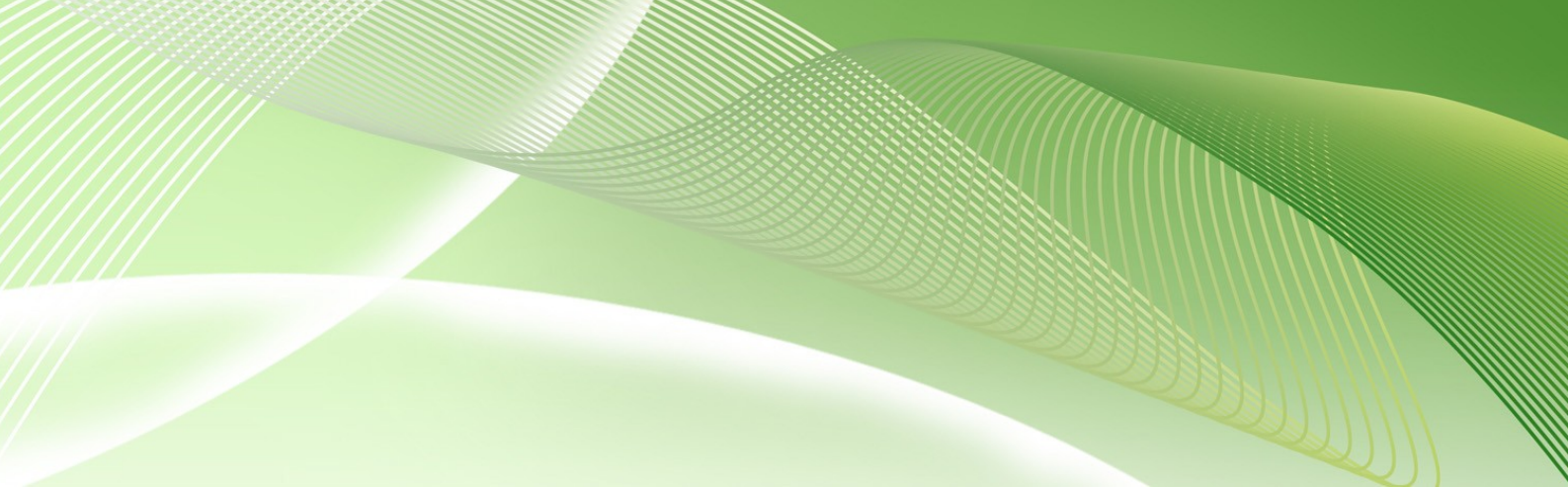




Raport końcowy z przebiegu procesu przygotowania zrównoważonego planu mobilności dla Miasta Pruszcz Gdański

Pruszcz Gdański, sierpień – listopad 2013 r.



Polska
Unia
Mobilności
Aktywnej

Spis treści

Streszczenie	3
Co to jest zrównoważony plan mobilności?	4
1. Ogólna charakterystyka Miasta Pruszcz Gdański.....	5
1.1. Miasto Pruszcz Gdański	5
Dostępność komunikacyjna miasta	6
Gdański Obszar Metropolitalny	8
2. Dokumenty strategiczne.....	12
3. Uczestnicy i przebieg procesu przygotowania zrównoważonego planu mobilności w Pruszczu Gdańskim	13
4. Wyniki badania kwestionariusza SUMP	15
4.1. Ogólne	17
4.1.1. Zarządzanie.....	19
4.1.2. Działania infrastrukturalne	21
4.1.3. Działania informacyjno-promocyjne.....	23
4.1.4. Monitoring i ewaluacja	25
4.1.5. WYNIKI W BADANYCH OBSZARACH	27
4.1.5.1. Obszar planowania przestrzennego	27
4.1.5.2. Obszar zarządzania mobilnością.....	29
4.1.5.3. Obszar transportu publicznego.....	31
4.1.5.4. Obszar zarządzania transportem towarów.....	33
4.1.5.5. Obszar transportu samochodowego.....	35
4.1.5.6. Obszar polityki parkingowej.....	37
4.1.5.7. Obszar ruchu pieszego	39
4.1.5.8. Obszar ruchu rowerowego	41
5. 24-miesięczny zrównoważony plan mobilności dla Miasta Pruszcz Gdański	43
5.1. Obszar planowania przestrzennego.....	43
5.2. Obszar zarządzania mobilnością	47
5.3. Obszar transportu publicznego	52
5.4. Obszar transportu towarów.....	54
5.5. Obszar transportu samochodowego	56
5.6. Obszar polityki parkingowej	58
5.7. Obszar ruchu pieszego.....	61
5.8. Obszar ruchu rowerowego.....	64
Słowniczek pojęć	67



Streszczenie

Od sierpnia do listopada 2013 roku w Pruszczu Gdańskim został przeprowadzony proces przygotowania zrównoważonego planu mobilności (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP). Stosowany w krajach Europy Zachodniej, SUMP jest narzędziem planistyczno-zarządczym służącym poprawie mobilności osób i towarów na terenach zurbanizowanych, a co za tym idzie poprawy jakości życia mieszkańców oraz atrakcyjności ekonomicznej miast.

W trakcie procesu przygotowania SUMP'a dla Pruszcza Gdańskiego określony został zestaw zintegrowanych ze sobą działań w ośmiu obszarach mających bezpośredni wpływ na rodzaje i formy transportu na terenie miasta. Do obszarów tych należą: planowanie przestrzenne, transport publiczny, transport samochodowy, polityka parkingowa, ruch pieszzy, ruch rowerowy, zarządzanie mobilnością oraz zarządzanie transportem towarów.

Przygotowanie i uzgodnienie 24-miesięcznego planu działań przez grupę ewaluacyjną składającą się z przedstawicieli mieszkańców, radnych oraz pracowników Urzędu Miasta Pruszcza Gdańskiego zostało poprzedzone badaniem aktualnego stanu w 8 obszarach tworzących Zrównoważony Plan Mobilności.

Badanie zostało przeprowadzone przy pomocy kwestionariusza wypełnionego przez członków grupy ewaluacyjnej. W ramach badania członkowie grupy ewaluacyjnej określili jeden z 4 poziomów, który w ich ocenie najlepiej opisuje sytuację panującą w danym obszarze podzielonym na 4 moduły: zarządzania, działań infrastrukturalnych, działań informacyjno-promocyjnych oraz monitoringu i ewaluacji.

Ogólny wynik uzyskany przez miasto Pruszcza Gdański to 2 poziom na 4 możliwe. Zgodnie z przyjętą metodologią oznacza to, że działania prowadzone w ramach 8 z badanych obszarów można określić jako działania o charakterze procesowym z tendencją do działań systemowych w ramach niektórych z badanych obszarów (poziom 3).

Opracowanie Zrównoważonego Planu Mobilności dla Pruszcza Gdańskiego wychodzi naprzeciw postulatom opublikowanego w 2011 roku przez Komisję Europejską i przyjętego przez Parlament Europejski dokumentu „Biała Księga - Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i oszczędnego w wykorzystaniu zasobów systemu transportu”, który określa wizję strategii transportowej Unii Europejskiej na najbliższe dziesięciolecie.

W dokumencie tym, SUMP stanowi element zintegrowanej mobilności, od którego opracowania i wdrożenia powinno być uzależnione wsparcie projektów samorządów współfinansowanych z Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności. Postulat ten znalazł swoje odzwierciedlenie w zapisach projektu „Elementów wspólnych ram strategicznych na lata 2014-2020” stanowiących podstawę do opracowania Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia oraz Regionalnych Programów Operacyjnych.

Autorzy niniejszego dokumentu żywią nadzieję, że opracowanie i wdrożenie Zrównoważonego Planu Mobilności dla Miasta Pruszcza Gdańskiego będzie znaczącym narzędziem zarządczym, które odpowiednio wykorzystane przyczyni się do stworzenia i realizacji zrównoważonego systemu transportowego w mieście.

W raporcie wykorzystano następujące źródła:

1. STRATEGIA ROZWOJU MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI NA LATA 2011-2018 Aktualizacja „Strategii Rozwoju Miasta Pruszcza Gdańskiego do 2010 roku”



Co to jest zrównoważony plan mobilności?

Miasta i regiony w Europie muszą stawiać czoła rosnącej liczbie problemów związanych z mobilnością, m.in. rosnącej kongestii, wzrastającej liczby wypadków i zanieczyszczenia powietrza.

Wysoka jakość życia i zrównoważona mobilność miejska w miastach powinny stanowić główne priorytety dla władz samorządowych. Realizacja tych zadań może być spełniona poprzez zapewnianie atrakcyjnych form podróżowania będących alternatywą do motoryzacji indywidualnej, co skutkować będzie stworzeniem idealnych warunków do życia i korzyści ekonomicznych z tego wynikających.

Sprawdzonym narzędziem potrzebnym do polepszenia jakości życia w mieście mieszkańców oraz przedsiębiorców (wraz z ich bliższym i dalszym otoczeniem) poprzez zaspokojenie ich codziennych potrzeb transportowych jest zrównoważony plan mobilności (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP).

Określa on zestaw zintegrowanych ze sobą działań w ramach ośmiu obszarów mających bezpośredni wpływ na rodzaje i formy transportu na terenie danego miasta. Do obszarów tych zalicza się planowanie przestrzenne, transport publiczny, ruch pieszzy, transport samochodowy, politykę parkingową, ruch rowerowy, zarządzanie mobilnością oraz zarządzanie transportem towarów.

Wprowadzenie i realizacja SUMP'a ma na celu:

- ✓ zwiększenie atrakcyjności i jakości przestrzeni miejskiej,
- ✓ poprawę efektywności i opłacalności transportu osób i towarów,
- ✓ poprawę bezpieczeństwa niezmotoryzowanych uczestników ruchu drogowego,
- ✓ zapewnienia dostępności transportu publicznego dla wszystkich interesariuszy,
- ✓ zmniejszenie zużycia energii, hałasu i zanieczyszczenia powietrza,

Siłą SUMP'a jest z jednej strony koncentracja na osiągnięciu wymiernych wyników w ciągu 24 miesięcy od daty jego oficjalnego rozpoczęcia, a z drugiej stały nacisk na monitoring i ewaluację jego realizacji, które raportowane są na bieżąco Zarządowi i Radzie Miasta.

Krótkoterminowe zintegrowane ze sobą działania powinny być dostosowane do ogólnej strategii zrównoważonego rozwoju danego miasta oraz wizji rozwoju systemu transportu miejskiego.

Realizacja SUMP'a doprowadza do realizacji działań i projektów mających wymierny wpływ na poprawę dostępności obszarów miejskich oraz podwyższenie jakości usług publicznych. Naturalną konsekwencją jest poprawa wizerunku miasta zarówno w oczach mieszkańców, jak i nowych inwestorów, jako miejsca innowacyjnego i perspektywicznego do życia.

Poziom zrozumienia i zaangażowania w realizację SUMP'ów jest bardzo zróżnicowany w całej Europie. Obecnie można wymienić trzy grupy krajów o różnym podejściu do SUMP'a, tj.:

- ✓ kraje, które mają ugruntowane doświadczenie w zrównoważonym planowaniu mobilności (w połączeniu z aktami prawa krajowego), m.in. Niemcy, Francja, Wielka Brytania czy też Holandia,
- ✓ kraje, w których coraz więcej samorządów wdraża SUMP, m.in. Szwecja, Dania czy też Hiszpania,
- ✓ kraje, w których SUMP nie jest jeszcze znany szerszemu gronu samorządowców, m.in. Rumunia, Bułgaria, Czechy, Słowacja czy też Polska

Dobrymi przykładami wdrożonych SUMP'ów są takie samorzady jak: Gent w Belgii, Lille we Francji, Fryburg w Niemczech, Bolonia we Włoszech, Groningen w Holandii, Trondheim w Norwegii czy też Nottingham Wielkiej Brytanii.

Komisja Europejska postrzega również SUMP'y jako bardzo ważne narzędzie, które mogą wspomóc rozwiązywanie problemów dotyczących mobilności, jednocześnie uwzględniając je w swoich dokumentach.

Warto mieć na uwadze, że SUMP'y będą odgrywały ważną rolę w pozyskiwaniu funduszy europejskich dedykowanych rozwojowi infrastruktury transportowej państw członkowskich w kolejnej perspektywie finansowej UE, tj. w latach 2014-2020.



1. Ogólna charakterystyka Miasta Pruszcz Gdański

1.1. Miasto Pruszcz Gdański¹

Miasto Pruszcz Gdański leży w południowej części Aglomeracji Gdańskiej, na styku wysoczyzny Pojezierza Kaszubskiego i nizinnych Żuław Gdańskich, nad rzeką Radunią i Kanałem Raduni. Oddalone jest o 10 km od centrum Gdańska. Od 1 stycznia 1999 roku miasto jest siedzibą powiatu gdańskiego.

Miasto Pruszcz Gdański zajmuje obszar 16,5 km². Pruszcz Gdański jest ważnym węzłem komunikacji samochodowej i kolejowej, łączącej porty Gdańska i Gdyni ze Śląskiem oraz obwodem Kaliningradzkim. W pobliżu granicy miasta zlokalizowana jest autostrada A1 i Obwodnica Trójmiasta.

Miasto Pruszcz Gdański stanowi wyodrębnioną jednostkę samorządową. Graniczy bezpośrednio od strony północnej z miastem Gdańsk, natomiast od pozostałych stron otoczone jest Gminą Pruszcz Gdański.

Powiat gdański należy do województwa pomorskiego. Od strony północy graniczy z aglomeracją Trójmiasta, a od południa z regionem kociewskim, powiatem tczewskim i starogardzkim. Siedzibą powiatu jest miasto Pruszcz Gdański. W skład powiatu wchodzi następujące gminy: Gmina Miejska Pruszcz Gdański, Cedry Wielkie, Kolbudy, Pruszcz Gdański, Przywidz, Pszczółki, Suchy Dąb oraz Trąbki Wielkie.

Powiat zajmuje powierzchnię ponad 794 km², zamieszkuje go ok. 94 tys. mieszkańców (stan na I kwartał 2010 r.), z tego 26 tys. w mieście Pruszcz Gdański. Użytki rolne stanowią 67% powierzchni ogólnej, a lasy zajmują powierzchnię 14 tys. ha, tj. 17% powierzchni ogólnej.

Powiat cechuje ogromna mozaika warunków klimatycznych oraz ukształtowania terenu od żyznych Żuław po malownicze tereny Kaszub. Miasto Pruszcz Gdański położone jest bezpośrednio przy południowej granicy Gdańska, zajmując centralne miejsce pod względem komunikacyjnym i gospodarczym regionu gdańskiego.

W 1920 roku na mocy traktatu wersalskiego zostało utworzone Wolne Miasto Gdańsk, do którego między innymi włączono Pruszcz Gdański. Okres ten pod względem ekonomicznym był dla Pruszcza Gdańskiego dość pomyślny. Zbudowano elektrownię, młyn, a także lotnisko, pierwotnie przeznaczone do obsługi cywilnej, później wykorzystywane do celów wojskowych. W 1942 roku Pruszcz Gdański stał się dzielnicą Gdańska, miał stanowić jego zaplecze mieszkaniowe i militarne. Pruszcz Gdański został mocno zniszczony w trakcie działań wojennych. Po wojnie liczba mieszkańców znacznie spadła, gdyż przesiedlono ludność pochodzenia niemieckiego, która stanowiła do tej pory większość. Pruszcz został uznany za samodzielne miasto i stał się siedzibą powiatu. W 1951 roku do swej nazwy otrzymał dopisek Gdański. Rozwój Pruszcza Gdańskiego po wojnie związany był ściśle z rozwojem przemysłowym Gdańska, szczególnie z przemysłem okrętowym. Obecnie, stanowi m.in. zaplecze mieszkaniowe oraz usługowe powiatu.

W Pruszczu Gdańskim znajdują się:

- Przedszkole Publiczne Nr 3 im. Kubusia Puchatka, ul. Niepodległości 10,
- Szkoła Podstawowa Nr 3 im. Jana Matejki, ul. Matejki 1,
- Zespół Szkół Nr 2 im. Mikołaja Kopernika, ul. Tysiąclecia 5,
- Zespół Szkół Nr 4 im. Ignacego Józefa Paderewskiego, ul. Kasprowicza 16,
- Zespół Szkół Ogólnokształcących Nr 1 im. Marii Konopnickiej, ul. Niemcewicza 1.

Urzędy i inne instytucje publiczne w mieście:

- Urząd Miasta w Pruszczu Gdańskim,
- Starostwo Powiatowe w Pruszczu Gdańskim,
- Prokuratura Rejonowa w Pruszczu Gdańskim,
- Komenda Powiatowa Państwowej Straży Pożarnej w Pruszczu Gdańskim,
- Komenda Powiatowa Policji w Pruszczu Gdańskim,
- Urząd Pocztowy.

