacienienie w przestrzeniach narażonych na wzrost temperatur oraz bariery architektoniczne, które wykluczają osoby z niepełnosprawnościami i seniorów. Problemem pozostaje również nagminne parkowanie na chodnikach, które wpływa negatywnie na bezpieczeństwo i postrzeganie przestrzeni.

Z perspektywy pieszego istotny jest również dostęp do transportu zbiorowego. W planowaniu systemów transportu zbiorowego za powszechnie przyjmowany standard dostępności uznaje się dojście piesze do przystanku nieprzekraczające ok. 500 m, jednak w wielu częściach miasta wartość ta jest przekroczona. W części lokalizacji dodatkowym

[5] https://rowerowygdansk.pl/mapa-rowerowa

utrudnieniem są bariery przestrzenne, w tym konieczność przekraczania szerokich ulic lub nieczytelnych układów drogowych, co obniża realną dostępność transportu zbiorowego.

Wysokiej jakości przestrzeń piesza pełni również istotną funkcję adaptacyjną wobec zmian klimatu. Zacienienie, zieleń uliczna, ograniczanie powierzchni uszczelnionych oraz poprawa mikroklimatu stają się coraz ważniejszym elementem projektowania infrastruktury pieszej i przestrzeni publicznych.

W kontekście SUMP 2035 kluczowym zadaniem będzie stopniowa poprawa ciągłości i jakości infrastruktury tras pieszych, rozumiana jako rozwój spójnego systemu połączeń zapewniających wygodne, bezpieczne i intuicyjne dojścia do usług, edukacji oraz transportu zbiorowego. Obejmuje to uzupełnianie brakujących odcinków, poprawę geometrii ulic i skrzyżowań w sposób wzmacniający priorytet ruchu pieszego, modernizację nawierzchni chodników, eliminację barier przestrzennych oraz ograniczanie zjawisk obniżających dostępność, w tym nielegalnego postoju pojazdów.

Sieć ta jest fundamentem zrównoważonego systemu mobilności w mieście, opartego na integracji ruchu pieszego, ruchu rowerowego oraz transportu publicznego.

3.4.2. Transport rowerowy - potencjał wciąż niewykorzystany

Rower jest ważnym elementem mobilności Gdańska, lecz ostatnie lata pokazały, że wymaga on ponownego impulsu rozwojowego. W 2022 roku udział roweru w modal split wyniósł **4,3%**[6]. Jednocześnie automatyczne liczniki rowerowe odnotowują stopniowy wzrost liczby przejazdów od 2018 roku. Różnice pomiędzy tymi wskaźnikami wynikają m.in. z odmiennej metodologii pomiaru oraz zakresu analizowanych danych.

Sieć rowerowa Gdańska jest jedną z największych w Polsce, **ponad 946**[7] **km różnych typów infrastruktury** rowerowej, ale pozostaje niejednorodna pod względem standardów i spójności. W wielu miejscach infrastruktura rowerowa zapewnia dobre warunki codziennych podróży (Nowy Port, Dolny Wrzeszcz, Strzyża, Piecki-Migowo), jednak w innych brakuje ciągłości, intuicyjnych połączeń i komfortowych odcinków, które pozwalałyby na codzienne użytkowanie przez osoby w każdym wieku. Poważnym wyzwaniem jest brak systemowych korytarzy rowerowych w dzielnicach peryferyjnych oraz niedostateczna integracja tras z węzłami SKM/PKM oraz kluczowymi węzłami tramwajowymi.

[6] Gdańskie Badanie Ruchu 2022
[7] https://rowerowygdansk.pl/mapa-rowerowa



Fot. Grzegorz Krajewski

Mocną stroną Gdańska jest natomiast rosnąca liczba parkingów rowerowych (**19900 miejsc na koniec 2025 roku**), rozwój mikromobilności (rowery miejskie, hulajnogi) oraz wzrost zainteresowania mobilnością aktywną wśród młodzieży. Mobilność rowerowa w SUMP 2035 będzie rozwijana w kierunku:

- wyższych standardów projektowych,
- spójności sieci,
- powiązania rowerów z transportem zbiorowym,
- i dostosowania infrastruktury do codziennych użytkowników, nie tylko rekreacyjnych.

3.4.3. Transport zbiorowy – kręgosłup systemu, który wymaga wzmocnienia

Transport zbiorowy stanowi kluczowy element systemu mobilności Gdańska, zarówno w skali miasta, jak i całej aglomeracji. W 2024 roku z tramwajów i autobusów organizowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego skorzystało 176 mln pasażerów[8], natomiast linie SKM osiągnęły poziom przewozów wyższy niż przed pandemią. Dane te potwierdzają, że transport publiczny pozostaje podstawowym i najbardziej efektywnym

[8] https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/transport

środkiem realizacji zbiorowych potrzeb przewozowych, szczególnie w relacjach codziennych - do pracy, szkoły oraz usług.

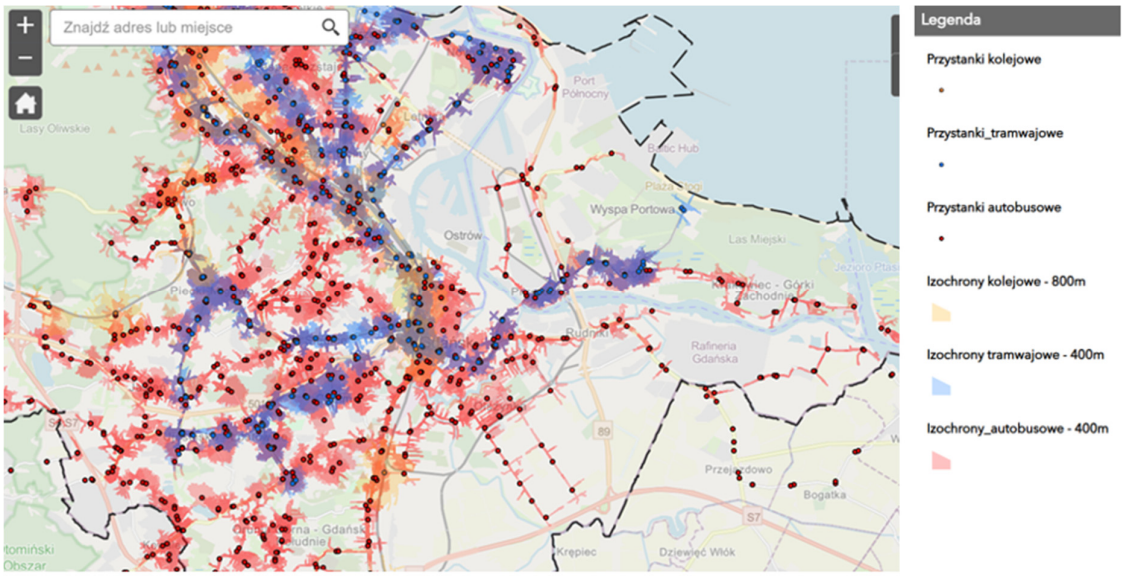
Udział transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych wyniósł w 2022 r. **28,7%**[9]**.** Poziom ten pozostaje niższy niż przed pandemią oraz poniżej celów zapisanych w Strategii Gdańsk 2030 Plus. Wciąż istnieją obszary i relacje, w których podróż transportem zbiorowym jest wolniejsza lub mniej wygodna niż podróż samochodem, co wynika przede wszystkim z ograniczonego stosowania priorytetów w ruchu drogowym oraz niewystarczającej częstotliwości kursowania w wybranych korytarzach.



Fot. Jerzy Pinkas/ gdansk.pl

System transportu zbiorowego w Gdańsku funkcjonuje jako usługa użyteczności publicznej, organizowana przez Zarząd Transportu Miejskiego we współpracy z operatorami realizującymi przewozy autobusowe i tramwajowe. Stabilność systemu opiera się na modelu finansowania łączącym wpływy z biletów, środki budżetowe oraz współfinansowanie wynikające z porozumień z jednostkami samorządu terytorialnego. Istotnym uwarunkowaniem funkcjonowania transportu zbiorowego jest jego metropolitalny charakter - znaczna część codziennych podróży przekracza granice administracyjne miasta, co podkreśla znaczenie integracji oferty, taryfy i informacji pasażerskiej w skali OMGGS.

[9] Gdańskie Badanie Ruchu 2022



Rysunek 4. Mapa dostępności pieszej do przystanków TZ.
Źródło: BRG.

Każda podróż transportem zbiorowym rozpoczyna się i kończy odcinkiem pokonywanym pieszo. Z tego względu jakość i ciągłość dojść do przystanków autobusowych, tramwajowych oraz stacji kolejowych stanowią jeden z kluczowych warunków korzystania z TZ. W praktyce oznacza to, że atrakcyjność transportu zbiorowego jest ściśle powiązana z jakością infrastruktury pieszej, bezpieczeństwem dojścia oraz czytelnością układu przystanków.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

Istotnym elementem diagnozy jest perspektywa użytkowników. Wyniki Gdańskich Badań Ruchu 2022 oraz badań ankietowych ZTM z lat 2022-2024 wskazują, że oczekiwania wobec transportu zbiorowego pozostają spójne i powtarzalne, a ich struktura jest podobna zarówno wśród stałych użytkowników, jak i osób korzystających z niego sporadycznie.

Z perspektywy pasażerów kluczowe znaczenie dla atrakcyjności transportu zbiorowego mają w szczególności:

- punktualność i niezawodność kursowania,
- wysoka częstotliwość połączeń, zwłaszcza w godzinach szczytu,
- krótki i przewidywalny czas podróży,
- możliwość realizacji podróży bez przesiadek lub z wygodnymi i czytelnymi przesiadkami, przy zachowaniu krótkiego czasu oczekiwania na kolejne połączenie,
- komfort podróży, w tym ograniczenie tłoku,
- koszt podróży i przejrzystość oferty taryfowej.

W 2024 r. wyraźnie wzrosło znaczenie bezpośrednich połączeń bez przesiadek, co może świadczyć o rosnącej wrażliwości pasażerów na dyskomfort przesiadek oraz potrzebę upraszczania podróży „door-to-door", zwłaszcza w relacjach międzydzielnicowych i metropolitalnych. Jednocześnie obserwowany jest wzrost znaczenia czynnika cenowego oraz długookresowa zmiana relacji między jakością a kosztem podróży, co można wiązać z rosnącymi kosztami utrzymania i zróżnicowaniem sytuacji ekonomicznej mieszkańców.

Poza parametrami oferty przewozowej pasażerowie wskazują również bariery związane z codziennym doświadczeniem podróży, takie jak tłok w godzinach szczytu, brak przewidywalności przy przesiadkach, nieczytelne rozkłady jazdy oraz jakość infrastruktury przystankowej, w tym wiat i oświetlenia. Wskazuje to, że jakość transportu zbiorowego postrzegana jest nie tylko przez pryzmat infrastruktury i rozkładów jazdy, ale również komfortu, poczucia bezpieczeństwa oraz czytelności systemu.



Fot. Jerzy Pinkas/ gdansk.pl

Spójność systemu transportu zbiorowego zależy w dużym stopniu od jakości integracji pomiędzy autobusami, tramwajami i koleją oraz od warunków przesiadek. W *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Gdańska na lata 2025-2044* podkreślono rolę węzłów integracyjnych jako kluczowych elementów układu sieci, umożliwiających wygodne łączenie transportu zbiorowego z mobilnością pieszą, rowerową i samochodową. Równocześnie wskazuje się na konieczność konsekwentnego wdrażania priorytetów dla transportu zbiorowego w ruchu ulicznym, w szczególności poprzez rozwój pasów autobusowych w głównych korytarzach transportowych, jako odpowiedź na jeden z najczęściej zgłaszanych przez mieszkańców postulatów - skrócenie czasu podróży i poprawę niezawodności.

W wymiarze strukturalnym system transportu zbiorowego będzie podlegał dalszym zmianom wynikającym z rozwoju sieci tramwajowej oraz kolei aglomeracyjnej. Proces ten może prowadzić do częściowej reorganizacji oferty autobusowej i wzmocnienia roli kolei i tramwaju jako „kręgosłupa" systemu, przy jednoczesnym rosnącym znaczeniu jakości przesiadek, integracji taryfowej oraz spójnej informacji pasażerskiej.

3.4.4. Transport samochodowy - jego znaczenie i presja na układ transportowy miasta

Samochód prywatny nadal odgrywa istotną rolę w mobilności Gdańska. W 2022 roku podróże realizowane tym środkiem transportu stanowiły **42,8%** wszystkich przemieszczeń, co czyniło go najczęściej wybieranym sposobem podróżowania w mieście. Jednocześnie wysoki poziom motoryzacji potwierdza silne nasycenie miasta pojazdami prywatnymi. Według danych za 2024 rok na 1000 mieszkańców przypadało 576 samochodów osobowych[10]. Dane te pokazują, że mimo widocznych zmian w zachowaniach transportowych samochód prywatny pozostaje jednym z kluczowych uwarunkowań dalszego kształtowania polityki mobilności.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

W ostatnich latach obserwowany jest wzrost liczby pojazdów elektrycznych i hybrydowych, co wpływa na zmianę struktury floty samochodowej i ograniczenie części emisji lokalnych. Zmiana ta nie eliminuje jednak kluczowych problemów funkcjonalnych transportu samochodowego, takich jak kongestia, zajmowanie przestrzeni publicznej czy presja na infrastrukturę uliczną i parkingową. Niezależnie od rodzaju napędu, każdy samochód wymaga przestrzeni do poruszania się i postoju, co w warunkach zwartej struktury miejskiej prowadzi do konfliktów przestrzennych oraz ograniczeń w kształtowaniu przestrzeni publicznych.

Najbardziej obciążone korytarze transportowe zlokalizowane są w układzie wschód-zachód oraz północ-południe, gdzie ruch tranzytowy i lokalny nakładają się na siebie.

[10] https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/transport

Występowanie wąskich gardeł powoduje utrzymywanie się niskich średnich prędkości w godzinach szczytu, co wpływa na przewidywalność podróży oraz komfort użytkowników systemu transportowego. Skutkiem wysokiego natężenia ruchu są również negatywne oddziaływania środowiskowe, w tym pogorszenie jakości powietrza i wzrost poziomu hałasu, szczególnie w obszarach gęsto zabudowanych oraz wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.

Znacząca skala ruchu samochodowego generuje także presję na przestrzeń publiczną, zwłaszcza w centrum miasta oraz w dzielnicach o wysokich walorach historycznych i funkcjonalnych. Duża liczba miejsc parkingowych w pasach drogowych ogranicza możliwości kształtowania przestrzeni ulic w sposób sprzyjający innym formom mobilności oraz funkcjom społecznym, wpływając na sposób użytkowania przestrzeni i jej postrzeganą jakość.

Główne wyzwania związane z funkcjonowaniem transportu samochodowego obejmują w szczególności:

- wysoką presję ruchu i parkowania w centrum miasta oraz w dzielnicach historycznych,
- ograniczone możliwości rozwiązywania problemów transportowych wyłącznie poprzez zwiększanie przepustowości układu drogowego,
- konflikty przestrzenne pomiędzy ruchem samochodowym a ruchem pieszym i rowerowym,
- utrzymywanie się kongestii w kluczowych korytarzach transportowych,
- negatywny wpływ ruchu samochodowego na jakość środowiska i warunki życia mieszkańców.



Fot. Dominik Paszliński/ gdansk.pl

Gdańsk posiada jeden z bardziej zaawansowanych systemów ITS w Polsce, ale jego potencjał nie jest jeszcze w pełni wykorzystany w polityce mobilności. TRISTAR, systemy kamer, sensory ruchu, dane z ZTM i aplikacje mobilne generują ogromne zasoby informacji, które służą planowaniu, modelowaniu i bieżącemu zarządzaniu ruchem. Aby przesunąć mobilność na wyższy poziom, konieczne będzie intensyfikacja działań w zakresie:

- priorytetów sygnalizacji dla pieszych i transportu zbiorowego,
- dynamicznego zarządzania ruchem w oparciu o bieżące dane z systemów ITS,
- dalszego rozwoju systemu ITS, w tym stopniowego obejmowania nim kolejnych skrzyżowań i sygnalizacji świetlnych,
- otwierania danych oraz integracji z aplikacjami mobilnymi,
- wykorzystania analiz prognostycznych opartych na danych do wspierania planowania i zarządzania mobilnością.

W ujęciu diagnostycznym transport samochodowy pozostaje istotnym elementem systemu mobilności, jednak jego dominująca rola wiąże się z wyraźnymi ograniczeniami przestrzennymi, środowiskowymi i funkcjonalnymi.

Skala ruchu oraz intensywność wykorzystania infrastruktury drogowej wskazują na potrzebę dalszego równoważenia systemu transportowego w taki sposób, aby możliwe było pogodzenie mobilności mieszkańców z jakością przestrzeni miejskiej oraz sprawnym funkcjonowaniem miasta jako całości.

3.4.5. Parkowanie

Parkowanie jest jednym z najbardziej newralgicznych elementów systemu mobilności miejskiej. Choć często postrzegane jako zagadnienie techniczne - związane z liczbą miejsc postojowych, oznakowaniem czy wysokością opłat - w praktyce odgrywa znacznie szerszą rolę. Dostępność, lokalizacja i koszt parkowania wpływają bezpośrednio na codzienne wybory transportowe mieszkańców, sposób realizacji podróży oraz intensywność wykorzystania przestrzeni publicznej.

W mieście o zwartej strukturze i wysokim poziomie motoryzacji parkowanie staje się jednym z kluczowych czynników podtrzymujących dominację samochodu. Każdy pojazd, niezależnie od rodzaju napędu, wymaga przestrzeni do postoju, a ta przestrzeń w warunkach miejskich jest zasobem ograniczonym i konkurencyjnym wobec innych funkcji. W efekcie sposób zarządzania parkowaniem wpływa nie tylko na komfort kierowców, ale także na jakość poruszania się pieszo, bezpieczeństwo ruchu drogowego, dostępność transportu zbiorowego oraz charakter przestrzeni ulicznych, w tym ilość i jakość zieleni towarzyszącej.



Fot. Grzegorz Krajewski

Konsekwencje niewłaściwego parkowania są najbardziej widoczne w skali lokalnej - na chodnikach, w rejonach skrzyżowań, przejść dla pieszych oraz w otoczeniu szkół, przystanków i usług. Parkowanie w tych miejscach prowadzi do systemowego ograniczania dostępności, szczególnie dla osób starszych, dzieci, opiekunów z wózkami

oraz osób z niepełnosprawnościami. W praktyce oznacza to zawężanie ciągów pieszych, pogorszenie widoczności, wzrost liczby sytuacji kolizyjnych oraz obniżenie poczucia bezpieczeństwa.

Z perspektywy SUMP parkowanie należy więc analizować nie tylko jako element organizacji ruchu, ale jako istotny czynnik kształtujący warunki poruszania się pieszo i jakość przestrzeni publicznej. Uporządkowanie parkowania w pasach drogowych jest jednym z podstawowych warunków odzyskiwania przestrzeni dla pieszych oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, szczególnie w obszarach o wysokiej presji transportowej.

Strefy Płatnego Parkowania jako instrument zarządzania popytem

Strefy Płatnego Parkowania (SPP) są jednym z kluczowych narzędzi zarządzania mobilnością i sposobem wykorzystania przestrzeni ulicznej. Ich rola wykracza jednak poza funkcję porządkową czy fiskalną. Odpowiednio zaprojektowany i skutecznie egzekwowany system płatnego parkowania zwiększa rotację miejsc postojowych, ogranicza długotrwały postój oraz zmniejsza zjawisko krążenia w poszukiwaniu wolnego miejsca, które generuje dodatkowy ruch i pogarsza warunki podróżowania.

W kontekście diagnozy mobilności kluczowe jest postrzeganie SPP jako narzędzia zarządzania popytem na podróże samochodowe, a nie wyłącznie jako mechanizmu poboru opłat. Zmiany zasad funkcjonowania stref w ostatnich latach pokazują, że parkowanie w Gdańsku jest obszarem aktywnie zarządzanym i dostosowywanym do zmieniających się warunków funkcjonowania miasta. W perspektywie długoterminowej znaczenie SPP powinno być analizowane w powiązaniu z celami dotyczącymi dostępności, jakości przestrzeni publicznej oraz roli transportu zbiorowego.



Fot. Karolina Orcholska

Strefa Ograniczonej Dostępności na Głównym Mieście

Szczególnym przypadkiem zarządzania ruchem i parkowaniem jest Strefa Ograniczonej Dostępności na obszarze Głównego Miasta. Jest to rozwiązanie, które nie opiera się na mechanizmie opłat, lecz na kontroli dostępu, i służy ochronie obszaru o najwyższej wrażliwości przestrzennej, funkcjonalnej i kulturowej.

Funkcjonowanie strefy pokazuje, że w Gdańsku stosowane są narzędzia zarządzania ruchem wykraczające poza klasyczne podejście do parkowania. Z perspektywy diagnozy SUMP jest to istotny przykład działań ukierunkowanych na ograniczanie presji samochodowej w obszarach o szczególnym znaczeniu dla życia miejskiego i turystyki.



Fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

Park & Ride - ważny element systemu, ale nie rozwiązanie samodzielne

Parkingi Park & Ride pełnią istotną rolę w obsłudze podróży realizowanych z obszarów peryferyjnych oraz spoza miasta. W Gdańsku funkcjonuje obecnie osiem parkingów P&R, zlokalizowanych przy węzłach transportu publicznego, oferujących łącznie 963 miejsca postojowe dla samochodów, 47 miejsc dla osób z niepełnosprawnościami oraz 234 miejsca dla rowerów.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

System P&R umożliwia pozostawienie samochodu na obrzeżach miasta i kontynuację podróży transportem zbiorowym, co w założeniu ma ograniczać wjazd samochodów do obszarów centralnych. W części parkingów P&R obserwowany jest problem długotrwałego parkowania niezwiązanego z korzystaniem z transportu zbiorowego, co ogranicza dostępność miejsc dla użytkowników systemu. Szczególnie widoczne jest to na parkingach P&R Rębiechowo, Kiełpinek i Jasień. Istotnym elementem dalszego rozwoju systemu powinno być przeciwdziałanie temu zjawisku poprzez odpowiednie mechanizmy zarządzania dostępnością miejsc. Jednocześnie skuteczność tego rozwiązania zależy od jakości dalszej podróży - częstotliwości i niezawodności transportu zbiorowego, komfortu przesiadek, jakości dojść pieszych - oraz od spójności z zasadami parkowania w obszarach docelowych. Bez jednoczesnych ograniczeń dostępności parkowania w centrum miasta potencjał P&R pozostaje ograniczony.

Parkowanie przy generatorach ruchu i w sytuacjach szczytowych

Presja parkingowa w Gdańsku jest silnie związana z funkcjonowaniem generatorów ruchu oraz sezonowością. Obszary biurowe, kampusy uczelni, duże ośrodki medyczne, plaże, wydarzenia masowe i obszary turystyczne generują okresowe lub lokalne wzrosty zapotrzebowania na miejsca postojowe, których nie da się efektywnie obsłużyć wyłącznie poprzez zwiększanie podaży parkingów. Wymaga to zróżnicowanych działań obejmujących zarządzanie popytem, rozwój transportu zbiorowego oraz rozwiązania dostosowane do specyfiki poszczególnych lokalizacji.

W takich lokalizacjach parkowanie należy analizować łącznie z organizacją dojazdu, obsługą transportem zbiorowym, ruchem pieszym i rowerowym oraz zasadami krótkiego postoju. Brak spójnych rozwiązań w tych obszarach prowadzi do chaosu przestrzennego i konfliktów między użytkownikami, szczególnie w okresach największego obciążenia.

Parkowanie specjalistyczne i logistyka miejska

Elementem często pomijanym w debacie o parkowaniu są potrzeby związane z obsługą dostaw, ruchem autokarów turystycznych oraz postojem pojazdów ciężarowych, zwłaszcza w obszarach przyportowych. Tymczasem brak wyznaczonych i czytelnych rozwiązań w tym zakresie skutkuje niekontrolowanym parkowaniem w przestrzeni ulicznej, generując konflikty z ruchem pieszym i rowerowym.

Z perspektywy diagnozy mobilności parkowanie specjalistyczne powinno być postrzegane jako integralna część systemu, warunkująca sprawne funkcjonowanie miasta, szczególnie w obszarach o dużej koncentracji usług i ruchu turystycznego.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

Skuteczność zarządzania parkowaniem zależy nie tylko od przyjętych zasad, ale również od jakości informacji, monitoringu i egzekucji przepisów. Czytelna informacja parkingowa, regularna analiza zajętości i rotacji miejsc postojowych oraz konsekwentna egzekucja przepisów, zwłaszcza w obszarach pieszych i w pobliżu węzłów transportu zbiorowego, mają kluczowe znaczenie dla funkcjonowania całego systemu.

W praktyce parkowanie jest jednym z głównych czynników utrwalających dominację samochodu w mieście. Jego znaczenie wykracza daleko poza liczbę

miejsc postojowych i wysokość opłat, wpływa na sposób korzystania z przestrzeni publicznej, bezpieczeństwo ruchu, dostępność usług oraz realne możliwości wyboru alternatywnych form mobilności. Dlatego w niniejszym dokumencie parkowanie analizowane jest jako element systemowy, powiązany z ruchem pieszym i rowerowym, transportem zbiorowym, organizacją ruchu oraz funkcjonowaniem miasta w skali lokalnej i metropolitalnej.

3.4.6. Logistyka miejska - rosnące wyzwanie

Logistyka miejska staje się coraz istotniejszym elementem mobilności Gdańska i jednym z najszybciej rosnących źródeł presji na układ transportowy oraz przestrzeń publiczną. **Wzrost dostaw ostatniej mili, dynamiczny rozwój handlu internetowego oraz intensywny rozwój zaplecza magazynowo-dystrybucyjnego** przekładają się na zwiększony udział pojazdów dostawczych w ruchu miejskim.

W wielu dzielnicach, w szczególności w Śródmieściu, Wrzeszczu i Oliwie, obsługa dostaw generuje **konflikty przestrzenne**: zajmowanie pasów ruchu, parkowanie na chodnikach, blokowanie widoczności na skrzyżowaniach oraz kolizje z ruchem pieszym i rowerowym. Zjawiska te mają charakter **systemowy** i wynikają nie tylko z zachowań użytkowników, lecz przede wszystkim z braku spójnych zasad organizacji dostaw w przestrzeni ulicznej.

Logistyka miejska jest niezbędna dla funkcjonowania miasta - zapewnia ciągłość usług, handlu, gastronomii i instytucji publicznych – jednak jej rosnąca intensywność coraz wyraźniej wpływa na **jakość życia mieszkańców**, zwłaszcza w obszarach o zwartej zabudowie i wysokim udziale ruchu pieszego. W praktyce brak jasno wyznaczonych rozwiązań powoduje, że dostawy „rozlewają się" w przestrzeni, konkurując z ruchem pieszym, rowerowym, transportem zbiorowym oraz parkowaniem krótkoterminowym.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

Szczególnym uwarunkowaniem gdańskiego systemu logistycznego jest **Port Gdańsk**, będący jednym z kluczowych portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego. Funkcjonowanie portu generuje znaczące potoki ruchu ciężkiego, związane z obsługą transportu kontenerowego, masowego oraz intermodalnego. Ruch ten oddziałuje na układ transportowy miasta zarówno bezpośrednio - poprzez dojazdy do terminali - jak i pośrednio, wpływając na obciążenie głównych ciągów drogowych oraz zaplecza logistycznego w skali miejskiej i metropolitalnej. **Nakładanie się ruchu portowego i miejskiego** potęguje kongestię oraz presję na infrastrukturę, szczególnie w godzinach szczytu. Rosnąca rola Portu Gdańsk jako jednego z najważniejszych węzłów logistycznych regionu dodatkowo zwiększa znaczenie działań na rzecz lepszej koordynacji ruchu towarowego i miejskiego.

Analiza obecnych uwarunkowań wskazuje na **niedostatek systemowych rozwiązań** porządkujących logistykę miejską, takich jak: strefy dostaw z określonymi zasadami czasowymi, rozwiązania konsolidujące dostawy (np. mikrohaby), szersze wykorzystanie rowerów cargo w obszarach centralnych oraz standardy projektowe dla obsługi logistycznej w przestrzeniach śródmiejskich. Brakuje również czytelnych zasad organizacji ruchu ciężarowego w relacji port–miasto, co prowadzi do przenoszenia kosztów funkcjonowania logistyki na przestrzeń publiczną i mieszkańców.

