

ZARZĄDZANIE MOBILNOŚCIĄ W GDAŃSKU

WARSZTATY Z MIESZKAŃCAMI

PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GDAŃSKA

RAPORT

Spis treści:

- **Przedmiot warsztatów i ich kontekst**
- **Uczestnicy, termin i forma warsztatów**
- **Wyzwania związane z zarządzaniem mobilnością w Gdańsku według uczestników warsztatów**

Przedmiot warsztatów i ich kontekst

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

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

Zważywszy na wielowymiarowość i wielowątkowość zagadnienia prace nad SUMP prowadzone są interdyscyplinarnie i wielosektorowo z silnym naciskiem na wymiar partycypacyjny. Prace opierają się na spotkaniach zespołu w skład którego wchodzi eksperci różnych wydziałów Urzędu Miejskiego w Gdańsku, przedstawiciele uczelni wyższych i ekspertów zewnętrznych. Czerpanie z doświadczeń mieszkańców opiera się również na warsztatach z przedstawicielami rad dzielnic i organizacji pozarządowych oraz mieszkańców. W trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej korzystano z doświadczeń ekspertów miast partnerskich w ramach projektu CityMobilNet.

Uczestnicy, termin i forma warsztatów

Warsztaty z mieszkańcami SUMP w obszarze „zarządzanie mobilnością” były czwartymi warsztatami w ramach prac nad SUMP (po „polityce parkingowej”, „ruchu pieszym i rowerowym”, „transportie zbiorowym”). Spotkanie miało na celu zebranie opinii mieszkańców Gdańska na temat potrzeb i proponowanych rozwiązań dotyczących zarządzania mobilnością w Gdańsku.



Uczestnicy, termin i miejsce

Konsultacje odbyły się w siedzibie Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku przy ul. Wyspiańskiego 9A, 17 października 2017 roku w godz. 17.00-20.30. Zaproszonymi uczestnikami warsztatów byli: mieszkańcy Gdańska, przedstawiciele organizacji pozarządowych, rad dzielnic, uczelni wyższych. Rekrutacja odbyła się poprzez zaproszenia mailowe, ogłoszenie na stronie GZDiZ, poprzez portale miejskie i ogłoszenia na stronach Rad Dzielnic, które zgodziły się na promocję wydarzenia. W warsztatach wzięło udział ok. 30 osób.

Agenda warsztatów

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

Spotkanie przeprowadzone zostało według następującej agendy:

1. Przywitanie, przedstawienie celu i planu warsztatów – 5 min (Prezydent Piotr Grzelak, P. Kluz)
2. Przedstawienie założeń i harmonogramu prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska – 5 min (K. Orcholska)
3. Wprowadzenie do dyskusji o zarządzaniu mobilnością w pięciu obszarach– 35 min (K. Orcholska)
 - Indywidualny transport samochodowy w Gdańsku– Tomasz Janiszewski, FRAG,
 - Rola inteligentnych systemów transportowych w zarządzaniu mobilnością (ITS) – Ewa Kusio, GZDiZ,
 - Alternatywne sposoby przemieszczania się samochodem z wykorzystaniem pojazdów nie będących własnością użytkownika – Tomasz Mackun, Politechnika Gdańska,
 - Plany Mobilności – Karolina Orcholska, GZDiZ,
 - Kampanie społeczne jako sposób na zmiany zachowań komunikacyjnych gdańszczan – Agata Lewandowska, GZDiZ
4. Wprowadzenie do metody pracy warsztatowej (zasady, czas, rezultaty) – 5 min (P. Kluz)
5. Praca w grupach – 60 min (P. Kluz)
6. Podsumowanie na forum prac stolików 5*2 min. (10 min.) (moderatorzy)
7. Pytania i komentarze uczestników na forum oraz głosowanie - 20 min (P. Kluz)
8. Podsumowanie i poinformowanie o kolejnych pracach w ramach SUMP – 10 min (P.Kluz, K. Orcholska)

Forma warsztatów

Przyjętą formą warsztatów konsultacyjnych była konwencja „World Cafe”.

Celem warsztatów było uzyskanie opinii mieszkańców Gdańska na temat wyzwań, potrzeb, problemów, oraz propozycji rozwiązań dotyczących pięciu tematów przedstawionych podczas prezentacji.