Pruszcz Gdański jest jednym z najlepiej ocenianych miast w Polsce pod względem zarządzania. W prestiżowym „Rankingu Samorządów Rzeczypospolitej” z 2012 roku Pruszcz Gdański oceniony został jako CZWARTE NAJLEPIEJ ZARZĄDZANE MIASTO POWIATOWE w Polsce.

¹ STRATEGIA ROZWOJU MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI NA LATA 2011-2018 Aktualizacja „Strategii Rozwoju Miasta Pruszcz Gdański do 2010 roku”



W 2009 roku Pruszcz Gdański otrzymał Nagrodę Honorową Towarzystwa Urbanistów Polskich w ogólnopolskim konkursie na najlepiej zagospodarowaną przestrzeń publiczną, za nowoczesną zabudowę mieszkaniowo-usługową w centrum miasta.

W 2011 roku otwarta zaś została jedna z najbardziej popularnych obecnie atrakcji turystycznych Pruszcza, tzw. faktoria handlowa, czyli zrekonstruowana, istniejąca na terenie dzisiejszego Pruszcza Gdańskiego między I a V wiekiem n.e., osada handlu bursztynem. Obok faktorii powstał Międzynarodowy Bałtycki Park Kulturowy „Faktoria” z amfiteatrem mieszczącym 500 osób, placem zabaw, boiskiem, wielofunkcyjnym i skate parkiem.

Dostępność komunikacyjna miasta

Pruszcz Gdański leży przy wylocie z Gdańska drogi krajowej nr 91 oraz głównej linii kolejowej do Warszawy. Na południe od miasta rozpoczyna się obwodnica trójmiejska, a niedaleko tego miejsca znajduje się także węzeł drogowy *Pruszcz Gdański* (dawniej *Rusocin*), stanowiący początek autostrady A1.

KOMUNIKACJA LOTNICZA

Na terenie miasta znajduje się lotnisko wojskowe użytkowane przez 49. Pułk Śmigłowców Bojowych. Na mocy porozumienia z wojskiem z płyty lotniska korzystają również cywilne statki należące do Aeroklubu Gdańskiego i jego członków. Możliwe jest korzystanie z lotniska przez inne cywilne statki powietrzne (nie należące do Aeroklubu Gdańskiego) po spełnieniu odpowiednich procedur, m.in. powiadomieniu strony wojskowej 7 dni wcześniej o planowanym przylocie. Stwarza to możliwość rozwoju cywilnych form lotnictwa, a także turystycznego ruchu małych samolotów, zwłaszcza w weekendy, kiedy to przestrzeń powietrzna nad Pruszczem Gdańskim jest wykorzystywana wyłącznie do cywilnej działalności lotniczej.

Port lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy znajduje się w odległości 25 kilometrów od miasta, a wygodny dojazd zapewnia obwodnica Trójmiasta.

KOMUNIKACJA KOLEJOWA

W zakresie układów komunikacji kolejowej w obszarze Pruszcza Gdańskiego znajdują się:

- magistrala kolejowa E65 Gdańsk – Warszawa – Katowice wchodząca w system europejskich linii kolejowych na terenie Polski – dwutorowa,
- linia kolejowa Pruszcz Gdański – Kartuzy (zastąpiona komunikacją autobusową),
- dworzec kolejowy dla obsługi ruchu pasażerskiego,
- bocznice towarowe do zakładów cukrowniczych i innych zakładów.

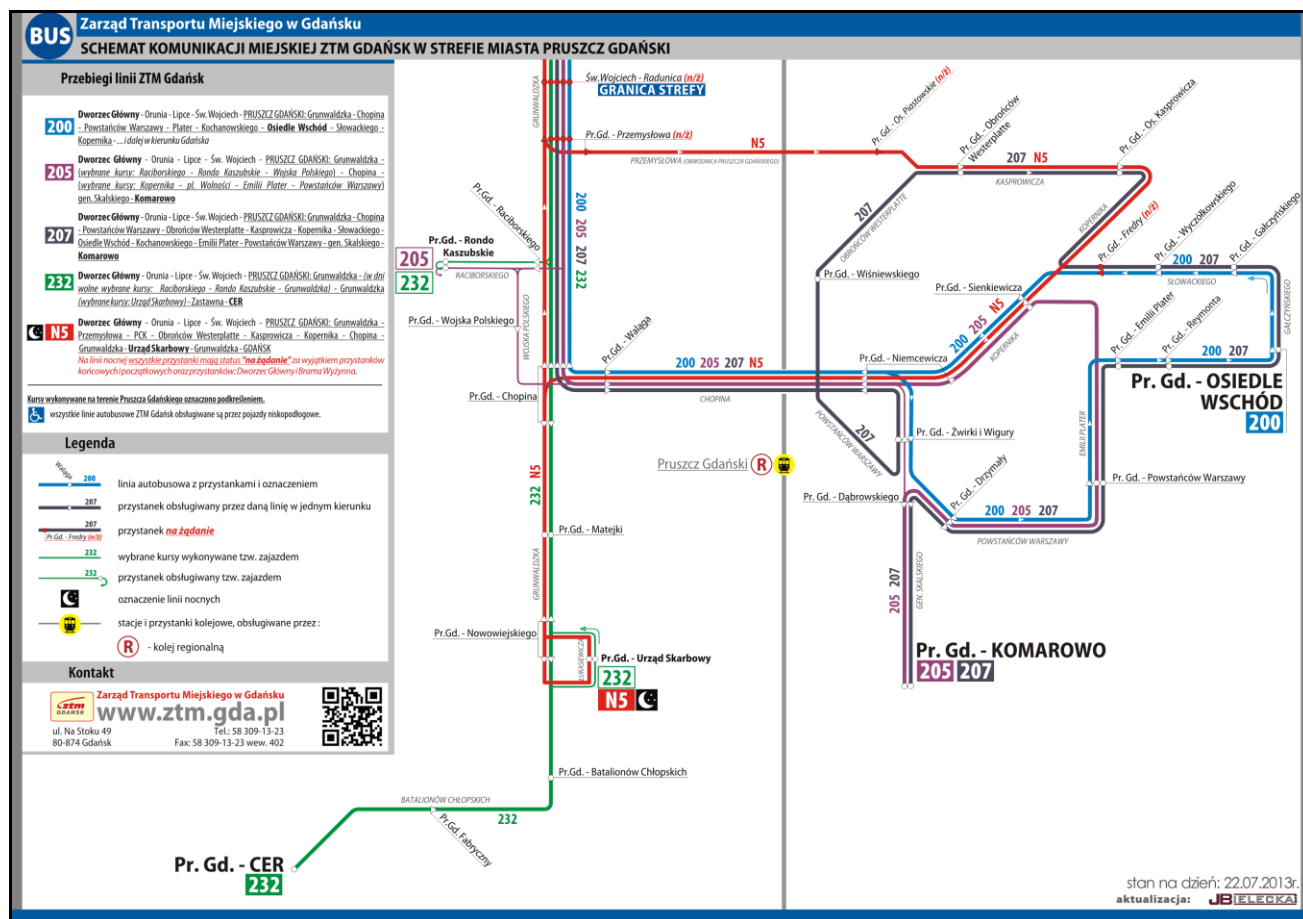
Według założeń „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Pruszcz Gdański” przewidziana jest rozbudowa układu kolejowego na kierunku Gdańsk – Tczew o drugą parę torów oraz planowana lokalizacja stacji PKP przy ul. Zastawnej na linii kolejowej do Kartuz.

W najbliższych latach, na mocy porozumienia pomiędzy Gminą Miejską Pruszcz Gdański a Gminą Pruszcz Gdański, planowane jest uruchomienie transportu pasażerskiego na trasie Pruszcz Gdański – Goszyn (projekt „Kolejowa Obwodnica Metropolii – Pruszcz Gdański, Goszyn”).

KOMUNIKACJA MIEJSKA

Lokalny transport zbiorowy opiera się głównie na kolejowym i autobusowym systemie komunikacyjnym. Miasto jest połączone z Gdańskiem przy pomocy autobusów miejskich: 200, 205, 207, 232, N5 oraz linii prywatnych (J, K, R, 50, 400, 401, 418, 803(3), 804, 830, 843, 845, 850, 859, 861, 872). Okolice miasta obsługują linie Gminy Pruszcz Gdański nr 841-848 oraz linie 01 i 02.





Rysunek 1: Schemat komunikacji miejskiej ZTM Gdańsk w strefie miasta Pruszcza Gdańskiego.

Źródło: http://www.ztm.gda.pl/img/plik_duzy_1663.png

INFRASTRUKTURA DROGOWA

Miasto Pruszcze Gdańskie leży w bezpośredniej bliskości Obwodnicy Trójmiasta, która dla aglomeracji trójmiejskiej jest główną trasą komunikacyjną, leżącą poza obszarem centralnym miast i obsługującą ruch samochodowy w skali kraju i regionu.

Bezpośrednio na obszarze miasta Pruszcza Gdańskiego przebiega droga krajowa oraz drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne. Obsługę techniczną dróg oraz związanych z nimi budowli mostowych prowadzą zarządy poszczególnych dróg.

Drogi krajowe, wojewódzkie i powiatowe w Pruszczu Gdańskim²:

Droga krajowa:

91 Grunwaldzka

Drogi wojewódzkie:

227 Powstańców Warszawy

223 Chopina

226 Kopernika

226 Zastawna

Drogi powiatowe:

2213G Obrońców Westerplatte

2214G Raciborskiego

2215G Obrońców Wybrzeża

2243G Słowackiego

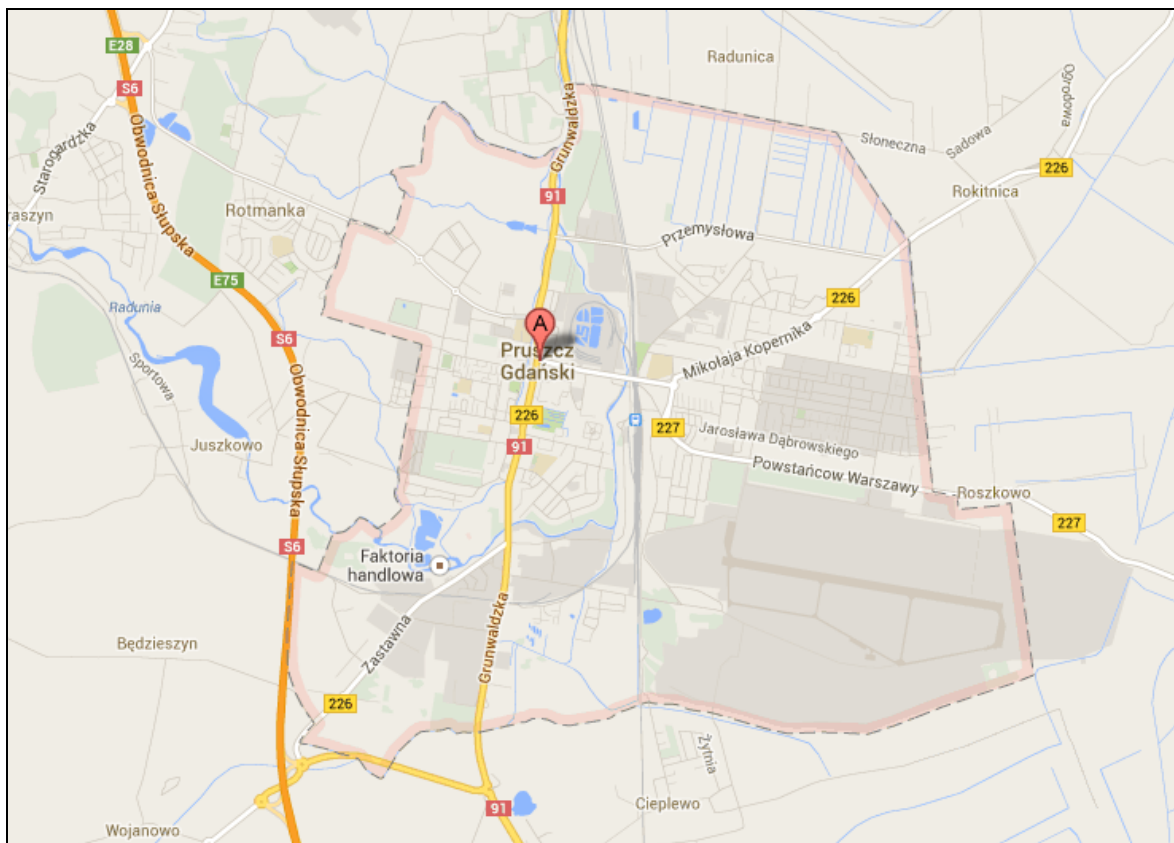
2244G Korzeniowskiego

2246G Emilii Plater

2247G Gałczyńskiego

² STRATEGIA ROZWOJU MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI NA LATA 2011-2018 Aktualizacja „Strategii Rozwoju Miasta Pruszcza Gdańskiego do 2010 roku”





Mapa1: Miasto Pruszcz Gdański
Źródło: www.googlemaps.pl

DROGI ROWEROWE³

Przez teren miasta Pruszcz Gdański przebiega Międzynarodowa Trasa Rowerowa EuroVelo 9. Część projektu stworzenia ścieżek rowerowych w celu odtworzenia Szlaku Bursztynowego (realizacja tras rowerowych wzdłuż Kanału i rzeki Raduni) na terenie miasta jest już zrealizowana lub w trakcie realizacji. Trasa prowadzi z Gdańska wzdłuż Kanału Raduni, na wysokości ul. Wojska Polskiego przechodzi na wschodnią stronę ul. Grunwaldzkiej i biegnie wzdłuż niej w kierunku Tczewa.

Widzialna infrastruktura rowerowa w mieście – czyli w praktyce jedynie drogi rowerowe tworzone poza obszarem jezdni przy pomocy ciągów pieszo-rowerowych lub wydzielonych dróg dla rowerów – jest stosunkowo dobrze rozwinięta. Nie tworzy jednak spójnego systemu. Wiele elementów układu dróg rowerowych świadczy o realizowaniu go bez spójnej wizji przewodniej – metodą ad hoc. Wiele z nich pozostaje niepołączona ze sobą.

Układ stworzonych w mieście ciągów pieszo-rowerowych (drog rowerowych tworzonych poza jezdnią, często kosztem chodników, ale także niejednokrotnie poza pasem drogowym, wzdłuż cieków wodnych) sugeruje, że były one tworzone bardziej z myślą o usunięciu rowerzystów z jezdni lub o stworzeniu możliwości rekreacyjnej jazdy rowerem czy na rolkach, niż z myślą o stworzeniu podstaw do przekonywania mieszkańców o celowości zwiększenia stopnia korzystania z rowerów w celu zaspokajania potrzeb codziennej mobilności.

Wiele z tych dróg rowerowych ma geometrię sugerującą stosowanie reguły podporządkowania ruchu rowerowego ruchowi samochodów: duża ich część przecinana jest wjazdami do (często nieistniejących) posesji, krawężniki na ich granicach nie są odpowiednio obniżone, co powoduje dyskomfort jazdy zarówno dla rowerzystów, jak dzieci przewożonych na siodelkach bagażnikowych.

³ STRATEGIA ROZWOJU MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI NA LATA 2011-2018 Aktualizacja „Strategii Rozwoju Miasta Pruszcz Gdański do 2010 roku”

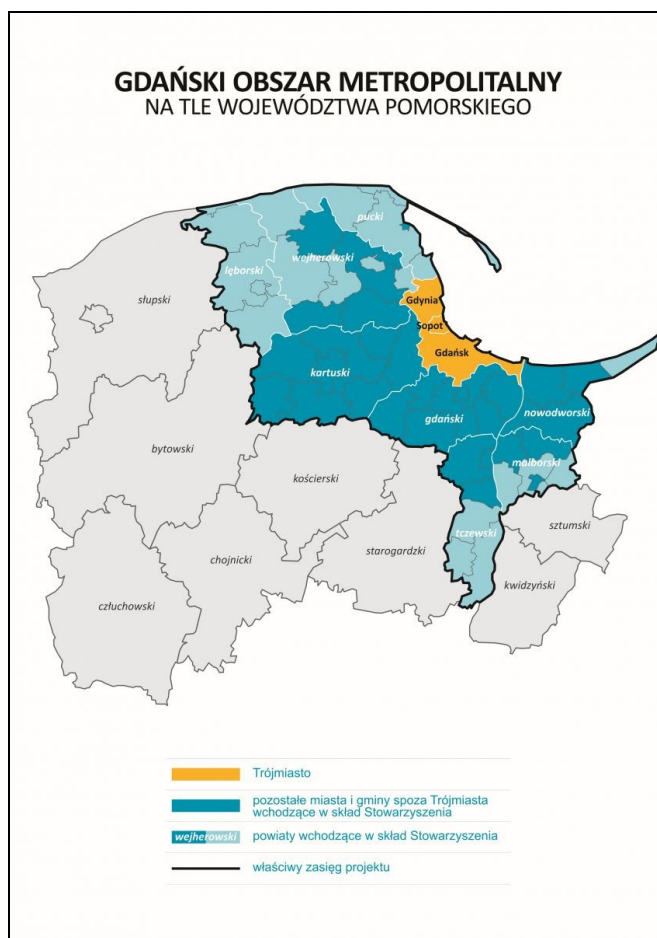


Gdański Obszar Metropolitalny⁴

Miasto Pruszcz Gdański oraz powiat gdański są członkami Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego.