Logistyka miejska wpływa bezpośrednio na bezpieczeństwo ruchu, dostępność pieszą, punktualność transportu zbiorowego oraz jakość przestrzeni publicznej. Jej

rosnące znaczenie sprawia, że nie może być traktowana jako temat marginalny. W diagnozie SUMP 2035 logistyka miejska powinna być postrzegana jako wątek poprzeczny, ściśle powiązany z parkowaniem, ruchem samochodowym oraz funkcjonowaniem portu, a sposób jej organizacji będzie jednym z kluczowych czynników skuteczności polityki zrównoważonej mobilności w Gdańsku.

3.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD)

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Gdańsku jest jednym z kluczowych elementów diagnozy, ponieważ dotyczy najbardziej podstawowego prawa mieszkańców - prawa do bezpiecznego poruszania się po mieście, niezależnie od wieku, sprawności, celu podróży czy środka transportu. BRD jest również obszarem, w którym zmiany infrastrukturalne, organizacyjne i edukacyjne przynoszą najbardziej mierzalne efekty społeczne: mniej wypadków, mniej rannych, mniej ofiar śmiertelnych.

W latach 2018-2022 Gdańsk odnotował wyraźną poprawę wskaźników bezpieczeństwa. Liczba wypadków spadła z 519 do **336** rocznie, a ryzyko odniesienia obrażeń przez pieszych i rowerzystów zmniejszyło się o kilkadziesiąt procent (do **34,1 zdarzeń na 100 tys. mieszkańców**, w porównaniu do 56,9 w 2018 r.). To jedno z najważniejszych osiągnięć miasta w obszarze mobilności w ostatnich latach i dowód na skuteczność polityki uspokojenia ruchu.

Główną siłą napędową poprawy bezpieczeństwa są strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30), które obejmują już **ponad 68% długości dróg w mieście.** To rozwiązanie, rekomendowane przez Europejską Federację Transportu i masterplany WHO, obniża poziom ryzyka potrącenia pieszego nawet o 40 - 60%. Dodatkowo wprowadzane są kolejne przejścia naziemne przywracające naturalne relacje w przestrzeni miejskiej, audyty bezpieczeństwa na przejściach przy szkołach oraz modernizacje sygnalizacji świetlnej poprawiające czytelność i widoczność użytkowników pieszych.



Fot. Grzegorz Krajewski

Jednocześnie diagnoza BRD pokazuje, że mimo postępu Gdańsk wciąż stoi przed poważnymi wyzwaniami. Najbardziej narażonymi uczestnikami ruchu pozostają piesi i rowerzyści - grupy, które stanowią trzon zrównoważonego systemu mobilności. Wiele poważnych zdarzeń wciąż ma miejsce na przejściach przez ulice o charakterze tranzytowym lub na arteriach o szerokich przekrojach, gdzie prędkości są wyższe, a infrastruktura piesza ograniczona.

Szczególnej uwagi wymagają okolice placówek edukacyjnych. Dzieci w wieku szkolnym należą do grup najbardziej wrażliwych, a obserwowane problemy związane z bezpieczeństwem, organizacją ruchu oraz dostępnością szkół wskazują na potrzebę dalszego rozwoju stref szkolnych, modernizacji dojść oraz usprawniania organizacji ruchu w porannych i popołudniowych szczytach.

Wyzwaniem pozostaje również nielegalne parkowanie na chodnikach, które nie tylko utrudnia poruszanie się, ale w wielu miejscach realnie obniża bezpieczeństwo poprzez ograniczenie widoczności, wymuszanie ruchu pieszych po jezdni lub całkowite blokowanie ciągów pieszych. Wyzwaniem pozostaje również nielegalne parkowanie na chodnikach, które nie tylko utrudnia poruszanie się, ale w wielu miejscach realnie obniża bezpieczeństwo poprzez ograniczenie widoczności, wymuszanie ruchu pieszych po jezdni lub całkowite blokowanie ciągów pieszych. Dodatkowo dalszych działań wymaga doświetlanie przejść dla pieszych oraz poprawa bezpieczeństwa w lokalizacjach

szczególnie narażonych na zdarzenia drogowe.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

Podsumowując, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w latach 2018–2022 jest jednym z najbardziej wymiernych sukcesów Gdańska, jednak osiągnięcie długoterminowych celów SUMP 2035 wymaga dalszych działań systemowych na rzecz tworzenia bezpiecznego systemu transportowego, minimalizującego ryzyko śmierci i ciężkich obrażeń w ruchu drogowym. Kluczowe będzie:

- dalsze rozszerzanie i uszczelnianie stref Tempo 30 i stref zamieszkania,
- kontynuacja programu budowy przejść naziemnych i audytów BRD,
- kompleksowe podejście do stref szkolnych,
- priorytetyzacja pieszych i rowerzystów na skrzyżowaniach,
- poprawa oświetlenia i widoczności w kluczowych lokalizacjach,
- przeciwdziałanie nielegalnemu parkowaniu,
- konsekwentna egzekucja przepisów ruchu drogowego z wykorzystaniem działań Straży Miejskiej, Policji oraz automatycznych systemów nadzoru ruchu drogowego,
- dalsze dostosowywanie infrastruktury drogowej do zasad bezpiecznego systemu (Safe System), tak aby wspierała właściwe zachowania użytkowników i ograniczała skutki błędów,
- lepsza integracja danych BRD z systemami ITS i modelami ruchu.

BRD jest obszarem, który nie może być traktowany jako dodatek do planowania mobilności. W SUMP 2035 staje się on jednym z głównych wyznaczników jakości życia i podstawą oceny skuteczności wszystkich pozostałych działań.

Na końcu to nie liczby, ale bezpieczeństwo ludzi, szczególnie tych najbardziej narażonych na skutki błędów i zagrożeń w systemie transportowym, decyduje o tym, czy miasto jest przyjazne, dostępne i sprawiedliwe.

3.6. Środowisko i klimat

Mobilność miejska jest jednym z kluczowych czynników wpływających na jakość środowiska w Gdańsku. Transport należy do istotnych źródeł emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu, wpływa na wykorzystanie przestrzeni publicznej oraz oddziałuje na zdrowie mieszkańców. Jednocześnie sposób organizacji systemu transportowego, wybory transportowe mieszkańców oraz struktura podróży mogą w znaczący sposób przyczyniać się do poprawy jakości powietrza, ograniczania emisji oraz zwiększania odporności miasta na skutki zmian klimatu.

W ostatnich latach w Gdańsku widoczne są stopniowe zmiany wspierające ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko i jakość życia mieszkańców. Proces ten związany jest m.in. z modernizacją taboru transportu zbiorowego, rozwojem stref uspokojonego ruchu, poprawą warunków ruchu pieszego i rowerowego oraz stopniowym ograniczaniem udziału najbardziej emisyjnych pojazdów.

Mimo obserwowanych zmian mobilność pozostaje jednym z głównych źródeł hałasu oraz presji środowiskowej w mieście, szczególnie wzdłuż korytarzy o największym natężeniu ruchu. Transport drogowy wpływa na poziom ekspozycji mieszkańców na hałas i zanieczyszczenia, zwłaszcza w obszarach o intensywnym ruchu ulicznym, takich jak Śródmieście, Wrzeszcz czy Oliwa.[11]

W kontekście zmian klimatycznych Gdańsk stoi przed dwoma równoległymi wyzwaniami: ograniczeniem emisji gazów cieplarnianych oraz przygotowaniem się na skutki coraz częstszych ekstremalnych zjawisk pogodowych. Wysokie temperatury, fale upałów i intensywne opady dotykają przede wszystkim pieszych - osoby, które przemieszczają się wolniej, częściej przebywają w przestrzeni publicznej i w większym stopniu są zależne od jakości infrastruktury.

[11] Strategiczna Mapa Hałasu dla Miasta Gdańska na lata 2022-2027



Fot. Grzegorz Krajewski

Kluczowe stają się interwencje adaptacyjne:

- **zacienienie** głównych ciągów pieszych poprzez nasadzenia drzew, pergole, zadaszenia,
- **zielone ulice** i retencja powierzchniowa,
- stosowanie nawierzchni o niskiej emisji ciepła,
- wprowadzanie małej retencji w pasach drogowych,
- priorytetyzacja pieszych w przestrzeniach narażonych na wysoką temperaturę.

Równolegle zmienia się struktura floty pojazdów. Liczba pojazdów elektrycznych i hybrydowych zarejestrowanych w Gdańsku wzrosła z 768 w 2018 roku do **13 046 w 2024** roku[12], co wskazuje na dynamiczny rozwój napędów alternatywnych w transporcie indywidualnym. Trend ten będzie się prawdopodobnie nasilał zarówno dzięki modernizacji taboru TZ, jak i zakupom prywatnych użytkowników. Jest to jednak poprawa technologiczna, która nie rozwiązuje problemu kongestii, hałasu opon, zajmowania przestrzeni i presji na przestrzeń publiczną - dlatego SUMP 2035 musi traktować zero- i niskoemisyjność jako **uzupełnienie**, a nie substytut zmian modalnych.

[12] www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/transport



Fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

W diagnozie wyraźnie widać, że zrównoważona mobilność i klimat są ze sobą nierozerwalnie związane. Rozwój transportu publicznego, ruchu pieszego i rowerowego to jednocześnie działania środowiskowe. Każde zwiększenie udziału podróży pieszych, rowerowych oraz podróży transportem zbiorowym zmniejsza emisję CO_2 per capita, a poprawa dostępności lokalnej i planowanie miasta krótkich odległości redukują liczbę koniecznych podróży samochodem.

Największe wyzwania środowiskowe związane z mobilnością to dziś:

- wpływ transportu na jakość powietrza i poziom hałasu w głównych korytarzach transportowych,
- presja motoryzacyjna na przestrzeń miejską,
- niska odporność przestrzeni ulicznych na wysokie temperatury,
- rosnąca liczba aut mimo modernizacji floty,
- brak kompleksowego podejścia do rozwoju logistyki zeroemisyjnej i organizacji dostaw miejskich,
- potrzeba przebudowy przestrzeni publicznych w kierunku zielono-niebieskiej infrastruktury.

Gdańsk ma duży potencjał w obszarze mitygacji zmian klimatycznych - rozwinięty system tramwajowy, metropolitalna kolej, wysoki udział ruchu pieszego i rowerowego oraz znaczna powierzchnia terenów zieleni stanowią solidny fundament dla dalszej transformacji mobilności. Miasto konsekwentnie rozwija podejście łączące transport,

przestrzeń publiczną i adaptację do zmian klimatu, czego wyrazem są m.in. działania realizowane w ramach koncepcji Zielonego Gdańska oraz wdrażanie Gdańskiej Karty dla Drzew, podkreślającej rolę zieleni jako infrastruktury miejskiej o znaczeniu funkcjonalnym, zdrowotnym i klimatycznym.

Kluczowe pozostaje jednak powiązanie tych elementów w świadomy i spójny system, w którym transport zbiorowy, ruch pieszy, zieleń miejska i kształtowanie ulic wzajemnie się wzmacniają. Takie podejście pozwala nie tylko wzmocnić rolę zrównoważonych form mobilności i ograniczyć presję transportu drogowego, lecz także zwiększyć odporność miasta na skutki zmian klimatycznych poprzez redukcję emisji, ograniczanie efektu miejskiej wyspy ciepła, poprawę retencji wód opadowych oraz podnoszenie jakości codziennego środowiska życia mieszkańców.

3.7. Dostępność społeczna i przestrzenna

Dostępność jest jednym z kluczowych wyznaczników jakości życia w mieście. Nie sprowadza się ona wyłącznie do odległości czy czasu podróży, ale obejmuje również wygodę, bezpieczeństwo, czytelność oraz możliwość samodzielnego poruszania się w przestrzeni. W Gdańsku to właśnie dostępność - a nie techniczne parametry transportu - pokazuje, jak naprawdę działa system mobilności: czy umożliwia dzieciom bezpieczne dojście do szkoły, seniorom swobodne poruszanie się po dzielnicy, a osobom z niepełnosprawnościami pełne uczestnictwo w życiu społecznym.

W ostatnich latach Gdańsk konsekwentnie rozwija polityki sprzyjające równości mobilnościowej, jednak diagnoza pokazuje, że dostępność nadal nie jest rozłożona równomiernie. Największe różnice widoczne są pomiędzy dzielnicami historycznymi a peryferyjnymi, gdzie warunki dojść do transportu publicznego, jakość chodników i infrastruktury pieszej oraz liczba barier architektonicznych znacząco się różnią.

Dzieci i młodzież stanowią jedną z najbardziej narażonych grup - wiele ich codziennych podróży to podróże zależne, odbywane pieszo lub pod opieką rodziców. Oznacza to, że jakość dojść do szkół, przejść dla pieszych, stref szkolnych i lokalnych ciągów pieszych ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i samodzielność najmłodszych mieszkańców. Do kluczowych problemów wpływających na bezpieczeństwo i komfort ruchu pieszego należą trudności w przekraczaniu szerokich ulic, zbyt krótkie czasy sygnalizacji świetlnej, przekraczanie dozwolonych prędkości, ograniczona widoczność, nielegalne parkowanie utrudniające poruszanie się pieszym oraz brak zacienienia na wybranych odcinkach dojść w okresie letnim. W przypadku otoczenia szkół dodatkowym wyzwaniem pozostaje wysoki udział dowożenia dzieci samochodami, generujący wzmożony ruch i konflikty przestrzenne w godzinach rozpoczęcia i zakończenia zajęć. Rozwój bezpiecznych stref wokół szkół będzie jednym z kluczowych działań SUMP 2035.



Fot. Dominik Paszliński/ gdansk.pl

Seniorzy coraz częściej wybierają przemieszczanie się pieszo lub transportem publicznym. Jednak to właśnie seniorzy najdotkliwiej odczuwają braki w dostępności - wysokie krawężniki, nierówne nawierzchnie, brak ławek, nieczytelne przejścia czy konieczność korzystania z podziemnych przejść lub długich obejść. W diagnozie wyraźnie widać, że miasto potrzebuje spójnej „sieci komfortu", opartej na projektowaniu dla mobilności powolnej i równowadze między ruchem a przestrzenią.



Fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

Osoby z niepełnosprawnościami (OzN) mierzą się z barierami, które w wielu miejscach nadal są niewystarczająco uwzględniane w projektach drogowych i przestrzennych. Brak ujednolicenia standardów, niedostateczne stosowanie płyt naprowadzających, bariery krawężnikowe, utrudnienia w dojściu do przystanków, brak wind na części przejść i stacji - wszystko to ogranicza swobodę poruszania się. Z perspektywy SUMP 2035 kluczowe jest pełne zastosowanie miejskich standardów dostępności oraz konsekwentne eliminowanie barier w oparciu o audyty „z perspektywy użytkownika".



Fot. Grzegorz Krajewski

Opiekunowie z dziećmi, wózki, osoby z tymczasową ograniczoną mobilnością - wszyscy ci użytkownicy napotykają podobne bariery, które często nie są widoczne w oficjalnych danych transportowych, ale są kluczowe dla jakości życia.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

Wymiar przestrzenny dostępności w Gdańsku pozostaje zróżnicowany. W centralnych obszarach miasta odległości dojść do przystanków tramwajowych i autobusowych zazwyczaj mieszczą się w rekomendowanych 500 metrach, co ułatwia codzienne funkcjonowanie bez konieczności korzystania z samochodu. W części dzielnic o niższej gęstości zabudowy lub rozwijających się dynamicznie w ostatnich latach dostępność transportu zbiorowego pozostaje słabsza, a dojścia do przystanków często prowadzą przez przestrzenie o niewystarczającym standardzie infrastruktury pieszej.

Różnice dotyczą również dostępności usług publicznych, takich jak szkoły, opieka zdrowotna, administracja czy tereny rekreacyjne. W wielu obszarach nadal brakuje spójnych powiązań pieszych i pieszo-rowerowych z transportem zbiorowym, które w wielu miastach europejskich stanowią podstawowy element codziennej mobilności. Szczególnie widoczne jest to w rejonach intensywnego rozwoju mieszkaniowego, gdzie rozwój zabudowy następował szybciej niż rozwój infrastruktury transportowej i przestrzeni publicznych.

Ograniczanie różnic w dostępności transportowej i jakości przestrzeni publicznych będzie jednym z kluczowych wyzwań polityki mobilności w kolejnych latach. Dotyczy to zarówno dostępu do transportu zbiorowego, jak i jakości infrastruktury pieszej, bezpieczeństwa oraz lokalnej dostępności usług wpływających na codzienną jakość życia mieszkańców.

Dlatego SUMP 2035 kładzie nacisk na:

- rozwój dostępu pieszego do przystanków TZ,
- dostosowanie standardów dostępności do aktualnych uwarunkowań,
- likwidację barier architektonicznych,
- poprawę ciągłości i jakości infrastruktury ruchu pieszego,
- poprawę dostępności usług w każdej dzielnicy (model miasta krótkich odległości).

Dostępność nie jest „dodatkiem" do systemu transportowego - jest tym, co decyduje, czy mieszkańcy mogą z niego faktycznie korzystać. W mobilności, jak w żadnym innym obszarze, infrastruktura ma bardzo silny wpływ na politykę społeczną. I to właśnie z tej perspektywy SUMP 2035 rozwija podstawy dostępności w całym mieście.

3.8. Integracja metropolitalna – mobilność w skali całego OMGGS

Gdańsk funkcjonuje w strukturze Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (OMGGS), obejmującego 51 gmin i 8 powiatów. Miasto pełni rolę rdzenia metropolii - koncentruje największą liczbę miejsc pracy, szkół ponadpodstawowych i wyższych, instytucji administracyjnych oraz usług wyższego rzędu. W konsekwencji znacząca część codziennych podróży realizowanych w OMGGS ma charakter dojazdowy do głównych ośrodków metropolitalnych, w szczególności do Gdańska, który jako największy ośrodek zatrudnienia, edukacji i usług generuje istotne potoki podróży z gmin sąsiednich.



Fot. Piotr Wittman/ gdansk.pl

Zgodnie z ustaleniami SUMP OMGGS[13], główne potoki podróży koncentrują się w relacjach między rdzeniem a gminami ościennymi. Intensywność tych powiązań zależy od dostępności transportu zbiorowego oraz odległości od rdzenia, co przekłada się na zróżnicowanie zachowań transportowych w poszczególnych strefach metropolii. Ustalenia te odnoszą się bezpośrednio do funkcjonowania systemu mobilności w Gdańsku, ponieważ miasto stanowi główny cel codziennych podróży w obszarze metropolitalnym. W efekcie wiele wyzwań transportowych Gdańska wymaga działań wykraczających poza granice administracyjne miasta i koordynowanych na poziomie OMGGS. W szczególności podkreślona została rola transportu zbiorowego jako podstawowego narzędzia obsługi relacji metropolitalnych oraz konieczność ścisłej koordynacji działań infrastrukturalnych i organizacyjnych w skali całego OMGGS. W dokumentach metropolitalnych wskazano dla Gdańska kierunki działań obejmujące:

- rozwój i modernizację kolei aglomeracyjnej (w tym PKM Południe) oraz poprawę dostępności infrastruktury przystankowej,
- zwiększanie integracji taryfowej i organizacyjnej transportu zbiorowego,
- rozwój sieci tramwajowej i budowa buspasów,
- wprowadzanie jednolitych standardów przystankowych i węzłów przesiadkowych,
- poprawę dostępności transportu dla osób o ograniczonej mobilności,
- uspójnianie sieci pieszej i rowerowej w relacjach międzygminnych.

System mobilności Gdańska jest silnie uzależniony od jakości infrastruktury i organizacji transportu w skali metropolitalnej. Dotyczy to w szczególności:

- funkcjonowania kolei aglomeracyjnej (SKM, PKM),
- przepustowości kluczowych odcinków linii kolejowych,
- integracji taryfowej i organizacyjnej różnych operatorów transportu,
- dostępności i standardu węzłów przesiadkowych,
- eliminowanie brakujących ogniw oraz poprawę ciągłości tras pieszych i rowerowych w relacjach międzygminnych.

Pomimo relatywnie wysokiego udziału kolei w podróżach metropolitalnych, potencjał systemu ograniczany jest przez bariery infrastrukturalne oraz niepełną integrację operacyjną i taryfową.

Na mobilność Gdańska istotny wpływ ma proces suburbanizacji. Rozwój zabudowy mieszkaniowej w gminach otaczających rdzeń generuje rosnącą liczbę podróży dojazdowych, w dużej części realizowanych samochodem. Skutkuje to zwiększonym obciążeniem wlotów do miasta oraz presją na układ drogowy w obszarach centralnych.

[13] https://www.metropoliagdansk.pl/sump



Fot. Grzegorz Krajewski

Mobilność metropolitalna pozostaje ściśle powiązana z polityką przestrzenną gmin tworzących OMGGS. Zróżnicowane tempo i model rozwoju zabudowy mieszkaniowej oraz lokalizacji usług wpływają na strukturę potoków podróży i zapotrzebowanie na transport zbiorowy. Brak pełnej koordynacji decyzji przestrzennych w skali metropolii może prowadzić do wzrostu zależności od transportu indywidualnego oraz zwiększenia presji na infrastrukturę rdzenia.

Znaczenie mają również funkcje ponadregionalne miasta. Obecność jednego z największych portów morskich w regionie Morza Bałtyckiego oraz rozwiniętego zaplecza logistycznego generuje istotne potoki transportu towarowego. Ruch związany z obsługą portu i centrów logistycznych wpływa na strukturę ruchu drogowego oraz obciążenie wybranych korytarzy transportowych, nadając mobilności Gdańska wymiar nie tylko metropolitalny, lecz także krajowy i międzynarodowy.



Fot. Grzegorz Mehring/ gdansk.pl

Integracja metropolitalna obejmuje również obszar danych i zarządzania informacją. W OMGGS funkcjonują różne podmioty odpowiedzialne za transport i infrastrukturę, co przekłada się na rozproszenie danych oraz zróżnicowane standardy ich gromadzenia. Brak w pełni zintegrowanego systemu monitorowania mobilności w skali metropolii ogranicza możliwość kompleksowej oceny potoków podróży i zmian zachowań transportowych. Dane pochodzą z wielu źródeł - systemów ITS, badań ruchu, analiz operatorów oraz statystyk miejskich i regionalnych - jednak ich integracja ma charakter częściowy.

Mobilność mieszkańców Gdańska jest elementem złożonego systemu funkcjonalnego obejmującego cały OMGGS oraz powiązanego z układem krajowym i międzynarodowym, w którym decyzje podejmowane poza granicami administracyjnymi miasta bezpośrednio przekładają się na warunki funkcjonowania jego systemu transportowego. Zmiany zachodzące w zagospodarowaniu przestrzennym, strukturze osadniczej i organizacji transportu w gminach ościennych bezpośrednio wpływają na funkcjonowanie systemu transportowego miasta.

3.9. Monitoring i ewaluacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2030 (okres 2018-2022)[14]

Monitoring realizacji SUMP 2030 pozwolił ocenić zarówno stopień wdrożenia działań, jak i kierunek zmian w systemie mobilności miasta. Analiza opierała się na przeglądzie realizacji 27 zadań przypisanych do sześciu celów strategicznych oraz na zestawie

[14] https://gzd.gda.pl/drogi/plan-zrownowazonej-mobilnosci-miejskiej-sump,a,3059

wskaźników rezultatu odnoszących się do bezpieczeństwa, środowiska, struktury podróży i jakości infrastruktury.

Stopień realizacji działań

Spośród 27 zadań ujętych w Planie:

- 33% zostało w pełni zrealizowanych,
- 55% miało charakter długofalowy i było wdrażanych w sposób ciągły,
- 12% nie zostało rozpoczętych.

Nierozpoczęte działania dotyczyły przede wszystkim obszarów wymagających szerokiej koordynacji międzyinstytucjonalnej lub zmian systemowych, takich jak kompleksowy plan logistyki miejskiej czy pełna integracja usług mobilności. Struktura realizacji wskazywała, że dominowały zadania procesowe, których efekty rozkładały się w czasie.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Najbardziej jednoznaczne rezultaty odnotowano w obszarze bezpieczeństwa ruchu drogowego. Liczba wypadków spadła z 519 w 2016 roku do 336 w 2022 roku[15]. Zmniejszyła się liczba ofiar wypadków wśród pieszych i rowerzystów w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców – z 56,9 do 34,1. Jednym z działań wspierających poprawę bezpieczeństwa było zwiększenie zasięgu stref Tempo 30 z 62,1% do 68,2% długości dróg w mieście.

Dane te wskazywały na trwały efekt działań infrastrukturalnych (modernizacje przejść dla pieszych, korekty sygnalizacji, audyty BRD), konsekwentne porządkowanie organizacji ruchu w obszarach zabudowy mieszkaniowej oraz systematyczne dostosowywanie infrastruktury drogowej do zasad ruchu uspokojonego i bezpiecznego systemu transportowego.

Emisje i środowisko

W okresie objętym monitoringiem emisja zanieczyszczeń pyłowych zmniejszyła się z 260 ton w 2018 do 111 ton w roku 2022. Spadek ten był związany z modernizacją taboru transportu zbiorowego, wprowadzaniem pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, ograniczaniem ruchu tranzytowego oraz stopniowym podnoszeniem standardów projektowych infrastruktury drogowej.

Wskaźniki środowiskowe potwierdzały, że działania transportowe miały wymierny wpływ na jakość powietrza, przy czym ich pełna interpretacja wymagała uwzględnienia czynników zewnętrznych, w tym zmian natężenia ruchu w okresie pandemii.

[15] SEWIK

Struktura podróży (modal split) w roku 2022 względem roku 2016:

- udział ruchu pieszego wzrósł z 20,8% do 24,2%,
- udział transportu zbiorowego spadł z 32,8% do 28,7%,
- udział ruchu rowerowego zmniejszył się z 5,9% do 4,3%,
- udział samochodu osobowego wzrósł z 41,2% do 42,8%.

Zmiany te były w dużej mierze związane z pandemią COVID-19 oraz upowszechnieniem pracy zdalnej i hybrydowej. Jednocześnie dane przewozowe wskazywały na stopniową odbudowę systemu transportu zbiorowego: w 2022 roku komunikacja autobusowo-tramwajowa przewiozła blisko 148 mln pasażerów, a kolej metropolitalna osiągnęła poziomy przekraczające te z okresu sprzed pandemii (43,6 mln pasażerów SKM oraz 4,28 mln PKM).

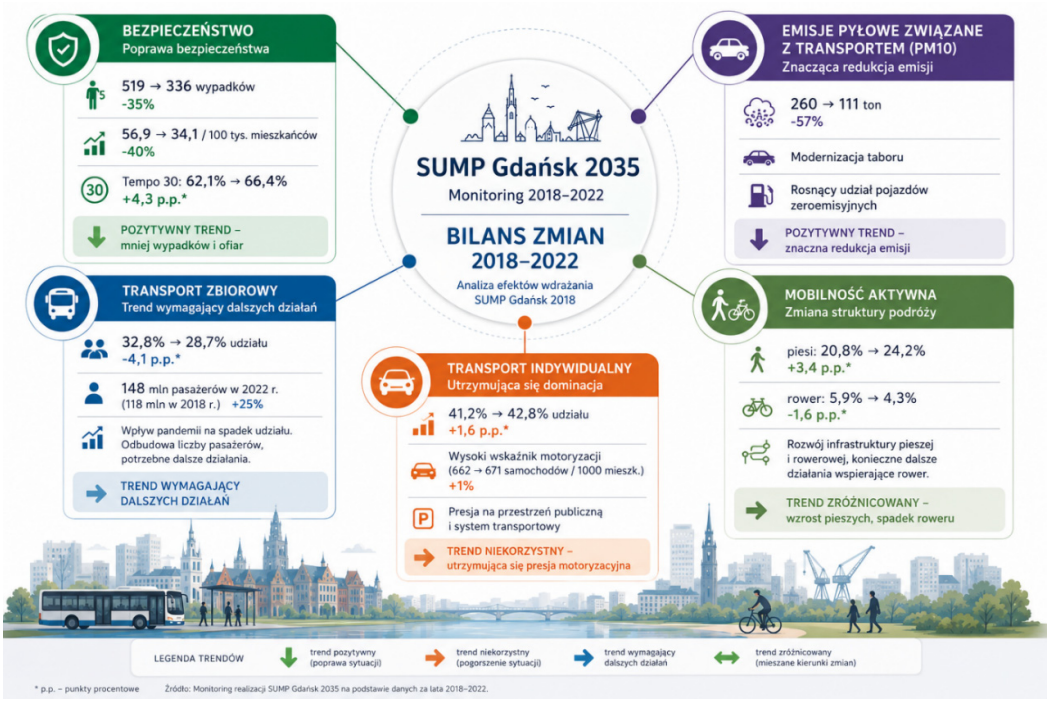
Infrastruktura i standardy

Jednym z najbardziej trwałych rezultatów wdrażania SUMP 2030 było przyjęcie i wdrożenie jednolitych standardów projektowych, w tym Gdańskiego Standardu Ulicy Miejskiej, standardów dostępności, wytycznych projektowania ciągów pieszych oraz katalogu nawierzchni. Wpłynęło to na sposób realizacji zarówno dużych inwestycji, jak i mniejszych zadań modernizacyjnych.