Uczestnicy warsztatów podzieleni zostali na 3 grupy po ok. 10 osób. Praca warsztatowa odbywała się w pięciu obszarach tematycznych w sesjach po 10 minut. Przeprowadzono pięć sesji, dzięki czemu uczestnicy mogli wziąć udział w dyskusji we wszystkich obszarach tematycznych. Przy każdym stoliku znajdował się moderator prowadzący dyskusję, zapewniając równy dostęp do wolnej wypowiedzi wszystkim uczestnikom oraz dbając o odpowiednią dynamikę pracy grupy. Moderatorami były osoby prezentujące zagadnienia we wcześniejszej części warsztatów. Po 10 minutowej sesji, grupy uczestników zmieniały obszar tematyczny przenosząc się do innego stolika. Na początku kolejnych

sesji uczestnicy mieli okazję wysłuchać krótkiej relacji moderatora z pracy poprzednich grupy, a następnie kontynuować rozmowę, podejmując kolejne ważne wątki w danym obszarze. Po przeprowadzeniu wszystkich pięciu sesji, moderatorzy krótko podsumowali pracę wszystkich grup na forum. Po podsumowaniu uczestnicy mieli okazję na dodatkowe pytania i komentarze, na zwrócenie uwagi co z ich perspektywy jest najważniejsze w kontekście rozwiązań dotyczących zarządzania mobilnością.



Wyzwania związane z zarządzaniem mobilnością w Gdańsku według uczestników warsztatów

W trakcie pracy warsztatowej mieszkańcy dzielili się swoimi doświadczeniami i opiniami w różnych obszarach zarządzania mobilnością w Gdańsku. Część opinii i propozycji podzielana była przez większość grup i uczestników, inne zgłaszano indywidualnie. Niniejsze podsumowanie jest próbą powiązania i pogrupowania postulatów pojawiających się najczęściej i występujących w wielu obszarach jednocześnie.

Indywidualny transport samochodowy w Gdańsku

W trakcie dyskusji nad indywidualnym transportem samochodowym moderator skupił się nad następującymi zagadnieniami:

- czy obecna liczba samochodów osobowych jest optymalna, czy zbyt duża?
- czy wpływa na jakość życia mieszkańców Gdańska?
- jak można zmienić tę statystykę?

Uczestnicy warsztatów zgodni byli w diagnozie aktualnej sytuacji w mieście jako niekorzystnej ze zbyt dużą liczbą samochodów. Wspólnym wnioskiem była opinia, że powinno się przedsięwziąć kroki do minimalizowania liczby samochodów w mieście.

Najczęściej wskazywane problemy związane z indywidualnym transportem samochodowym to:

- niekorzystny wpływ na zdrowie mieszkańców,
- zatory w ruchu,
- poczucie braku bezpieczeństwa związane z łamaniem przepisów ruchu drogowego,
- zbyt wysoka prędkość samochodów poruszających się po mieście,
- blokowanie ruchu pieszych przez zaparkowane samochody na chodnikach,
- nie ustępowanie pieszym,
- zbyt krótki czas sygnalizacji „zielone”

Zgłoszono również postulat podjęcia jasnych deklaracji politycznych zmniejszających obecność samochodów w dzielnicach centralnych i uspołnienia polityk miejskich w tym obszarze.

Sposobami zmniejszenia liczby samochodów w mieście wskazanymi przez mieszkańców była poprawa komunikacji zbiorowej. Wskazywano na potrzebę tworzenia buspasów, priorytetyzacji w ruchu dla autobusów i tramwajów, podniesienie częstotliwości połączeń oraz optymalizację cenową metropolitalnego biletu na wszystkie rodzaje komunikacji zbiorowej.

Wskazywano również, że wzmożony ruch samochodowy jest znaczącym czynnikiem zniechęcającym do poruszania się na pieszo. Proponowano wydłużanie czasu zielonego dla pieszych. Uczestnicy zwrócili również uwagę na aspekt urbanistyczny „rozlewania się miasta” i napływu samochodów do Gdańska z gmin ościennych. Remedium, według mieszkańców, mogłoby być rozszerzenie strefy płatnego parkowania i zachęcanie do pozostawiania samochodów poza centrum, na obrzeżach miast na parkingach typu Park&Ride. W tym aspekcie przywoływano również nie wystarczającą egzekucję przepisów dotyczących parkowania przez służby do tego delegowane. Podnoszono również potrzebę promowania innych form mobilności poprzez pokazywanie ich wymiaru ekonomicznego (możliwość oszczędzania).

Alternatywne sposoby przemieszczania się samochodem z wykorzystaniem pojazdów nie będących własnością użytkownika

Podczas dyskusji przy stoliku zajmującym się alternatywnymi sposobami przemieszczania się samochodem z wykorzystaniem pojazdów innych niż te będące własnością kierowcy skupiono się głównie na carpoolingu (podwożenie się – wspólne jeżdżenie samochodem należącym do jednego z pasażerów) i carsharingu (wypożyczenie samochodu w obrębie miasta na krótki czas z wykorzystaniem nowych technologii do komunikacji).