Gdański Obszar Metropolitalny to powołane 15 września 2011 roku stowarzyszenie samorządowe mające na celu zacieśnienie współpracy i doprowadzenie do harmonijnego rozwoju całego obszaru metropolitalnego wokół Gdańska, poprzez jak najlepsze wykorzystanie potencjału miast i gmin członkowskich, z poszanowaniem ich odrębności i specyfiki.

Nie była to pierwsza debata, bo te toczyły się od wczesnych lat 90-tych, kiedy to w Polsce zauważono potrzebę wsparcia rozwoju wielkich obszarów miejskich. Od tamtego czasu zrealizowano kilka ważnych inicjatyw współpracy metropolitalnej: powołano Radę Metropolitalną Zatoki Gdańskiej, Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej, powstał bilet metropolitalny. Żadna z inicjatyw nie doprowadziła jednak do sformalizowania współpracy na rzecz metropolii na szerszym polu. Powołanie stowarzyszenia było również reakcją na brak działań ustawodawczych regulujących współpracę w ramach obszarów metropolitalnych, czyli tzw. *lex metropolis*.



Rysunek 2: Gdański Obszar Metropolitalny.
Źródło: www.metropoliagdansk.pl/

Debata, która doprowadziła do powołania Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego, trwała wiele miesięcy. Wzięli w niej udział liczni wójtowie, burmistrzowie, prezydenci i starostowie oraz przewodniczący i radni gmin, miast i powiatów, a także publicyści najważniejszych mediów regionalnych. Obecnie w ramach GOM działa 46 samorządów, obejmujących łącznie obszar o powierzchni 6 605,62 km², zamieszkały przez 1,28 mln mieszkańców.

⁴ <http://www.metropoliagdansk.pl/>



METROPOLITALNY ZWIĄZEK KOMUNIKACYJNY⁵

Metropolitalny Związek Komunikacyjny Zatoki Gdańskiej (MZKZG) jest to związek 13 gmin leżących nad Zatoką Gdańską i w jej pobliżu, powołany 16 marca 2006 przez przedstawicieli samorządów, a zarejestrowany w dniu 5 czerwca 2007 przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

W skład MZKZG wchodzi następujące miasta:

- Gdańsk
- Gdynia
- Pruszcz Gdański
- Reda
- Rumia
- Sopot
- Wejherowo

oraz gminy:

- Kolbudy
- Kosakowo
- Luzino
- Pruszcz Gdański
- Wejherowo
- Żukowo
- Szemud

Proces integracji komunikacji miejskiej w aglomeracji trójmiejskiej zapoczątkowano już w 1991 r., kiedy to podjęto próbę powołania związku komunalnego Gdańska, Gdyni i Sopotu oraz utworzenia na jego szczeblu aglomeracyjnego zarządu transportu, który zapewniłby zintegrowaną ofertę przewozową na obszarze tych gmin. Niestety bariery o charakterze społeczno-politycznym uniemożliwiły wprowadzenie tych zmian. Opracowane później przez ekspertów koncepcje wspólnej oferty transportu publicznego (zakładające także integrację z koleją miejską) nie znalazły swojego zastosowania aż do roku 2003, kiedy to gminy tworzące metropolię utworzyły Radę Metropolitalną.



Rysunek 3: Miasta i gminy wchodzące w skład MZKZG.
Źródło: www.mzkzg.org

Integracja taryfowo-biletowa jest pierwszym etapem integracji komunikacji miejskiej w Metropolii Zatoki Gdańskiej. Kolejnym etapem integracji będzie integracja organizacyjno-funkcjonalna. Jest to rozwiązanie oferujące maksimum korzyści dla pasażera.

⁵ <http://www.mzkzg.org>

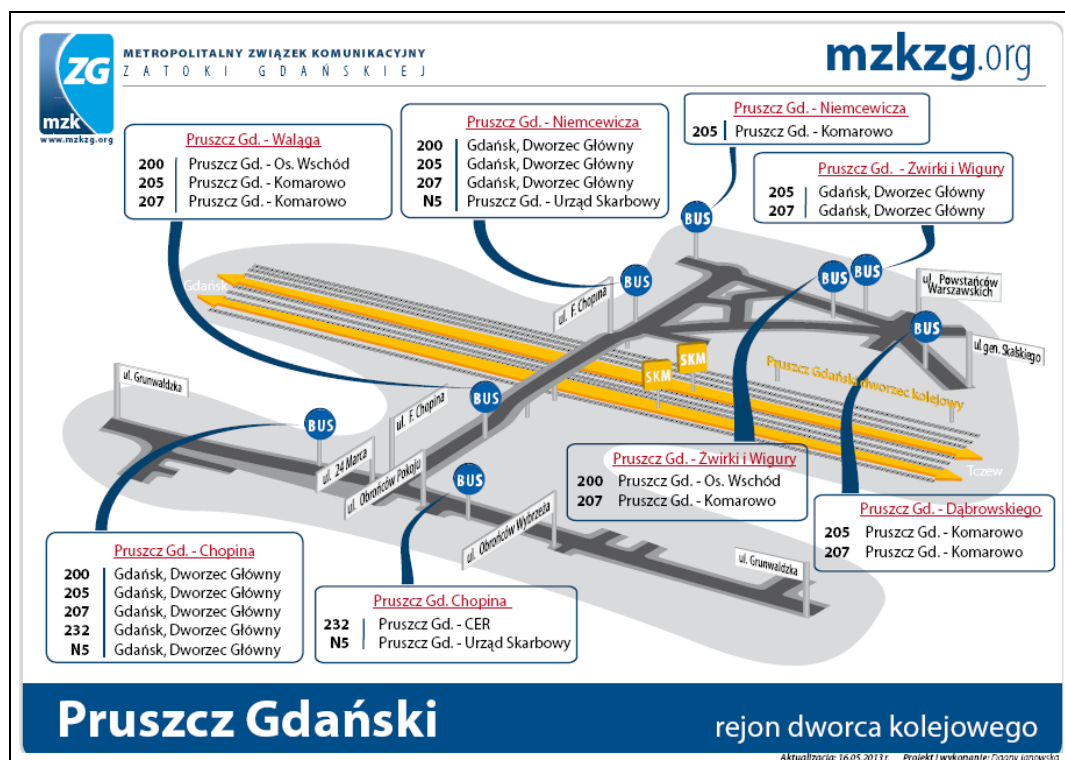
Polega ono na:

- wprowadzeniu jednolitej taryfy na całym obsługiwanym obszarze;
- koordynacji różnych środków transportu;
- optymalizacji rozkładów jazdy;
- modelowaniu węzłów przesiadkowych.

Ponieważ do zadań statutowych Związku należy planowanie oferty oraz programowanie lokalnego transportu zbiorowego, jego zadaniem po przejęciu czynności organizatorskich będzie współpraca z samorządami lokalnymi w zakresie budowy węzłów integracyjnych typu Park&Ride i Bike&Ride.

Poniższy obraz przedstawia propozycję organizacji i zagospodarowania węzła w Pruszczu Gdańskim

Wizualizacja węzła Pruszcz Gdański



Rysunek 4: Wizualizacja węzła Pruszcz Gdański.

Źródło: http://www.mzkzg.org/pliki/wizualizacje/pruszczgd_wiz.pdf



2. Dokumenty strategiczne

W ramach procesu certyfikacji zrównoważonego planu mobilności dla Miasta Pruszcza Gdańskiego analizie zostały poddane dostępne w Internecie dokumenty strategiczne, które w sposób bezpośredni lub pośredni mają wpływ na działania podejmowane w 8 obszarach związanych z mobilnością ludzi i towarów.

STRATEGIA ROZWOJU MIASTA PRUSZCZ GDAŃSKI NA LATA 2011-2018 Aktualizacja „Strategii Rozwoju Miasta Pruszcza Gdańskiego do 2010 roku”

W części poświęconej rozwojowi transportu samochodowego zwrócono uwagę na problemy wynikające z faktu, że w obrębie Gminy Miejskiej Pruszcza Gdańskiego mamy różnych zarządców dróg. Urząd Miasta nie ma realnego wpływu na stan techniczny drogi w przypadku, gdy jej zarządcą nie jest Gmina Miasta Pruszcza Gdańskiego (przykładem może być ul. Powstańców Warszawy).

Usprawnienie systemu komunikacyjnego w Pruszczu Gdańskim to najpilniejszy i najbardziej pożądaný do realizacji cel strategiczny. Wiele z inwestycji wymienionych w Strategii jako priorytetowych zostało już wykonanych, m.in.: budowa Obwodnicy Pruszcza Gdańskiego, budowa drugiego wiaduktu nad torami kolejowymi czy budowa nowych parkingów (np. przy Faktorii) oraz budowa węzłów integracyjnych w okolicach dworca PKP.

W Strategii zwrócono uwagę na sygnalizowany przez mieszkańców problem braku dostatecznej liczby miejsc parkingowych. Zarówno w centrum miasta, jak i na osiedlach występuje znaczny niedobór miejsc. Parkowanie częściowo odbywa się wzdłuż ulic czy na chodnikach. Odczuwalny jest również brak parkingów ogólnodostępnych obsługujących giełdę towarowo-samochodową. W czasie jej funkcjonowania występuje wzmożony ruch komunikacyjny, a parkowanie odbywa się m.in. na zatłoczonych ulicach osiedla Wschód lub na indywidualnych posesjach wynajmowanych na okoliczność giełdy.

Lokalny transport zbiorowy opiera się głównie na kolejowym i autobusowym systemie komunikacyjnym. Z uwagi na systematyczną rozbudowę terenów mieszkaniowych i przemysłowych w Pruszczu Gdańskim, konieczne jest stworzenie i ciągłe udoskonalanie systemu autobusowej obsługi komunikacyjnej miasta. System ten powinien być spójny z komunikacją kolejową oraz przelotowymi liniami autobusowymi.

W chwili obecnej trwa remont linii kolejowej nr 9 (Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny), zatem do czasu jego zakończenia wstrzymano kursowanie pociągów SKM.

Przez teren miasta Pruszcza Gdańskiego przebiega Międzynarodowa Trasa Rowerowa. Część projektu stworzenia ścieżek rowerowych w celu odtworzenia Szlaku Bursztynowego (realizacja tras rowerowych wzdłuż Kanału i rzeki Raduni) na terenie miasta jest już zrealizowana lub w trakcie realizacji. Trasa prowadzi z Gdańska wzdłuż Kanału Raduni, na wysokości ul. Wojska Polskiego przechodzi na wschodnią stronę ul. Grunwaldzkiej i biegnie wzdłuż niej w kierunku Tczewa.

W Strategii nie poświęca się uwagi pieszym oraz możliwościom rozwoju ruchu pieszego. Pod koniec roku 2013 rozpoczynają się prace nad nową Strategią dla miasta Pruszcza Gdańskiego.



3. Uczestnicy i przebieg procesu przygotowania zrównoważonego planu mobilności w Pruszczu Gdańskim

W spotkaniach związanych z przeprowadzeniem procesu przygotowania zrównoważonego planu mobilności w Pruszczu Gdańskim, który miał miejsce od sierpnia do listopada 2013 r., wzięły udział następujące osoby (wg kolejności alfabetycznej):

GRUPA EWALUACYJNA:

- ✓ Pan Mariusz Badziąg, Radny Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pani Mariola Barzał, Kierownik Referatu Gospodarki Komunalnej, reprezentująca Urząd Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pani Elżbieta Białonoga, reprezentująca mieszkańców Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Adam Bodo, Radny Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pani Małgorzata Czarnecka-Szafrąńska, Radna Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Wojciech Gawkowski, Zastępca Burmistrza ds. komunalnych
- ✓ Pan Radosław Gucwa, Kierownik Referatu Współpracy i Promocji, reprezentujący Urząd Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pani Ewa Jarosz, reprezentująca mieszkańców Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Artur Kot, reprezentujący mieszkańców Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Marek Krawczyński, Radny Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pani Ilona Nitka, Kierownik Referatu Planowania i Rozwoju, reprezentująca Urząd Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Robert Nowicki, Naczelnik Wydziału Ruchu Drogowego, reprezentujący mieszkańców Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Leszek Parzymies, radny Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Piotr Smolnicki, reprezentujący mieszkańców Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pani Helena Szymańska, Radna Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pani Maria Turska, Kierownik Referatu Techniczno-Inwestycyjnego, reprezentująca Urząd Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Patryk Zając, Podinspektor w Referacie Gospodarki Komunalnej, reprezentujący Urząd Miasta Pruszcz Gdański
- ✓ Pan Tomasz Żurawiecki, reprezentujący mieszkańców Miasta Pruszcz Gdański

ZESPÓŁ AUDYTORÓW SUMP

- ✓ Pani Karolina Orcholska, reprezentująca PUMA
- ✓ Pan Andrzej B. Piotrowicz, Audytor SUMP / Audytor BYPAD, reprezentujący PUMA
- ✓ Pani Małgorzata Zieleniecka, reprezentująca PUMA
- ✓ Pan Piotr Walczukiewicz, reprezentujący PUMA





Zdjęcie z lewej: Pan Wojciech Gawkowski, Zastępca Burmistrza ds. komunalnych wita grupę ewaluacyjną podczas pierwszego jej spotkania
Zdjęcie z prawej: Grupa ewaluacyjna podczas pierwszego spotkania



Zdjęcia z lewej i z prawej: Rozpoczęcie prac związanych z wypełnieniem kwestionariuszy on-line

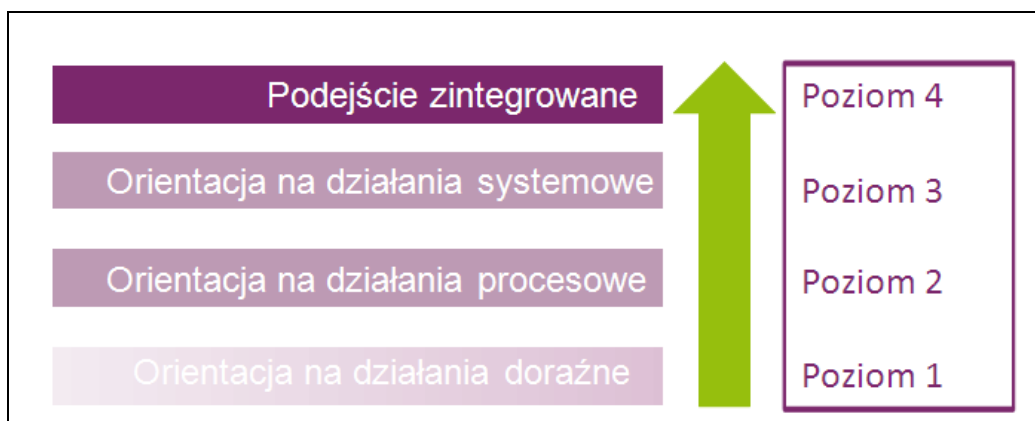
Poniższa tabela przedstawia przebieg procesu przygotowania zrównoważonego planu mobilności w Pruszczu Gdańskim.

Lp.	Działanie	Termin realizacji	Zaangażowane podmioty
1.	Analiza dokumentów transportowych Urzędu Miejskiego w Pruszczu Gdańskim niezbędnych do przeprowadzenia certyfikacji i realizacji procesu certyfikacji	od VIII 2013 r. - do 20 XI 2013 r.	Audytorzy SUMP
2.	Przeprowadzenie spotkania z grupą ewaluacyjną wraz z przekazaniem kwestionariuszy SUMP	28 X 2013 r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy SUMP
3.	Przeprowadzenie spotkania z grupą ewaluacyjną	30 X 2013 r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy SUMP
4.	Analiza otrzymanych kwestionariuszy od członków grupy ewaluacyjnej	od 30 X 2013 r. do 4 XI 2013 r.	Audytorzy SUMP
5.	Przeprowadzenie spotkania dotyczącego omówienia wyników ankiet	4 XI 2013 r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy SUMP
6.	Przeprowadzenie spotkania dotyczącego omówienia wyników ankiet	6 XI 2013 r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy SUMP
7.	Przeprowadzenie spotkania dotyczącego propozycji 24-miesięcznego zrównoważonego planu mobilności (SUMP)	13 XI 2013 r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy SUMP
8.	Przeprowadzenie spotkania dotyczącego propozycji 24-miesięcznego zrównoważonego planu mobilności (SUMP)	18 XI 2013 r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy SUMP
9.	Przygotowanie raportu końcowego z przebiegu procesu certyfikacji zrównoważonego planu mobilności dla Miasta Pruszcza Gdańskiego	od 2 XI 2013 r. do 25 XI 2013 r.	Audytorzy SUMP
10.	Spotkanie podsumowujące proces certyfikacji zrównoważonego planu mobilności dla Miasta Pruszcza Gdańskiego	4 XII 2013 r.	Grupa ewaluacyjna Audytorzy SUMP

4. Wyniki badania kwestionariusza SUMP

Badanie zostało przeprowadzone za pomocą kwestionariusza składającego się z pytań podzielonych na 8 obszarów tematycznych tworzących zrównoważony plan mobilności⁶. Badane obszary to: planowanie przestrzenne, transport publiczny, ruch pieszzy, transport samochodowy, politykę parkingową, ruch rowerowy, zarządzanie mobilnością oraz zarządzanie transportem towarów.