W analizowanym okresie:

- zamontowano 123 nowe tablice informacji pasażerskiej,
- wyznaczono 7,1 km buspasów,
- wprowadzono pierwsze elektryczne minibusy (linia 100) oraz testowano autobusy elektryczne i wodorowe,
- rozpoczęto przygotowania do zakupu 71 autobusów zeroemisyjnych.

Działania te miały charakter zarówno infrastrukturalny, jak i systemowy, wzmacniając jakość i dostępność transportu zbiorowego.



Rysunek 5. Monitoring i ewaluacja Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2030 (okres 2018-2022). *Źródło: Opracowanie własne (grafika wygenerowana przez AI).*

Obszary wymagające wzmocnienia

Monitoring wskazywał również obszary, w których efekt był wolniejszy od oczekiwanego:

- spadek udziału transportu zbiorowego i roweru w strukturze podróży,
- wzrost udziału samochodu osobowego oraz utrzymujący się wysoki wskaźnik motoryzacji,
- brak pełnego wdrożenia rozwiązań w zakresie logistyki miejskiej,
- ograniczona integracja taryfowa i organizacyjna w skali metropolitalnej,
- utrzymujące się braki w spójności infrastruktury pieszej i rowerowej w dzielnicach peryferyjnych.

Ewaluacja wskazała, że wdrażanie SUMP 2030 przyniosło wyraźne rezultaty w zakresie bezpieczeństwa, jakości infrastruktury i redukcji emisji zanieczyszczeń pyłowych, natomiast zmiany w strukturze podróży okazały się mniej trwałe i silniej zależne od czynników zewnętrznych. Analiza ta stała się bezpośrednią podstawą do aktualizacji dokumentu i wzmocnienia mechanizmów monitoringu w perspektywie SUMP 2035.

3.10. Wnioski syntetyczne: Top 10

1. Ruch pieszy staje się fundamentem systemu mobilności, ale wymaga dalszego jakościowego wzmocnienia.

Wzrost udziału podróży pieszych do 24,2%, objęcie ponad 66% długości dróg publicznych strefami Tempo 30 i strefami zamieszkania oraz poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego potwierdzają skuteczność dotychczasowych działań. Kolejnym etapem powinno być systemowe podnoszenie jakości tras pieszych poprzez poprawę ich ciągłości, dostępności, komfortu, zacienienia i bezpieczeństwa, szczególnie w codziennych relacjach do usług, szkół oraz transportu zbiorowego. Ruch pieszy powinien stanowić punkt wyjścia dla projektowania ulic, przestrzeni publicznych i całego systemu mobilności.

2. System mobilności pozostaje nierównomierny – obok obszarów o wysokiej dostępności funkcjonują rejony wymagające poprawy obsługi transportowej.

Silne korytarze transportowe oparte na sieci tramwajowej oraz SKM i PKM kontrastują z obszarami peryferyjnymi, gdzie dostępność transportu zbiorowego i jakość dojść pieszych pozostają ograniczone. Nierówności te wymagają ukierunkowanych działań obejmujących poprawę lokalnych połączeń pieszych, wzmocnienie oferty transportu zbiorowego oraz lepszą integrację różnych środków transportu, tak aby podstawowy dostęp do usług mobilności był zapewniony w każdej części miasta.

3. Transport zbiorowy wymaga zdecydowanego impulsu, aby odzyskać rolę kręgosłupa codziennej mobilności.

Spadek udziału transportu zbiorowego w podziale zadań przewozowych do 28,7% pokazuje, że odbudowa jego pozycji wymaga poprawy częstotliwości kursowania, pojemności taboru, priorytetów w ruchu, jakości przesiadek oraz integracji taryfowej i organizacyjnej w skali OMGGS. Transport zbiorowy powinien być najszybszym, najbardziej przewidywalnym i najłatwiej dostępnym środkiem przemieszczania się w codziennych podróżach.

4. Ruch rowerowy nie potrzebuje impulsu, lecz domknięcia systemu.

Spadek udziału roweru do 4,3% wynika przede wszystkim z nieciągłości sieci, zróżnicowanych standardów infrastruktury oraz niedostatecznej integracji z transportem zbiorowym i przestrzenią publiczną. Dane z liczników rowerowych potwierdzają utrzymujący się potencjał ruchu rowerowego, jednak bez spójnych korytarzy, jednolitych standardów technicznych, priorytetów na skrzyżowaniach oraz lepszych powiązań z węzłami przesiadkowymi rower nie będzie w stanie pełnić roli pełnoprawnego elementu systemu mobilności.

5. Dominacja samochodu pozostaje główną barierą transformacji mobilności i poprawy jakości przestrzeni miejskiej.

Udział podróży samochodem osobowym na poziomie 42,8% oraz wysoki wskaźnik motoryzacji potwierdzają utrzymującą się dominację transportu indywidualnego. Przekłada się ona na przeciążenie układu drogowego, obniżenie efektywności transportu zbiorowego oraz rosnącą presję na przestrzeń publiczną, obejmującą m.in. chodniki, tereny zieleni i miejsca wspólne. Przy utrzymaniu obecnych trendów osiągnięcie celów klimatycznych i poprawa jakości życia mieszkańców będą znacząco utrudnione.

6. Parkowanie pozostaje jedną z najważniejszych i wciąż niewystarczająco wykorzystywanych dźwigni zmiany zachowań transportowych.

Nieuporządkowane parkowanie ogranicza dostępność przestrzeni publicznych, pogarsza bezpieczeństwo oraz utrwala dominację samochodu w codziennych podróżach. Skuteczna polityka parkingowa powinna pełnić funkcję narzędzia zarządzania popytem transportowym, wspierając jednocześnie rozwój ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego oraz odzyskiwanie przestrzeni dla mieszkańców.

7. Bezpieczeństwo ruchu drogowego poprawia się, jednak piesi i rowerzyści nadal wymagają szczególnej ochrony.

Znaczący spadek liczby wypadków drogowych jest efektem konsekwentnie realizowanych działań infrastrukturalnych i organizacyjnych. Jednocześnie zdarzenia z udziałem pieszych i rowerzystów oraz lokalizacje o podwyższonych prędkościach nadal generują istotne ryzyko. Priorytetem powinny pozostać dalszy rozwój stref szkolnych, uspokajanie ruchu, poprawa widoczności i doświetlenie przejść dla pieszych, projektowanie ulic zgodnie z zasadami Vision Zero oraz skuteczna egzekucja przepisów ruchu drogowego.

8. Dostępność musi stać się jednym z podstawowych wymiarów polityki mobilności.

Bariery architektoniczne, nadmierne odległości dojścia do przystanków, brak miejsc odpoczynku oraz nieczytelne układy dojść i przesiadek w największym stopniu wpływają na mobilność dzieci, seniorów oraz osób z niepełnosprawnościami. Dostępność należy rozumieć nie tylko jako parametr infrastrukturalny, ale również jako komfort, bezpieczeństwo, czytelność przestrzeni i realną możliwość korzystania z usług oraz aktywnego uczestnictwa w życiu miasta.

9. Integracja metropolitalna pozostaje jednym z kluczowych wyzwań dla mobilności w Gdańsku.

SKM i PKM posiadają potencjał do pełnienia roli kręgosłupa mobilności całego OMGGS, jednak brak pełnej integracji taryfowej i organizacyjnej, niewystarczająca jakość dojść pieszych i połączeń rowerowych do węzłów przesiadkowych oraz ograniczona oferta transportu zbiorowego w części relacji międzygminnych nadal wzmacniają konkurencyjność samochodu w podróżach metropolitalnych.

10. Ewaluacja SUMP 2030 potwierdza postęp, ale wskazuje również na konieczność przyspieszenia transformacji mobilności.

Największe osiągnięcia dotyczą bezpieczeństwa ruchu drogowego, jakości infrastruktury oraz ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko. Jednocześnie największe wyzwania pozostają związane z integracją taryfową i organizacyjną transportu zbiorowego, rolą ruchu rowerowego, dostępnością obszarów peryferyjnych oraz polityką parkingową. Osiągnięcie celów SUMP 2035 będzie wymagało zwiększenia tempa wdrażania działań, skuteczniejszej współpracy międzysektorowej oraz silniejszego powiązania polityki mobilności z kształtowaniem przestrzeni miejskiej.



WIZJA I CELE MOBILNOŚCI GDAŃSKA 2035

4. WIZJA I CELE MOBILNOŚCI GDAŃSKA 2035

4.1. Wizja

Gdańsk to miasto krótkich odległości i zintegrowanych, zrównoważonych systemów mobilności, w którym każdy może poruszać się bezpiecznie, swobodnie i niezawodnie - niezależnie od wieku, sprawności czy miejsca zamieszkania. Mobilność wspiera zdrowie, klimat i lokalne społeczności, a wysokiej jakości przestrzeń publiczna tworzy przyjazne środowisko życia.

Podstawą systemu mobilności jest ruch pieszy, wspierany przez spójną sieć rowerową oraz efektywny transport zbiorowy. Samochód pozostaje jedną z dostępnych opcji, lecz nie dominuje nad przestrzenią i nie definiuje codziennych wyborów mieszkańców. Ulice, place i centra dzielnic nie pełnią funkcji tylko korytarzy transportowych, ale przede wszystkim miejsc spotkań, usług i życia społecznego.

Układ transportowy Gdańska jest zintegrowany w skali metropolii, nisko- i zeroemisyjny oraz odporny na wyzwania klimatyczne. Dostępność rozumiana jest szeroko - jako realny dostęp do przestrzeni, usług, transportu i decyzji - i stanowi jeden z kluczowych **wymiarów sprawiedliwości przestrzennej**.

Gdańsk stawia na:

- **pieszych, rowerzystów i transport zbiorowy** jako podstawę codziennych podróży,
- skuteczne **zarządzanie parkowaniem i ruchem** jako narzędzia kształtowania zachowań transportowych oraz odzyskiwania przestrzeni dla ludzi,
- **wysokiej jakości przestrzeń publiczną** jako integralny element systemu mobilności,
- **nowoczesną logistykę miejską** ograniczającą koszty społeczne i środowiskowe,
- **innowacje i technologie** - od systemów zarządzania ruchem, przez MaaS, po nowe formy mobilności,
- **cyfrową integrację podróży**: planowanie codziennych spraw, informację w czasie rzeczywistym oraz dostęp do różnych usług mobilności w jednym miejscu.

4.2. Cele strategiczne

Cele strategiczne pokazują, co musi zostać osiągnięte, aby wizja mobilności Gdańska do 2035 roku stała się rzeczywistością. Każdy z nich wynika bezpośrednio z diagnozy oraz ewaluacji SUMP 2030 i odpowiada na kluczowe wyzwania związane z bezpieczeństwem, dostępnością, środowiskiem oraz integracją systemu transportowego.

I. Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego

Zapewnienie ciągłych, bezpiecznych i komfortowych tras pieszych i rowerowych, opartych na wysokich standardach projektowych oraz ich pełna integracja z TZ, usługami publicznymi i przestrzenią publiczną.

Cel obejmuje poprawę jakości dojść, eliminację barier architektonicznych i mikro barier codziennego użytku, rozwój zielonych i przyjaznych korytarzy pieszych oraz wzmacnianie bezpieczeństwa – szczególnie dzieci, seniorów i osób z niepełnosprawnościami. Realizacja ma się odbywać z wykorzystaniem współtworzenia rozwiązań z użytkownikami oraz działań edukacyjnych i organizacyjnych wspierających zmianę codziennych praktyk mobilnościowych.

II. Zwiększenie atrakcyjności i efektywności TZ

Zwiększenie częstotliwości, niezawodności i spójności TZ tak, aby stał się najbardziej oczywistym wyborem w codziennych podróżach.

Cel obejmuje priorytety dla TZ w systemach sterowania ruchem, poprawę jakości przesiadek i dostępności pieszej do przystanków oraz rozwój integracji informacji, taryf i planowania podróży – w skali miasta i obszaru metropolitalnego. Transport szynowy pełni rolę kręgosłupa systemu, uzupełnianego przez sieć autobusową zapewniającą dostępność także w obszarach peryferyjnych w zakresie dostępności do TZ. Cyfrowe narzędzia wdrażane są etapowo i w sposób inkluzywny, z zachowaniem alternatywnych kanałów dostępu, aby nie prowadziły do wykluczenia grup mniej obeznanych z technologią.

III. Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej

Zapewnienie równych szans mobilności we wszystkich dzielnicach, ze szczególnym wsparciem obszarów peryferyjnych w zakresie dostępności do TZ oraz wzmocnieniem integracji Gdańska z OMGGS.

Cel obejmuje poprawę dojść pieszych, rozwój lokalnych centrów mobilności, integrację roweru z węzłami oraz koordynację oferty przewozowej w skali metropolii. Uwzględnia także potrzeby osób o ograniczonej mobilności, logistykę miejską i transport towarów oraz planowanie przestrzenne zorientowane na transport zbiorowy (Transit-Oriented Development – TOD), zakładające koncentrację zabudowy i usług w obszarach dobrze obsługiwanych transportem publicznym. Obejmuje to również ograniczanie wymaganej liczby miejsc parkingowych przy nowych inwestycjach realizowanych w lokalizacjach o wysokiej dostępności transportu zbiorowego.

IV. Popularyzacja zrównoważonej mobilności i redukcja dominacji auta

Ograniczenie ruchu samochodowego tam, gdzie dostępne są realne alternatywy, oraz rozwój form mobilności sprzyjających zdrowiu, klimatowi i jakości przestrzeni publicznej.

Cel realizowany jest poprzez zarządzanie parkowaniem, wdrażanie SCT, plany mobilności dla generatorów ruchu oraz priorytet dla pieszych i TZ w przestrzeni ulicznej, działania edukacyjno-promocyjne. Obejmuje także działania wpływające na ograniczanie emisji zanieczyszczeń powietrza i hałasu transportowego, integrację zieleni i rozwiązań retencyjnych z infrastrukturą mobilności oraz wspieranie niskoemisyjnych form transportu i logistyki. Działania związane z poprawą bezpieczeństwa i widoczności (np. doświetlanie przejść dla pieszych) realizowane są z uwzględnieniem ograniczania niepożądanego oddziaływania światła na otoczenie.

4.3. Cele operacyjne

Cele operacyjne przekładają wizję mobilności Gdańska na konkretne kierunki działań infrastrukturalnych, organizacyjnych, środowiskowych i społecznych. Ich realizacja opiera się na równoległym rozwoju rozwiązań technicznych oraz działań miękkich, wspierających zmianę zachowań transportowych i sposobu korzystania z przestrzeni miejskiej.

1. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego

1.1. Systematyczna redukcja liczby zdarzeń drogowych i ich skutków, ze szczególnym uwzględnieniem pieszych i rowerzystów.

1.2. Poprawa widoczności i czytelności przestrzeni ulicznej poprzez korekty geometrii, modernizację oświetlenia, eliminację punktowych kolizji oraz porządkowanie parkowania w rejonach skrzyżowań i przejść.

1.3. Dalsze wzmacnianie stref uspokojonego ruchu oraz rozwój stref szkolnych, uzupełnione o działania edukacyjne i organizacyjne.

2. Zwiększenie dostępności miasta dla wszystkich grup użytkowników

2.1. Likwidacja barier architektonicznych i funkcjonalnych w przestrzeni publicznej (ciągłość chodników, krawężniki, oświetlenie, miejsca odpoczynku).

2.2. Poprawa jakości dojść pieszych do TZ, usług publicznych i lokalnych centrów.

2.3. Uwzględnianie potrzeb dzieci, seniorów i osób z niepełnosprawnościami w projektowaniu ulic, placów i węzłów.

2.4. Mapowanie barier oraz współtworzenie rozwiązań lokalnych.

3. Wzrost udziału mobilności aktywnej

3.1. Rozwój ruchu pieszego, rowerowego i mikromobilności jako podstawy krótkich podróży miejskich.

3.2. Pełna integracja roweru z TZ (dojścia, B+R, węzły przesiadkowe, itd.).

3.3. Rozbudowa bezpiecznego i funkcjonalnego parkowania rowerów w kluczowych lokalizacjach.

4. Poprawa niezawodności i atrakcyjności TZ

4.1. Skracanie czasów podróży TZ poprzez priorytety w sygnalizacji, adaptacyjne sterowanie ruchem i lepszą organizację korytarzy transportowych.

4.2. Poprawa jakości przesiadek oraz dostępności przystanków.

4.3. Wzmacnianie transportu szynowego jako podstawy systemu mobilności.

5. Ograniczenie presji środowiskowej transportu

5.1. Rozwój niskoemisyjnego taboru oraz wspieranie niskoemisyjnych form mobilności.

5.2. Wdrażanie SCT/LEZ i ograniczanie najbardziej uciążliwego ruchu w obszarach wrażliwych.

5.3. Zmniejszanie hałasu transportowego oraz zanieczyszczenia światłem poprzez odpowiednie projektowanie oświetlenia, przestrzeni ulicznych i organizacji ruchu.

5.4. Integracja zieleni i rozwiązań retencyjnych z infrastrukturą mobilności.

6. Racjonalizacja ruchu samochodowego i zarządzanie parkowaniem

6.1. Ograniczanie zbędnych podróży samochodem poprzez rozwój stref parkowania, rozwój systemu P&R, taryfikację, plany mobilności dla generatorów ruchu oraz lepszą ofertę alternatyw.

6.2. Priorytet dla ruchu pieszego i TZ w przestrzeni ulicznej oraz systemach sterowania ruchem.

6.3. Porządkowanie parkowania jako narzędzia kształtowania wyborów transportowych i jakości przestrzeni publicznej.

7. Nowoczesna i bardziej zrównoważona logistyka miejska

7.1. Wdrażanie zasad dostaw w Śródmieściu i centrach dzielnic.

7.2. Wspieranie rozwoju mikrohubów logistycznych oraz dostaw niskoemisyjnych.

7.3. Budowa sieci miejsc krótkiego postoju dla dostaw.

7.4. Upowszechnianie wykorzystania rowerów cargo w obsłudze ostatniej mili.

8. Rozwój innowacji i zarządzania opartego na danych

8.1. Testowanie i skalowanie nowych rozwiązań w ramach Stref Innowacji Mobilnych (SIM).

8.2. Rozbudowa monitoringu aktywnej mobilności oraz wykorzystanie danych do oceny skuteczności działań.

9. Edukacja, kompetencje i zmiana zachowań

9.1. Rozwój programów edukacyjnych w zakresie transportu zrównoważonego w szkołach i przedszkolach.

9.2. Wzmocnienie kompetencji administracji poprzez szkolenia i wymianę doświadczeń.

9.3. Systematyczna komunikacja społeczna wspierająca zmianę postaw i budowanie akceptacji dla działań SUMP.



SCENARIUSZE ROZWOJU MOBILNOŚCI

5. SCENARIUSZE ROZWOJU MOBILNOŚCI

5.1. Dlaczego scenariusze w SUMP Gdańsk 2035 mają charakter jakościowy?

Scenariusze rozwoju mobilności do 2035 roku zostały opracowane jako scenariusze jakościowe, podkreślające rolę podejścia opartego na celach strategicznych, instrumentach polityki publicznej oraz poziomie interwencji, a nie wyłącznie na prognozowaniu natężeń ruchu.

Horyzont roku 2035 obejmuje okres dynamicznych zmian społecznych, technologicznych, ekonomicznych i klimatycznych, w którym tradycyjne prognozowanie oparte wyłącznie na modelowaniu ruchu nie pozwala w pełni uchwycić wpływu zmian zachowań transportowych, polityki parkingowej, zarządzania popytem czy nowych modeli mobilności.

Scenariusze w niniejszym dokumencie nie stanowią prognozy ruchu, lecz analizę konsekwencji różnych poziomów intensywności działań strategicznych podejmowanych w odpowiedzi na zidentyfikowane wyzwania systemowe („Top 10”). Każdy scenariusz odpowiada na te same wyzwania, jednak przy wykorzystaniu odmiennych instrumentów polityki mobilności oraz różnej skali wdrażania działań.

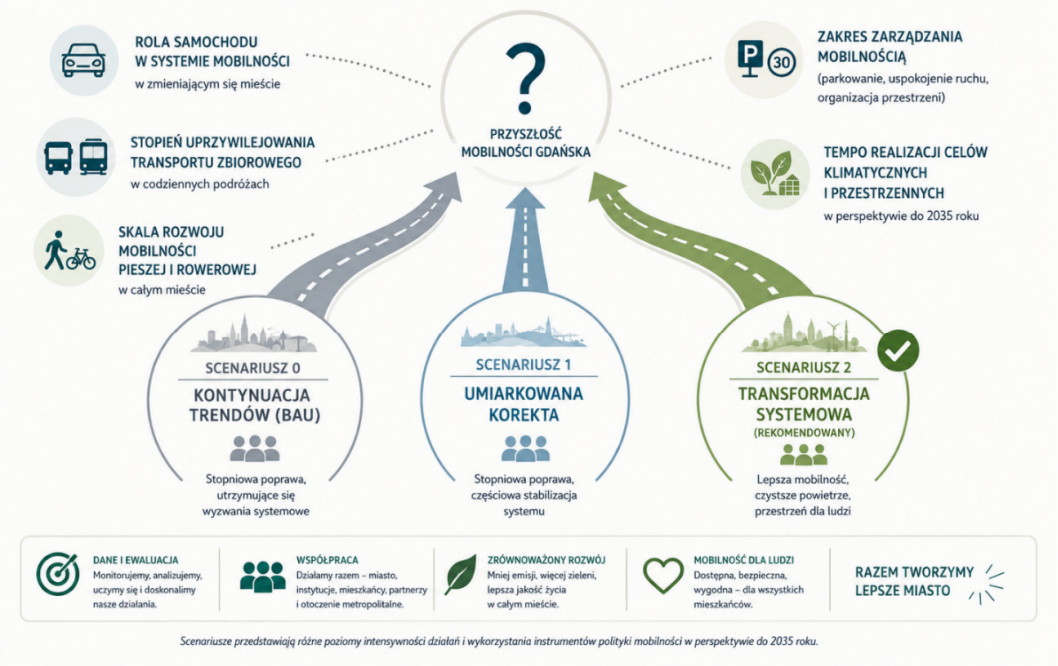
Rok 2035 traktowany jest jako etap stabilnej transformacji systemu mobilności, a nie moment jej zakończenia.

Jednocześnie zagadnienia infrastrukturalno-transportowe o charakterze metropolitalnym, takie jak powiązania międzygminne, kolej metropolitalna, regionalna integracja taryfowa czy główne potoki dojazdowe, pozostają domeną dokumentów strategicznych OMGGS. Dlatego scenariusze opracowane w ramach SUMP Gdańsk 2035 koncentrują się przede wszystkim na obszarach pozostających w bezpośrednim zakresie oddziaływania miasta: jakości ulic i przestrzeni publicznych, bezpieczeństwie ruchu, ruchu pieszego i rowerowego, organizacji ruchu oraz zwiększaniu konkurencyjności alternatyw wobec podróży samochodem.

Konstrukcja scenariuszy nawiązuje do podejścia stosowanego w SUMP OMGGS oraz współczesnych europejskich metod planowania mobilności, w których scenariusze pełnią funkcję narzędzia wspierającego decyzje strategiczne w warunkach wysokiej niepewności społecznej, ekonomicznej i klimatycznej.

Scenariusze w SUMP Gdańsk 2035 mają więc charakter decyzyjny, a nie predykcyjny - pokazują nie tyle to, co wydarzy się automatycznie, lecz jakie konsekwencje mogą

przynieść różne poziomy ambicji, konsekwencji wdrażania oraz wykorzystania dostępnych instrumentów polityki mobilności.



Rysunek 6. Logika konstrukcji scenariuszy.
Źródło: Opracowanie własne (grafika wygenerowana przez AI).

Metodologiczne podstawy budowy scenariuszy

Scenariusze zostały skonstruowane jako warianty poziomu interwencji w pięciu kluczowych obszarach polityki mobilności:

1. Polityka parkingowa i zarządzanie podażą miejsc postojowych
2. Uprzywilejowanie transportu zbiorowego
3. Spójność i standard sieci pieszej
4. Rozwój infrastruktury rowerowej
5. Zarządzanie ruchem i uspokojenie ruchu

Punktem odniesienia dla konstrukcji scenariuszy były:

- wyniki diagnozy mobilności,
- zestaw „Top 10 wniosków”,
- aktualny poziom wskaźników (2022),
- uwarunkowania metropolitalne,
- realne możliwości inwestycyjne w perspektywie dekady.

Scenariusze różnią się nie zakresem deklarowanych celów, lecz poziomem wykorzystania instrumentów polityki publicznej oraz tempem ich wdrażania.

Należy podkreślić, że scenariusz bazowy (BAU – Business As Usual) nie oznacza braku działań podejmowanych przez Miasto Gdańsk. Miasto już obecnie realizuje szereg działań zgodnych z ideą zrównoważonej mobilności, w tym w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, rozwoju infrastruktury pieszej i rowerowej, transportu zbiorowego czy polityki parkingowej.

Scenariusz BAU stanowi natomiast wariant odniesienia zakładający kontynuację obecnego kierunku działań bez wyraźnej intensyfikacji instrumentów zarządzania mobilnością i bez pełnego wykorzystania narzędzi wpływających na zmianę zachowań transportowych w skali całego miasta.

Czynniki różnicujące scenariusze

Tabela 1: Poziom interwencji w kluczowych obszarach.

Obszar polityki	Scenariusz 0	Scenariusz 1	Scenariusz 2
Polityka parkingowa	Reaktywna	Rozszerzanie SPP	Systemowe zarządzanie podażą i ceną
Priorytet dla TZ	Ograniczony	Selektywny	Sieciowy i konsekwentny
Sieć piesza	Rozwój punktowy	Rozwój dzielnicowy	Domknięcie systemowe
Sieć rowerowa	Uzupełniająca	Rozbudowa korytarzy	Spójna sieć miejska
Zarządzanie ruchem	Ograniczone	Strefy Tempo 30	Kompleksowe uspokojenie
Zarządzanie popytem transportowym	Brak	Ograniczone	Kluczowe narzędzie

Odpowiedź scenariuszy na zidentyfikowane wyzwania

Tabela 2: Scenariusze jako odpowiedź na kluczowe problemy systemowe.

Wyzwanie systemowe	Scenariusz 0	Scenariusz 1	Scenariusz 2
Rosnąca presja samochodowa	Utrzymanie trendu	Stabilizacja	Odwrócenie trendu
Spadek udziału TZ	Odbudowa częściowa	Wzmocnienie	Priorytet systemowy
Fragmentacja sieci pieszej	Poprawa punktowa	Rozwój sieciowy	Domknięcie sieci
Niewystarczająca skuteczność polityki parkingowej	Bez zmian	Rozszerzenie SPP	Zarządzanie podażą i ceną
Presja klimatyczna	Ograniczona redukcja	Umiarkowana redukcja	Przyspieszenie realizacji celów

5.2. Charakterystyka scenariuszy

5.2.1. Scenariusz 0 - Kontynuacja trendów (BAU)

Scenariusz kontynuacji trendów (BAU – Business As Usual) zakłada dalszą realizację obecnych kierunków działań miasta, jednak bez istotnego zwiększenia skali interwencji oraz bez pełnego wykorzystania narzędzi zarządzania mobilnością i popytem transportowym.

Wariant ten opiera się na założeniu, że obecna trajektoria rozwoju systemu transportowego będzie kontynuowana w sposób ewolucyjny, przy stopniowej poprawie jakości infrastruktury i usług transportowych, lecz bez wyraźnej zmiany logiki funkcjonowania systemu mobilności.

W scenariuszu tym wysoki poziom motoryzacji oraz rosnące potrzeby transportowe mieszkańców są traktowane jako trwałe uwarunkowania rozwojowe miasta, a działania koncentrują się przede wszystkim na poprawie jakości dostępnych alternatyw transportowych.