Uczestnicy byli podzieleni co do tego czy są to metody pomagające w rozwijaniu zrównoważonej mobilności w Gdańsku. Sceptycy podnosili obawy, że powinno się generalnie zniechęcać do ruchu samochodami, a rozwój carpoolingu czy carsharingu nie zmniejszą liczby samochodów na miejskich ulicach, natomiast mogą zachęcać osoby już korzystające z komunikacji zbiorowej do przesiadania się do samochodów i w konsekwencji doprowadzić do wzrostu liczby samochodów w mieście. Grupa ta postulowała głębokie zmiany w polityce miejskiej, a także krajowej, które zniechęcą do korzystania z samochodów (czy też podniosą znacząco opłaty za parkowanie w mieście, szczególnie w centrum).

Druga grupa mieszkańców uznała, że carpooling i carsharing mogą być wartościową alternatywą dla dzisiejszego wykorzystywania samochodu. Zgłaszano potrzebę inicjatywy w zakresie rozwoju tego rodzaju usług po stronie władz miasta. Mówiono o stworzeniu aplikacji umożliwiającej łatwiejsze komunikowanie się między mieszkańcami we wspólnym dojeździe do pracy. Również w zakresie carsharingu proponowano, aby miasto zainicjowało proces w podobny sposób jak czyni to z rowerem metropolitalnym, określając warunki brzegowe dla operatora – np. używanie tylko pojazdów elektrycznych.



Rola inteligentnych systemów transportowych w zarządzaniu mobilnością (ITS)

Początkiem dyskusji uczestników nad rolą inteligentnych systemów transportowych było poznanie opinii mieszkańców na temat kryteriów lub cech jakości w ocenie różnych sposobów przemieszczenia się (pieszo, rowerem, transportem zbiorowym i transportem indywidualnym). Wymieniono następujące cechy: wymiar zdrowotny danej formy transportu, czas, wygodę, cenę, prestiż, bezpieczeństwo, bezpośredniość, niski poziom stresu, komfort (wygoda kupna biletu, taryfy biletowe

zrozumiałe i różne, dostosowane do potrzeb), pojemność środka transportu zarówno towarowa jak i osobowa, ładne widoki po drodze, komfort.

Następnie mieszkańcy dzielili się opiniami w jaki sposób inteligentne systemy transportowe ITS mogą wpłynąć na poprawę jakości różnych form transportu. Wskazywano na zastosowanie ITS w promowaniu ruchu pieszego np. poprzez nadawanie priorytetu konkretnym użytkownikom, wykrywanie pieszych w ruchu drogowym i przełączanie świateł ułatwiającym ruch pieszy i rowerowy. Wskazywano na możliwość wykorzystania nowych technologii w ułatwianiu płacenia za przejazdy w środkach komunikacji zbiorowej poprzez wprowadzanie różnorodności form płatności, a także wykorzystaniu aplikacji liczących spalone kalorie przez mieszkańców.

Mieszkańcy w dyskusji podnosili swoje wątpliwości co do kosztów jakie zostały poniesione na zbudowanie systemu TRISTAR w Gdańsku i domyślne ustawienie programu w celu upłynnienie ruchu samochodowego. Wskazywano, że system powinien być skoncentrowany na wspieraniu płynności ruchu pieszych, szczególnie podczas złych warunków pogodowych (kiedy piesi i rowerzyści są grupą najbardziej narażoną na niedogodności) oraz podczas korków, gdy samochody poruszają się z minimalną prędkością lub stoją.

Dyskusja na temat ustalania priorytetów dla konkretnych grup uczestników ruchu drogowego skupiała się nad tym w jaki sposób można promować i upłynniać ruch pojazdów komunikacji zbiorowej jednocześnie zachowując wysoki priorytet dla rowerzystów i pieszych, a zmniejszając dla indywidualnego transportu samochodowego. Większość uczestników zgadzała się do nadania najwyższego priorytetu trzem grupom uczestników ruchu drogowego: pieszym, rowerzystom i transportowi zbiorowemu.

W ramach wspierania transportu zbiorowego przez ITS wskazywano na poprawie następujących aspektów: usprawnienie tablic informacyjnych powiadamiających o możliwych przesiadkach na kolejnych przystankach, integracja przystanków tramwajowo-autobusowych.

Podczas pracy grup uczestnicy mówili o potrzebie integracji innych form transportu np. możliwość przewozu rowerów składami pociągów, SKM, PKM, szczególnie dla osób dojeżdżających do centrum miasta z odległych regionów, terenów podmiejskich.

Plany Mobilności

Podczas pracy przy stoliku zajmującym się planami mobilności skupiono się nad określeniem stanu aktualnego oraz proponowanych działań.