Działania w każdym z obszarów zostały podzielone na 4 moduły: zarządzanie, działania infrastrukturalne, działania informacyjno-promocyjne oraz monitoring i ewaluacja. Po przeczytaniu każdego z pytań członkowie grupy ewaluacyjnej zostali poproszeni o zaznaczenie jednego z 4 poziomów, który w ich ocenie najlepiej opisuje sytuację panującą w module danego obszaru.



Rysunek 5: Poziomy działań w ramach SUMP. Źródło: Projekt ADVANCE

POZIOM 1: ORIENTACJA NA DZIAŁANIA DORAŻNE

Na tym poziomie można mówić o występowaniu pewnej, minimalnej formy polityki dotyczącej omawianego obszaru. W związku z wąskim pojmowaniem danego zagadnienia prowadzone działania ograniczają się wyłącznie do rozwiązywania problemów. Minimalny lub niski poziom jakości polityki w danym obszarze charakteryzuje się m.in.:

- ✓ niskimi i nieregularnie ustalonymi nakładami budżetowymi,
- ✓ brakiem lub niewielkim zaangażowaniem politycznym,
- ✓ brakiem lub niewielką liczbą pracowników organów samorządowych zajmującymi się daną problematyką,
- ✓ niskimi kwalifikacjami, brakiem kompetencji i zaangażowania,
- ✓ ograniczone komunikowanie się,
- ✓ uzgodnienia i struktury mają charakter nieformalny,
- ✓ osiągnięta jakość ma charakter raczej przypadkowy i zależy jedynie od indywidualnych wysiłków.

POZIOM 2: ORIENTACJA NA DZIAŁANIA PROCESOWE

Polityka prowadzona w ramach danego obszaru nie jest koordynowana z działaniami prowadzonymi w innych obszarach. Jej założenia zostały sformułowane, ale pozostają odizolowane od innych obszarów. Głównym przedmiotem zainteresowania jest dobra infrastruktura, chociaż podejmowane są pewne działania uzupełniające. Orientację na działania procesowe charakteryzują następujące cechy:

- ✓ częściowe wykorzystywanie danych dotyczących danego obszaru,
- ✓ fragmentaryczna wiedza na temat potrzeb i priorytetów w danym obszarze,
- ✓ podejmowanie decyzji dotyczących ogólnych zasad, ale niewiele z nich ma charakter wiążący lub obowiązkowy,
- ✓ brak gwarancji ciągłości polityki w danym obszarze,
- ✓ ze względu na brak koordynacji z innymi obszarami, decyzje z innych obszarów mogą prowadzić do rezultatów faktycznie przeciwnych niż zamierzone.

⁶ Kwestionariusz został wypracowany w ramach realizacji międzynarodowego projektu Advance finansowanego z funduszy UE, głównie przez ekspertów z zachodniej Europy. Dlatego też podczas jego wypełniania członkowie Grupy Ewaluacyjnej zwracali uwagę na częściowy brak dopasowania pytań do bieżącej sytuacji w Pruszczu Gdańskim.

POZIOM 3: ORIENTACJA NA DZIAŁANIA SYSTEMOWE

Zrównoważona polityka w danym obszarze postrzegana jest jako system zintegrowany z ogólną polityką miasta. Wola polityczna na rzecz stymulowania zrównoważonego rozwoju danego obszaru została wyrażona w decyzji formalnej oraz przyporządkowaniu odpowiedniego personelu i środków.

Polityka danego obszaru obejmuje szeroki wachlarz działań (np. zarządzanie, usługi, kampanie informacyjne, promocje, edukację oraz infrastrukturę) przy wdrażaniu, których współpracują ze sobą różni partnerzy. Orientacja na działania systemowe to:

- ✓ tendencja do planowania długookresowego, ale nadal zorientowanego na projekty,
- ✓ systematyczne uwzględnianie potrzeb użytkowników,
- ✓ dostępność wysokiej jakości danych tworzących podstawę polityki w danym obszarze,
- ✓ alokacja znaczących środków budżetowych, ale bez ich długookresowego zabezpieczenia,
- ✓ realizacja wspólnych projektów w ramach formalnych partnerstw (np. z innymi departamentami, szkołami, pracodawcami czy placówkami ochrony zdrowia).

POZIOM 4: PODEJŚCIE ZINTEGROWANE

Wdrażanie polityki w danym obszarze jest postrzegane, jako zadanie ciągłe, z silnymi odniesieniami do innych obszarów. Wskaźniki jakości osiągane w danym obszarze są uznawane za instrumenty polityki. Polityka w badanym obszarze ma silne poparcie polityków oraz znaczące, regularne alokacje środków finansowych oraz personelu.

Charakteryzują ją dobre przywództwo oraz wielopłaszczyznowa wiedza władz lokalnych. Oprócz wsparcia politycznego, politykę w danym obszarze charakteryzują systematyczne uczestnictwo w sieciach współpracy oraz strategiczne partnerstwa.

Umożliwia to osiąganie efektów synergii dzięki wymianie pomysłów, wiedzy i doświadczeń z partnerami zewnętrznymi – zarówno w układzie horyzontalnym (tj. z innymi miastami, instytucjami publicznymi, partnerstwami publiczno-prywatnymi), jak i wertykalnym (tj. z wyższymi władzami).

Podjęcie zintegrowane charakteryzuje się:

- ✓ dostępnością wysokiej jakości danych oraz pogłębioną wiedzą o potrzebach użytkowników,
- ✓ wysokiej jakości działaniami opartymi o uzgodnione standardy jakości,
- ✓ myśleniem w układzie sieci obejmujących cały obszar zurbanizowany/ region,
- ✓ systematyczną ewaluacją i monitoringiem strategii, programów i projektów,
- ✓ wdrażaniem mechanizmów zabezpieczających ciągłość polityki w danym obszarze,
- ✓ regularnie uchwalanymi budżetami,
- ✓ podejściem międzysektorowym,
- ✓ systematyczną pracą w sieciach,
- ✓ partnerstwami strategicznymi.

METODOLOGIA OBLICZANIA WYNIKÓW

Punktacja możliwa do uzyskania przez każdy badany obszar oraz moduł wynosi od 1 do 4 punktów i odpowiada opisanym powyżej poziomom określającym działania podejmowane w danym obszarze oraz module.

Wynik liczbowy modułu (zarządzanie, działania infrastrukturalne, działania informacyjno-promocyjne, monitoring i ewaluacja) stanowi średnią arytmetyczną punktów uzyskanych w danym module.

Ogólny wynik obszaru (planowanie przestrzenne, transport publiczny, ruch pieszy, transport samochodowy, polityka parkingowa, ruch rowerowy, zarządzanie mobilnością oraz zarządzanie transportem towarów) stanowi średnia ważona obliczona na podstawie punktów uzyskanych przez 4 moduły danego obszaru. Średnia ta wskazuje na którym z 4 poziomów znajduje się aktualnie prowadzona polityka w danym obszarze

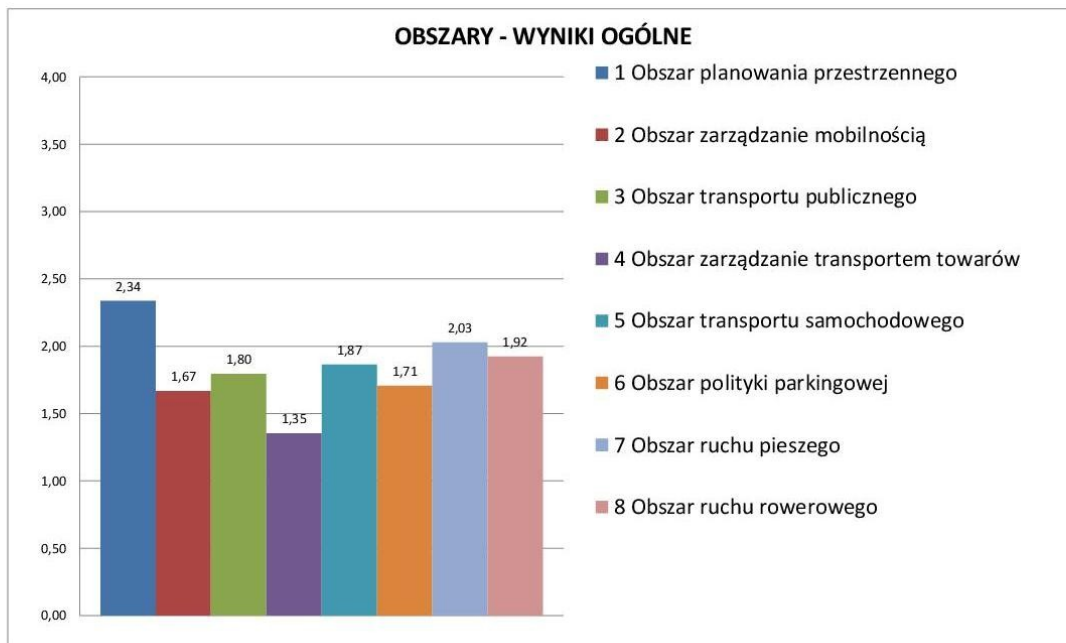
Ogólny wynik SUMP jest średnią arytmetyczną wyników 8 badanych obszarów.



4.1. Ogólne

Ogólny wynik uzyskany przez Miasto Pruszcza Gdańskiego podczas badania obszarów tworzących zrównoważony plan mobilności to 1,76 pkt co daje poziom 2.

Większość działań podejmowanych w 8 obszarach można określić jako działania o charakterze doraźnym (poziom 1) z tendencją do działań procesowych w ramach niektórych badanych obszarów (poziom 2).



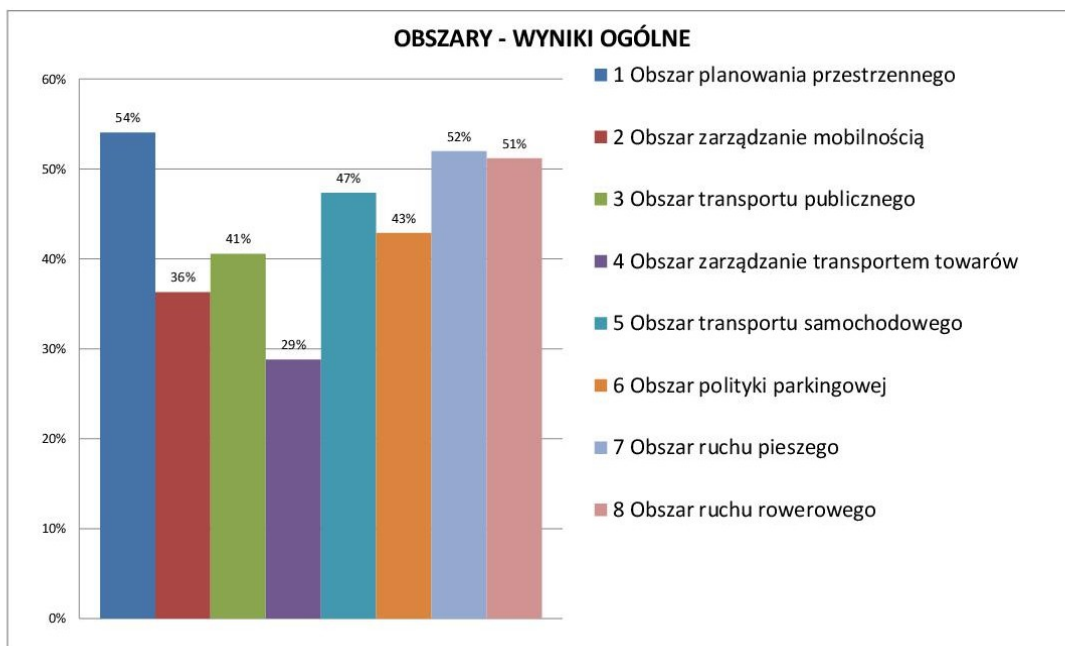
Najwyższą ocenę ogólną (2,34 pkt) otrzymał obszar planowania przestrzennego. Jest to wynik o 0,58 pkt wyższy od wyniku ogólnego dla 8 obszarów.

Wszystkie działania prowadzone w obszarze planowania przestrzennego mają charakter działań procesowych (poziom 2).

Obszary ruchu pieszego i ruchu rowerowego otrzymały odpowiednio 2,03 oraz 1,92 pkt, co zbliża działania w nich prowadzone do poziomu 2, czyli orientacji na działania procesowe.

Obszary transportu samochodowego (1,87 pkt), transportu publicznego (1,80 pkt) oraz planowania przestrzennego (1,71 pkt) oraz obszar zarządzania mobilnością (1,67) otrzymały ocenę bardzo zbliżoną do ogólnej oceny wszystkich obszarów (1,76 pkt).

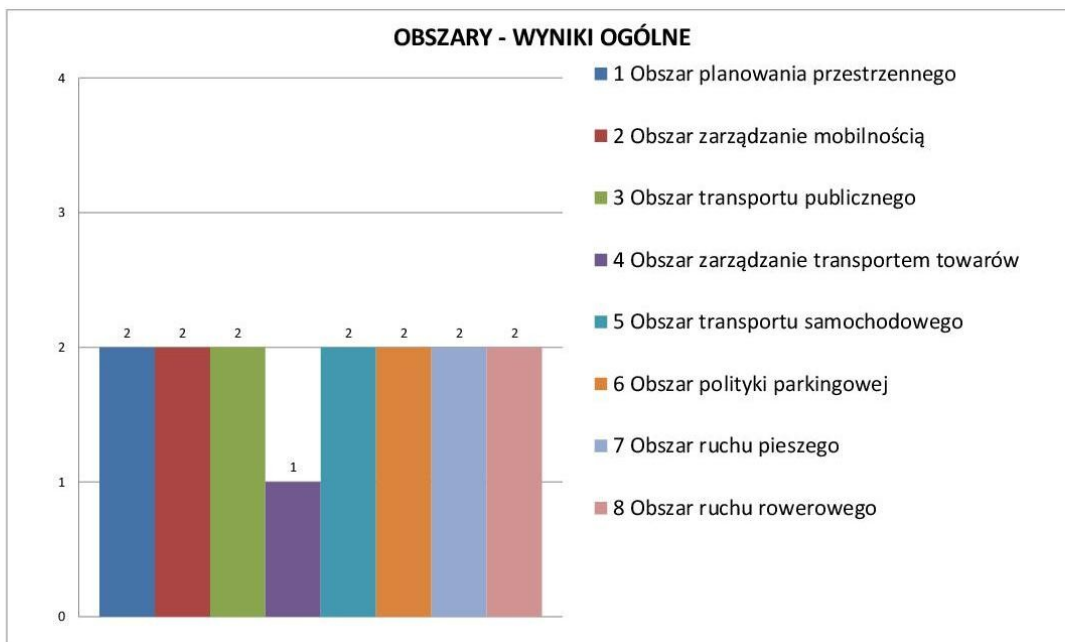
Najniżej oceniony został obszar zarządzania transportem towarów (1,35 pkt), co spowodowane jest brakiem dotychczasowych działań w ramach tych obszarów, w kontekście zrównoważonej mobilności.



W opinii audytorów SUMP zdecydowanie kontynuowane powinny być działania związane z dalszym rozwojem obszaru ruchu pieszego oraz obszaru ruchu rowerowego.

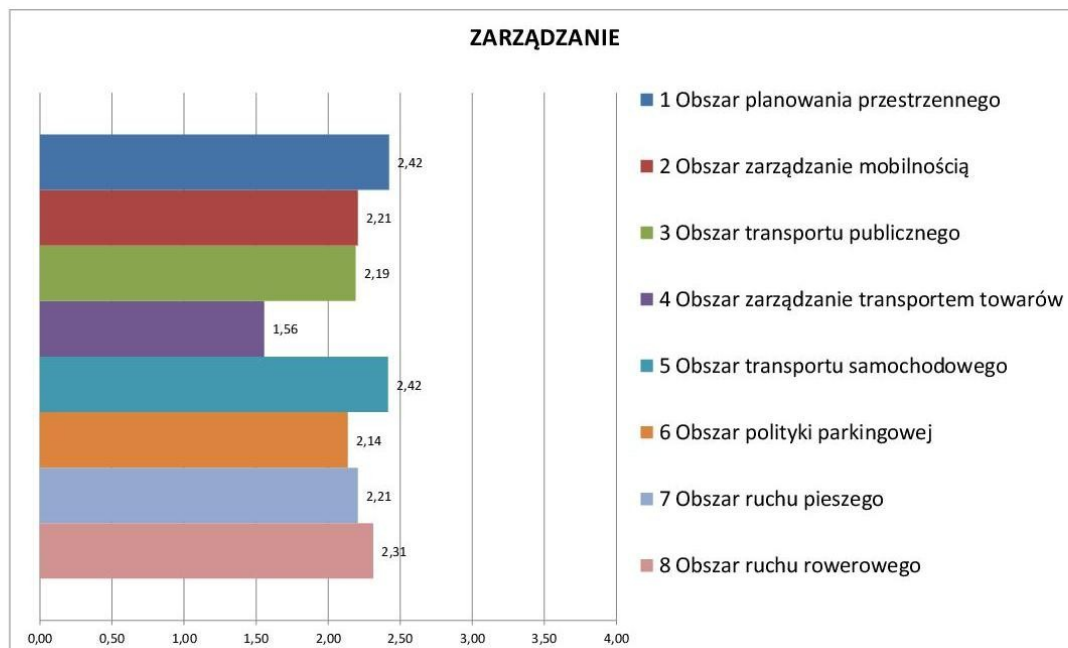
W ciągu 24 miesięcy wdrożenia SUMP, skoordynowane i zintegrowane działania pozwolą na osiągnięcie poziomu 3 w obu obszarach.