W tym wariancie:

- transport zbiorowy rozwija się w tempie zbliżonym do ostatnich lat,
- infrastruktura piesza i rowerowa jest rozbudowywana punktowo,
- strefy uspokojonego ruchu rozszerzane są selektywnie,
- polityka parkingowa nie jest traktowana jako narzędzie zarządzania popytem.

Mechanizm zmiany opiera się na poprawie dostępności alternatyw, bez równoczesnego ograniczania nadmiernej dostępności samochodu.

Orientacyjny efekt 2035:

- samochód: 41-43%
- transport zbiorowy: 28-30%
- rower: 4-5%
- pieszy: 24-26%
- motoryzacja: 680-700 poj./1000 mieszkańców

➔ utrzymanie obecnych trendów, brak istotnej zmiany struktury podróży.

Tabela 3: Profil scenariusza – Scenariusz 0 (Kontynuacja trendów).

Obszar oddziaływania	Charakter interwencji	Oczekiwany efekt systemowy
Polityka parkingowa	Utrzymanie obecnych zasad	Brak wpływu na presję samochodową
Transport zbiorowy	Modernizacja bez pełnego priorytetu	Odbudowa, ale bez przełomu

Obszar oddziaływania	Charakter interwencji	Oczekiwany efekt systemowy
Ruch pieszy	Poprawa punktowa	Lokalna poprawa jakości
Ruch rowerowy	Rozwój odcinkowy	Brak efektu sieciowego
Zarządzanie ruchem	Selektywne działania	Ograniczona poprawa BRD
Klimat	Redukcja pośrednia	Umiarkowane efekty

5.2.2. Scenariusz 1 - Umiarkowana korekta

Scenariusz umiarkowanej korekty odzwierciedla częściowo kierunek działań już obecnie realizowanych przez Miasto Gdańsk, zakłada jednak ich dalsze rozwijanie i większą spójność systemową. Odpowiada on na wnioski z diagnozy poprzez zwiększenie nakładów inwestycyjnych i poprawę jakości alternatyw wobec samochodu, jednak bez pełnego wykorzystania narzędzi zarządzania popytem.

Wariant ten przyjmuje, że struktura podróży może ulec stopniowej zmianie w wyniku poprawy jakości transportu zbiorowego, rozbudowy infrastruktury aktywnej oraz rozszerzenia stref płatnego parkowania w obszarach centralnych.

Jednocześnie polityka parkingowa pozostaje ograniczona przestrzennie, a podaż miejsc postojowych w wielu dzielnicach nie ulega istotnej redukcji.

W tym scenariuszu:

- transport zbiorowy zyskuje selektywny priorytet,
- rozwijane są ciągi piesze i rowerowe w sposób bardziej sieciowy,
- uspokojenie ruchu obejmuje kolejne dzielnice,
- zarządzanie popytem ma charakter częściowy.

Orientacyjny efekt 2035:

- samochód: 38-40%
- transport zbiorowy: 30-32%
- rower: 5-6%
- pieszy: 25-27%
- motoryzacja: 660-680 poj./1000 mieszkańców

➔ częściowa poprawa, ale bez przełamania dominacji samochodu.

Tabela 4: Profil scenariusza - Scenariusz 1 (Umiarkowana korekta).

Obszar oddziaływania	Charakter interwencji	Oczekiwany efekt systemowy
Polityka parkingowa	Rozszerzenie stref centralnych	Częściowa stabilizacja ruchu

Obszar oddziaływania	Charakter interwencji	Oczekiwany efekt systemowy
Transport zbiorowy	Selektywny priorytet	Wzrost konkurencyjności
Ruch pieszy	Rozwój sieciowy w dzielnicach	Poprawa dostępności lokalnej
Ruch rowerowy	Rozbudowa korytarzy	Umiarkowany wzrost udziału
Zarządzanie ruchem	Rozszerzanie Tempo 30	Poprawa bezpieczeństwa
Klimat	Redukcja emisji rosnąca	Postęp, lecz niewystarczający

5.2.3. Scenariusz 2 - Transformacja systemowa (rekomendowany)

Scenariusz transformacji systemowej stanowi odpowiedź na pełne spektrum wyzwań zidentyfikowanych w diagnozie oraz w zestawie „Top 10". Zakłada on stopniowe przekształcanie logiki funkcjonowania systemu mobilności – z modelu opartego na wysokiej dostępności samochodu na model, w którym dostępność przestrzeni i usług opiera się na zasadzie piramidy mobilności.

Wariant ten nie polega wyłącznie na rozbudowie infrastruktury, lecz na świadomym wykorzystaniu instrumentów zarządzania mobilnością jako integralnych elementów polityki transportowej. Kluczowym narzędziem staje się polityka parkingowa, rozumiana jako instrument zarządzania popytem, a nie wyłącznie organizacji postoju.

Zmiana struktury podróży następuje poprzez równoczesne:

- zwiększenie konkurencyjności transportu zbiorowego,
- podniesienie jakości i spójności sieci pieszej,
- rozwój pełnej sieci rowerowej,
- dostosowywanie podaży miejsc postojowych do charakteru przestrzeni oraz dostępności alternatyw transportowych,
- konsekwentne uspokojenie ruchu w obszarach mieszkaniowych.

W tym scenariuszu regulacje i inwestycje działają komplementarnie. Nie opierają się wyłącznie na zachętach, lecz również na racjonalizacji wykorzystania przestrzeni ulicznej.

Zakładane efekty w 2035 roku:

- samochód: 35-37%
- transport zbiorowy: 32-34%
- rower: 7-8%
- pieszy: 26-28%
- motoryzacja: 640-650 poj./1000 mieszkańców

➔ przyjęte wartości zakładają stopniową zmianę struktury podróży w kierunku bardziej zrównoważonego modelu mobilności, przy zachowaniu realizmu wdrożeniowego oraz uwzględnieniu uwarunkowań społecznych, finansowych i przestrzennych miasta.

Tabela 5: Profil scenariusza - Scenariusz 2 (Transformacja systemowa).

Obszar oddziaływania	Charakter interwencji	Oczekiwany efekt systemowy
Polityka parkingowa	Zarządzanie podażą i ceną w skali miasta	Wyraźne ograniczenie presji samochodowej
Transport zbiorowy	Sieciowy i konsekwentny priorytet	Realny wzrost udziału TZ
Ruch pieszy	Domknięcie pełnej sieci	Wzrost udziału ruchu pieszego
Ruch rowerowy	Spójna sieć miejska	Trwały wzrost udziału
Zarządzanie ruchem	Kompleksowe uspokojenie	Poprawa BRD i jakości przestrzeni
Klimat	Przyspieszona redukcja emisji	Realizacja celów 2035

Przyjęte wartości nie wynikają z arbitralnego podwyższenia ambicji, lecz z:

- analizy obecnego poziomu wskaźników (2022),
- potencjału inwestycyjnego miasta,
- możliwości wykorzystania polityki parkingowej jako narzędzia regulacyjnego,
- realnej skali zmian możliwej do osiągnięcia w perspektywie dekady.

Scenariusz rekomendowany nie zakłada rewolucji, lecz stabilne i mierzalne przesunięcie struktury podróży w kierunku mobilności zrównoważonej.

5.3. Macierz strategiczna i wybór scenariusza

Tabela 6: Analiza porównawcza scenariuszy.

Obszar oceny	Scenariusz 0	Scenariusz 1	Scenariusz 2
Intensywność regulacji	Niska	Średnia	Wysoka
Zarządzanie popytem	Brak	Ograniczone	Systemowe
Wpływ na zmianę zachowań transportowych	Ograniczony	Umiarkowany	Systemowy
Realizacja celów klimatycznych	Umiarkowana	Postępująca	Przyspieszona

Analiza porównawcza wskazuje, że scenariusz transformacji systemowej w największym stopniu wspiera realizację długoterminowych celów klimatycznych, przestrzennych i mobilnościowych miasta, przy jednoczesnym zachowaniu realności wdrożeniowej w perspektywie do 2035 roku.

Realizacja tego scenariusza będzie wymagała konsekwentnego wdrażania działań, współpracy międzysektorowej, dostępności finansowania oraz stopniowego budowania społecznej akceptacji dla zmian w organizacji mobilności miejskiej.

Rok 2035 stanowi etap stabilnej transformacji, realistyczny z punktu widzenia możliwości wdrożeniowych, a jednocześnie wyraźnie zmieniający kierunek rozwoju mobilności Gdańska.

5.4. Uwarunkowania wdrożeniowe i finansowe scenariuszy

Poszczególne scenariusze różnią się nie tylko poziomem interwencji oraz wykorzystaniem instrumentów polityki mobilności, lecz także skalą wymaganych nakładów inwestycyjnych, stopniem złożoności organizacyjnej oraz zależnością od dostępności finansowania zewnętrznego.

Scenariusz bazowy (BAU) zakłada przede wszystkim kontynuację działań już realizowanych lub wcześniej zaplanowanych, przy ograniczonej intensyfikacji nowych instrumentów zarządzania mobilnością. Wariant ten wiąże się z relatywnie niższym poziomem ryzyka organizacyjnego i finansowego, jednak jednocześnie może ograniczać możliwość osiągnięcia długoterminowych celów klimatycznych, przestrzennych i transportowych.

Scenariusz umiarkowanej korekty wymaga większej koordynacji działań, dalszego rozwoju polityki parkingowej, poprawy jakości transportu zbiorowego oraz stopniowego rozszerzania działań związanych z mobilnością aktywną i uspokojeniem ruchu. Jego realizacja pozostaje jednak możliwa przy etapowym wdrażaniu działań i wykorzystaniu dostępnych mechanizmów finansowania krajowego i europejskiego.

Scenariusz transformacji systemowej wiąże się z najwyższym poziomem ambicji strategicznej oraz największym zapotrzebowaniem na stabilne finansowanie, konsekwencję wdrożeniową i współpracę międzysektorową. Obejmuje on zarówno inwestycje infrastrukturalne, jak i działania organizacyjne, regulacyjne oraz związane z zarządzaniem mobilnością i przestrzenią uliczną. Realizacja tego scenariusza będzie uzależniona od dostępności środków zewnętrznych, zdolności organizacyjnej miasta, współpracy metropolitalnej oraz stopniowego budowania społecznej akceptacji dla zmian w systemie mobilności.

Z uwagi na długi horyzont czasowy dokumentu oraz zmienność kosztów inwestycyjnych, SUMP Gdańsk 2035 nie przypisuje szczegółowych kosztów do poszczególnych scenariuszy ani działań. Szczegółowe kwestie finansowania będą określane na etapie przygotowywania programów wdrożeniowych, dokumentacji projektowych oraz wieloletnich planów inwestycyjnych miasta.



KIERUNKI I DZIAŁANIA STRATEGICZNE

6. KIERUNKI I DZIAŁANIA STRATEGICZNE (PLAN DZIAŁAŃ)

Program działań SUMP Gdańsk 2035 obejmuje zestaw kierunków i konkretnych działań odpowiadających na najważniejsze wyzwania zidentyfikowane w diagnozie oraz służących realizacji celów strategicznych i operacyjnych dokumentu. Działania zostały uporządkowane według głównych obszarów mobilności: ruchu pieszego, ruchu rowerowego, transportu zbiorowego, zarządzania ruchem samochodowym i parkowaniem, bezpieczeństwa ruchu drogowego, logistyki miejskiej, przestrzeni publicznych, systemów ITS oraz działań edukacyjnych i zarządczych.

Każde działanie zostało opisane w formie karty działania zawierającej najważniejsze informacje dotyczące jego zakresu, uzasadnienia, jednostek odpowiedzialnych za wdrażanie, horyzontu czasowego oraz potencjalnych źródeł finansowania. Taka struktura pozwala powiązać działania z celami strategicznymi SUMP oraz ułatwia koordynację ich realizacji przez jednostki miejskie. Szczegółowe informacje dotyczące zasad wdrażania, monitorowania oraz finansowania przedstawiono w kolejnych rozdziałach dokumentu.

Działania wskazane w SUMP Gdańsk 2035 odpowiadają nie tylko na wyzwania transportowe, lecz również na szersze wyzwania środowiskowe, społeczne i przestrzenne stojące przed miastem.

Rozwój mobilności aktywnej i transportu zbiorowego, poprawa jakości przestrzeni publicznych, ograniczanie presji ruchu samochodowego, zwiększanie lokalnej dostępności oraz integracja mobilności z zieloną infrastrukturą stanowią jednocześnie działania wspierające odporność miasta na zmiany klimatu, poprawę jakości życia oraz zdrowie mieszkańców.

SUMP zakłada odejście od postrzegania mobilności wyłącznie jako kwestii przemieszczania się. Mobilność jest traktowana jako element codziennego funkcjonowania miasta, jakości przestrzeni publicznych oraz długofalowej odporności środowiskowej i społecznej Gdańska.

Ze względu na strategiczny i kierunkowy charakter dokumentu, który wskazuje przede wszystkim kierunki działań i typy interwencji, a nie konkretne projekty inwestycyjne, na tym etapie nie określono szacunkowych kosztów poszczególnych działań. Dodatkowo dynamiczne zmiany kosztów inwestycji infrastrukturalnych oraz zmienność uwarunkowań finansowych w perspektywie wieloletniej powodują, że precyzyjne określenie nakładów byłoby obecnie nieuzasadnione. Szczegółowe kosztorysy będą przygotowywane na etapie opracowywania projektów inwestycyjnych, programów wykonawczych oraz w procesie planowania budżetowego miasta. W kartach działań

wskazano natomiast potencjalne źródła finansowania oraz jednostki odpowiedzialne za realizację.

Lista działań obejmuje interwencje o różnym poziomie szczegółowości. Wynika to z kompleksowego charakteru dokumentu jakim jest SUMP i przekrojowej natury polityki mobilności.

Tabela 7: Zestawienie działań oraz ich powiązanie z celami.

Obszar		Działanie	Cele strategiczne	Cele operacyjne
Mobilność piesza (P)	1.	P1. Rozbudowa i poprawa jakości infrastruktury ciągów pieszych	I, III, IV	1, 2, 3, 5
	2.	P2. Budowa oraz modernizacja naziemnych przejść dla pieszych	I, III	1, 2
	3.	P3. Ulice z priorytetem dla ruchu pieszego	I, IV	1, 2, 6
	4.	P4. Standardy dostępności	I, III	1, 2
	5.	P5. Mapa barier	I, III	2
Ruch rowerowy (R)	6.	R1. Rozwój sieci tras rowerowych	I, III	3
	7.	R2. Parkingi rowerowe	I, III	3
	8.	R3. Integracja ruchu rowerowego z TZ i w przestrzeni publicznej	I, II, III	3, 4
	9.	R4. Ulice rowerowe i rozwiązania współdzielone	I, IV	1, 3, 6
Transport zbiorowy (TZ)	10.	TZ1. Linie o wysokiej częstotliwości	II, III	4
	11.	TZ2. Priorytet transportu zbiorowego w ruchu ulicznym	II, IV	4, 6
	12.	TZ3. Węzły przesiadkowe	II, III	4
	13.	TZ4. Dostęp pieszy do przystanków TZ	I, II, III	1, 2, 4
	14.	TZ5. Integracja taryfowa	II, III	4
	15.	TZ6. Integracja informacyjna	II, III	4, 8
	16.	TZ7. Integracja usług mobilności	II, IV	4, 6, 8
Zarządzanie parkowaniem i indywidualnym ruchem samochodowym (ZR)	17.	ZR1. Kompleksowe zarządzanie parkowaniem	I, III, IV	5, 6
	18.	ZR2. Zarządzanie dostępem dla pojazdów wysokoemisyjnych	IV	5, 6
	19.	ZR3. Priorytet dla pieszych i TZ w systemach zarządzania ruchem (TRISTAR)	II, IV	1, 4, 6

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (B)	20.	B1. Zarządzanie BRD	I, IV	1
	21.	B2. Bezpieczne przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe	I	1
	22.	B3. Ochrona ulic lokalnych przed ruchem tranzytowym	IV	1, 5, 6
	23.	B4. Kompleksowe bezpieczeństwo i dostępność wokół szkół	I, IV	1, 2
Logistyka miejska (L)	24.	L1. Zasady organizacji dostaw w Śródmieściu	III, IV	7
	25.	L2. Pilotażowe strefy mikrologistyki	III, IV	7
	26.	L3. Organizacja przestrzeni dla dostaw krótkoterminowych	III, IV	7
Przestrzeń publiczna (U)	27.	U1. Ulice przyjazne	I, IV	2, 3, 6
	28.	U2. Miasto krótkich odległości	I, III, IV	2, 3, 6
ITS i dane (IT)	29.	IT1. Rozwój ITS	II, IV	1, 4, 6, 8
	30.	IT2. Monitoring ruchu pieszego i rowerowego	I	8
Edukacja i zarządzanie (G)	31.	G1. Programy edukacyjne i kampanie edukacyjno-promocyjne	I, IV	9
	32.	G2. Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych w zakresie zarządzania mobilnością	I, II, III, IV	1, 2, 3, 8, 9

6.1. Mobilność piesza (P)

Ruch pieszy stanowi podstawę wszystkich podróży w mieście - Każda podróż, nawet ta w głównej mierze realizowana pojazdem, zawiera w sobie etap pieszy. Diagnoza pokazuje jednak wyraźne różnice jakości przestrzeni pieszej pomiędzy dzielnicami oraz liczne bariery ograniczające codzienną mobilność, szczególnie dla dzieci, seniorów i osób ze szczególnymi potrzebami. Kluczowymi wyzwaniami pozostają ciągłość tras, komfort poruszania się, bezpieczeństwo (w tym po zmroku) oraz ochrona przestrzeni pieszej przed presją parkowania i ruchu samochodowego.

Projektowanie ulic i przestrzeni publicznych powinno uwzględniać również aspekty środowiskowe i klimatyczne, w szczególności zwiększanie udziału zieleni, retencji, zacienienia oraz poprawę komfortu termicznego użytkowników.

Działania w tym obszarze koncentrują się na poprawie dostępności i jakości przestrzeni publicznej oraz eliminacji barier, przy jednoczesnym ograniczaniu negatywnego wpływu parkowania na komfort, bezpieczeństwo i ciągłość ruchu pieszego.

P1. Rozbudowa i poprawa jakości infrastruktury ciągów pieszych

Element	Opis
Kod działania	P1
Nazwa działania	Rozbudowa i poprawa jakości infrastruktury ciągów pieszych
Obszar mobilności	Mobilność piesza
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 2, 3, 5
Uzasadnienie działania	W ostatnich latach Gdańsk konsekwentnie realizował działania poprawiające warunki ruchu pieszego, obejmujące modernizację infrastruktury, zwiększanie dostępności oraz poprawę bezpieczeństwa. Jednocześnie istnieje potencjał do dalszego wzmacniania spójności sieci pieszej, podnoszenia jakości przestrzeni oraz poprawy komfortu codziennych podróży poprzez rozwój zieleni, zacienienia, miejsc odpoczynku i eliminowanie barier utrudniających poruszanie się. Dalsze działania powinny koncentrować się na ich systemowym i skoordynowanym rozwijaniu w skali całego miasta.
Opis działania	Kontynuacja i rozwój działań miejskich w zakresie rozbudowy oraz poprawy jakości infrastruktury pieszej, służących tworzeniu spójnej, dostępnej i komfortowej sieci tras pieszych. Zakres obejmuje w szczególności: › uzupełnianie brakujących odcinków dróg dla pieszych oraz zapewnienie ciągłości tras, modernizację istniejącej infrastruktury pieszej, w tym poprawę nawierzchni, szerokości i dostępności, › wprowadzanie rozwiązań zwiększających komfort użytkowników, takich jak zieleń, zacienienie, mała architektura oraz elementy poprawiające mikroklimat, › poprawę jakości przestrzeni pieszej w otoczeniu usług publicznych, szkół, przystanków TZ oraz lokalnych centrów dzielnicowych, › ograniczanie negatywnego wpływu parkowania i ruchu samochodowego na dostępność przestrzeni pieszej. Działanie realizowane w powiązaniu z: P4, P5, TZ4, U1, U2, ZR1.
Kluczowe elementy wdrożenia	budowa i przebudowa chodników; likwidacja barier architektonicznych; poprawa jakości nawierzchni; ograniczanie parkowania na chodnikach; wprowadzanie zieleni, elementów zacieniających i małej architektury; poprawa standardów utrzymania infrastruktury pieszej
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	GZD, GZZ, DRMG, GN
Horyzont realizacji	krótki / średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE, środki prywatnych inwestorów (w ramach art. 16 Ustawy o drogach publicznych, Partnerstwa Publiczno-Prywatne)
Wskaźniki monitorowania	długość wybudowanych lub zmodernizowanych dróg dla pieszych/chodników
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej dostępna, komfortowa i przyjazna przestrzeń piesza; poprawa jakości codziennych podróży; większa atrakcyjność poruszania się pieszo

P2. Budowa oraz modernizacja naziemnych przejść dla pieszych

Element	Opis
Kod działania	P2
Nazwa działania	Budowa oraz modernizacja naziemnych przejść dla pieszych
Obszar mobilności	Mobilność piesza
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 2
Uzasadnienie działania	Dalsza poprawa dostępności ruchu pieszego wymaga konsekwentnego wzmacniania bezpośrednich i wygodnych połączeń pieszych. Szczególną uwagę warto poświęcić lokalizacjom, w których funkcjonują przejścia podziemne, kładki lub rozwiązania wydłużające drogę dojścia, ponieważ ich stopniowe przekształcanie może znacząco poprawić komfort i dostępność przemieszczania się, zwłaszcza dla osób starszych, dzieci oraz osób o ograniczonej mobilności.
Opis działania	Kontynuacja i rozszerzenie procesu zastępowania istniejących przejść bezkolizyjnych rozwiązaniami w poziomie terenu, modernizacji istniejących oraz wprowadzania nowych przejść naziemnych w miejscach, gdzie jest to uzasadnione potrzebami użytkowników. Zakres obejmuje w szczególności: › przekształcanie przejść podziemnych i kładek w przejścia dla pieszych w poziomie jezdni, › wyznaczanie nowych przejść dla pieszych w lokalizacjach wynikających z rzeczywistych potrzeb ruchu pieszego, › dostosowanie geometrii ulic i organizacji ruchu do wprowadzanych przejść, › zapewnienie dostępności przejść dla wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności. Działanie realizowane w powiązaniu z: B2, P4, B1, U1.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja lokalizacji wymagających wprowadzenia przejść naziemnych; modernizacja istniejących przejść; poprawa widoczności i czytelności przejść; skracanie długości przejść i dostosowanie geometrii ulic; integracja przejść z systemem uspokojenia ruchu
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BZRD, GZD, DRMG
Horyzont realizacji	krótki / średni
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba zrealizowanych lub zmodernizowanych przejść dla pieszych w poziomie jezdni
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	krótsze i bardziej bezpośrednie trasy piesze; poprawa bezpieczeństwa; większa dostępność przestrzeni miejskiej

P3. Ulice z priorytetem dla ruchu pieszego

Element	Opis
Kod działania	P3
Nazwa działania	Ulice z priorytetem dla ruchu pieszego
Obszar mobilności	Mobilność piesza
Powiązanie z celami strategicznymi	I, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 2, 6
Uzasadnienie działania	W ostatnich latach miasto podejmowało działania na rzecz uspokajania ruchu oraz poprawy jakości przestrzeni publicznych, tworząc podstawy do dalszego rozwoju ulic przyjaznych mieszkańcom. Szczególnie duży potencjał występuje w centrach dzielnicowych oraz w otoczeniu usług publicznych, gdzie sposób organizacji przestrzeni może w większym stopniu wspierać ruch pieszy, bezpieczeństwo, lokalną aktywność i jakość życia. Dalszy rozwój tych działań powinien opierać się na konsekwentnym i systemowym kształtowaniu przestrzeni ulicznych zgodnie z zasadami miasta przyjaznego mieszkańcom.
Opis działania	Kontynuacja i rozszerzenie wdrażania ulic, w których priorytet nadany jest ruchowi pieszemu, poprzez odpowiednie kształtowanie przestrzeni ulicznej oraz organizacji ruchu. Zakres obejmuje w szczególności: › wprowadzanie stref o ograniczonym ruchu samochodowym lub ruchu uspokojonym, w których pieszy ma pierwszeństwo, › przekształcanie wybranych ulic w przestrzenie o charakterze pieszym lub pieszo–jezdnym, › ograniczanie prędkości ruchu oraz fizyczne uspokajanie ruchu, › reorganizację przestrzeni ulicznej w sposób zwiększający udział przestrzeni dostępnej dla ruchu pieszego (np. poprzez ograniczanie parkowania pojazdów na chodnikach), › poprawę jakości i czytelności przestrzeni w lokalnych centrach dzielnicowych oraz w otoczeniu usług (na terenach administrowanych przez miasto). Działanie realizowane w powiązaniu z: U1, U2, B3, ZR1, P1.
Kluczowe elementy wdrożenia	wprowadzanie stref o ograniczonym ruchu samochodowym; zmiany w organizacji ruchu sprzyjające pieszym; poprawa jakości przestrzeni ulicznej; integracja działań z uspokojeniem ruchu i ograniczaniem tranzytu; wprowadzanie elementów zwiększających komfort użytkowania, w szczególności małej architektury i zieleni towarzyszącej
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	ZTM, GZD, GZZ, DRMG
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	długość ulic objętych rozwiązaniami z priorytetem dla ruchu pieszego
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej bezpieczne, komfortowe i przyjazne przestrzenie uliczne; większa atrakcyjność poruszania się pieszo; poprawa jakości codziennych aktywności lokalnych

P4. Standardy dostępności

Element	Opis
Kod działania	P4
Nazwa działania	Standardy dostępności
Obszar mobilności	Mobilność piesza
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 2
Uzasadnienie działania	W ostatnich latach Gdańsk konsekwentnie realizował działania na rzecz poprawy dostępności i jakości przestrzeni publicznych, stopniowo podnosząc standard infrastruktury pieszej. Jednocześnie dalszy rozwój sieci pieszej stwarza możliwość szerszego stosowania spójnych zasad projektowych, wspierających wysoką jakość, bezpieczeństwo i dostępność przestrzeni w całym mieście. Dotyczy to w szczególności kształtowania szerokości dróg dla pieszych, przejść dla pieszych, lokalizacji elementów wyposażenia przestrzeni oraz dostosowania infrastruktury do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Wprowadzenie jednolitych standardów pozwoli na bardziej konsekwentne wdrażanie dobrych praktyk oraz dalsze podnoszenie jakości przestrzeni pieszej w skali całego miasta.
Opis działania	Opracowanie, rozwijanie i wdrażanie miejskich standardów dostępności, obejmujących zasady projektowania i realizacji infrastruktury w przestrzeni publicznej, w tym infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego. W ramach działania standardy dla ruchu pieszego stanowią element szerszego opracowania dotyczącego dostępności i obejmują w szczególności: › parametry dróg dla pieszych, w tym szerokość, nawierzchnię i ciągłość, › zasady projektowania przejść dla pieszych oraz przekraczania ulic, › eliminację barier architektonicznych, w tym krawężników i przeszkód w przestrzeni, › rozwiązania zwiększające komfort użytkowania, w tym elementy małej architektury i zieleni, › zasady uwzględniania potrzeb osób o ograniczonej mobilności na każdym etapie projektowania i realizacji inwestycji. Standardy stosowane będą w procesie planowania, projektowania, realizacji i modernizacji infrastruktury miejskiej, zapewniając spójność podejścia w całym mieście. Działanie realizowane w powiązaniu z: P1, P2, P5, TZ4, U1, U2.
Kluczowe elementy wdrożenia	aktualizacja standardów projektowych; włączenie standardów do dokumentów planistycznych i przetargowych; stosowanie standardów w nowych inwestycjach i modernizacjach; wykorzystanie standardów w audytach jakości przestrzeni pieszej
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BRG, BZRD, GZD, GZZ
Horyzont realizacji	krótki / średni
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	przyjęte i stosowane miejskie standardy dostępności

Element	Opis
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej spójna, dostępna i przewidywalna przestrzeń publiczna; poprawa komfortu i bezpieczeństwa poruszania się

P5. Mapa barier

Element	Opis
Kod działania	P5
Nazwa działania	Mapa barier
Obszar mobilności	Mobilność piesza
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	2
Uzasadnienie działania	Dalsza poprawa warunków ruchu pieszego wymaga konsekwentnego identyfikowania i usuwania miejsc, w których występują przerwy w ciągłości dróg dla pieszych, zawężenia, przeszkody w przestrzeni, niewłaściwie ukształtowane nawierzchnie lub rozwiązania utrudniające bezpieczne przekraczanie ulic. Szczególną uwagę należy poświęcić również ochronie przestrzeni pieszej przed zajmowaniem jej przez niewłaściwie zorganizowane lub nieprawidłowo użytkowane miejsca postojowe, w tym parkowanie na chodnikach. Działania te mają szczególne znaczenie dla osób starszych, dzieci oraz osób o ograniczonej mobilności. Rozwijanie i koordynowanie działań związanych z identyfikacją oraz usuwaniem barier w ramach spójnego systemu pozwoli na dalsze podnoszenie dostępności przestrzeni miejskiej w skali całego miasta.
Opis działania	Uporządkowanie i rozwój systemu identyfikacji barier w przestrzeni miejskiej poprzez opracowanie i prowadzenie mapy barier dostępności. Zakres obejmuje w szczególności: › identyfikację barier w przestrzeni przeznaczonej dla ruchu pieszego, takich jak brak ciągłości dróg dla pieszych, wysokie krawężniki, zawężenia, przeszkody, nieczytelne przejścia dla pieszych oraz inne elementy utrudniające poruszanie się, › uwzględnienie barier istotnych z perspektywy różnych grup użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności, › integrację danych pochodzących z różnych źródeł (m.in. audytów, zgłoszeń mieszkańców, jednostek miejskich), › wykorzystanie mapy jako narzędzia do priorytetyzacji działań inwestycyjnych i utrzymaniowych. Działanie realizowane w powiązaniu z: P1, P4, P2, TZ4, U1.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja i klasyfikacja barier w przestrzeni miejskiej; integracja danych GIS, audyty terenowe i zgłoszenia mieszkańców; uwzględnianie priorytetów w miejskich programach inwestycyjnych i utrzymaniowych
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BRG, GZZ, GZD, BZRD
Horyzont realizacji	krótki / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta

Element	Opis
Wskaźniki monitorowania	mapa barier dostępności
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	sprawniejsze i bardziej systematyczne usuwanie barier; poprawa dostępności przestrzeni miejskiej

6.2. Ruch rowerowy (R)

Pomimo rosnącego zainteresowania rowerem jako środkiem codziennej mobilności, jego udział w podróżach po Gdańsku pozostaje relatywnie niski. Diagnoza wskazuje, że głównymi barierami są niespójność sieci, brak ciągłości tras, zróżnicowane standardy infrastruktury oraz niedostateczna integracja z TZ i przestrzenią publiczną. Dane z liczników potwierdzają realny popyt na ruch rowerowy, jednak bez domknięcia systemu - obejmującego infrastrukturę, parkowanie oraz powiązania z węzłami przesiadkowymi - potencjał ten nie zostanie w pełni wykorzystany.