Uczestnicy zauważyli, że w mieście prawie (oprócz nielicznych wyjątków) nie istnieją całościowe programy przedsiębiorców mające na celu zachęcanie pracowników do korzystania

ze zrównoważonych form mobilności do i z pracy. Wskazywano również na brak wymiany informacji o dobrych praktykach wśród przedsiębiorców i instytucji. Wymieniono również trójmiejskie uczelnie jako jeden z ważnych przykładów znaczących generatorów ruchu, które nie prowadzą realnych działań mogących zmienić sposoby podróżowania swoich studentów i pracowników. Podawano przykład, że instalowanie stojaków rowerowych przy uczelniach jest działaniem pozornym, gdy w tym samym czasie losuje się piloty do parkingów dla osób podróżujących samochodami. Wskazano również na, zgłaszany przy innych stolikach, problem suburbanizacji - 'rozlewania się miast'. Uczestnicy warsztatów byli również krytyczni wobec urzędu miasta i jednostek podległych – wskazując, że „przykład idzie z góry” i plany mobilności objąć powinny również lub przede wszystkim te instytucje.

Mieszkańcy wskazali szereg działań, które mogłyby poprawić opisaną wcześniej sytuację. Stwierdzono, że plany mobilności powinny być obligatoryjne (np. na podstawie prawa lokalnego) i wychodzić poza tworzone dzisiaj analizy komunikacyjne skupione jedynie na układzie drogowym. Według uczestników plany mobilności powinny objąć: jednostki miejskie, uczelnie, szkoły, przedsiębiorstwa prywatne (np. biurowce generujące duży ruch samochodowy), centra handlowe, itp. Sposobem na promowanie i ułatwianie tworzenia planów mobilności miałyby być stworzona, przez wydelegowaną do tego zadania komórkę jednostki miejskiej, platforma z udostępnionymi narzędziami przydatnymi w opracowywaniu planów mobilności i umożliwiającymi uzyskanie pomocy ekspertów. Zalecano również daleko idącą odpowiedzialność biznesu za zrównoważony transport w Gdańsku poprzez zawieranie z miastem swego rodzaju transakcji. Wnioskiem z prac mieszkańców jest przekonanie, że elementem nie do przecenienia są kampanie informacyjno-edukacyjne podnoszące świadomość mieszkańców miasta w obszarze zrównoważonego mobilności w mieście. Proponowano, aby takie działania były promowane również przez władarzy miasta dających dobry przykład i korzystających z transportu w mieście w sposób zrównoważony.

Kampanie społeczne jako sposób na zmiany zachowań komunikacyjnych gdańszczan

Podczas prac przy stoliku skupiającym się nad zagadnieniami kampanii społecznych wyłoniły się trzy segmenty postulowanych działań mogących uczynić kampanie bardziej efektywnymi. Po pierwsze skupiono się nad cechami dobrej kampanii i skutecznymi narzędziami dotarcia do mieszkańców. Po drugie, dyskutowano o potrzebie budowania kampanii społecznych w szerszych partnerstwach, np. gmin ościennych, biznesu. I po trzecie zaznaczono warunek konieczny dobrej kampanii – czyli powiązanie jej z działaniami w obszarze zmian w infrastrukturze.

Podczas dyskusji nad możliwymi sposobami udoskonalania kampanii społecznych wymieniano następujące ważne elementy komunikacji: mocny przekaz, humor, szczerść, rzetelność informacji, kampanie z rozpoznawanym liderem – ‘twarzą’, bezpośrednio skierowane do mieszkańców, edukacyjne, oraz wynikające ze spójnej strategii miasta i wspierające wybory obywatelskie (np. Budżet Obywatelski).

Ważnym elementem podkreślanym przez uczestników była współpraca przy budowaniu kampanii. Wskazywano działania, które wymagają działań promocyjnych skoordynowanych przez kilka sąsiednich gmin jednocześnie – np. PKM. Podnoszono problem współpracy z uczelniami i przedsiębiorcami. Powodzenie wspólnych projektów z tymi podmiotami wymaga również skoordynowanej promocji i spójności działań dużych generatorów ruchu z urzędem miasta. Mieszkańcy zgłaszali potrzebę budowania kampanii poprzez system zachęt i bonusów. Mogą to być zachęty podnoszące prestiż kooperujących firm, albo wymierne korzyści w formie ulg finansowych za osiągnięty efekt (np. zmniejszenie emisji CO₂).

Ostatnim elementem dobrej kampanii było zintegrowanie jej z działaniami infrastrukturalnymi. Uczestnicy warsztatów zwracali uwagę, że kampanie nie mogą być robione „zamiast” zmian w infrastrukturze, lecz równoległe z nimi. Proponowano, aby dobre rozwiązania infrastrukturalne łączyć bezpośrednio z promocją w formule kampanii. Przykładami było zagospodarowanie ulic, budowanie dróg rowerowych, itp.

Opracowanie i moderacja:

Przemysław Kluz

Fotografie:

Przemysław Kluz