W trakcie analizy wyników kwestionariuszy członkowie grupy ewaluacyjnej wspólnie określili poziom 2 (działania procesowe) dla większości obszarów, poza obszarem zarządzania transportem towarów – poziom 1 (działania doraźne).



4.1.1. Zarządzanie

Ogólny wynik w module zarządzania wszystkich 8 obszarów to 2,18 pkt.



Najwyższą ocenę w module zarządzania (2,42 pkt) otrzymały obszar planowania przestrzennego oraz obszar transportu samochodowego. Jest to wynik o 0,94 pkt. wyższy od ogólnego wyniku dla 8 obszarów. Działania związane z zarządzaniem prowadzone we wspomnianych obszarach mają charakter działań procesowych.

Moduł zarządzania w obszarze ruchu rowerowego otrzymał 2,31 pkt. Obszary zarządzania mobilnością oraz ruchu pieszego otrzymały 2,21 pkt. Obszar transportu publicznego otrzymał 2,19 pkt natomiast obszar polityki parkingowej 2,14 pkt. Zatem działania prowadzone w tych obszarach mają charakter procesowy (poziom 2).

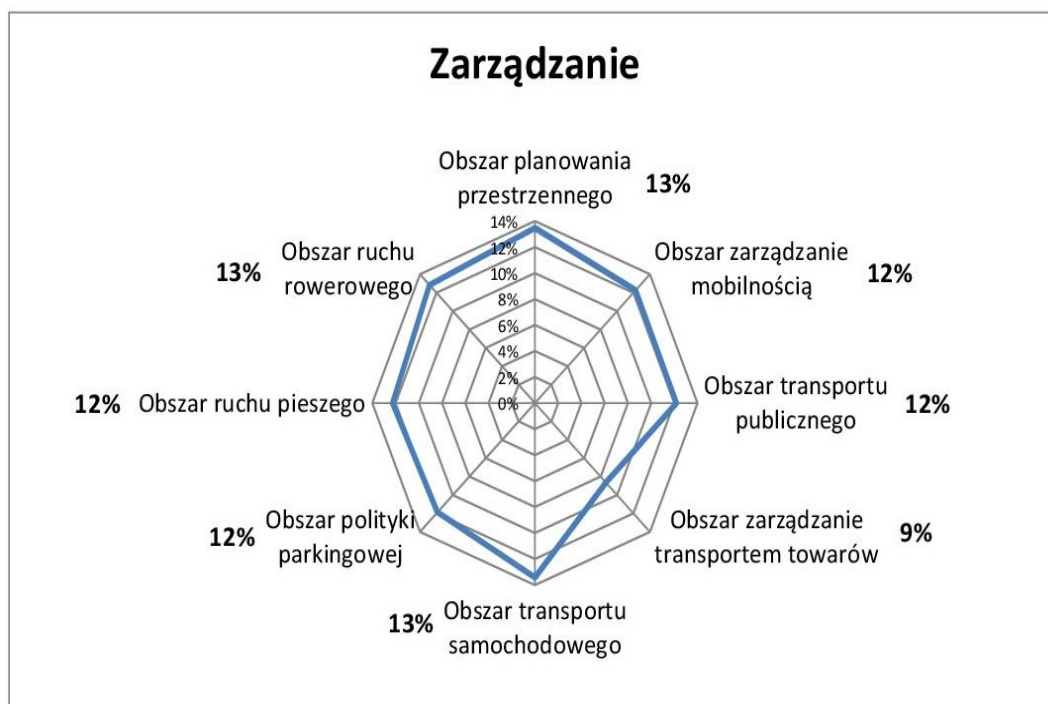
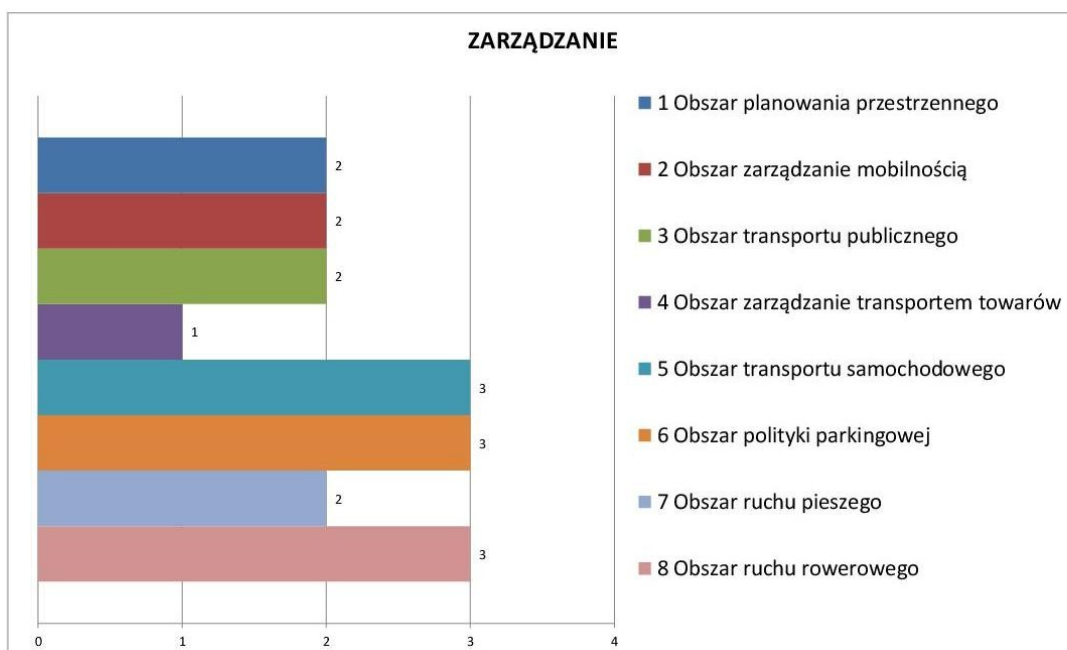
Najniżej oceniony został obszar zarządzania transportem towarów (1,56 pkt).

Działania w obszarze transportu samochodowego, polityki parkingowej oraz ruchu rowerowego określone zostały przez grupę ewaluacyjną na poziomie 3 (działania systemowe).

Obszarom: planowania, zarządzania mobilnością, transportu publicznego przyznano poziom 2 (orientacja na działania procesowe).

Najslabiej wygląda moduł zarządzania dla obszaru zarządzania transportem towarów – poziom 1 (działania doraźne).

Audytorzy SUMP zwracają uwagę na fakt, że obecnie w strukturze organizacyjnej Miasta Pruszcza Gdańskiego nie ma jednostki organizacyjnej (lub pracownika) zajmującej się kwestiami zarządzania mobilnością, rozwoju ruchu pieszego i rowerowego na terenie miasta.

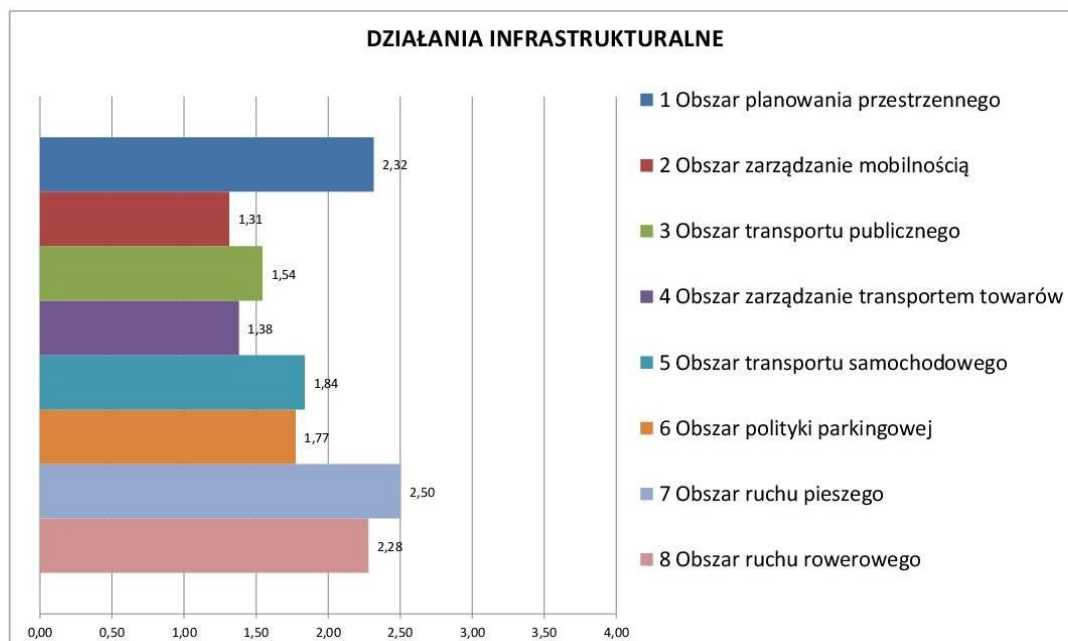


Zdecydowanie wzmacnione powinno zostać zarządzanie dla obszaru zarządzania transportem towarów.



4.1.2. Działania infrastrukturalne

Wynik ogólny w module działań infrastrukturalnych 8 obszarów to 1,87 pkt.



Obszar ruchu pieszego to obszar, który otrzymał najwyższą ocenę w module działań infrastrukturalnych (2,50 pkt). Zbliżony wynik (2,32 pkt) otrzymał obszar planowania przestrzennego oraz obszar ruchu rowerowego (2,28 pkt). Obszary te reprezentują poziom 2, czyli orientacja na działanie procesowe.

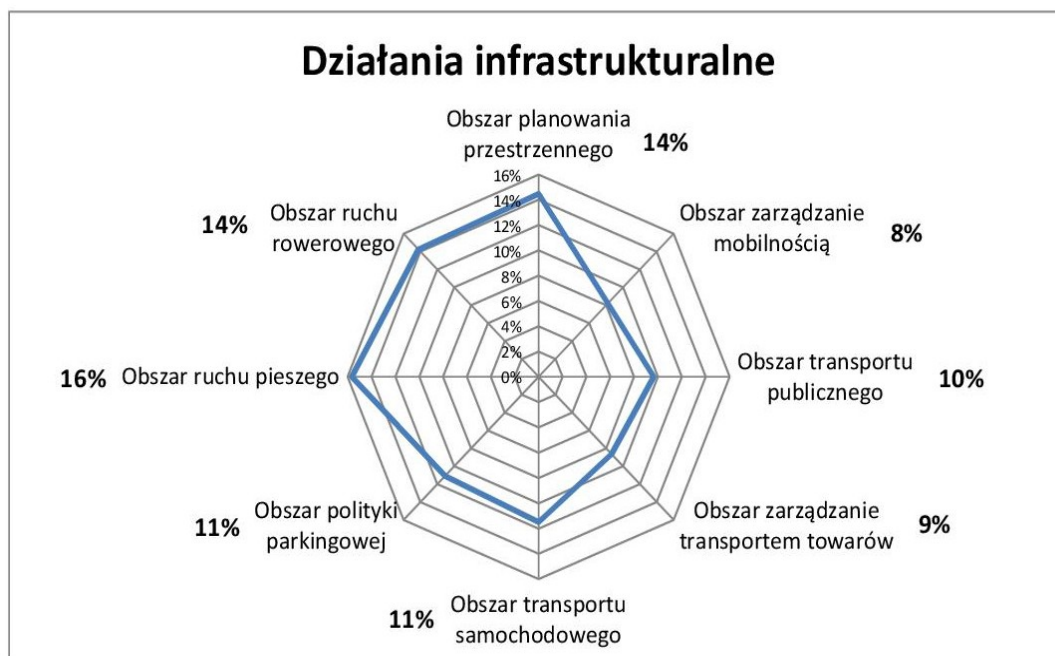
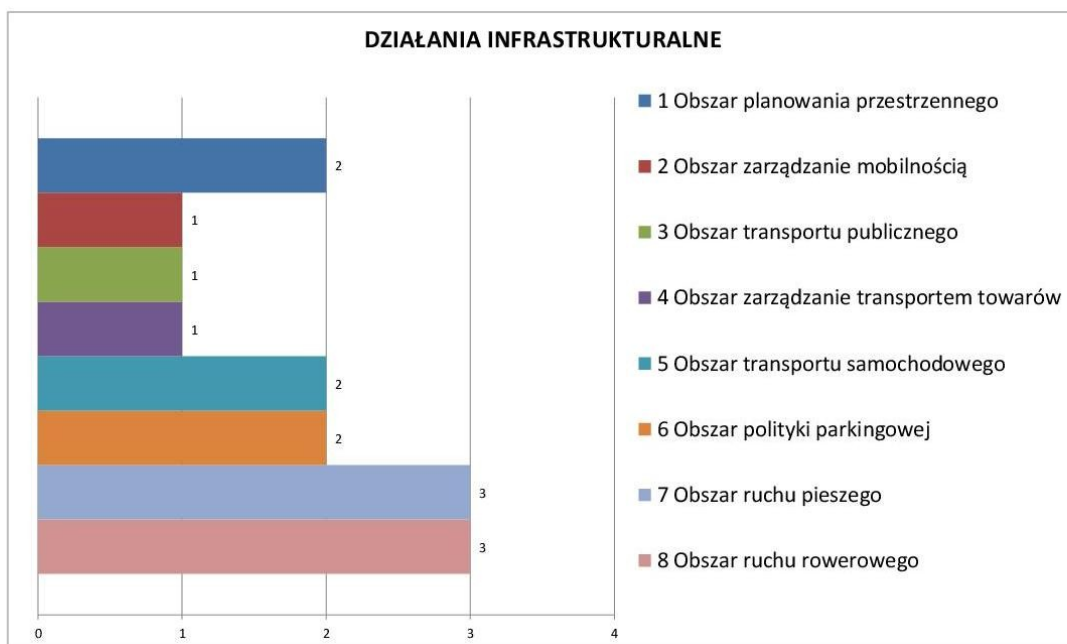
Bliskie poziomowi 2 w module działań infrastrukturalnych są wyniki obszarów transportu samochodowego (1,84 pkt) oraz obszar polityki parkingowej (1,77 pkt).

Pomiędzy poziomem 1 i 2 pozostają wyniki modułu działań infrastrukturalnych w obszarach zarządzania mobilnością (1,31 pkt), transportu publicznego (1,54pkt) oraz obszar zarządzania transportem towarów (1,38 pkt.).

W trakcie analizy wyników kwestionariuszy członkowie grupy ewaluacyjnej wspólnie określili działania infrastrukturalne na poziomie 3 (działania systemowe) dla obszaru ruchu pieszego oraz rowerowego, na poziomie 2 (działania procesowe) dla obszarów obszaru planowania przestrzennego, transportu samochodowego oraz polityki parkingowej.

W przypadku obszaru zarządzania mobilnością, obszaru transportu publicznego oraz obszaru zarządzania transportem towarów mamy do czynienia z poziomem 1 (działania doraźne).

Rekomendacją audytorów SUMP jest ograniczenie wydatków na infrastrukturę oraz skupienie się na działaniach promujących alternatywne względem indywidualnych dojazdów samochodem – środki transportu (transport publiczny, rower itp.).