Działania w tym obszarze koncentrują się na traktowaniu roweru jako pełnoprawnego elementu systemu mobilności, równorzędnego wobec TZ i ruchu pieszego, z wyraźnym naciskiem na spójność sieci, jakość przestrzeni oraz dostępność miejsc postoju.

R1. Rozwój sieci tras rowerowych

Element	Opis
Kod działania	R1
Nazwa działania	Rozwój sieci tras rowerowych
Obszar mobilności	Ruch rowerowy
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	3
Uzasadnienie działania	W ostatnich latach sieć tras rowerowych w Gdańsku była systematycznie rozbudowywana. Kolejnym etapem rozwoju jest wzmacnianie jej spójności, poprawa jakości wybranych połączeń oraz lepsza integracja z transportem zbiorowym. Dotyczy to w szczególności obszarów peryferyjnych oraz relacji wymagających domknięcia istniejących korytarzy rowerowych. Ważnym kierunkiem działań pozostaje również dalsze ujednolicanie standardów technicznych infrastruktury rowerowej.
Opis działania	Kontynuacja i wzmocnienie rozwoju spójnej sieci tras rowerowych, zapewniającej bezpieczne i wygodne przemieszczanie się w skali całego miasta. Zakres obejmuje w szczególności: › uzupełnianie brakujących odcinków sieci oraz domykanie kluczowych relacji transportowych, › poprawę ciągłości i czytelności przebiegu tras rowerowych, › modernizację odcinków o obniżonym standardzie technicznym,

Element	Opis
	› rozwój infrastruktury rowerowej w obszarach o dotychczas ograniczonej dostępności, › zapewnienie powiązań z węzłami transportu zbiorowego oraz głównymi generatorami ruchu. Działanie realizowane w powiązaniu z: R2, R3, TZ3, TZ4, U1, B3.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja brakujących połączeń w sieci rowerowej; realizacja odcinków domykających sieć; poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników, w tym pieszych, w miejscach konfliktowych; integracja tras rowerowych z węzłami transportu zbiorowego i koleją PKM/SKM; wykorzystanie dostępnych danych do planowania inwestycji, w tym danych z liczników rowerowych
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BRG, GZD, GZZ, DRMG
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	długość wybudowanych lub zmodernizowanych dróg dla rowerów
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej spójna i bezpieczna sieć tras rowerowych; większe możliwości codziennego korzystania z roweru jako środka transportu

R2. Parkingi rowerowe

Element	Opis
Kod działania	R2
Nazwa działania	Parkingi rowerowe
Obszar mobilności	Ruch rowerowy
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	3
Uzasadnienie działania	Wraz z rozwojem mobilności rowerowej rośnie znaczenie dostępnej i wysokiej jakości infrastruktury do parkowania rowerów. Szczególny potencjał dalszych działań dotyczy obszarów zabudowy mieszkaniowej oraz lokalizacji związanych z transportem zbiorowym, gdzie rozwój miejsc postojowych może wspierać codzienne podróże rowerowe i integrację różnych środków transportu. Jednocześnie rozwój mikromobilności zwiększa znaczenie uporządkowanego systemu parkowania oraz dedykowanej infrastruktury dla różnych form indywidualnej mobilności.
Opis działania	Kontynuacja, rozwój i uporządkowanie systemu parkowania rowerów oraz innych urządzeń mikromobilności w przestrzeni miejskiej. Zakres obejmuje w szczególności: › zwiększanie liczby miejsc parkingowych dla rowerów w lokalizacjach o największym zapotrzebowaniu, › rozwój parkingów typu B+R w powiązaniu z transportem zbiorowym, › porządkowanie parkowania w przestrzeni publicznej w sposób ograniczający konflikty z ruchem pieszym. Działanie realizowane w powiązaniu z: R1, R3, TZ3, TZ4, U1.

Element	Opis
Kluczowe elementy wdrożenia	rozwój parkingów B+R przy węzłach transportu zbiorowego; montaż stojaków rowerowych w przestrzeni publicznej; rozwój wiat rowerowych w zabudowie mieszkaniowej; wprowadzanie monitorowanych parkingów rowerowych w centrach dzielnic
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BRG, GZD, GZZ, GN, DRMG, BZRD
Horyzont realizacji	krótki / średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba zrealizowanych miejsc parkingowych dla rowerów, w tym parkingów B+R przy węzłach TZ
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	łatwiejsze i bezpieczne parkowanie rowerów; większe możliwości codziennego korzystania z mobilności rowerowej

R3. Integracja ruchu rowerowego z TZ i w przestrzeni publicznej

Element	Opis
Kod działania	R3
Nazwa działania	Integracja ruchu rowerowego z TZ i w przestrzeni publicznej
Obszar mobilności	Ruch rowerowy
Powiązanie z celami strategicznymi	I, II, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	3, 4
Uzasadnienie działania	Integracja ruchu rowerowego z transportem zbiorowym oraz przestrzenią publiczną pozostaje jednym z kluczowych warunków zwiększania atrakcyjności mobilności zrównoważonej. W Gdańsku funkcjonują już rozwiązania w tym zakresie, jednak ich dostępność, jakość i spójność są niekiedy zróżnicowane i wymagają dalszego uporządkowania. W szczególności dotyczy to powiązań pomiędzy trasami rowerowymi a przystankami transportu zbiorowego, czytelności przestrzeni węzłów przesiadkowych oraz jakości zagospodarowania przestrzeni publicznych, w których spotykają się różne formy mobilności.
Opis działania	Kontynuacja i wzmocnienie integracji ruchu rowerowego z transportem zbiorowym oraz przestrzenią publiczną, w celu zapewnienia spójnych, dostępnych i intuicyjnych powiązań pomiędzy różnymi środkami transportu. Zakres obejmuje w szczególności: › rozwój infrastruktury rowerowej w bezpośrednim otoczeniu przystanków i węzłów przesiadkowych, › poprawę dostępności do transportu zbiorowego z wykorzystaniem dróg dla rowerów, › zwiększanie czytelności i ciągłości powiązań pomiędzy systemem rowerowym a transportem zbiorowym, › kształtowanie węzłów przesiadkowych jako spójnych, czytelnych i dostępnych przestrzeni publicznych, › porządkowanie organizacji przestrzeni w rejonie przystanków i węzłów w sposób ograniczający konflikty pomiędzy różnymi użytkownikami,

Element	Opis
	› integrowanie ruchu rowerowego z innymi funkcjami przestrzeni publicznych, w szczególności w lokalnych centrach dzielnicowych. Działanie realizowane w powiązaniu z: R1, R2, TZ3, TZ4, U1, U2.
Kluczowe elementy wdrożenia	poprawa dostępności rowerowej do węzłów transportu zbiorowego; integracja infrastruktury rowerowej z układem ulic i placów; rozwój stref uspokojonego ruchu przyjaznych dla rowerów; porządkowanie parkowania samochodów w otoczeniu węzłów przesiadkowych i ciągów pieszo-rowerowych
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	GZZ, GZD, BZRD, BRG
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba węzłów transportu zbiorowego z zapewnioną integracją rowerową
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	łatwiejsze łączenie podróży rowerem z transportem zbiorowym; lepsza dostępność usług i przestrzeni publicznych

R4. Ulice rowerowe i rozwiązania współdzielone

Element	Opis
Kod działania	R4
Nazwa działania	Ulice rowerowe i rozwiązania współdzielone
Obszar mobilności	Ruch rowerowy
Powiązanie z celami strategicznymi	I, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 3, 6
Uzasadnienie działania	W wielu obszarach miasta istnieje potencjał do dalszego rozwoju ruchu rowerowego na ulicach o niższym natężeniu ruchu samochodowego, gdzie pełna separacja infrastruktury rowerowej nie zawsze jest konieczna. Dotychczasowe działania w zakresie uspokajania ruchu oraz kształtowania przestrzeni współdzielonych stworzyły dobre podstawy do dalszego rozwijania rozwiązań wspierających mobilność rowerową i poprawę jakości przestrzeni ulicznych.
Opis działania	Wprowadzenie ulic rowerowych jako elementu systemu transportowego miasta, wspierającego ruch rowerowy na ulicach o charakterze lokalnym. Zakres obejmuje w szczególności: › wyznaczanie ulic rowerowych w lokalizacjach o odpowiednich warunkach ruchu, › wprowadzanie organizacji ruchu, w której ruch rowerowy pełni funkcję dominującą, a ruch samochodowy jest dopuszczony w zakresie zgodnym z funkcją ulicy i dostosowany do warunków ruchu rowerowego, › stosowanie rozwiązań uspokajających ruch, w tym przerywania ciągłości ulic z zachowaniem przejazdu dla rowerów, › poprawę czytelności przestrzeni poprzez oznakowanie i elementy organizacji ruchu, › integrowanie ulic rowerowych z istniejącą siecią dróg dla rowerów. Działanie realizowane w powiązaniu z: R1, U1, U2, B3, ZR1.

Element	Opis
Kluczowe elementy wdrożenia	wprowadzanie ulic rowerowych; rozwój stref Tempo 30; przekształcanie ulic lokalnych w przestrzenie współdzielone; zmiany organizacji ruchu sprzyjające ruchowi rowerowemu; ograniczanie parkowania samochodów w przestrzeni ulic lokalnych
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	ZTM, GZD, GZZ, BRG
Horyzont realizacji	krótki / średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta/ środki UE
Wskaźniki monitorowania	długość ulic objętych rozwiązaniami typu ulica rowerowa
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	poprawa komfortu i poczucia bezpieczeństwa ruchu rowerowego w ulicach lokalnych; łatwiejsze poruszanie się rowerem w skali dzielnicy; ograniczenie presji ruchu samochodowego

6.3. Transport zbiorowy (TZ)

Transport zbiorowy pełni kluczową rolę w realizacji celów zrównoważonej mobilności, jednak jego udział w podróżach systematycznie spada. Diagnoza wskazuje na ograniczoną konkurencyjność TZ wobec samochodu, wynikającą z niewystarczającej częstotliwości, braku priorytetów w ruchu ulicznym, jakości przesiadek oraz niepełnej integracji taryfowej i informacyjnej w skali metropolii. Istotnym wyzwaniem pozostaje także dostępność piesza do przystanków oraz komfort podróży.

Wysokiej jakości transport zbiorowy zwiększa odporność miasta poprzez zapewnienie stabilnego i dostępnego systemu przemieszczania się niezależnie od sytuacji kryzysowych, kosztów energii czy ograniczeń związanych z ruchem samochodowym.

Działania w tym obszarze koncentrują się na wzmocnieniu TZ jako kręgosłupa codziennej mobilności, przy jednoczesnym ograniczaniu konkurencyjności samochodu - w szczególności poprzez politykę parkowania oraz priorytet dla TZ w systemach zarządzania ruchem.

TZ1. Linie o wysokiej częstotliwości

Element	Opis
Kod działania	TZ1
Nazwa działania	Linie o wysokiej częstotliwości
Obszar mobilności	Transport zbiorowy
Powiązanie z celami strategicznymi	II, III

Element	Opis
Powiązanie z celami operacyjnymi	4
Uzasadnienie działania	Częstotliwość kursowania jest jednym z kluczowych czynników wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego. Niska częstotliwość lub nieregularne kursowanie ograniczają konkurencyjność transportu zbiorowego wobec samochodu oraz wydłużają czas podróży. W Gdańsku funkcjonują już linie o relatywnie wysokiej częstotliwości, stanowiące podstawę systemu transportu zbiorowego. Dalszy rozwój powinien koncentrować się na wzmacnianiu ich roli oraz stopniowym rozszerzaniu wysokiej częstotliwości kursowania na kolejne relacje o wysokim potencjale przewozowym.
Opis działania	Rozwój i wzmocnienie sieci linii transportu zbiorowego o wysokiej częstotliwości kursowania, zapewniających takt nie dłuższy niż 10 minut w godzinach szczytu oraz stabilną ofertę poza szczytem. Działanie obejmuje optymalizację istniejących tras oraz rozwój nowych powiązań w relacjach międzydzielnicowych, w sposób odpowiadający rzeczywistym potrzebom mieszkańców. Działanie realizowane w powiązaniu z: TZ2, TZ3, TZ4, IT1, ZR1.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja korytarzy o najwyższym potencjale popytowym; zwiększanie częstotliwości kursowania na kluczowych liniach; optymalizacja przebiegu tras; rozwój nowych połączeń międzydzielnicowych
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	GAiT
Horyzont realizacji	krótki / średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta
Wskaźniki monitorowania	długość linii transportu zbiorowego o wysokiej częstotliwości (≤10 min w szczycie)
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	krótszy czas oczekiwania na transport zbiorowy; większa przewidywalność i wygoda podróży

TZ2. Priorytet TZ w ruchu ulicznym

Element	Opis
Kod działania	TZ2
Nazwa działania	Priorytet TZ w ruchu ulicznym
Obszar mobilności	Transport zbiorowy
Powiązanie z celami strategicznymi	II, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	4, 6
Uzasadnienie działania	Czas przejazdu oraz jego przewidywalność należą do kluczowych czynników wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego. Brak priorytetu w ruchu ulicznym prowadzi do opóźnień, wydłużenia czasu podróży oraz obniżenia konkurencyjności transportu zbiorowego względem samochodu. W Gdańsku wdrożono już szereg rozwiązań wspierających priorytet transportu zbiorowego, które stanowią dobrą podstawę do dalszego rozwoju tego typu działań. Kolejnym krokiem jest ich szersze i bardziej konsekwentne stosowanie w relacjach o największym znaczeniu dla funkcjonowania systemu transportowego miasta.

Element	Opis
Opis działania	Rozwój i wzmocnienie priorytetu transportu zbiorowego w ruchu ulicznym, poprzez stosowanie rozwiązań organizacyjnych i technicznych zwiększających płynność i niezawodność przejazdu. Działanie obejmuje w szczególności: › rozwój wydzielonych pasów dla transportu zbiorowego, › wdrażanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej, › optymalizację organizacji ruchu w korytarzach o dużym znaczeniu dla transportu zbiorowego, › poprawę warunków przejazdu w rejonach skrzyżowań i odcinków o największych opóźnieniach. Działanie realizowane w powiązaniu z: IT1, ZR1, ZR3, TZ1, TZ3.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja korytarzy o największym znaczeniu dla transportu zbiorowego; rozwój pasów dla transportu zbiorowego; wdrażanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej; monitorowanie i optymalizacja czasu przejazdu
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	GZD, BZRD
Horyzont realizacji	krótki / średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE, programy krajowe
Wskaźniki monitorowania	długość odcinków oraz liczba skrzyżowań objętych priorytetem dla transportu zbiorowego (buspasy, skrzyżowania z priorytetem);
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	krótszy i bardziej przewidywalny czas podróży transportem zbiorowym; większa niezawodność połączeń

TZ3. Węzły przesiadkowe

Element	Opis
Kod działania	TZ3
Nazwa działania	Węzły przesiadkowe
Obszar mobilności	Transport zbiorowy
Powiązanie z celami strategicznymi	II, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	4
Uzasadnienie działania	Węzły przesiadkowe odgrywają kluczową rolę w funkcjonowaniu transportu zbiorowego, umożliwiając sprawne łączenie różnych środków transportu. W Gdańsku funkcjonuje sieć węzłów przesiadkowych, która w ostatnich latach była rozwijana i modernizowana. Dalsze działania powinny koncentrować się na podnoszeniu jakości, dostępności i czytelności węzłów oraz zapewnianiu bardziej spójnych standardów ich funkcjonowania w skali miasta. Szczególne znaczenie ma dalsza poprawa komfortu przesiadek, dostępności dla wszystkich użytkowników oraz jakości zagospodarowania przestrzeni, w której odbywa się zmiana środka transportu.
Opis działania	Rozwój i uporządkowanie systemu węzłów przesiadkowych jako kluczowych elementów integrujących transport zbiorowy oraz inne formy mobilności. Działanie obejmuje w szczególności: › poprawę jakości istniejących węzłów przesiadkowych,

Element	Opis
	› rozwój nowych węzłów w lokalizacjach o istotnym znaczeniu dla systemu transportowego, › skracanie i upraszczanie relacji przesiadkowych pomiędzy różnymi środkami transportu, › zapewnienie dostępności dla wszystkich użytkowników, w tym osób o ograniczonej mobilności, › kształtowanie węzłów jako czytelnych, bezpiecznych i przyjaznych przestrzeni publicznych, › integrację węzłów z otoczeniem oraz innymi funkcjami miejskimi. Działanie realizowane w powiązaniu z: R3, TZ4, TZ5, TZ6, U1, U2.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja kluczowych lokalizacji węzłów przesiadkowych; poprawa jakości i funkcjonalności istniejących węzłów; rozwój nowych węzłów w powiązaniu z rozwojem sieci transportowej; zapewnienie spójnych standardów projektowych
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BRG, SKM, PKM, WPI UMG
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba zmodernizowanych lub nowych (w konkretnym standardzie minimum) węzłów przesiadkowych
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	wygodne i szybkie przesiadki między różnymi środkami transportu; większa atrakcyjność podróży transportem zbiorowym

TZ4. Dostępność piesza do przystanków TZ

Element	Opis
Kod działania	TZ4
Nazwa działania	Dostępność piesza do przystanków TZ
Obszar mobilności	Transport zbiorowy
Powiązanie z celami strategicznymi	I, II, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 2, 4
Uzasadnienie działania	Dostępność piesza do przystanków transportu zbiorowego stanowi jeden z kluczowych elementów jakości całego systemu mobilności. W wielu obszarach miasta odległość do przystanków jest akceptowalna, natomiast dalsze działania powinny koncentrować się na tworzeniu wygodnych, bezpiecznych i intuicyjnych dojść pieszych. Szczególne znaczenie ma zapewnienie ciągłości tras, czytelnych miejsc przekraczania ulic oraz wysokiej jakości przestrzeni publicznych w otoczeniu przystanków.
Opis działania	Poprawa dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego poprzez rozwój i uporządkowanie powiązań pieszych w ich bezpośrednim otoczeniu. Działanie obejmuje w szczególności: › uzupełnianie brakujących odcinków dróg dla pieszych prowadzących do przystanków,

Element	Opis
	› poprawę jakości istniejących dojść, w tym nawierzchni, szerokości i dostępności, › poprawę warunków przekraczania ulic w relacjach prowadzących do przystanków, › eliminację barier w bezpośrednim otoczeniu przystanków, › poprawę czytelności i bezpieczeństwa dojść pieszych. Działanie realizowane w powiązaniu z: P1, P4, P5, TZ3, U1.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja przystanków o ograniczonej dostępności pieszej; priorytetyzacja działań w ich otoczeniu; poprawa jakości dojść w relacjach przystanek – otoczenie; eliminacja kluczowych barier
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	GZD, GZZ, BZRD, BRG
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba przystanków objętych poprawą dostępności pieszej
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	łatwiejszy i bardziej komfortowy dostęp do transportu zbiorowego; większa dostępność transportu zbiorowego w codziennych podróżach

TZ5. Integracja taryfowa

Element	Opis
Kod działania	TZ5
Nazwa działania	Integracja taryfowa
Obszar mobilności	Transport zbiorowy
Powiązanie z celami strategicznymi	II, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	4
Uzasadnienie działania	Integracja taryfowa stanowi jeden z kluczowych czynników wpływających na atrakcyjność transportu zbiorowego, umożliwiając łatwe i wygodne korzystanie z różnych środków transportu w ramach jednej podróży. Dalszy rozwój i pogłębianie integracji taryfowej może istotnie zwiększać konkurencyjność transportu zbiorowego względem samochodu. Szczególne znaczenie ma zapewnienie spójnych rozwiązań taryfowych w relacjach metropolitalnych na obszarze OMGGS.
Opis działania	Rozwój i uproszczenie systemu taryfowego transportu zbiorowego, w celu zapewnienia spójnych i czytelnych zasad korzystania z różnych środków transportu w skali miasta oraz obszaru metropolitalnego. Działanie obejmuje w szczególności: › rozwijanie integracji taryfowej pomiędzy różnymi środkami transportu zbiorowego, › upraszczanie struktury taryfowej oraz zasad korzystania z biletów, › rozwijanie rozwiązań umożliwiających korzystanie z jednego biletu w ramach różnych operatorów, › wzmacnianie integracji taryfowej w skali OMGGS, › dostosowanie oferty taryfowej do różnych grup użytkowników.

Element	Opis
	Działanie realizowane w powiązaniu z: TZ3, TZ6, TZ7, TZ1.
Kluczowe elementy wdrożenia	analiza istniejącego systemu taryfowego; identyfikacja barier dla użytkowników; upraszczanie zasad taryfowych; rozwój rozwiązań metropolitalnych
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	MZKZG, OMGGS, UMWP
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, budżet metropolii
Wskaźniki monitorowania	zintegrowany system taryfowy
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	prostszy i bardziej intuicyjny system korzystania z transportu zbiorowego; większa wygoda codziennych podróży

TZ6. Integracja informacyjna

Element	Opis
Kod działania	TZ6
Nazwa działania	Integracja informacyjna
Obszar mobilności	Transport zbiorowy
Powiązanie z celami strategicznymi	II, III
Powiązanie z celami operacyjnymi	4, 8
Uzasadnienie działania	Dostęp do czytelnej, spójnej i aktualnej informacji o transporcie zbiorowym jest jednym z kluczowych czynników wpływających na komfort i atrakcyjność podróży. Rozproszenie informacji pomiędzy różnymi systemami oraz brak ich spójności utrudniają planowanie podróży i korzystanie z transportu zbiorowego, szczególnie w relacjach wymagających przesiadek.
Opis działania	Rozwój i uporządkowanie systemu informacji o transporcie zbiorowym, w celu zapewnienia użytkownikom łatwego dostępu do spójnych, aktualnych i czytelnych informacji na każdym etapie podróży. Działanie obejmuje w szczególności: › integrację informacji o różnych środkach transportu w ramach jednego systemu, › rozwój informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym, › poprawę dostępności informacji w przestrzeni publicznej, w tym na przystankach i węzłach przesiadkowych, › zwiększenie czytelności i spójności systemu informacji, › rozwój narzędzi cyfrowych wspierających planowanie podróży. Działanie realizowane w powiązaniu z: TZ3, TZ5, TZ7, IT1.
Kluczowe elementy wdrożenia	rozwój systemów informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym; integracja danych o połączeniach różnych środków transportu; rozwój aplikacji i narzędzi cyfrowych; poprawa czytelności informacji w przestrzeni publicznej i na przystankach
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	MZKZG, OMGGS, UMWP, SKM, PKM, przewoźnicy

Element	Opis
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba przystanków objętych systemem informacji pasażerskiej; zintegrowany system
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	łatwiejsze planowanie podróży; większa przewidywalność i wygoda korzystania z transportu zbiorowego

TZ7. Integracja usług mobilności

Element	Opis
Kod działania	TZ7
Nazwa działania	Integracja usług mobilności
Obszar mobilności	Transport zbiorowy
Powiązanie z celami strategicznymi	II, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	4, 6, 8
Uzasadnienie działania	System mobilności obejmuje coraz szerszy zakres usług, takich jak transport zbiorowy, rower, mikromobilność, carsharing czy systemy parkowania. Brak spójnego dostępu do informacji, planowania podróży i korzystania z tych usług utrudnia ich wykorzystanie jako realnej alternatywy wobec samochodu prywatnego.
Opis działania	Rozwój i integracja usług mobilności w ramach wspólnego systemu cyfrowego, umożliwiającego planowanie podróży, dostęp do informacji oraz korzystanie z różnych form transportu w sposób spójny i intuicyjny. Działanie obejmuje rozwój rozwiązań typu Mobility as a Service (MaaS), integrujących transport zbiorowy, ruch rowerowy, mikromobilność, usługi współdzielone oraz systemy parkowania. Działanie realizowane w powiązaniu z: TZ5, TZ6, R3, ZR1, IT1.
Kluczowe elementy wdrożenia	rozwój platformy MaaS integrującej różne środki transportu; integracja systemów biletowych i informacji pasażerskiej; włączenie usług współdzielonej mobilności; wykorzystanie systemów parkowania jako narzędzia zarządzania popytem na mobilność
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	OMGGS, MZKZG, operatorzy usług mobilności, przewoźnicy
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	platforma integrująca usługi mobilności (MaaS)
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	łatwiejsze planowanie i realizacja podróży z wykorzystaniem różnych środków transportu; większa dostępność alternatyw wobec samochodu prywatnego

6.4. Zarządzanie parkowaniem i indywidualnym ruchem samochodowym (ZR)

Dominacja samochodu oraz wysoki poziom motoryzacji indywidualnej przekładają się na presję na przestrzeń publiczną, spadek efektywności TZ oraz ograniczenie dostępności pieszej i rowerowej. Diagnoza pokazuje, że bez konsekwentnego i spójnego zarządzania parkowaniem nie jest możliwa realizacja celów SUMP w zakresie zmiany zachowań transportowych, poprawy jakości przestrzeni miejskiej ani wzmocnienia mobilności aktywnej i TZ.

Ograniczanie nadmiernej presji parkingowej powinno wspierać odzyskiwanie przestrzeni pod funkcje zwiększające odporność miasta, w tym zieleń, retencję oraz przestrzenie wspierające lokalną dostępność i bezpieczeństwo.

Zarządzanie parkowaniem traktowane jest jako kluczowe narzędzie kształtowania wyborów transportowych oraz sposobu wykorzystania ulic i placów - nie jako zagadnienie techniczne, lecz jako element polityki mobilności i polityki przestrzennej miasta. Działania w tym obszarze koncentrują się na przejściu od reaktywnego zarządzania ruchem do aktywnego zarządzania popytem, w ścisłym powiązaniu z Planem Ogólnym, dostępu do TZ, bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz jakością przestrzeni publicznej.



Rysunek 7. Kompleksowe zarządzanie parkowaniem w mieście.
Źródło: Opracowanie własne (grafika wygenerowana przez AI).

ZR1. Kompleksowe zarządzanie parkowaniem w mieście

Element	Opis
Kod działania	ZR1
Nazwa działania	Kompleksowe zarządzanie parkowaniem w mieście
Obszar mobilności	Zarządzanie parkowaniem i indywidualnym ruchem samochodowym
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	5, 6
Uzasadnienie działania	Wysoka intensywność wykorzystania przestrzeni ulicznej na potrzeby parkowania w wielu częściach miasta wpływa na sposób funkcjonowania przestrzeni publicznych, dostępność ruchu pieszego oraz warunki funkcjonowania transportu zbiorowego. Sposób organizacji parkowania stanowi jeden z kluczowych czynników kształtujących funkcjonowanie całego systemu mobilności oraz jakość przestrzeni miejskiej. Dalszy rozwój polityki parkingowej stwarza możliwość bardziej efektywnego wykorzystania istniejących miejsc postojowych oraz lepszego dostosowania sposobu zarządzania przestrzenią uliczną do celów polityki mobilności miasta.
Opis działania	Rozwój i uporządkowanie kompleksowego systemu zarządzania parkowaniem w mieście, obejmującego wszystkie formy postoju: krótkoterminowego, długoterminowego, specjalistycznego oraz parkowania w powiązaniu z transportem zbiorowym. System opiera się na aktywnym zarządzaniu popytem parkingowym, ochronie przestrzeni pieszej i zieleni, wspieraniu transportu zbiorowego oraz poprawie dostępności miejsc postojowych poprzez zwiększanie rotacji i lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury. Parkowanie traktowane jest jako narzędzie polityki mobilności, służące równoważeniu potrzeb różnych użytkowników oraz kształtowaniu bardziej zrównoważonych zachowań transportowych. Działanie realizowane w powiązaniu z: TZ2, TZ3, TZ7, P1, P3, U1, B3.
Kluczowe elementy wdrożenia	rozwój stref zarządzanego parkowania; integracja parkowania z transportem zbiorowym; zarządzanie parkowaniem przy generatorach ruchu; rozwój parkowania specjalistycznego; wprowadzenie standardów infrastruktury parkingowej; rozwój systemów informacji, monitoringu i egzekucji
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	BRG, ZTM, GZD, GZZ, SM, WBiZK, WS UMG, BAM
Horyzont realizacji	krótki / średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta
Wskaźniki monitorowania	kompleksowe zarządzanie parkowaniem
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	większa dostępność miejsc postojowych w obszarach o wysokiej presji oraz uporządkowana i bardziej dostępna przestrzeń publiczna

Kompleksowe zarządzanie parkowaniem wymaga stosowania zróżnicowanych instrumentów dostosowanych do charakteru poszczególnych obszarów miasta oraz różnych potrzeb użytkowników. Obejmuje ono zarówno regulację postoju w przestrzeni ulicznej, integrację z transportem zbiorowym i planowaniem przestrzennym, jak również wykorzystanie danych, standardów technicznych oraz skutecznej egzekucji przepisów. Poniższe instrumenty stanowią rozwinięcie działania ZR1 i wskazują główne kierunki wdrażania polityki parkingowej miasta.

Instrumenty realizacji działania ZR1

Kod	Instrument polityki parkingowej	Zakres działania	Jednostka wiodąca	Horyzont
ZR1.1	**Parkowanie w obszarach o wysokiej presji parkingowej**	rozwój i dostosowanie stref płatnego parkowania oraz stref ograniczonej dostępności w oparciu o dane o popycie i rotacji; uporządkowanie parkowania w przestrzeni ulicznej, w tym eliminacja parkowania na drogach dla pieszych, przejściach dla pieszych, terenach zieleni i w strefach kolizyjnych	BZRD	krótki / średni
ZR1.2	**Parkowanie a mobilność zrównoważona i węzły przesiadkowe**	integracja parkowania z transportem zbiorowym oraz systemami P+R, B+R i K+R; rozwój parkingów przesiadkowych wspierających zmianę środka transportu; powiązanie parkowania z usługami mobilności współdzielonej; zarządzanie dostępnością miejsc w otoczeniu węzłów	ZTM	średni / długi
ZR1.3	**Parkowanie przy generatorach ruchu i wydarzeniach masowych**	opracowanie zasad obsługi parkingowej obiektów generujących duży ruch (uczelnie, kampusy, szpitale, plaże, urzędy, cmentarze, Port Gdański) oraz wydarzeń masowych; wdrażanie planów mobilności dla wybranych lokalizacji	BZRD	średni
ZR1.4	**Parkowanie specjalistyczne i logistyka miejska**	rozwój systemu miejsc krótkiego postoju dla dostaw; tworzenie parkingów buforowych dla pojazdów ciężarowych oraz rozwiązań dla autokarów; rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w powiązaniu z systemem parkowania; integracja parkowania z polityką logistyki miejskiej	BZRD	średni
ZR1.5	**Standardy infrastruktury parkingowej**	opracowanie i stosowanie jednolitych standardów dla infrastruktury parkingowej w przestrzeni publicznej i obiektach kubaturowych, z uwzględnieniem bezpieczeństwa, dostępności, czytelnej organizacji przestrzeni oraz potrzeb różnych użytkowników, w tym osób z niepełnosprawnościami.	GZD	średni / długi
ZR1.6	**Standardy wskaźników parkingowych w planowaniu przestrzennym**	opracowanie i wdrażanie jednolitych zasad dotyczących wskaźników parkingowych w dokumentach planistycznych oraz procesach inwestycyjnych, z uwzględnieniem dostępności transportowej, charakteru zabudowy, celów zrównoważonej mobilności oraz potrzeby ograniczania nadmiernej podaży miejsc postojowych.	BRG	krótki / średni
ZR1.7	**Informacja, monitoring i egzekucja**	rozwój systemu informacji parkingowej; integracja danych z systemami ITS; monitoring zajętości i rotacji	GZD	krótki / ciągły

Kod	Instrument polityki parkingowej	Zakres działania	Jednostka wiodąca	Horyzont
		miejsc postojowych; wzmocnienie egzekucji przepisów dotyczących parkowania		

ZR2. Zarządzanie dostępem dla pojazdów wysokoemisyjnych

Element	Opis
Kod działania	ZR2
Nazwa działania	Zarządzanie dostępem dla pojazdów wysokoemisyjnych
Obszar mobilności	Zarządzanie ruchem i jakością środowiska
Powiązanie z celami strategicznymi	IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	5, 6
Uzasadnienie działania	Emisje z transportu drogowego stanowią istotny czynnik wpływający na jakość powietrza oraz warunki życia w mieście. W obszarach o wysokiej intensywności ruchu samochodowego oraz dużej koncentracji funkcji miejskich szczególnego znaczenia nabiera ograniczanie negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko i zdrowie mieszkańców. Przepisy krajowe przewidują możliwość stosowania różnych narzędzi służących realizacji tego celu, w tym Stref Czystego Transportu, których zasadność i zakres wdrożenia wymagają każdorazowo uwzględnienia lokalnych uwarunkowań oraz wyników szczegółowych analiz.
Opis działania	Działanie obejmuje analizę oraz ocenę możliwości stosowania rozwiązań służących ograniczaniu negatywnego oddziaływania transportu drogowego na środowisko, w tym zarządzaniu dostępem pojazdów wysokoemisyjnych w obszarach o największej presji transportowej i środowiskowej. Jednym z rozwiązań, które mogą zostać poddane analizie w ramach działania, są Strefy Czystego Transportu przewidziane w obowiązujących przepisach krajowych. Ewentualne wdrażanie tego typu rozwiązań powinno być poprzedzone szczegółowymi analizami środowiskowymi, transportowymi, społecznymi i gospodarczymi oraz uwzględniać lokalne uwarunkowania, potrzeby mieszkańców i dostępność alternatywnych form mobilności. Działanie realizowane w powiązaniu z: ZR1, TZ1, TZ2, P3, R1, U1.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja obszarów o wysokiej presji środowiskowej i transportowej; opracowanie zasad funkcjonowania stref; etapowe wdrażanie ograniczeń dla pojazdów o wysokiej emisji; powiązanie stref z systemem transportu zbiorowego i polityką parkingową
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	ZTM, GZD, WEiE UMG, BRG
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, fundusze UE, środki krajowe
Wskaźniki monitorowania	przeprowadzenie analizy możliwości wdrożenia rozwiązań dotyczących zarządzania dostępem pojazdów wysokoemisyjnych (tak/nie)
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	poprawa jakości powietrza i ograniczenie hałasu; poprawa jakości przestrzeni publicznej; zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu poruszania się pieszo i rowerem; ograniczenie ruchu samochodowego w najbardziej obciążonych obszarach

ZR3. Priorytet pieszych i TZ w systemach zarządzania ruchem (TRISTAR)

Element	Opis
Kod działania	ZR3
Nazwa działania	Priorytet pieszych i TZ w systemach zarządzania ruchem (TRISTAR)
Obszar mobilności	Zarządzanie ruchem
Powiązanie z celami strategicznymi	II, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 4, 6
Uzasadnienie działania	Sposób zarządzania ruchem w mieście ma bezpośredni wpływ na funkcjonowanie wszystkich form mobilności. Zapewnianie odpowiedniego priorytetu dla ruchu pieszego i transportu zbiorowego stanowi jeden z kluczowych elementów poprawy efektywności systemu transportowego oraz zwiększania atrakcyjności zrównoważonych form transportu. Systemy ITS, w tym TRISTAR, stwarzają możliwości bardziej efektywnego zarządzania ruchem. Dalsze wykorzystanie ich potencjału może wspierać realizację celów polityki mobilności poprzez lepsze dostosowanie sposobu sterowania ruchem do potrzeb różnych użytkowników systemu transportowego.
Opis działania	Rozwój i ukierunkowanie systemów zarządzania ruchem, w tym TRISTAR, na nadawanie priorytetu ruchowi pieszemu i transportowi zbiorowemu. Działanie obejmuje w szczególności: › wdrażanie priorytetu dla transportu zbiorowego w sygnalizacji świetlnej, › nadawanie priorytetu dla ruchu pieszego, w tym skracanie czasu oczekiwania na przejściach dla pieszych, › optymalizację sterowania ruchem w oparciu o aktualne dane, › dostosowanie parametrów systemów ITS do celów polityki mobilności miasta. Działanie realizowane w powiązaniu z: TZ2, P2, P3, IT1, ZR1.
Kluczowe elementy wdrożenia	rozwój funkcji systemów ITS wspierających priorytet dla pieszych i transportu zbiorowego; wdrażanie priorytetu w sygnalizacji świetlnej; optymalizacja sterowania ruchem w oparciu o dane; dostosowanie systemu TRISTAR do celów polityki mobilności
Jednostka wiodąca	GZD
Partnerzy	BZRD, ZTM
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba skrzyżowań objętych priorytetem dla pieszych i transportu zbiorowego
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	krótszy czas oczekiwania na przejściach dla pieszych; sprawniejsze i bardziej przewidywalne przejazdy transportem zbiorowym

6.5. Bezpieczeństwo ruchu drogowego (B)

Gdańsk wykonał w ostatnich latach duży postęp w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, czego efektem jest m.in. szerokie wdrożenie stref Tempo 30 oraz spadek liczby wypadków. Jednocześnie diagnoza pokazuje, że piesi i rowerzyści nadal pozostają najbardziej narażonymi uczestnikami ruchu, a główne ryzyka koncentrują się na przejściach przez ulice o wyższych prędkościach, w rejonach szkół oraz w miejscach o ograniczonej widoczności.

Działania w tym obszarze koncentrują się na dalszym podnoszeniu jakości infrastruktury, systemowym zarządzaniu bezpieczeństwem oraz eliminacji punktowych zagrożeń - w ścisłym powiązaniu z ruchem pieszym, rowerowym oraz zarządzaniem parkowaniem (szczególnie w kontekście widoczności i dostępności przejść).

B1. Zarządzanie bezpieczeństwem w infrastrukturze drogowej

Element	Opis
Kod działania	B1
Nazwa działania	Zarządzanie bezpieczeństwem w infrastrukturze drogowej
Obszar mobilności	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
Powiązanie z celami strategicznymi	I, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	1
Uzasadnienie działania	Bezpieczeństwo ruchu drogowego stanowi jeden z kluczowych elementów jakości życia w mieście oraz warunek rozwoju mobilności zrównoważonej. W ostatnich latach Gdańsk konsekwentnie realizował działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, obejmujące m.in. rozwój stref uspokojonego ruchu, modernizację infrastruktury pieszej oraz wdrażanie rozwiązań wynikających z audytów BRD. Działania te przyczyniły się do wyraźnej poprawy wskaźników bezpieczeństwa. Jednocześnie dalsza poprawa bezpieczeństwa wymaga szczególnej uwagi wobec zdarzeń z udziałem niechronionych uczestników ruchu oraz lepszego rozpoznania skali zdarzeń związanych z mikromobilnością i zdarzeń niezarejestrowanych w systemach policyjnych, takich jak kolizje z udziałem pieszych i rowerzystów czy zdarzenia pojedyncze.
Opis działania	Rozwój i uporządkowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem ruchu drogowego, opartego na danych, analizie ryzyka oraz ukierunkowanych działaniach infrastrukturalnych, organizacyjnych i edukacyjnych. Działanie obejmuje w szczególności: › rozwój systemu monitorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego, integrującego dane z różnych źródeł, › identyfikację miejsc o podwyższonym ryzyku zdarzeń, także poza klasycznymi obszarami analizy, › uwzględnienie bezpieczeństwa wszystkich użytkowników, w tym pieszych, rowerzystów oraz użytkowników urządzeń mikromobilności, › wdrażanie działań poprawiających bezpieczeństwo w oparciu o analizę danych,

Element	Opis
	› rozwój współpracy pomiędzy jednostkami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu. Działanie obejmuje zarówno przestrzenie drogowe, jak i obszary współdzielone, w tym drogi dla pieszych, drogi dla rowerów oraz przestrzenie o charakterze mieszanym. Działanie realizowane w powiązaniu z: B2, B3, B4, P2, ZR3, IT2.
Kluczowe elementy wdrożenia	rozwój systemu monitorowania bezpieczeństwa ruchu drogowego; identyfikacja miejsc o podwyższonym ryzyku; wdrażanie działań naprawczych; uwzględnienie bezpieczeństwa mikromobilności
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	GZD, ZTM, SM, GZZ
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	funkcjonujący system monitorowania BRD obejmujący coroczną analizę i raportowanie stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	poprawa bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego

B2. Bezpieczne przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe

Element	Opis
Kod działania	B2
Nazwa działania	Bezpieczne przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe
Obszar mobilności	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
Powiązanie z celami strategicznymi	I
Powiązanie z celami operacyjnymi	1
Uzasadnienie działania	Przejścia dla pieszych oraz przejazdy dla rowerów należą do najważniejszych elementów systemu transportowego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotychczasowe działania miasta przyczyniły się do poprawy bezpieczeństwa wielu lokalizacji, jednak dalsze podnoszenie standardów wymaga konsekwentnej poprawy widoczności, ograniczania prędkości pojazdów oraz stosowania czytelnych rozwiązań infrastrukturalnych wspierających bezpieczne współdzielenie przestrzeni przez różnych użytkowników.
Opis działania	Kompleksowa poprawa bezpieczeństwa na przejściach dla pieszych i przejazdach dla rowerów poprzez działania infrastrukturalne oraz zmiany organizacji ruchu, zwiększające widoczność i ograniczające prędkości pojazdów. Działanie koncentruje się na poprawie bezpieczeństwa użytkowania istniejących i nowych rozwiązań. Działanie realizowane w powiązaniu z: P2, R1, ZR3, B1.
Kluczowe elementy wdrożenia	doświetlenie przejść dla pieszych; wyniesienia przejść i skrzyżowań; korekty geometrii jezdni; poprawa widoczności i czytelności układów drogowych; eliminacja parkowania w bezpośrednim otoczeniu przejść i przejazdów dla rowerów
Jednostka wiodąca	BZRD

Element	Opis
Partnerzy	ZTM, GZD, DRMG, GZZ
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów objętych działaniami poprawiającymi bezpieczeństwo
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	większe bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów w miejscach przekraczania jezdni

B3. Uspokojenie ruchu i ochrona funkcji lokalnych ulic (strefy ograniczonego ruchu tranzytowego)

Element	Opis
Kod działania	B3
Nazwa działania	Uspokojenie ruchu i ochrona funkcji lokalnych ulic (strefy ograniczonego ruchu tranzytowego)
Obszar mobilności	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
Powiązanie z celami strategicznymi	IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 5, 6
Uzasadnienie działania	Ulice lokalne pełnią ważną funkcję w codziennym życiu mieszkańców, zapewniając dostęp do miejsc zamieszkania, usług, szkół i terenów rekreacyjnych. Dalsze działania mogą wspierać zachowanie ich lokalnego charakteru poprzez ograniczanie ruchu niezwiązanego z obsługą danego obszaru oraz poprawę warunków poruszania się pieszo i rowerem. Pozwoli to wzmacniać bezpieczeństwo, ograniczać uciążliwości ruchu samochodowego oraz podnosić jakość przestrzeni publicznych w dzielnicach mieszkaniowych.
Opis działania	Wprowadzanie i rozwój rozwiązań ograniczających ruch tranzytowy na ulicach lokalnych, poprzez kształtowanie stref o charakterze lokalnym oraz stosowanie narzędzi organizacji ruchu i infrastruktury. Działanie obejmuje tworzenie układów ulicznych, w których ruch samochodowy ma charakter docelowy, a nie przelotowy, przy jednoczesnym zapewnieniu wysokiej jakości warunków dla ruchu pieszego i rowerowego. Działanie realizowane w powiązaniu z: P3, R4, ZR1, ZR3, U1.
Kluczowe elementy wdrożenia	wprowadzanie stref uspokojonego ruchu; stosowanie filtrów modalnych i odcięć dla ruchu tranzytowego; reorganizacja układów ulic lokalnych; koordynacja działań z polityką parkowania oraz rozwojem mobilności pieszej i rowerowej
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	BRG, GZD, ZTM
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta
Wskaźniki monitorowania	odsetek długości ulic lokalnych objętych ograniczeniem ruchu tranzytowego (%)

Element	Opis
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	spokojniejsze i bezpieczniejsze ulice osiedlowe oraz poprawa jakości życia w dzielnicach mieszkaniowych

B4. Kompleksowe bezpieczeństwo i dostępność wokół szkół

Element	Opis
Kod działania	B4
Nazwa działania	Kompleksowe bezpieczeństwo i dostępność wokół szkół
Obszar mobilności	Bezpieczeństwo ruchu drogowego
Powiązanie z celami strategicznymi	I, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	1, 2
Uzasadnienie działania	Otoczenie szkół należy do najważniejszych przestrzeni z punktu widzenia bezpieczeństwa i jakości codziennych podróży. Wysoka aktywność piesza i rowerowa oraz obecność dzieci wymagają szczególnej uwagi przy kształtowaniu organizacji ruchu i przestrzeni ulicznych. Dalsze działania powinny wspierać tworzenie bezpiecznych, czytelnych i przyjaznych warunków dojścia oraz dojazdu do szkół, sprzyjających większej samodzielności dzieci i ograniczaniu konfliktów pomiędzy różnymi użytkownikami przestrzeni.
Opis działania	Poprawa bezpieczeństwa i dostępności otoczenia szkół poprzez wdrażanie rozwiązań infrastrukturalnych i organizacyjnych, ograniczających ruch samochodowy oraz wzmacniających ruch pieszy i rowerowy. Działanie obejmuje wprowadzanie rozwiązań takich jak strefy uspokojonego ruchu, ulice szkolne, zmiany organizacji ruchu oraz poprawę jakości przestrzeni w bezpośrednim otoczeniu placówek edukacyjnych. Działanie realizowane w powiązaniu z: B2, B3, P1, P2, R1, G1.
Kluczowe elementy wdrożenia	wprowadzanie stref uspokojonego ruchu w otoczeniu szkół; wdrażanie ulic szkolnych; zmiany organizacji ruchu w godzinach funkcjonowania szkół; poprawa infrastruktury pieszej i rowerowej w otoczeniu placówek; ograniczanie parkowania w bezpośrednim sąsiedztwie szkół
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	ZTM, GZZ, GZD, DRMG
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba szkół objętych działaniami poprawiającymi bezpieczeństwo i dostępność otoczenia
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bezpieczniejsze i bardziej przyjazne dojścia dzieci do szkół; większa samodzielność codziennych podróży uczniów

6.6. Logistyka miejska (L)

Obsługa dostaw i transport towarów coraz silniej wpływają na funkcjonowanie ulic, bezpieczeństwo pieszych oraz jakość przestrzeni publicznej. Rozwój e-commerce,

gastronomii i usług zwiększa liczbę krótkich postojów oraz manewrów w przestrzeni ulicznej, co w wielu lokalizacjach prowadzi do blokowania chodników, przejść i zatok, a także do konfliktów z ruchem pieszym i rowerowym.

Diagnoza pokazuje, że kluczowym wyzwaniem jest brak spójnych zasad obsługi logistycznej oraz niedobór dedykowanej infrastruktury (miejsc dostaw i postoju), a także niewystarczające powiązanie logistyki z zarządzaniem parkowaniem. Działania w tym obszarze koncentrują się na uporządkowaniu systemu dostaw, ograniczeniu ich negatywnego wpływu na przestrzeń publiczną oraz stopniowym przechodzeniu w kierunku bardziej zrównoważonych, nisko- i zeroemisyjnych form obsługi ostatniej mili.

L1. Zasady organizacji dostaw w Śródmieściu

Element	Opis
Kod działania	L1
Nazwa działania	Zasady organizacji dostaw w Śródmieściu
Obszar mobilności	Logistyka miejska
Powiązanie z celami strategicznymi	III, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	7
Uzasadnienie działania	Intensywna działalność usługowa i handlowa w Śródmieściu wiąże się z koniecznością zapewnienia sprawnej obsługi logistycznej. Odpowiednia organizacja dostaw pozwala pogodzić potrzeby przedsiębiorców z oczekiwaniami mieszkańców oraz zapewnić wysoką jakość przestrzeni publicznych. Odpowiednie działania pozwalają wspierać efektywną obsługę logistyczną przy jednoczesnym zachowaniu komfortowych warunków dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego.
Opis działania	Wprowadzanie i rozwój spójnych zasad obsługi dostaw w Śródmieściu, obejmujących organizację czasu i przestrzeni realizacji dostaw. Działanie obejmuje określenie okien czasowych dla dostaw, wyznaczenie dedykowanych miejsc obsługi logistycznej oraz wprowadzanie preferencji dla pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych. Działanie realizowane w powiązaniu z: ZR1, ZR3, P1, P2, TZ2.
Kluczowe elementy wdrożenia	wprowadzenie okien czasowych dla dostaw; wyznaczenie dedykowanych miejsc obsługi logistycznej; integracja zasad dostaw z organizacją ruchu oraz polityką parkowania; preferencje dla pojazdów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	ZTM, GZD, BRDiWM
Horyzont realizacji	krótki / średni
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta
Wskaźniki monitorowania	odsetek długości ulic w Śródmieściu objętych zasadami organizacji dostaw (%)
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej uporządkowana przestrzeń uliczna oraz ograniczenie konfliktów pomiędzy dostawami a ruchem pieszym, rowerowym i transportem zbiorowym

L2. Pilotażowe strefy mikrologistyki

Element	Opis
Kod działania	L2
Nazwa działania	Pilotażowe strefy mikrologistyki
Obszar mobilności	Logistyka miejska
Powiązanie z celami strategicznymi	III, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	7
Uzasadnienie działania	Rosnąca liczba dostaw związanych z handlem internetowym oraz działalnością usługową zwiększa znaczenie efektywnej organizacji logistyki miejskiej. Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań logistycznych może wspierać sprawną obsługę przedsiębiorstw, ograniczać liczbę przejazdów realizowanych w obszarach centralnych oraz poprawiać warunki funkcjonowania przestrzeni publicznych. Działania w tym zakresie stwarzają możliwość jednoczesnego wspierania rozwoju gospodarczego miasta oraz poprawy jakości środowiska i mobilności.
Opis działania	Tworzenie i testowanie pilotażowych stref mikrologistyki (micro-SULP) jako lokalnych hubów logistycznych umożliwiających konsolidację dostaw oraz obsługę ostatniej mili. Działanie zakłada rozwój dostaw zeroemisyjnych, w tym z wykorzystaniem rowerów cargo i lekkich pojazdów elektrycznych, jako alternatywy dla tradycyjnych pojazdów dostawczych w obszarach o wysokiej presji przestrzennej. Działanie realizowane w powiązaniu z: ZR1, L3, ZR2, B3, R1.
Kluczowe elementy wdrożenia	wybór lokalizacji micro-SULP w oparciu o strukturę popytu i presję przestrzenną; współpraca z operatorami logistycznymi, przedsiębiorcami i zarządcami nieruchomości; testowanie modeli operacyjnych; rozwój dostaw ostatniej mili z wykorzystaniem rowerów cargo i pojazdów zeroemisyjnych; tworzenie warunków infrastrukturalnych dla rowerów cargo; monitoring efektów pilotaży
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BZRD, GZD, GZZ, WS UMG, GN
Horyzont realizacji	krótki / średni
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba funkcjonujących stref mikrologistyki (micro-SULP)
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	ograniczenie ruchu samochodów dostawczych w obszarach centralnych oraz w miejscach koncentracji dostaw; poprawa jakości przestrzeni publicznej; zmniejszenie hałasu i emisji; bardziej uporządkowana i efektywna obsługa dostaw

L3. Organizacja przestrzeni dla dostaw krótkoterminowych

Element	Opis
Kod działania	L3
Nazwa działania	Organizacja przestrzeni dla dostaw krótkoterminowych
Obszar mobilności	Logistyka miejska
Powiązanie z celami strategicznymi	III, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	7
Uzasadnienie działania	Wraz ze wzrostem liczby dostaw rośnie znaczenie odpowiednio zorganizowanych miejsc postoju dla pojazdów dostawczych. Ich właściwa lokalizacja i dostępność pozwalają ograniczać konflikty przestrzenne, poprawiać bezpieczeństwo ruchu oraz zapewniać lepsze warunki funkcjonowania ruchu pieszego, transportu zbiorowego i działalności usługowej.
Opis działania	Inwentaryzacja istniejących oraz wyznaczanie kolejnych miejsc krótkiego postoju przeznaczonych dla dostaw, zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie punktów usługowych oraz w obszarach o wysokiej intensywności ruchu. Działanie realizowane w powiązaniu z: ZR1, L1, L2, B2.
Kluczowe elementy wdrożenia	identyfikacja lokalnych potrzeb dostaw; projektowanie czytelnie oznakowanych stref ładunkowych; integracja miejsc dostaw z systemem zarządzania parkowaniem; konsekwentna egzekucja zasad korzystania z postoju krótkoterminowego
Jednostka wiodąca	BZRD
Partnerzy	SM, GZD
Horyzont realizacji	krótki / średni
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta
Wskaźniki monitorowania	liczba wyznaczonych miejsc krótkiego postoju dla dostaw
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej uporządkowana przestrzeń uliczna oraz poprawa bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu

6.7. Przestrzeń publiczna (U)

Jakość przestrzeni publicznych bezpośrednio wpływa na wybory transportowe mieszkańców, poziom aktywności pieszej i rowerowej oraz funkcjonowanie lokalnych społeczności. Diagnoza pokazuje fragmentację ulic, nierównomierny rozwój placów dzielnicowych oraz silną presję parkowania w obszarach o wysokiej intensywności ruchu i usług. Jednocześnie przestrzeń publiczna pozostaje kluczowym narzędziem budowania miasta krótkich dystansów, poprawy dostępności do TZ oraz wzmacniania centrów lokalnych.

Działania w tym obszarze koncentrują się na systemowej transformacji ulic i placów, integracji przestrzeni publicznych z mobilnością aktywną i TZ oraz ograniczaniu roli

parkowania w najbardziej wrażliwych lokalizacjach - tak, aby ulice i place pełniły przede wszystkim funkcje społeczne, a nie magazynowania samochodów.