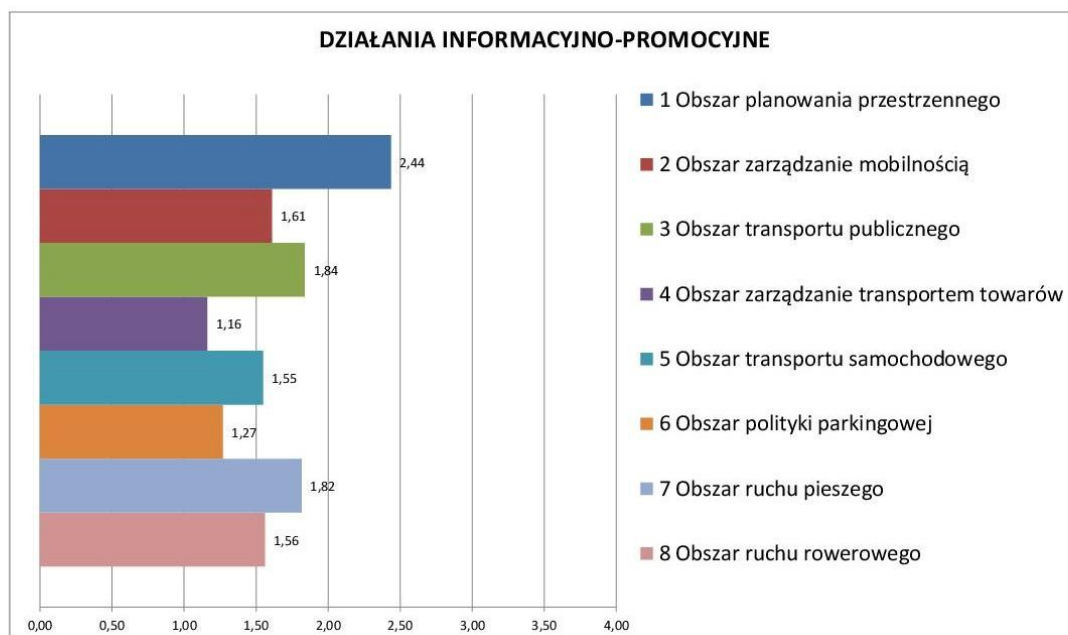


W opinii audytorów SUMP w ramach modułu działań infrastrukturalnych należy rozważyć działania dotyczące tych obszarów, w których wyniki są poniżej średniej dla wszystkich 8 obszarów.



4.1.3. Działania informacyjno-promocyjne

Wynik ogólny modułu działań informacyjno-promocyjnych wynosi 1,66 pkt.



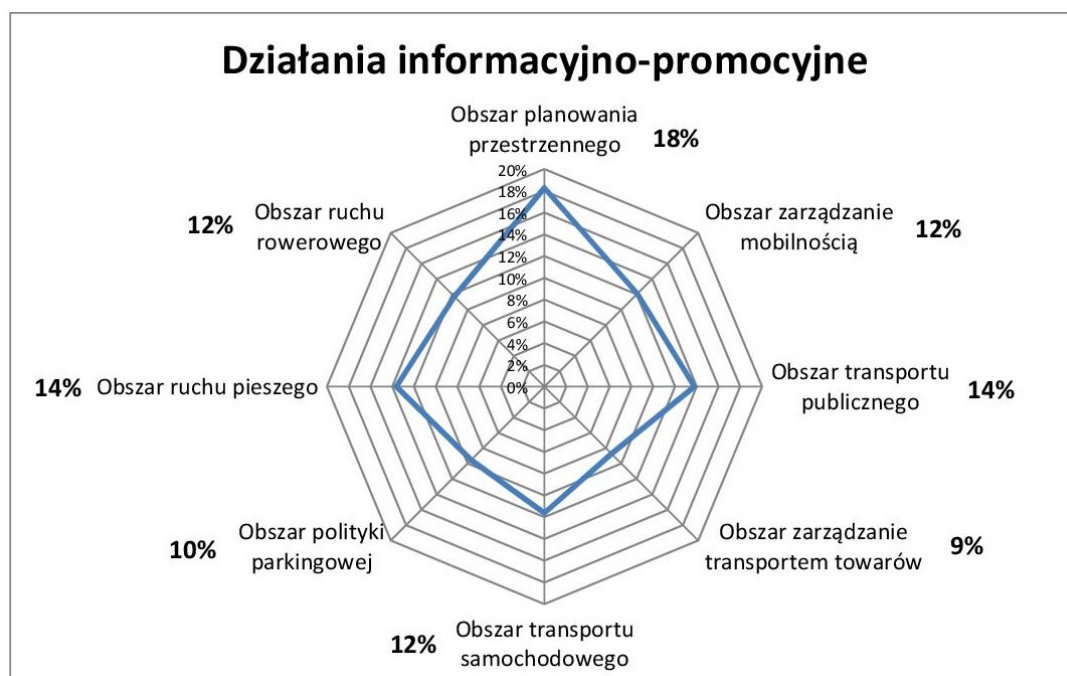
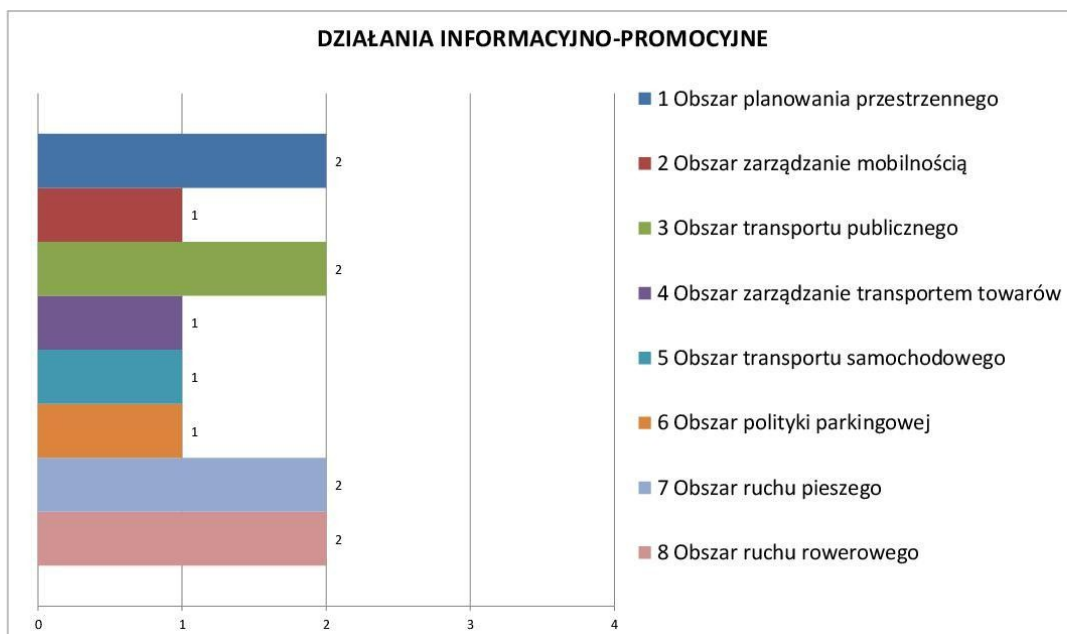
Ocenę najwyższą otrzymał obszar planowania przestrzennego (2,44 pkt).

Ocenę zbliżoną do poziomu 2 w tym module otrzymały obszary transportu publicznego (1,84 pkt), ruchu pieszego (1,82 pkt), zarządzania mobilnością (1,61 pkt).

Poniżej średniej oceny dla wszystkich obszarów w tym module znalazły się obszary transportu samochodowego (1,55 pkt) oraz ruchu rowerowego (1,56 pkt).

Najniższą ocenę otrzymał obszar polityki parkingowej (1,27 pkt) oraz obszar zarządzania transportem towarów (1,16 pkt).

W trakcie analizy wyników kwestionariuszy członkowie grupy ewaluacyjnej wspólnie określili działania informacyjno-promocyjne na poziomie 2 (działania procesowe) dla 4 obszarów: planowania przestrzennego, transportu publicznego, ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego oraz na poziomie 1 (działania doraźne) dla pozostałych 4 obszarów: zarządzania mobilnością, zarządzania transportem towarów, transportu samochodowego i polityki parkingowej.

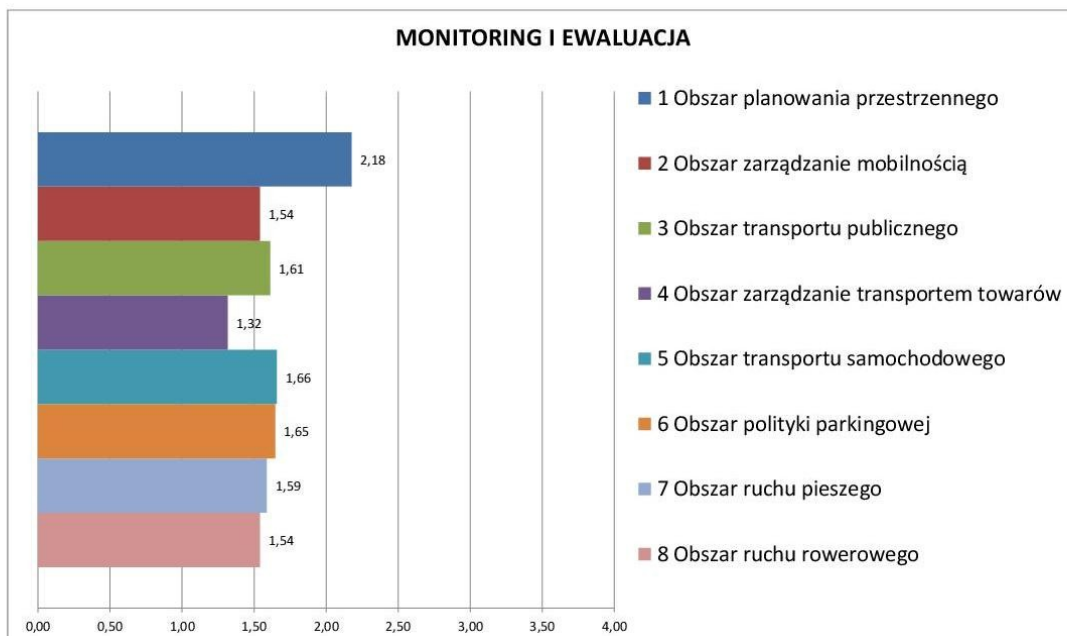


Rozbieżności w otrzymanej punktacji powinny skłonić do silnego wsparcia działań informacyjno-promocyjnych przede wszystkim w obszarze ruchu pieszego oraz ruchu rowerowego.



4.1.4. Monitoring i ewaluacja

Wynik ogólny modułu monitoringu i ewaluacji wynosi 1,64 pkt.



Planowanie przestrzenne to obszar, który otrzymał najwyższą ocenę w module monitoringu i ewaluacji (2,18 pkt).

Obszary zarządzania mobilnością (1,54 pkt), transportu publicznego (1,61 pkt), transportu samochodowego (1,66 pkt), polityki parkingowej (1,65 pkt) reprezentują poziom 2, czyli orientacja na działanie procesowe.

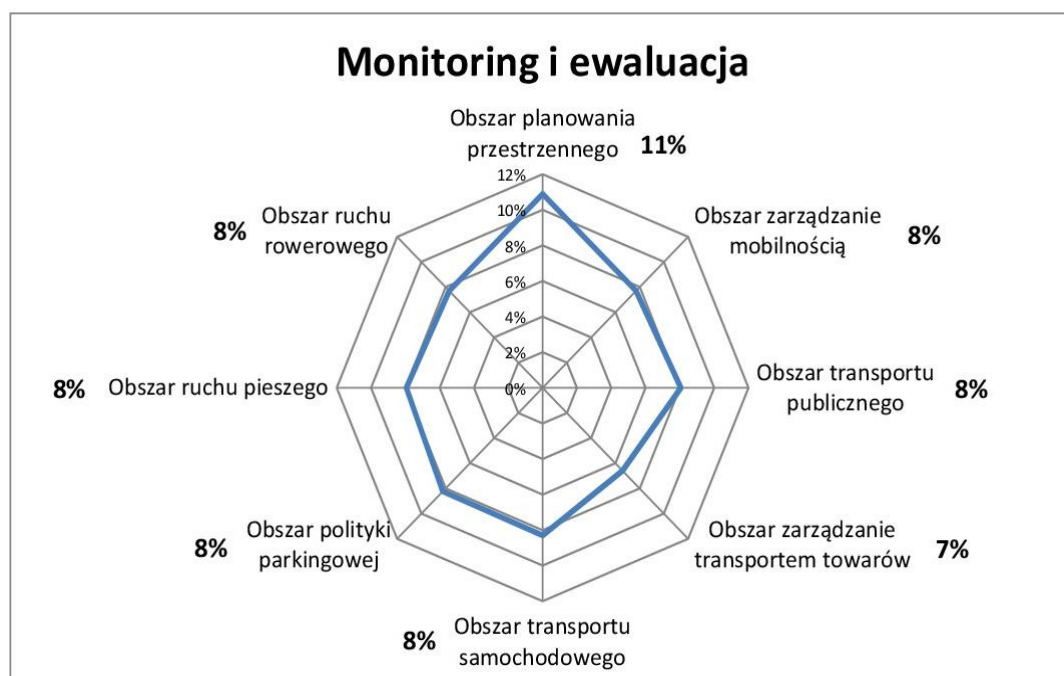
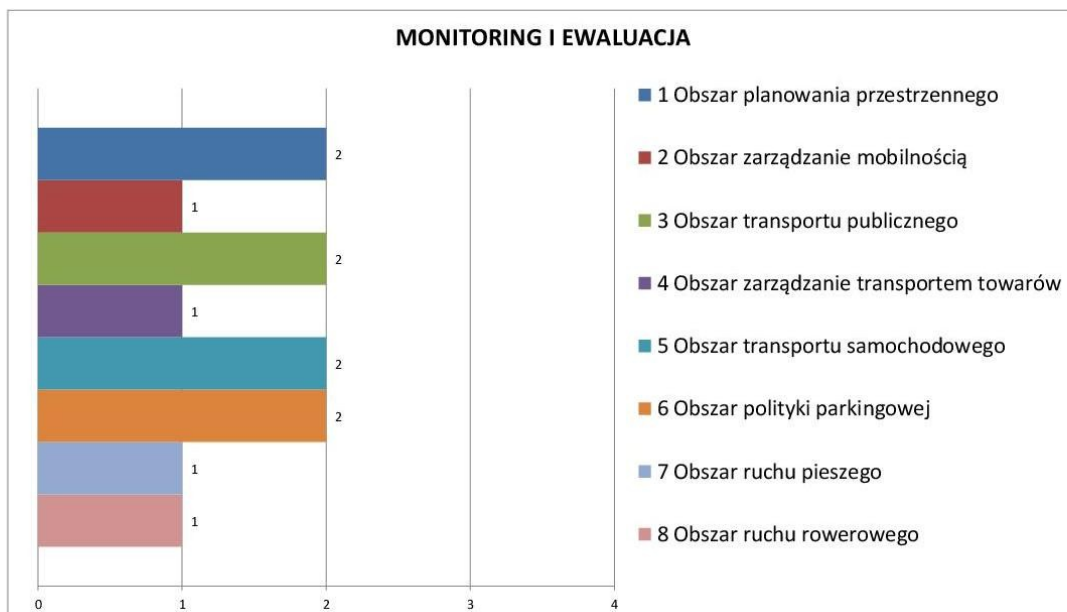
Pomiędzy poziomem 1 i 2 w omawianym module znajdują się wyniki obszarów ruchu pieszego (1,59 pkt) oraz ruchu rowerowego (1,54 pkt).

Najniższe oceny otrzymał obszar zarządzania transportem towarów (1,32 pkt).

W trakcie analizy wyników kwestionariuszy członkowie grupy ewaluacyjnej wspólnie określili działania monitoringu i ewaluacji na poziomie 2 (działania procesowe) dla 4 obszarów: planowania przestrzennego, transportu publicznego, transportu samochodowego oraz polityki parkingowej.

Poziom 1 (działania doraźne) przyznano obszarom: zarządzania mobilnością, zarządzania transportem towarów, ruchu pieszego oraz ruchu towarowego.





Moduł monitoringu i ewaluacji wymaga szczególnego wzmocnienia w obszarach ruchu pieszego, polityce parkingowej oraz ruchu rowerowego.



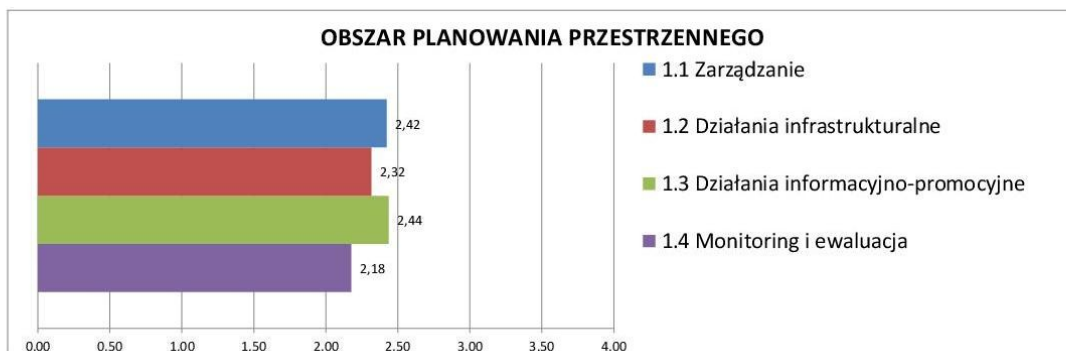
4.1.5. WYNIKI W BADANYCH OBSZARACH

4.1.5.1. Obszar planowania przestrzennego

Obszar planowania przestrzennego został najwyżej oceniony przez grupę ewaluacyjną.

Działania oraz decyzje podejmowane w ramach tego obszaru mają bezpośredni wpływ na pozostałe siedem obszarów badanych w ramach procesu przygotowania zrównoważonego planu mobilności.

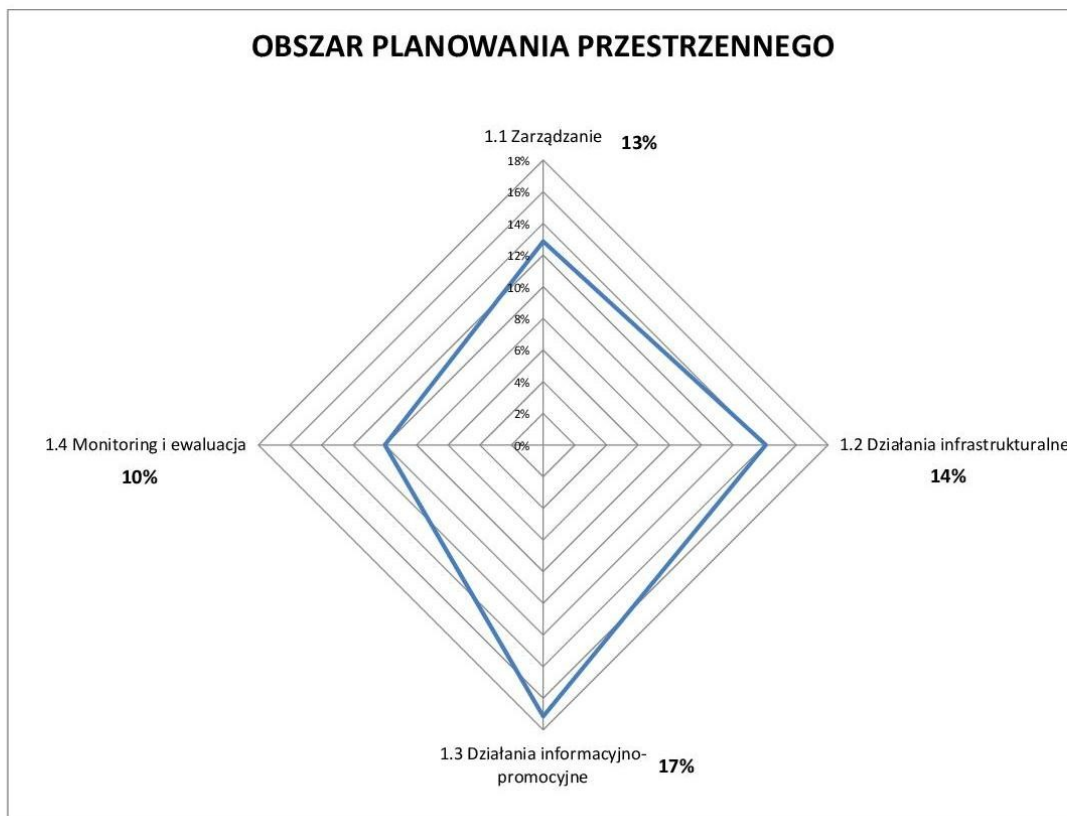
Ogólny ocena dotychczasowych działań prowadzonych w obszarze planowania przestrzennego to 2,34 pkt na 4 pkt, co zgodnie z przyjętą metodologią oznacza wyraźną orientację na działania procesowe (poziom 2).



W ocenie grupy ewaluacyjnej działania prowadzone w tym module mają charakter działań procesowych – poziom 2. Z czterech modułów tworzących obszar planowania przestrzennego najwyżej oceniony został moduł działań informacyjno-promocyjnych (2,44 pkt).

Moduł zarządzania otrzymał 2,42 pkt, działań infrastrukturalnych 2,32 pkt, natomiast monitoring i ewaluację oceniono najniżej – 2,18 pkt.





Na podstawie powyższych wyników w czterech modułach obszaru planowania przestrzennego, rekomendacje Audytorów SUMP dotyczą zwiększenia nakładów na działania związane z monitoringiem, a szczególnie ewaluacją planowania przestrzennego na terenie Pruszcza Gdańskiego.

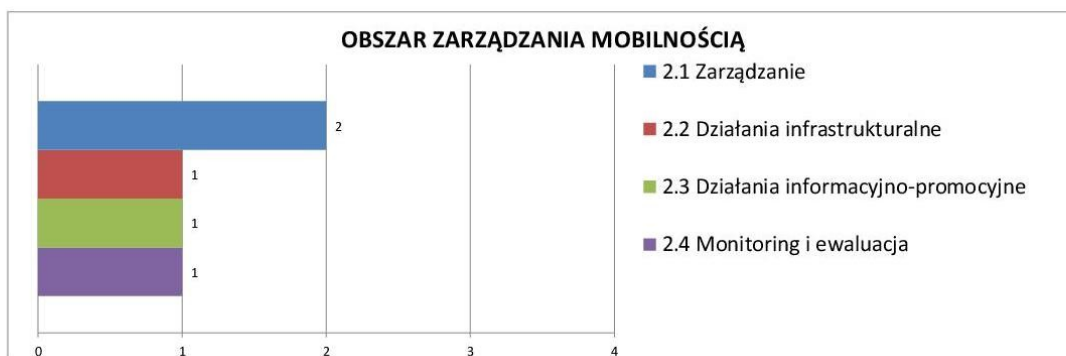
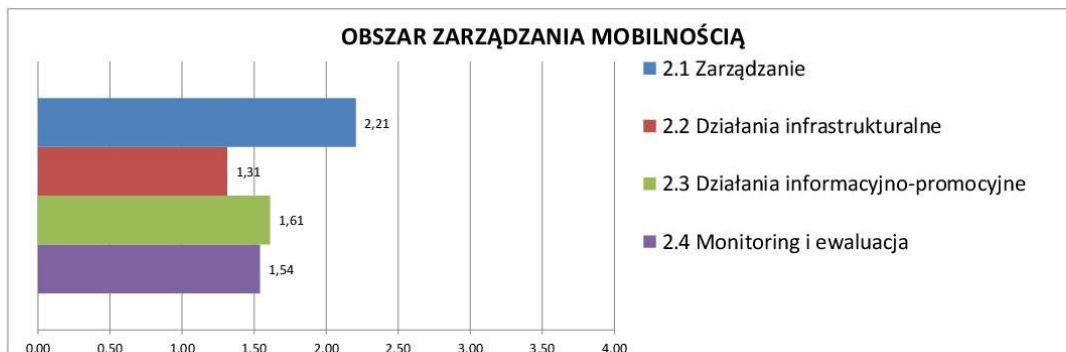
W obszarze tym istnieje również możliwość zwiększenia działań związanych z informacją zarówno z mieszkańcami miasta, ale również z wydziałami i jednostkami Urzędu Miejskiego oraz innymi podmiotami.



4.1.5.2. Obszar zarządzania mobilnością

Obszar zarządzania mobilnością otrzymał ocenę ogólną na poziomie 1,67 pkt.

Zagadnienia związane z zarządzaniem mobilnością zostały ocenione jako działania o charakter doraźnym (poziom 1), a moduł zarządzania określony został na poziomie 2 (działania procesowe).

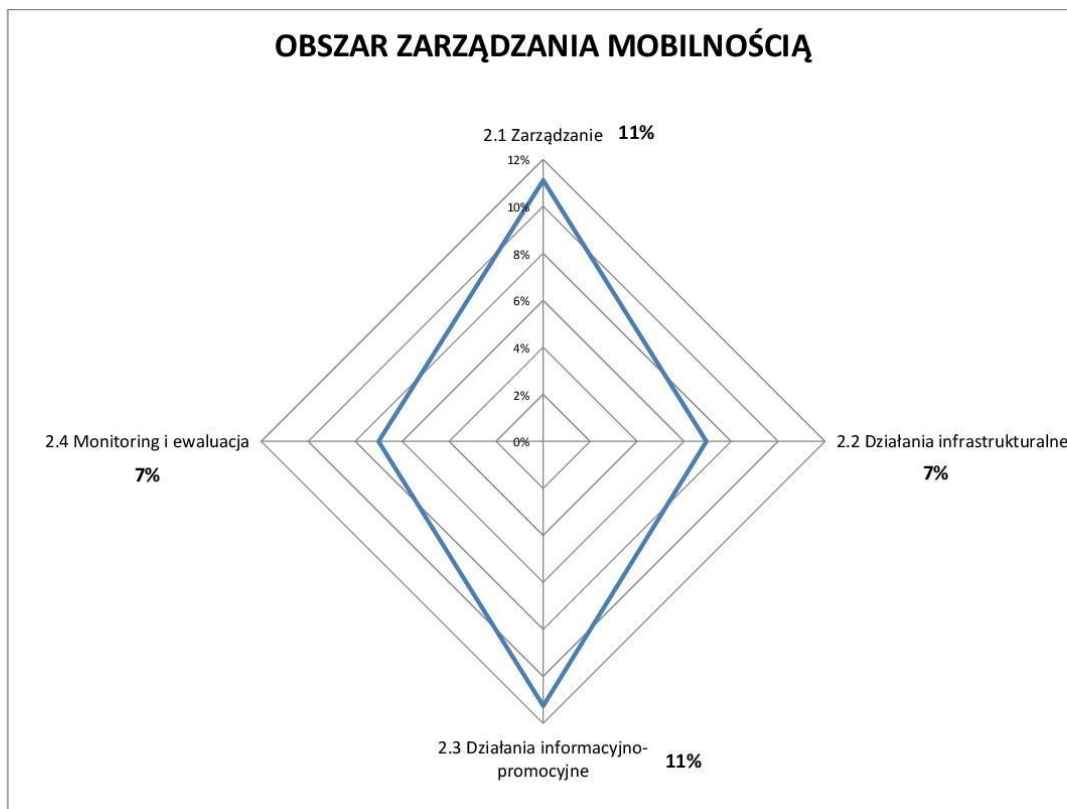


Najniżej oceniony został moduł działań infrastrukturalnych, tj. 1,31 pkt, w którym dominują działania o charakterze doraźnym.

Moduł działań informacyjno-promocyjnych otrzymał 1,61 pkt.

Z czterech modułów tworzących obszar zarządzania mobilnością moduł zarządzania został oceniony najwyżej (2,21 pkt – poziom 2). W ocenie grupy ewaluacyjnej działania prowadzone w tym module mają charakter działań procesowych.





W kontekście poprzednich obszarów wchodzących w skład zrównoważonego planu mobilności, zdaniem audytorów SUMP, obszaru zarządzania mobilnością na obecnym etapie nie należy traktować priorytetowo. Wynika to z faktu, iż w pierwszej kolejności należy skupić się na dalszym rozwoju ruchu pieszego i rowerowego.

Nie oznacza to jednak, że nie należy mieć na uwadze działań związanych z rozpoczęciem prac nad rozwojem infrastruktury dostosowanej np. potrzeb pojazdów elektrycznych.

Należy również mieć na uwadze działania związane ze stworzeniem na terenie miasta punktu mobilnościowego, a następnie wspieranie finansowe działań o charakterze informacyjno-promocyjnym.

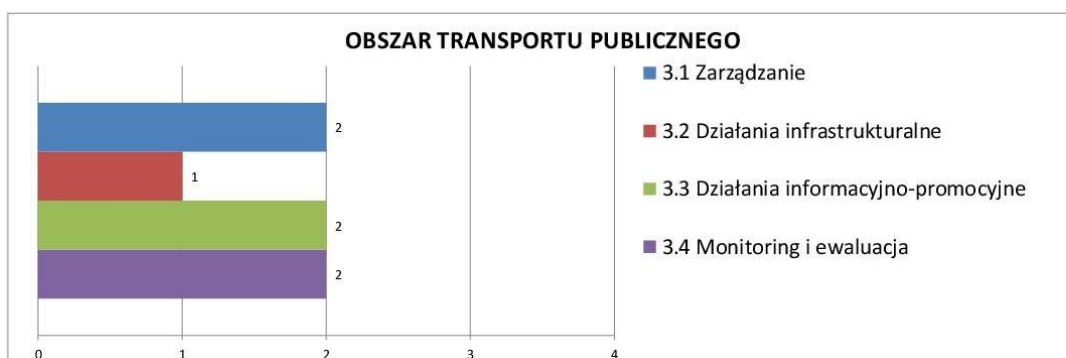
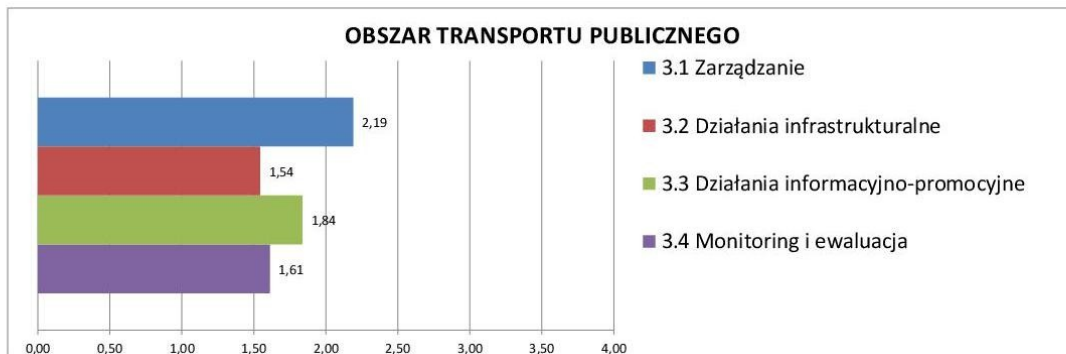
Wybrane powyższe działania nie powinny zostać realizowane bez dalszego rozwoju modułu monitoringu i ewaluacji.



4.1.5.3. Obszar transportu publicznego

Z uwagi na specyficzną sytuację Pruszcza Gdańskiego – obsługa transportowa zlecona na zewnątrz, obszar transportu publicznego nie jest dla miasta obszarem działań priorytetowych.

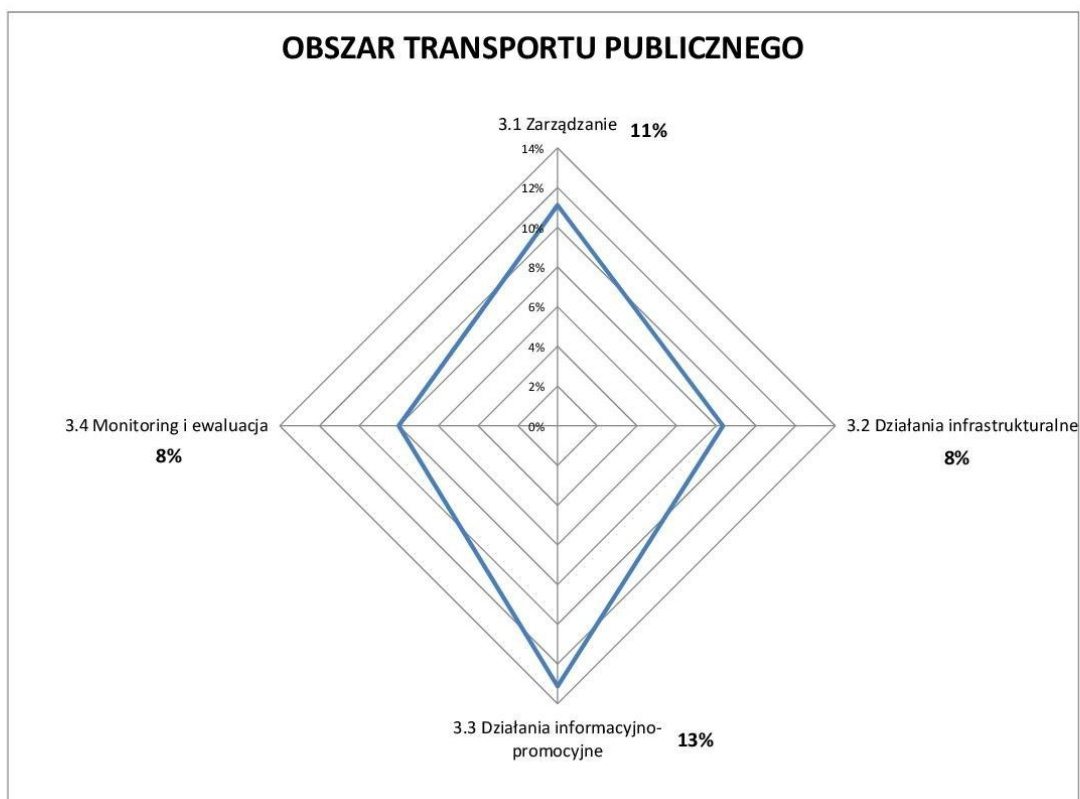
Wynik ogólny oceny działań prowadzonych w tym obszarze to 1,8 pkt.