U1. Ulice Przyjazne

Element	Opis
Kod działania	U1
Nazwa działania	Ulice Przyjazne
Obszar mobilności	Przestrzeń publiczna
Powiązanie z celami strategicznymi	I, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	2, 3, 6
Uzasadnienie działania	Ulice stanowią podstawowy element przestrzeni publicznej miasta. Ich sposób projektowania wpływa nie tylko na warunki przemieszczania się, ale również na jakość codziennego życia mieszkańców, bezpieczeństwo oraz funkcjonowanie lokalnych usług. Coraz większe znaczenie zyskuje kształtowanie ulic jako przestrzeni wielofunkcyjnych, wspierających nie tylko transport, ale również aktywność społeczną, lokalny handel i wysoką jakość życia. Dalsze działania powinny sprzyjać tworzeniu ulic bezpiecznych, dostępnych i komfortowych dla wszystkich użytkowników, przy uwzględnieniu zróżnicowanych potrzeb transportowych miasta.
Opis działania	Realizacja programu budowy i przebudowy ulic w standardzie „Ulicy Przyjaznej”, z priorytetem dla ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego oraz z wysoką jakością przestrzeni publicznej. Działanie obejmuje kształtowanie ulic jako dostępnych, bezpiecznych i komfortowych przestrzeni codziennego życia, sprzyjających poruszaniu się, przebywaniu i korzystaniu z lokalnych usług. Działanie realizowane w powiązaniu z: P1, P3, R4, ZR1, B2, B3, TZ4.
Kluczowe elementy wdrożenia	projektowanie ulic w oparciu o potrzeby pieszych i rowerzystów; zapewnienie ciągłości tras pieszych i rowerowych; czytelne przejścia i miejsca odpoczynku; wprowadzanie zieleni ulicznej i rozwiązań retencyjnych; uspokajanie ruchu; odzyskiwanie przestrzeni z parkowania na rzecz zieleni i funkcji społecznych; integracja przystanków transportu zbiorowego z przestrzenią uliczną
Jednostka wiodąca	GZZ
Partnerzy	BRG, GZD, BZRD, ZTM, DRMG
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	Długość ulic wybudowanych lub przebudowanych w standardzie „Ulicy Przyjaznej”
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej przyjazne, bezpieczne i zielone ulice wspierające codzienne podróże piesze, rowerowe i transportem zbiorowym

U2. Miasto krótkich odległości

Element	Opis
Kod działania	U2
Nazwa działania	Miasto krótkich odległości
Obszar mobilności	Przestrzeń publiczna
Powiązanie z celami strategicznymi	I, III, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	2, 3, 6
Uzasadnienie działania	Koncepcja miasta krótkich odległości zakłada tworzenie warunków, w których mieszkańcy mogą realizować znaczną część codziennych potrzeb w pobliżu miejsca zamieszkania. Dostępność usług, edukacji, terenów rekreacyjnych, transportu zbiorowego oraz podstawowych funkcji miejskich w zasięgu krótkiej podróży sprzyja wyższej jakości życia, ogranicza konieczność wykonywania dalekich podróży oraz wspiera bardziej zrównoważone wzorce mobilności. Gdańsk dysponuje licznymi lokalnymi ośrodkami aktywności oraz rozwiniętą siecią usług publicznych, które stanowią dobrą podstawę do dalszego wzmacniania modelu miasta krótkich odległości. Istotnym punktem odniesienia dla działań w tym zakresie są również doświadczenia programu Gdańskie Przestrzenie Lokalne (GPL), wspierającego rozwój wysokiej jakości przestrzeni publicznych oraz lokalnych centrów aktywności społecznej. Dalsze działania powinny koncentrować się na wzmacnianiu dostępności codziennych usług, poprawie jakości przestrzeni publicznych oraz tworzeniu warunków sprzyjających realizacji codziennych podróży pieszo, rowerem i transportem zbiorowym.
Opis działania	Przekształcanie placów i przestrzeni dzielnicowych w lokalne centra życia społecznego i usług, wspierające codzienne aktywności mieszkańców. Działanie obejmuje tworzenie dostępnych, bezpiecznych i komfortowych przestrzeni publicznych sprzyjających poruszaniu się pieszo, spotkaniom i przebywaniu, z uwzględnieniem potrzeb różnych grup użytkowników. Realizacja działania stanowi kontynuację i uzupełnienie założeń programu Gdańskie Przestrzenie Lokalne (GPL), poprzez wdrażanie rozwiązań przestrzennych, mobilnościowych i funkcjonalnych odpowiadających na aktualne potrzeby mieszkańców. Działanie realizowane w powiązaniu z: P1, P4, ZR1, B3, U1.
Kluczowe elementy wdrożenia	wdrażanie i aktualizacja założeń programu Gdańskie Przestrzenie Lokalne (GPL) w wybranych lokalizacjach; przekształcanie placów w atrakcyjne przestrzenie spotkań z wysoką jakością zieleni i małej architektury; poprawa dostępności pieszej i eliminacja barier; zapewnienie komfortu użytkowania (cień, miejsca do siedzenia, ochrona przed warunkami atmosferycznymi); porządkowanie parkowania w bezpośrednim otoczeniu; wzmacnianie funkcji usługowych i społecznych; projektowanie przestrzeni z uwzględnieniem potrzeb różnych grup użytkowników
Jednostka wiodąca	GZZ
Partnerzy	BRG, BRDiWM, BAM, WRS UMG
Horyzont realizacji	średni / długi
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE

Element	Opis
Wskaźniki monitorowania	liczba przekształconych przestrzeni dzielnicowych
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej dostępne, komfortowe i przyjazne przestrzenie dzielnicowe; poprawa jakości codziennego życia; większe możliwości spotkań i aktywności lokalnych; wzrost poczucia przynależności i dobrostanu

6.8. ITS i dane (IT)

Skuteczne zarządzanie mobilnością wymaga podejmowania decyzji w oparciu o dane oraz dynamicznego reagowania na zmieniające się warunki ruchu. Gdańsk dysponuje rozbudowaną infrastrukturą ITS, którą nadal należy rozwijać w kierunku jeszcze lepszego wykorzystania informacji o m.in. ruchu pieszym i rowerowym oraz silniejszego powiązania sterowania ruchem z celami SUMP.

Rozwój systemów ITS powinien wspierać nie tylko zarządzanie przepływem ruchu, lecz również odporność systemu mobilności, bezpieczeństwo użytkowników oraz zdolność miasta do reagowania w sytuacjach kryzysowych.

Działania w tym obszarze koncentrują się na rozwoju inteligentnych systemów transportowych z uwzględnieniem priorytetu dla TZ i ruchu pieszego przy jednoczesnej rozbudowie infrastruktury informatycznej w tym zagadnień związanych z cyberbezpieczeństwem.

IT1. Rozwój ITS

Element	Opis
Kod działania	IT1
Nazwa działania	Rozwój ITS
Obszar mobilności	ITS i dane
Powiązanie z celami strategicznymi	II, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	4, 6, 8
Uzasadnienie działania	Systemy ITS, w tym TRISTAR, umożliwiają bieżące zarządzanie ruchem w oparciu o dane w czasie rzeczywistym. Wykorzystanie adaptacyjnego sterowania sygnalizacją oraz integracja danych z różnych systemów transportowych pozwalają zwiększyć efektywność istniejącej infrastruktury oraz lepiej ukierunkować funkcjonowanie systemu mobilności.
Opis działania	Rozwój systemu TRISTAR w kierunku adaptacyjnego sterowania ruchem opartego na danych w czasie rzeczywistym, z wyraźnym priorytetem dla transportu zbiorowego oraz ruchu pieszego. Działanie obejmuje wykorzystanie systemu do aktywnego zarządzania ruchem w mieście, w szczególności poprzez nadawanie priorytetu transportowi zbiorowemu, poprawę warunków ruchu pieszego, zwiększanie bezpieczeństwa w rejonie przejść i skrzyżowań, a także wsparcie polityki zarządzania parkowaniem i logistyki miejskiej.

Element	Opis
	Działanie realizowane w powiązaniu z: TZ2, ZR3, B2, ZR1, L1, L3, IT2.
Kluczowe elementy wdrożenia	wdrażanie adaptacyjnej sygnalizacji świetlnej reagującej na rzeczywiste natężenia ruchu; nadawanie priorytetów przejazdu pojazdom transportu zbiorowego; skracanie czasów oczekiwania pieszych na przejściach; integracja danych z czujników ruchu, systemów transportu zbiorowego i systemów parkingowych; wykorzystanie analityki predykcyjnej do zarządzania mobilnością miejską
Jednostka wiodąca	GZD
Partnerzy	BZRD, ZTM
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba skrzyżowań objętych adaptacyjnym sterowaniem ruchem
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	bardziej niezawodny transport zbiorowy; krótszy czas oczekiwania pieszych; poprawa bezpieczeństwa ruchu

IT2. Monitoring ruchu pieszego i rowerowego

Element	Opis
Kod działania	IT2
Nazwa działania	Monitoring ruchu pieszego i rowerowego
Obszar mobilności	ITS i dane
Powiązanie z celami strategicznymi	I
Powiązanie z celami operacyjnymi	8
Uzasadnienie działania	Systematyczne gromadzenie danych dotyczących ruchu pieszego i rowerowego pozwala lepiej rozumieć rzeczywiste zachowania transportowe mieszkańców oraz śledzić zmiany zachodzące w systemie mobilności. Monitoring wspiera ocenę skuteczności podejmowanych działań, identyfikację potrzeb użytkowników oraz podejmowanie decyzji inwestycyjnych w oparciu o wiarygodne dane. Dzięki temu możliwe jest bardziej efektywne planowanie i rozwijanie infrastruktury odpowiadającej rzeczywistym potrzebom mieszkańców.
Opis działania	Budowa i rozwój systemu monitoringu ruchu pieszego i rowerowego w oparciu o sieć sensorów oraz analizę danych, stanowiącego podstawę oceny skuteczności działań oraz podejmowania decyzji w zakresie mobilności. Działanie wspiera planowanie, realizację i ocenę działań w zakresie infrastruktury pieszej, rozwoju sieci rowerowej, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz monitorowania efektów polityki mobilności. Działanie realizowane w powiązaniu z: P1, P3, R1, B1, IT1.
Kluczowe elementy wdrożenia	instalacja liczników ruchu w kluczowych lokalizacjach; systematyczna analiza danych dotyczących natężeń i kierunków ruchu; wykorzystanie wyników monitoringu w planowaniu inwestycji pieszych i rowerowych; udostępnianie wybranych danych w formie otwartych zasobów
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BRG, GZD, GZZ, WPG UMG, GCI

Element	Opis
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE
Wskaźniki monitorowania	liczba lokalizacji objętych monitoringiem ruchu pieszego i rowerowego
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	lepsze dopasowanie inwestycji pieszych i rowerowych do rzeczywistych potrzeb użytkowników; bardziej trafne decyzje planistyczne

6.9. Edukacja, zarządzanie, komunikacja (G)

Skuteczna transformacja mobilności wymaga nie tylko inwestycji infrastrukturalnych, ale również zmiany postaw, budowania kompetencji oraz sprawnego zarządzania procesem wdrażania SUMP. Diagnoza wskazuje na potrzebę systematycznej edukacji mieszkańców w zakresie bezpiecznego i zrównoważonego poruszania się po mieście oraz wzmocnienia współpracy międzywydziałowej w administracji.

Działania w tym obszarze koncentrują się na rozwijaniu kompetencji dzieci, młodzieży i dorosłych, budowaniu wspólnego języka wśród urzędników oraz tworzeniu trwałych mechanizmów współpracy pomiędzy jednostkami miejskimi i interesariuszami lokalnymi.

G1. Programy edukacyjne, kampanie edukacyjno-promocyjne

Element	Opis
Kod działania	G1
Nazwa działania	Programy edukacyjne, kampanie edukacyjno-promocyjne
Obszar mobilności	Edukacja i komunikacja
Powiązanie z celami strategicznymi	I, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	9
Uzasadnienie działania	Kształtowanie bezpiecznych i zrównoważonych zachowań transportowych wymaga działań edukacyjnych prowadzonych od najmłodszych lat oraz systematycznej komunikacji społecznej kierowanej do różnych grup mieszkańców. Działania te wspierają świadome wybory transportowe, poprawiają bezpieczeństwo wszystkich użytkowników przestrzeni publicznej oraz pomagają budować nawyki sprzyjające korzystaniu z ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego.
Opis działania	Rozwój programów edukacyjnych i kampanii społecznych wspierających bezpieczne, świadome i zrównoważone poruszanie się po mieście. Działanie obejmuje w szczególności programy skierowane do dzieci i młodzieży, działania szkolne, kampanie informacyjne oraz inicjatywy wspierające świadome korzystanie z różnych form mobilności. Zakres obejmuje edukację w zakresie mobilności aktywnej, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz korzystania z transportu zbiorowego, a także angażowanie mieszkańców w identyfikację barier i problemów w codziennych podróżach.

Element	Opis
	Działanie realizowane w powiązaniu z: B1, B2, B4, P1, R1, G2.
Kluczowe elementy wdrożenia	realizacja projektów edukacyjnych w szkołach; prowadzenie kampanii społecznych; angażowanie uczniów i mieszkańców w identyfikację lokalnych problemów dostępności i bezpieczeństwa; współpraca z rodzicami, nauczycielami i radami dzielnic; promocja samodzielnych i bezpiecznych dojść do szkół
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	BZRD, WRS UMG, WE UMG, GZD, GZZ, SM
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta
Wskaźniki monitorowania	liczba zrealizowanych działań edukacyjnych i kampanii
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	większa świadomość bezpiecznego i zrównoważonego korzystania z transportu; wzmacnianie pozytywnych nawyków mobilnościowych

G2. Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych w zakresie zarządzania mobilnością

Element	Opis
Kod działania	G2
Nazwa działania	Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych w zakresie zarządzania mobilnością
Obszar mobilności	Edukacja i zarządzanie
Powiązanie z celami strategicznymi	I, II, III, IV
Powiązanie z celami operacyjnymi	9
Uzasadnienie działania	Skuteczna realizacja SUMP wymaga nie tylko inwestycji infrastrukturalnych, ale również równoległego prowadzenia działań w trzech obszarach: rozwoju kompetencji instytucjonalnych, działań informacyjnych i edukacyjnych oraz tworzenia trwałych form współpracy i dialogu pomiędzy jednostkami miejskimi, decydentami, ekspertami i użytkownikami miasta. Rozwijanie kompetencji, wzmacnianie współpracy oraz systematyczna wymiana doświadczeń zwiększają zdolność miasta do skutecznego wdrażania działań i reagowania na zmieniające się wyzwania związane z mobilnością. Istotnym elementem tego procesu jest również tworzenie warunków do testowania nowych narzędzi, podejść i standardów, a następnie stopniowego włączania sprawdzonych rozwiązań do codziennej praktyki zarządzania miastem.
Opis działania	Wdrożenie programu wspierającego realizację SUMP, obejmującego rozwój kompetencji, komunikację i dialog oraz działania pilotażowe związane z mobilnością i przestrzenią publiczną. **1. Rozwój kompetencji** Program obejmuje rozwój kompetencji pracowników administracji miejskiej, radnych oraz innych podmiotów zaangażowanych w planowanie, projektowanie, zarządzanie i wdrażanie działań miejskich, w szczególności w zakresie mobilności, bezpieczeństwa ruchu drogowego, dostępności, polityki parkingowej, logistyki miejskiej, wykorzystania danych oraz oceny efektów działań. **2. Współpraca i komunikacja**

Element	Opis
	Program obejmuje budowanie trwałych mechanizmów współpracy i dialogu pomiędzy jednostkami miejskimi, mieszkańcami, środowiskami eksperckimi oraz innymi interesariuszami, a także regularne informowanie o postępach wdrażania SUMP. **3. Pilotaże i testowanie rozwiązań** Program obejmuje przygotowanie i realizację działań pilotażowych służących testowaniu nowych metod, narzędzi, standardów i rozwiązań organizacyjnych w warunkach miejskich, w tym działań wspierających systemowe uwzględnianie dostępności, równości oraz potrzeb różnych grup użytkowników. Działanie realizowane w powiązaniu z: wszystkimi obszarami planu, w szczególności G1, IT1, IT2, B1, U1, ZR4.
Kluczowe elementy wdrożenia	organizacja cyklicznych szkoleń tematycznych; prowadzenie warsztatów międzywydziałowych i projektowych; rozwój kompetencji w zakresie danych, monitoringu i ewaluacji; współpraca z uczelniami i ekspertami zewnętrznymi; organizacja wizyt studyjnych; tworzenie trwałych form dialogu z mieszkańcami i interesariuszami; regularna komunikacja o postępach wdrażania SUMP; przygotowanie i realizacja działań pilotażowych; testowanie nowych narzędzi, standardów i metod pracy; prowadzenie audytów przestrzeni i procesów
Jednostka wiodąca	ZTM
Partnerzy	UMG, GZD, GZZ, DRMG, BRG, SM, uczelnie (PG, UG, GUMed), organizacje społeczne, partnerzy zewnętrzni
Horyzont realizacji	krótki / średni / ciągły
Potencjalne źródła finansowania	budżet miasta, środki UE, projekty krajowe i międzynarodowe
Wskaźniki monitorowania	liczba zrealizowanych szkoleń, warsztatów i działań pilotażowych; liczba uczestników programu
Oczekiwany efekt dla mieszkańców	lepiej skoordynowane działania miasta; wyższa jakość przygotowania i wdrażania rozwiązań; bardziej spójna i przewidywalna polityka mobilności i przestrzeni publicznej; większa przejrzystość działań miasta; lepsze dopasowanie rozwiązań do potrzeb różnych użytkowników; skuteczniejsze wdrażanie nowych podejść i standardów w praktyce

6.10. Kluczowe powiązania między działaniami

Działania ujęte w planie tworzą spójny system wzajemnie powiązanych interwencji. Poszczególne zadania nie funkcjonują niezależnie, lecz wzajemnie wzmacniają swoje efekty lub wymagają równoległego wdrażania działań w innych obszarach. Oznacza to, że skuteczna realizacja SUMP wymaga stałej koordynacji pomiędzy polityką transportową, przestrzenną, środowiskową, społeczną i organizacyjną miasta. Najistotniejsze zależności występujące pomiędzy grupami działań przedstawiono w tabeli poniżej.

Tabela 8: Powiązania pomiędzy obszarami działań.

Obszar działań	Najważniejsze powiązania
Mobilność piesza (P)	TZ4, U1, U2, B2, B4, ZR1, G1

Obszar działań	Najważniejsze powiązania
Ruch rowerowy (R)	TZ3, TZ4, U1, U2, B3, ZR1, G1
Transport zbiorowy (TZ)	ZR1, ZR3, IT1, IT2, P1, P2, R3
Zarządzanie ruchem i parkowaniem (ZR)	TZ1, TZ2, P3, U1, U2, B3, IT1
Bezpieczeństwo ruchu drogowego (B)	P2, P3, R1, R4, TZ4, U1, G1
Logistyka miejska (L)	ZR3, IT1, U1, U2, IV (cel strategiczny)
Przestrzeń publiczna (U)	P1, P3, R4, TZ2, ZR1, B3, G1
ITS i dane (IT)	TZ2, ZR3, B1, L1, monitoring wszystkich obszarów
Edukacja i zarządzanie (G)	wszystkie obszary planu

W ramach poszczególnych obszarów występują również silne zależności pomiędzy działaniami szczegółowymi:

- **Mobilność piesza (P)** działania P1-P5 tworzą spójny pakiet obejmujący jakość infrastruktury, bezpieczeństwo przekraczania ulic, priorytet ruchu pieszego, standardy dostępności oraz identyfikację i usuwanie barier.
- **Ruch rowerowy (R)** działania R1-R4 łączą rozwój sieci tras, parkowanie rowerów, integrację z TZ oraz rozwiązania organizacyjne wspierające bezpieczny ruch rowerowy.
- **Transport zbiorowy (TZ)** działania TZ1-TZ7 obejmują ofertę przewozową, priorytety w ruchu ulicznym, jakość przesiadek, dostępność przystanków oraz integrację taryfową, informacyjną i usługową.
- **Zarządzanie ruchem i parkowaniem (ZR)** działania ZR1-ZR4 tworzą pakiet narzędzi regulacyjnych i organizacyjnych obejmujących politykę parkingową, zarządzanie ruchem, ograniczanie emisji oraz zarządzanie popytem na mobilność.
- **Bezpieczeństwo ruchu drogowego (B)** działania B1-B4 łączą zarządzanie bezpieczeństwem, poprawę infrastruktury, ochronę ulic lokalnych oraz szczególne działania w otoczeniu szkół.
- **Logistyka miejska (L)** działania L1-L3 dotyczą organizacji dostaw, testowania nowych rozwiązań logistycznych oraz porządkowania przestrzeni wykorzystywanej przez transport towarów.
- **Przestrzeń publiczna (U)** działania U1-U2 wzmacniają jakość ulic i centrów dzielnicowych jako miejsc codziennego życia, mobilności i integracji społecznej.

- **ITS i dane (IT)** działania IT1-IT2 wspierają zarządzanie systemem transportowym oraz podejmowanie decyzji w oparciu o dane.
- **Edukacja i zarządzanie (G)** działania G1-G2 wspierają zmianę zachowań transportowych, rozwój kompetencji oraz skuteczne wdrażanie całego planu.

Przedstawione powiązania pokazują, że skuteczna realizacja SUMP wymaga zintegrowanego podejścia do planowania i wdrażania działań. Osiągnięcie trwałej zmiany w systemie mobilności nie będzie rezultatem pojedynczych inwestycji, lecz konsekwentnego łączenia interwencji infrastrukturalnych, organizacyjnych, regulacyjnych, edukacyjnych i technologicznych.

Szczególne znaczenie będzie miała koordynacja działań pomiędzy jednostkami miejskimi, właściwe sekwencjonowanie wdrożeń oraz regularna ocena efektów. Podejście to pozwoli lepiej wykorzystać potencjał poszczególnych interwencji, wzmacniać efekty synergii oraz skuteczniej odpowiadać na zmieniające się potrzeby mieszkańców i użytkowników miasta.



PLAN WDRAŻANIA

7. PLAN WDRAŻANIA

Skuteczność Planu Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 zależy nie tylko od jakości diagnozy i przyjętych kierunków działań, lecz przede wszystkim od zdolności miasta do konsekwentnie prowadzonego wdrażania dokumentu w perspektywie wieloletniej. Wdrażanie SUMP należy rozumieć jako proces ciągły, wymagający koordynacji międzyinstytucjonalnej, stabilności kierunków polityki miejskiej, regularnego monitorowania efektów oraz zdolności reagowania na zmieniające się uwarunkowania społeczne, środowiskowe i finansowe.

SUMP 2035 nie jest katalogiem pojedynczych inwestycji transportowych, lecz strategicznym narzędziem zarządzania mobilnością miasta. Oznacza to, że wdrażanie dokumentu powinno obejmować równolegle:

- realizację inwestycji infrastrukturalnych,
- zmiany organizacyjne i regulacyjne,
- działania edukacyjne i komunikacyjne,
- integrację mobilności z planowaniem przestrzennym,
- działania związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- poprawę jakości przestrzeni publicznych,
- rozwój systemów danych i monitorowania,
- działania wspierające zmianę zachowań transportowych.

Wdrażanie dokumentu wymaga także utrzymania spójności pomiędzy polityką mobilności a innymi politykami miejskimi, w szczególności dotyczącymi klimatu, środowiska, zdrowia publicznego, dostępności, mieszkalnictwa oraz rozwoju przestrzennego miasta.

Jednym z kluczowych założeń wdrażania SUMP 2035 jest traktowanie mobilności pieszej jako fundamentu całego systemu mobilności. Oznacza to konieczność uwzględniania perspektywy pieszego we wszystkich działaniach dotyczących ulic, przestrzeni publicznych, transportu zbiorowego, bezpieczeństwa oraz planowania inwestycji.

Wdrażanie dokumentu powinno również uwzględniać rosnącą potrzebę odporności miasta na zmiany klimatu, kryzysy energetyczne, zmiany demograficzne oraz rosnącą presję przestrzenną i transportową. Z tego względu działania wskazane w SUMP powinny być traktowane jako element długofalowego procesu transformacji miasta, a nie wyłącznie zestaw krótkoterminowych projektów.

Kluczowe znaczenie dla skuteczności wdrażania będzie miało utrzymanie ciągłości działań niezależnie od zmian organizacyjnych, politycznych czy finansowych. Transformacja mobilności miejskiej nie następuje poprzez pojedyncze inwestycje, lecz poprzez wieloletni, konsekwentny proces stopniowego przekształcania sposobu funkcjonowania miasta i codziennych zachowań transportowych.

Szczególne znaczenie będą miały działania integrujące politykę mobilności z adaptacją do zmian klimatu, poprawą jakości środowiska miejskiego oraz zwiększaniem odporności przestrzeni publicznych i infrastruktury transportowej.



Rysunek 8. System wdrażania SUMP 2035.
Źródło: Opracowanie własne (grafika wygenerowana przez AI).

7.1. Priorytety wdrożeniowe

W ramach prac nad aktualizacją SUMP oraz warsztatów z mieszkańcami zidentyfikowano obszary działań, które powinny zostać potraktowane priorytetowo w pierwszych latach wdrażania dokumentu. Priorytety te wynikają zarówno z diagnozy mobilności Gdańska, jak i z oczekiwań mieszkańców dotyczących poprawy codziennego funkcjonowania miasta.

Wysoką rangę nadano działaniom, których efekty są bezpośrednio odczuwalne w codziennych podróżach mieszkańców oraz które jednocześnie wspierają realizację długofalowych celów klimatycznych, społecznych, przestrzennych i zdrowotnych miasta.

Priorytet 1. Wzmocnienie transportu zbiorowego jako kręgosłupa systemu mobilności

Jednym z najważniejszych priorytetów wdrożeniowych pozostaje dalsze wzmacnianie roli transportu zbiorowego. Dotyczy to zarówno poprawy jakości oferty przewozowej, jak i zwiększenia konkurencyjności transportu zbiorowego względem samochodu indywidualnego.

Kluczowe znaczenie mają:

- zwiększanie częstotliwości kursowania,
- rozwój priorytetów dla transportu zbiorowego,
- poprawa punktualności i przewidywalności podróży,
- poprawa jakości przesiadek,
- rozwój integracji taryfowej i informacji pasażerskiej,
- poprawa dostępności przystanków,
- dalsza integracja systemu w skali metropolitalnej.

Priorytet 2. Mobilność piesza jako podstawa codziennej dostępności

Drugim kluczowym priorytetem jest systematyczna poprawa warunków ruchu pieszego. Dotyczy to zarówno jakości infrastruktury, jak i sposobu projektowania ulic oraz przestrzeni publicznych.

Priorytetowo powinny być traktowane działania związane z:

- poprawą jakości chodników,
- zapewnianiem ciągłości tras pieszych,
- budową bezpiecznych przejść naziemnych,
- poprawą oświetlenia,
- eliminacją barier architektonicznych,
- wdrażaniem standardów dostępności,
- ochroną przestrzeni pieszej przed nielegalnym parkowaniem,
- tworzeniem ulic i przestrzeni z priorytetem dla ruchu pieszego.

Priorytet 3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego i uspokajanie ruchu

Bezpieczeństwo ruchu drogowego pozostaje jednym z kluczowych wyzwań polityki mobilności miasta. Szczególne znaczenie powinny mieć działania związane z uspokajaniem ruchu, ochroną niechronionych uczestników ruchu oraz poprawą bezpieczeństwa w otoczeniu szkół, przystanków i lokalnych centrów dzielnicowych.

Priorytet obejmuje:

- rozwój stref Tempo 30,
- przebudowę niebezpiecznych miejsc,
- poprawę bezpieczeństwa przejść dla pieszych,
- ograniczanie tranzytu w obszarach mieszkaniowych,
- rozwój ulic przyjaznych mieszkańcom,
- wdrażanie założeń Wizji Zero,
- poprawę bezpieczeństwa rowerzystów i pieszych,
- rozwój działań edukacyjnych i komunikacyjnych.

Priorytet 4. Kompleksowe zarządzanie parkowaniem i ruchem samochodowym

Jednym z kluczowych warunków skutecznej transformacji mobilności jest bardziej świadome i konsekwentne zarządzanie ruchem samochodowym oraz przestrzenią parkingową.

Działania w tym obszarze powinny obejmować:

- rozwój i dostosowywanie polityki parkingowej,
- ograniczanie chaosu parkingowego w przestrzeni publicznej,
- ochronę przestrzeni pieszych i terenów zielonych,
- wspieranie rotacji parkingowej w obszarach o dużej presji,
- ograniczanie tranzytu w dzielnicach mieszkaniowych,
- rozwój stref uspokojonego ruchu,
- lepsze zarządzanie dostępnością parkingów,
- integrację polityki parkingowej z celami klimatycznymi i transportowymi miasta.

Polityka parkingowa powinna być traktowana jako jedno z najważniejszych narzędzi wspierających rozwój transportu zbiorowego, mobilności aktywnej oraz poprawę jakości przestrzeni publicznych.

Priorytet 5. Rozwój spójnego systemu rowerowego

Istotnym kierunkiem wdrażania pozostaje dalszy rozwój ruchu rowerowego jako pełnoprawnego elementu systemu mobilności.

Priorytet obejmuje:

- domykanie sieci tras rowerowych,
- poprawę jakości infrastruktury,

- integrację roweru z transportem zbiorowym,
- rozwój bezpiecznego parkowania rowerów,
- poprawę standardów utrzymania tras,
- rozwój ulic rowerowych i rozwiązań współdzielonych,
- poprawę powiązań międzydzielnicowych.

Priorytet 6. Integracja mobilności z jakością przestrzeni publicznej i adaptacją do zmian klimatu

Wdrażanie SUMP 2035 powinno być ściśle powiązane z poprawą jakości przestrzeni publicznych oraz działaniami adaptacyjnymi wobec zmian klimatu.

Priorytet obejmuje:

- rozwój zieleni ulicznej,
- zwiększanie retencji i zacienienia,
- poprawę jakości lokalnych centrów dzielnicowych,
- tworzenie przestrzeni przyjaznych codziennym aktywnościom,
- ograniczanie presji parkingowej w przestrzeni publicznej,
- rozwój ulic o wysokiej jakości urbanistycznej,
- wzmacnianie miasta krótkich odległości.

Priorytet 7. Rozwój zarządzania ruchem, ITS i systemów danych

Rosnąca złożoność systemu mobilności wymaga dalszego rozwoju narzędzi zarządzania ruchem oraz wykorzystania danych w procesie planowania i podejmowania decyzji.

Priorytet obejmuje:

- rozwój systemu TRISTAR i jego dalszą integrację,
- rozwój monitoringu ruchu pieszego i rowerowego,
- wykorzystanie danych do zarządzania mobilnością,
- poprawę informacji pasażerskiej,
- rozwój inteligentnych systemów zarządzania ruchem,
- wspieranie priorytetu dla transportu zbiorowego i ruchu pieszego,
- rozwój narzędzi analitycznych wspierających politykę mobilności.

Priorytet 8. Edukacja, komunikacja i budowanie kultury mobilności

Długofalowa transformacja mobilności wymaga nie tylko inwestycji infrastrukturalnych, lecz również działań edukacyjnych, komunikacyjnych i społecznych.

Priorytet obejmuje:

- działania edukacyjne dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- kampanie promujące mobilność aktywną i transport zbiorowy,
- rozwój dialogu z mieszkańcami,
- wspieranie lokalnych inicjatyw mobilnościowych,

- budowanie świadomości klimatycznej i zdrowotnej,
- rozwój partycypacji społecznej w procesach planistycznych.

7.2. Syntetyczna macierz priorytetów wdrożeniowych

Legenda poziomów priorytetu:

🟩 Priorytet kluczowy – działania o fundamentalnym znaczeniu dla funkcjonowania systemu mobilności oraz realizacji celów strategicznych miasta.

🟧 Priorytet wysoki – działania istotnie wspierające transformację mobilności i poprawę jakości życia mieszkańców.

⬜ Działania wspierające / ciągłe – działania uzupełniające, systemowe lub realizowane w sposób ciągły.

Tabela 9: Hierarchia priorytetów wdrożeniowych działań SUMP Gdańsk 2035.

Kod	Działanie	Poziom priorytetu	Horyzont realizacji*	Charakter działania
P1	Rozbudowa i poprawa jakości ciągów pieszych	🟩 Kluczowy	krótki / średni / ciągły	infrastrukturalny
P2	Budowa oraz modernizacja naziemnych przejść dla pieszych	🟩 Kluczowy	krótki / średni	infrastrukturalny
P3	Ulice z priorytetem dla ruchu pieszego	🟧 Wysoki	średni / długi	przestrzenny
P4	Standardy dostępności	🟩 Kluczowy	krótki / ciągły	systemowy
P5	Mapa barier	🟧 Wysoki	krótki / ciągły	analityczny / dostępnościowy
R1	Rozwój sieci tras rowerowych	🟩 Kluczowy	średni / długi	infrastrukturalny
R2	Parkingi rowerowe	🟧 Wysoki	krótki / średni	organizacyjny
R3	Integracja ruchu rowerowego z TZ i przestrzenią publiczną	🟧 Wysoki	średni	systemowy
R4	Ulice rowerowe i rozwiązania współdzielone	🟧 Wysoki	średni / długi	przestrzenny
TZ1	Linie o wysokiej częstotliwości	🟩 Kluczowy	krótki / ciągły	operacyjny
TZ2	Priorytet transportu zbiorowego w ruchu ulicznym	🟩 Kluczowy	średni	systemowy
TZ3	Węzły przesiadkowe	🟧 Wysoki	średni / długi	infrastrukturalny
TZ4	Dostęp pieszy do przystanków TZ	🟧 Wysoki	krótki / średni	dostępnościowy
TZ5	Integracja taryfowa	🟩 Kluczowy	średni	organizacyjny

Kod	Działanie	Poziom priorytetu	Horyzont realizacji*	Charakter działania
TZ6	Integracja informacyjna	Wysoki	średni	technologiczny
TZ7	Integracja usług mobilności	Wysoki	średni / długi	systemowy
ZR1	Kompleksowe zarządzanie parkowaniem	Kluczowy	średni / długi	regulacyjny
ZR2	Zarządzanie dostępem pojazdów wysokoemisyjnych	Wysoki	średni / długi	środowiskowy
ZR3	Priorytet dla pieszych i TZ w systemach zarządzania ruchem (TRISTAR)	Wysoki	średni	technologiczny
B1	Zarządzanie BRD	Kluczowy	krótki / ciągły	systemowy
B2	Bezpieczne przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe	Kluczowy	krótki / średni	infrastrukturalny
B3	Ochrona ulic lokalnych przed ruchem tranzytowym	Wysoki	średni	przestrzenny
B4	Kompleksowe bezpieczeństwo i dostępność wokół szkół	Wysoki	krótki / średni	społeczny
L1	Zasady organizacji dostaw w Śródmieściu	Wspierający	średni	organizacyjny
L2	Pilotażowe strefy mikrologistyki	Wysoki	średni	pilotażowy
L3	Organizacja przestrzeni dla dostaw krótkoterminowych	Wspierający	długi	strategiczny
U1	Ulice przyjazne	Wysoki	średni / długi	przestrzenny
U2	Miasto krótkich odległości	Wysoki	średni / długi	społeczny
IT1	Rozwój ITS	Wysoki	średni / długi	technologiczny
IT2	Monitoring ruchu pieszego i rowerowego	Wysoki	krótki / ciągły	analityczny
G1	Edukacja i kampanie społeczne	Wspierający/ ciągły	ciągły	edukacyjny
G2	Wzmacnianie zdolności instytucjonalnych w zakresie zarządzania mobilnością	Wysoki	ciągły	organizacyjny

* Przypisanie kilku horyzontów do jednego działania oznacza, że jego wdrażanie będzie miało charakter etapowy i będzie kontynuowane w kolejnych okresach realizacji SUMP.

Warsztaty z mieszkańcami przeprowadzone w ramach aktualizacji SUMP potwierdziły wysokie znaczenie działań związanych z codzienną dostępnością, bezpieczeństwem oraz jakością przestrzeni publicznych. Szczególnie silnie wybrzmiały kwestie dotyczące ruchu pieszego, bezpieczeństwa przejść dla pieszych, uspokajania ruchu, poprawy jakości

transportu zbiorowego oraz ograniczania negatywnego wpływu ruchu samochodowego na funkcjonowanie dzielnic i przestrzeni lokalnych.

Wnioski z warsztatów zostały uwzględnione przede wszystkim w procesie hierarchizacji działań oraz określania priorytetów wdrożeniowych. Szczególne znaczenie przypisano działaniom wpływającym bezpośrednio na codzienne doświadczenia mieszkańców, w tym jakości dojść pieszych, dostępności usług, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz poprawy warunków korzystania z transportu zbiorowego.

Warsztaty potwierdziły również potrzebę bardziej zintegrowanego podejścia do projektowania przestrzeni ulicznych, uwzględniającego jednocześnie kwestie mobilności, zieleni, bezpieczeństwa, dostępności oraz odporności miasta na skutki zmian klimatu.

Ponadto, integracja mobilności z działaniami klimatycznymi i środowiskowymi nie powinna być traktowana jako odrębny, dodatkowy obszar polityki miejskiej, lecz jako element codziennego projektowania i zarządzania miastem. Dotyczy to zarówno sposobu organizacji transportu, jak i projektowania ulic, przestrzeni publicznych, zieleni miejskiej czy lokalnej dostępności usług.

Działania związane z rozwojem ruchu pieszego i rowerowego, poprawą jakości transportu zbiorowego, ograniczaniem presji ruchu samochodowego oraz odzyskiwaniem przestrzeni ulicznych pod funkcje społeczne i środowiskowe stanowią jednocześnie działania wspierające adaptację miasta do zmian klimatu oraz zwiększające odporność miejskiego systemu mobilności.

Szczególnego znaczenia nabierają w tym kontekście kwestie związane z ograniczaniem efektu miejskiej wyspy ciepła, zwiększaniem retencji, poprawą komfortu termicznego użytkowników przestrzeni publicznych, wzmacnianiem lokalnej dostępności oraz zapewnieniem ciągłości funkcjonowania systemu transportowego w sytuacjach kryzysowych i podczas ekstremalnych zjawisk pogodowych.

Podejście przyjęte w SUMP Gdańsk 2035 zakłada, że odporność klimatyczna miasta nie będzie budowana wyłącznie poprzez pojedyncze inwestycje środowiskowe, lecz poprzez konsekwentne integrowanie celów mobilnościowych, przestrzennych, społecznych i środowiskowych w codziennych działaniach planistycznych i inwestycyjnych miasta.

7.3. Założenia dotyczące horyzontów realizacji

Działania przewidziane w SUMP Gdańsk 2035 mają zróżnicowany charakter, skalę oraz stopień złożoności. Z tego względu wdrażanie dokumentu zostało podzielone na trzy główne horyzonty czasowe oraz działania o charakterze ciągłym.

Podział ten nie stanowi sztywnego harmonogramu inwestycyjnego, lecz narzędzie wspierające etapowanie działań, określanie priorytetów oraz planowanie organizacyjne i finansowe. W praktyce część działań będzie realizowana równolegle lub etapowo, a ich

tempo wdrażania może zależeć od dostępności finansowania, gotowości projektowej, zmian legislacyjnych lub współpracy z partnerami zewnętrznymi.

Przyjęto następujące założenia:

- **działania krótkoterminowe (2026–2028)** – obejmują przede wszystkim działania organizacyjne, pilotażowe, regulacyjne i poprawiające codzienne funkcjonowanie systemu mobilności, możliwe do wdrożenia stosunkowo szybko oraz niewymagające długiego procesu przygotowawczego;
- **działania średnioterminowe (2028–2031)** – obejmują działania wymagające większej koordynacji instytucjonalnej, przygotowania projektowego lub etapowania inwestycji, w tym przebudowy ulic, rozwój infrastruktury i wdrażanie bardziej złożonych rozwiązań systemowych;
- **działania długoterminowe (2031–2035)** – obejmują działania strategiczne i transformacyjne, wymagające wieloletniego procesu przygotowania, wysokich nakładów finansowych lub zmian strukturalnych w funkcjonowaniu systemu mobilności miasta;
- **działania ciągłe** – obejmują działania realizowane w sposób stały lub cykliczny przez cały okres obowiązywania dokumentu, w szczególności związane z utrzymaniem infrastruktury, monitoringiem, edukacją, komunikacją społeczną oraz współpracą międzyinstytucjonalną.

7.4. Model wdrażania i współpracy instytucjonalnej

Skuteczne wdrażanie SUMP 2035 wymaga trwałej współpracy pomiędzy jednostkami miejskimi odpowiedzialnymi za transport, planowanie przestrzenne, bezpieczeństwo, środowisko, inwestycje oraz zarządzanie przestrzenią publiczną.

Kluczową rolę w koordynacji wdrażania dokumentu powinien pełnić Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, współpracujący z pozostałymi jednostkami miejskimi oraz partnerami metropolitalnymi.

Wdrażanie dokumentu powinno opierać się na:

- regularnej współpracy międzywydziałowej,
- wymianie danych i informacji,
- wspólnym planowaniu działań,
- integracji polityk sektorowych,
- współpracy z OMGGS,
- współpracy z uczelniami i organizacjami społecznymi,
- regularnym monitorowaniu postępów.

Istotnym elementem procesu wdrażania powinna pozostać także współpraca z mieszkańcami i interesariuszami lokalnymi. Utrzymanie dialogu społecznego jest

warunkiem budowania akceptacji dla zmian oraz lepszego dostosowania działań do codziennych potrzeb użytkowników miasta.

7.5. Finansowanie wdrażania

Realizacja działań przewidzianych w SUMP Gdańsk 2035 będzie wymagała wykorzystania zróżnicowanych źródeł finansowania.

Potencjalne źródła obejmują:

- środki budżetu miasta,
- fundusze Unii Europejskiej,
- środki krajowe,
- programy klimatyczne i środowiskowe,
- fundusze metropolitalne,
- środki związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego,
- partnerstwa publiczno-prywatne,
- finansowanie projektowe.

Z uwagi na długoterminowy charakter dokumentu oraz zmienność kosztów inwestycji, SUMP 2035 nie przypisuje szczegółowych kosztów do poszczególnych działań. Szacowanie kosztów powinno następować na etapie przygotowywania konkretnych projektów, programów inwestycyjnych oraz dokumentacji technicznej.

7.6. Kluczowe warunki skutecznego wdrażania

Do najważniejszych warunków skutecznej realizacji SUMP Gdańsk 2035 należą:

- utrzymanie spójności polityki mobilności miasta,
- konsekwentne wzmacnianie mobilności aktywnej i transportu zbiorowego,
- integracja polityki transportowej i przestrzennej,
- regularne monitorowanie efektów działań,
- elastyczność wobec zmieniających się uwarunkowań,
- stabilna współpraca międzyinstytucjonalna,
- zapewnienie jakości projektowania i utrzymania infrastruktury,
- utrzymanie dialogu z mieszkańcami,
- traktowanie mobilności jako elementu jakości życia i odporności miasta.

Wdrażanie SUMP 2035 powinno być procesem długofalowym, opartym na konsekwencji, współpracy i stopniowym osiąganiu celów strategicznych. Transformacja mobilności miejskiej nie następuje poprzez pojedyncze inwestycje, lecz poprzez systematyczne działania prowadzone w wielu obszarach jednocześnie. Tylko takie podejście pozwoli osiągnąć cele związane z bezpieczeństwem, dostępnością, odpornością klimatyczną oraz wysoką jakością życia w Gdańsku do roku 2035.



MONITORING, EWALUACJA I SYSTEM RAPORTOWANIA

8. MONITORING, EWALUACJA I SYSTEM RAPORTOWANIA

8.1. Założenia systemu monitorowania

Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska 2035 jest dokumentem wdrożeniowym, którego skuteczność zależy nie tylko od jakości zaplanowanych działań, ale również od zdolności miasta do systematycznej oceny postępów, reagowania na zmiany oraz aktualizacji przyjętych kierunków rozwoju. Z tego względu monitoring stanowi integralny element zarządzania polityką mobilności miasta.

Celem systemu monitorowania jest bieżąca ocena, czy realizowane działania prowadzą do osiągania zakładanych efektów transportowych, społecznych, środowiskowych i przestrzennych. Monitoring pozwala identyfikować obszary wymagające korekty, wspiera podejmowanie decyzji inwestycyjnych i organizacyjnych oraz wzmacnia przejrzystość działań miasta wobec mieszkańców i interesariuszy.

System monitorowania SUMP Gdańsk 2035 opiera się na zasadzie maksymalnego wykorzystania istniejących źródeł danych, narzędzi analitycznych oraz wskaźników stosowanych już w systemie zarządzania miastem. Oznacza to świadome ograniczenie tworzenia równoległych systemów raportowania tam, gdzie miasto dysponuje już wartościowymi i regularnie aktualizowanymi zasobami informacji.

W praktyce system monitorowania wykorzystuje trzy uzupełniające się poziomy danych:

- wskaźniki strategiczne funkcjonujące w ramach monitorowania Strategii Rozwoju Miasta Gdańsk 2030 Plus oraz Programów Rozwoju 2030,
- wskaźniki rezultatu i produktu przypisane do działań ujętych w niniejszym SUMP,
- dane operacyjne i statystyczne pochodzące z badań mobilności, systemów miejskich, rejestrów administracyjnych oraz narzędzi ITS.

Takie podejście zapewnia spójność polityki mobilności z ogólnym systemem zarządzania rozwojem miasta, ogranicza koszty monitoringu oraz wzmacnia wykorzystanie danych w codziennym zarządzaniu.

8.2. Struktura systemu wskaźników

System wskaźników SUMP Gdańsk 2035 został oparty na pięciu wzajemnie powiązanych obszarach oceny:

1. zachowania transportowe mieszkańców,
2. dostępność i jakość systemu mobilności,
3. bezpieczeństwo ruchu drogowego,

4. klimat i środowisko,
5. zarządzanie, dane i wdrażanie działań.

Dobór wskaźników oparto na następujących zasadach:

- bezpośrednie powiązanie z celami strategicznymi i operacyjnymi SUMP,
- możliwość regularnego pozyskiwania danych,
- porównywalność w czasie,
- spójność ze wskaźnikami miejskimi i strategicznymi,
- użyteczność decyzyjna.

Wskaźniki obejmują zarówno rezultaty długoterminowe (np. zmiana podziału zadań przewozowych), jak i mierniki wdrożeniowe pokazujące tempo realizacji działań (np. długość buspasów, liczba szkół objętych programami, liczba lokalizacji monitorowanych).

Tabela 10: Kluczowe wskaźniki monitorowania SUMP.

Lp.	Obszar	Wskaźnik	Jednostka	Rok bazowy	Wartość bazowa	Kamień milowy 2030	Cel 2035
1	**Zachowania transportowe**	Udział podróży pieszych	% podróży	2022	24,2	26,0	27,0
2	**Zachowania transportowe**	Udział podróży rowerowych	% podróży	2022	4,3	6,0	7,0
3	**Zachowania transportowe**	Udział podróży TZ	% podróży	2022	28,7	31,0	33,0
4	**Zachowania transportowe**	Udział podróży samochodem	% podróży	2022	42,8	37,0	33,0
5	**Mobilność piesza**	Długość wybudowanych, zmodernizowanych i wyremontowanych ciągów pieszych (narastająco)	km	2022	0	175	250
6	**Mobilność piesza**	Liczba sygnalizacji zoptymalizowanych pod kątem priorytetu pieszego	szt.	2022	0	36	60
7	**Ruch rowerowy**	Długość wybudowanej i zmodernizowanej infrastruktury rowerowej (narastająco)	km	2022	0	78	120
8	**Ruch rowerowy**	Liczba miejsc postojowych dla rowerów spełniających obowiązujące standardy jakości (narastająco)	szt.	2022	0	4 000	6 000

Lp.	Obszar	Wskaźnik	Jednostka	Rok bazowy	Wartość bazowa	Kamień milowy 2030	Cel 2035
9	**Transport zbiorowy**	Prędkość komunikacyjna tramwajów	km/h	2022	17,0	19,0	20,0
10	**Transport zbiorowy**	Odsetek autobusów zeroemisyjnych	% floty	2022	1,2	48,9	75,0
11	**Transport zbiorowy**	Mieszkańcy znajdujący się w akceptowalnym zasięgu przystanków transportu zbiorowego[16]	%	2024	92%	92%	93%
12	**Zarządzanie parkowaniem**	Odsetek ulic objętych SPP i SOD	%	2026	7,2	0,0	12,0
13	**Bezpieczeństwo**	Liczba ciężko rannych niechronionych uczestników ruchu	os.	2022	43	10	0
14	**Bezpieczeństwo**	Liczba szkół objętych strefą uspokojonego ruchu	szt.	2026	7	40	60
15	**Środowisko/ regulacje**	Funkcjonowanie Strefy Czystego Transportu	etap	2026	brak	brak	obejmująca kluczowe obszary miasta

8.3. Monitoring realizacji działań

Rozwój systemu mobilności wymaga ciągłego monitorowania zmian przestrzennych, demograficznych i transportowych oraz dostosowywania oferty transportowej do zmieniających się potrzeb mieszkańców.

Niezależnie od wskaźników strategicznych, każda karta działania zawarta w rozdziale wdrożeniowym SUMP zawiera własne wskaźniki monitorowania odnoszące się do konkretnego zakresu interwencji. Oznacza to, że system monitoringu funkcjonuje na dwóch poziomach:

[16] Wskaźnik określany na podstawie analiz GIS uwzględniających rzeczywiste dojścia piesze, bariery przestrzenne oraz dostępność przystanków autobusowych, tramwajowych i kolejowych. Przyjęto maksymalne odległości dojścia:
• 400 m dla przystanków autobusowych i tramwajowych,
• 1000 m dla przystanków kolejowych.

Poziom strategiczny - oceniający zmiany w całym systemie mobilności miasta.
Poziom operacyjny - oceniający postępy realizacji poszczególnych działań.

Przykładowo:

- dla działań parkingowych monitorowany będzie zasięg stref zarządzanego parkowania,
- dla działań pieszych liczba lokalizacji objętych poprawą dostępności,
- dla działań rowerowych długość nowych odcinków sieci lub liczba parkingów rowerowych,
- dla działań edukacyjnych liczba uczestników programów,
- dla ITS liczba lokalizacji objętych wdrożeniami.

Takie podejście pozwala łączyć ocenę efektów końcowych z bieżącą kontrolą wdrażania.

8.4. Organizacja systemu monitorowania

Za koordynację monitoringu SUMP Gdańsk 2035 odpowiada Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku jako jednostka koordynująca politykę mobilności miasta.

Monitoring prowadzony jest we współpracy z innymi jednostkami i partnerami, w szczególności:

- Biurem Rozwoju Gdańska,
- Gdańskim Zarządem Dróg i Gdańskim Zarządem Zieleni,
- Urzędem Miasta Gdańska,
- Gdańskie Autobusy i Tramwaje,
- jednostkami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo ruchu drogowego,
- komórkami odpowiedzialnymi za klimat, środowisko i dane miejskie,
- partnerami metropolitalnymi i przewoźnikami kolejowymi.

Ważnym elementem systemu monitorowania powinno być również wykorzystanie danych cyfrowych, analiz GIS, systemów ITS oraz okresowych badań opinii i zachowań mieszkańców.

8.5. Raportowanie, ewaluacja i aktualizacja dokumentu

Monitoring prowadzony jest w sposób ciągły, natomiast raportowanie powinno odbywać się w cyklu okresowym.

Rekomenduje się:

- krótkie raporty roczne o stanie realizacji działań,
- pełny raport monitoringowy co 2 lata,
- pogłębiony przegląd śródokresowy około roku 2030,
- aktualizację dokumentu w przypadku istotnych zmian uwarunkowań społecznych, technologicznych, przestrzennych lub finansowych.

- Raporty powinny zawierać:
- analizę zmian wskaźników,
- ocenę postępu działań,
- identyfikację barier wdrożeniowych,
- rekomendacje korekt,
- wskazanie nowych wyzwań.

Monitoring nie jest wyłącznie obowiązkiem sprawozdawczym. Jest narzędziem zarządzania zmianą. Dzięki regularnej analizie danych możliwe jest szybsze reagowanie na problemy, lepsze planowanie inwestycji, skuteczniejsze wykorzystanie środków publicznych oraz prowadzenie polityki mobilności opartej na wiedzy i rzeczywistych potrzebach mieszkańców.

To właśnie systematyczny monitoring sprawia, że SUMP Gdańsk 2035 pozostaje dokumentem żywym – zdolnym do uczenia się, adaptacji i skutecznego prowadzenia miasta w kierunku mobilności bardziej dostępnej, bezpiecznej i zrównoważonej.

SŁOWNICZEK SKRÓTÓW

Skrót	Pełna nazwa	Wyjaśnienie
BAU	Business as Usual	Scenariusz rozwoju zakładający brak istotnych zmian w polityce transportowej i kontynuację obecnych trendów.
BDL	Bank Danych Lokalnych	Baza statystyczna prowadzona przez Główny Urząd Statystyczny.
BRD	Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego	Obszar polityki transportowej dotyczący ograniczania liczby wypadków i poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu.
BRDiWM	Biuro Rad Dzielnic i Współpracy z Mieszkańcami	Komórka Urzędu Miejskiego odpowiedzialna za współpracę z radami dzielnic, wspieranie partycypacji społecznej oraz dialog z mieszkańcami.
BRG	Biuro Rozwoju Gdańska	Jednostka planistyczna miasta Gdańska odpowiedzialna za planowanie przestrzenne.
BZRD	Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym	Jednostka / komórka odpowiedzialna za organizację i zarządzanie ruchem drogowym w mieście.
DRMG	Dyrekcja Rozbudowy Miasta Gdańska	Jednostka odpowiedzialna za przygotowanie i realizację inwestycji infrastrukturalnych w mieście.
ECF	European Cyclists' Federation	Europejska federacja organizacji rowerowych wspierająca rozwój mobilności rowerowej.
EU / UE	European Union / Unia Europejska	Organizacja międzynarodowa prowadząca wspólną politykę m.in. w obszarze transportu, klimatu i rozwoju miast.
GAiT	Gdańskie Autobusy i Tramwaje	Operator komunikacji miejskiej w Gdańsku.
GBR 2022	Gdańskie Badania Ruchu 2022	Kompleksowe badanie zachowań transportowych mieszkańców Gdańska, stanowiące podstawowe źródło danych o strukturze podróży i podziale zadań przewozowych wykorzystane w SUMP Gdańsk 2035.
GIS	Geographic Information System	System informacji przestrzennej wykorzystywany do analiz, mapowania i zarządzania danymi przestrzennymi.
GUMed	Gdański Uniwersytet Medyczny	Uczelnia wyższa w Gdańsku, potencjalny partner w obszarach zdrowia, dostępności i jakości życia.
GUS	Główny Urząd Statystyczny	Centralna instytucja statystyczna w Polsce.
GZD	Gdański Zarząd Dróg	Jednostka odpowiedzialna za infrastrukturę pieszą, rowerową, drogową i parkingową oraz działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu.
GZZ	Gdański Zarząd Zieleni	Jednostka odpowiedzialna za publiczne tereny zieleni oraz integrację zieleni z przestrzenią uliczną i mobilnością.
ITS	Intelligent Transport Systems	Inteligentne systemy transportowe wykorzystujące technologie informatyczne do zarządzania ruchem i transportem.
KBR	Kompleksowe Badania Ruchu	Badania dotyczące zachowań transportowych mieszkańców oraz struktury podróży.
LEZ	Low Emission Zone	Strefa ograniczonej emisji zanieczyszczeń w ruchu drogowym.
MaaS	Mobility as a Service	Koncepcja integracji różnych usług mobilności w jednym systemie informacji, planowania i płatności.
OMGGS	Obszar Metropolitalny Gdańsk–Gdynia–Sopot	Obszar współpracy samorządów w aglomeracji trójmiejskiej.

Skrót	Pełna nazwa	Wyjaśnienie
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych	Organizacja międzynarodowa, w ramach której przyjęto m.in. Cele Zrównoważonego Rozwoju.
PG	Politechnika Gdańska	Uczelnia wyższa w Gdańsku, partner ekspercki w obszarze transportu, mobilności i planowania.
PKM	Pomorska Kolej Metropolitalna	Regionalna linia kolejowa obsługująca obszar metropolitalny Trójmiasta.
PT	Public Transport	Transport publiczny; skrót często używany w analizach międzynarodowych. W dokumencie preferowane jest określenie „transport zbiorowy” / TZ.
SCT	Strefa Czystego Transportu	Obszar miasta, do którego dostęp mają tylko pojazdy spełniające określone normy emisji.
SDG	Sustainable Development Goals	Cele Zrównoważonego Rozwoju ONZ.
SIM	System Informacji Miejskiej	System oznakowania i informacji przestrzennej w mieście.
SKM	Szybka Kolej Miejska	Kolej aglomeracyjna funkcjonująca w Trójmieście.
SM	Straż Miejska	Jednostka odpowiedzialna m.in. za egzekwowanie wybranych przepisów porządkowych i ruchu drogowego.
TOD	Transit-Oriented Development	Podejście do planowania przestrzennego zakładające koncentrację zabudowy, usług i aktywności w otoczeniu wysokiej jakości transportu zbiorowego w celu ograniczania zależności od samochodu i wspierania zrównoważonej mobilności.