Wśród czterech modułów obszaru transportu publicznego najwyżej oceniony został moduł zarządzania – 2,19 pkt, najniżej natomiast ocenione zostały działania infrastrukturalne – 1,54 pkt.

Poza modulem działań infrastrukturalnych ocenionych na poziom 1 (działania doraźne), pozostałe moduły ocenione zostały na działania procesowe, czyli poziom 2.

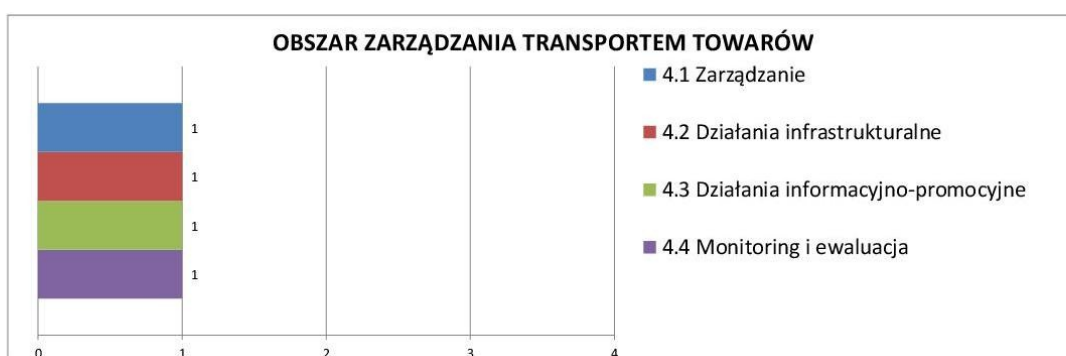
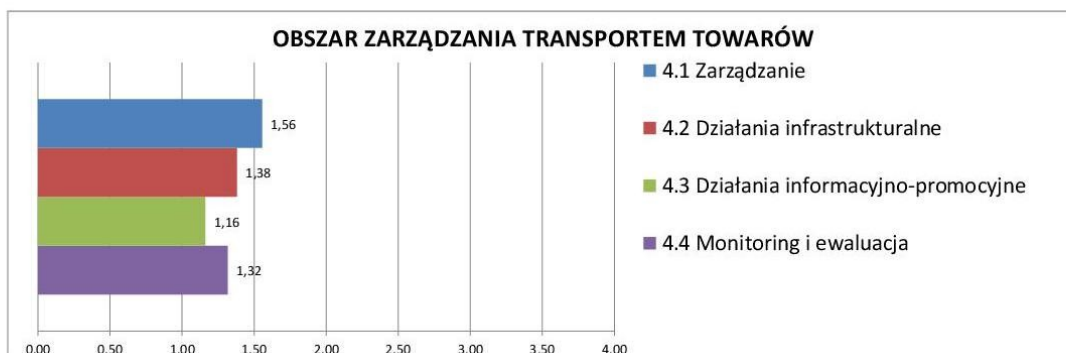




Zdaniem audytorów SUMP, w obszarze transportu publicznego należy głównie koncentrować się na działaniach związanych z monitoringiem i ewaluacją tak, aby dysponować na bieżąco odpowiednimi danymi dotyczącymi korzystania z transportu publicznego przez mieszkańców Pruszcza Gdańskiego i ościennych samorządów.

4.1.5.4. Obszar zarządzania transportem towarów

Obszar transportu towarów otrzymał najgorsze wyniki ze wszystkich obszarów – 1,35 pkt.



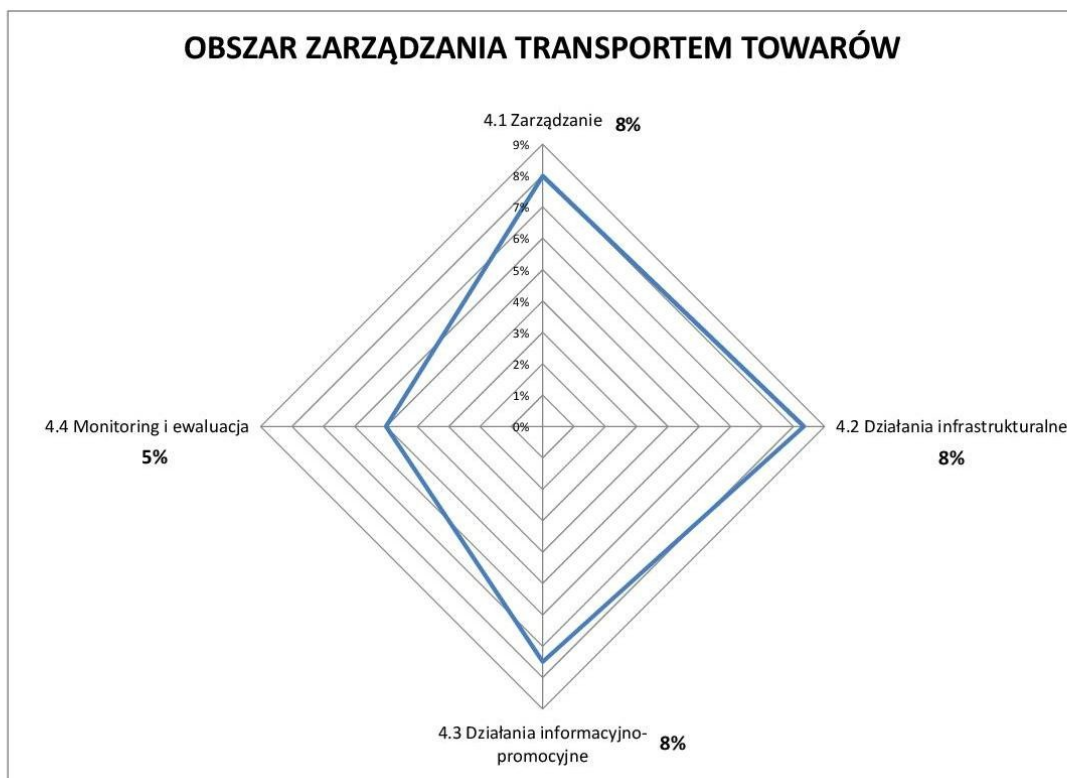
Wszystkie zagadnienia związane z transportem towarów zostały ocenione jako działania o charakterze doraźnym (poziom 1).

Z czterech modułów tworzących obszar zarządzania transportem towarów najwyższej oceniony został moduł zarządzania – 1,56 pkt.

Moduł działań związanych z infrastrukturą otrzymał ocenę na poziomie 1,38 pkt, moduł monitoringu i ewaluacji – 1,32 pkt.

Najniżej oceniony został moduł działań informacyjno-promocyjnych, tj. 1,16 pkt.



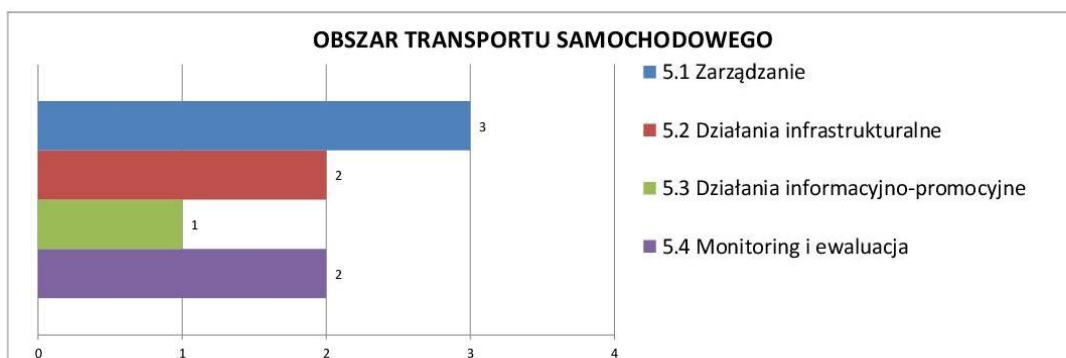
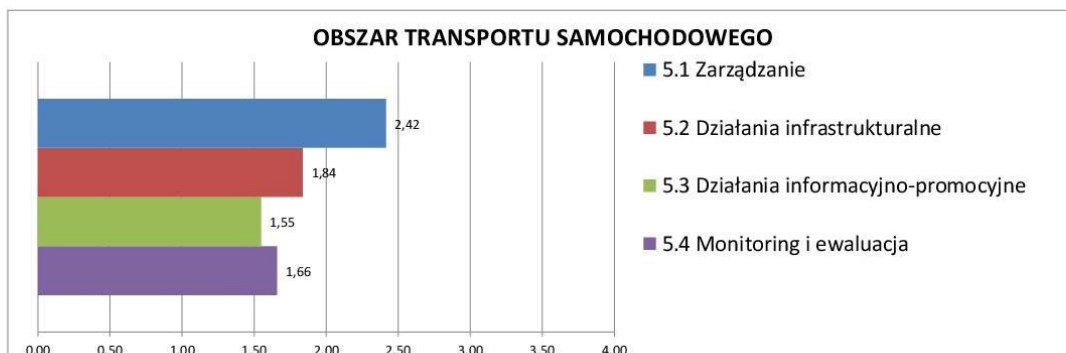


Zdaniem audytorów SUMP w ciągu 24 miesięcy od zatwierdzenia do realizacji planu, działania związane z obszarem zarządzania transportem towarów nie powinny mieć charakteru doraźnego. Obszar ten jest ściśle powiązany z obszarem polityki parkingowej.

Audytorzy SUMP zalecają także działania związane z rozwojem modułu monitoringu i ewaluacji.

4.1.5.5. Obszar transportu samochodowego

Ogólna ocena obszaru transportu samochodowego to 1,87 pkt i stanowi wynik o 0,03 pkt wyższy od średniej arytmetycznej wyników uzyskanych przez osiem badanych obszarów.

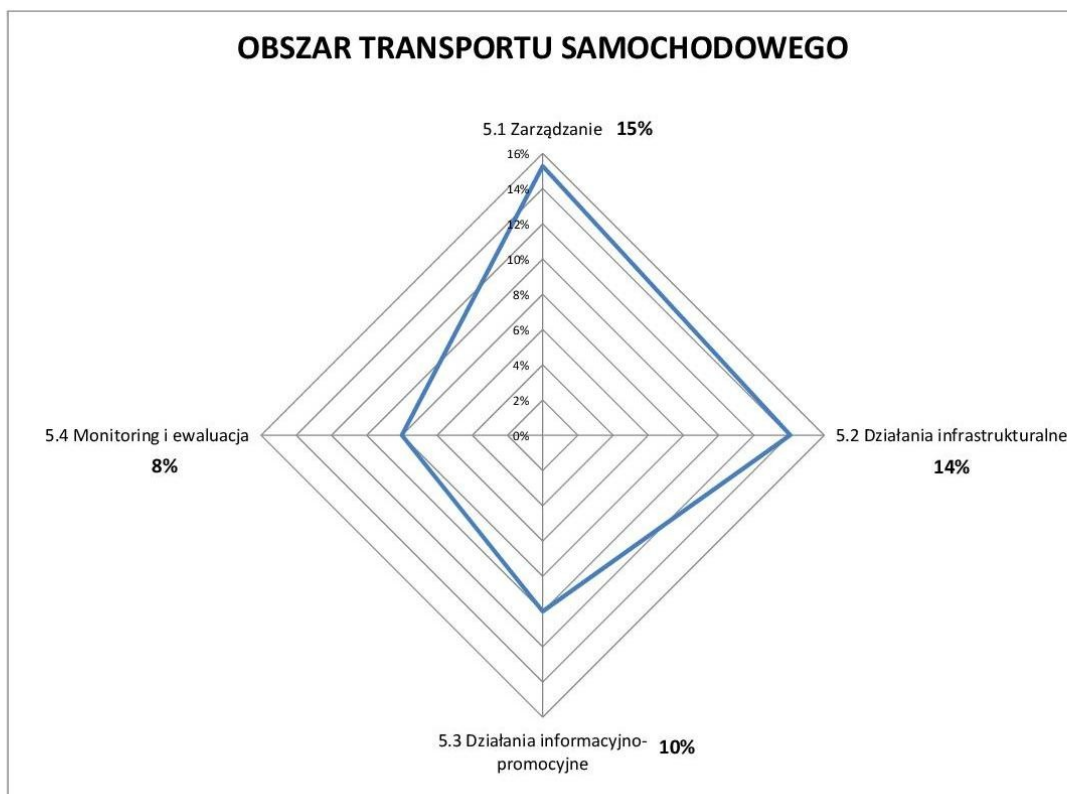


Wśród czterech modułów obszaru transportu samochodowego najwyżej oceniony został moduł zarządzania. Wynik na poziomie 2,42 pkt – oznacza wyraźnie procesowy charakter prowadzonych działań.

Dotychczasowe działania w ramach modułu infrastrukturalnego oraz informacyjno-promocyjnego otrzymały odpowiednio 1,84 pkt i 1,55 pkt.

Moduł monitoringu i ewaluacji uzyskał wynik 1,66 pkt.

Grupa ewaluacyjna ustaliła wspólnie, że zarządzanie w obszarze transportu samochodowego prowadzone są na poziomie 3. Działaniom infrastrukturalnym oraz monitoringowi i ewaluacji przyznano poziom 2, natomiast najniżej oceniono obszar działań informacyjno-promocyjnych.



Uzyskane przez obszar ruchu samochodowego wyniki pokazują potrzebę wsparcia tego obszaru, w ciągu najbliższych 24 miesięcy wdrożenia SUMP'a na terenie Miasta Pruszcza Gdańskiego.

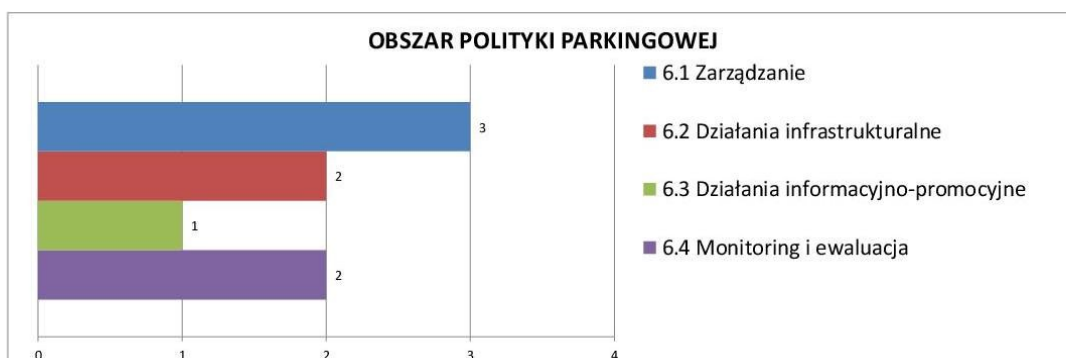
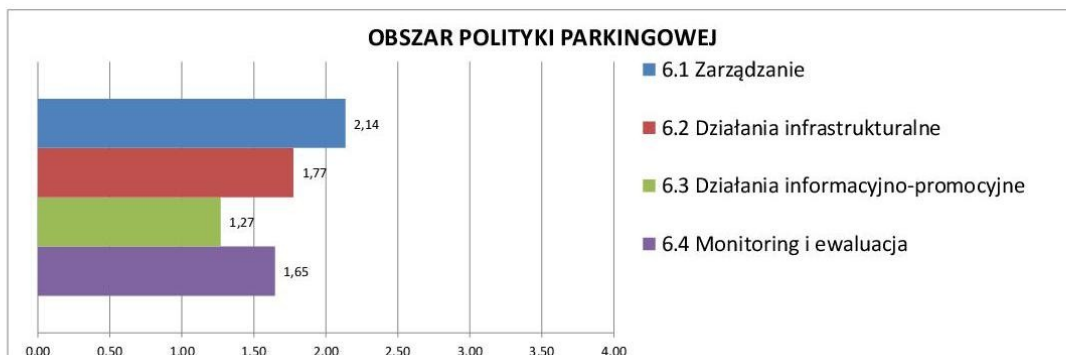
W przypadku działań infrastrukturalnych podstawową kwestią powinno być zarówno ograniczenie bieżących, jak i przyszłych wydatków budżetowych na rzecz infrastruktury drogowej przeznaczonej dla samochodów oraz systematyczne i konsekwentne działania na rzecz ograniczenia transportu samochodowego w mieście.

Bez trwałej zmiany mentalności, co do kwestii ograniczenia roli transportu samochodowego wśród mieszkańców, lokalnego środowiska dziennikarskiego, radnych miejskich, a także pracowników samorządowych (szczególnie na średnich szczeblach decyzyjnych), wdrożenie działań opisanych powyżej może być celowo nierealizowane lub utrudniane.

Zdaniem audytorów SUMP, działania informacyjno-promocyjne wymagają w ciągu najbliższych 24 miesięcy największych nakładów finansowych w ramach omawianego obszaru.

4.1.5.6. Obszar polityki parkingowej

Obszar polityki parkingowej otrzymał ocenę ogólną na poziomie 1,71 pkt, o 0,13 pkt mniej od średniej wyników ogólnych.

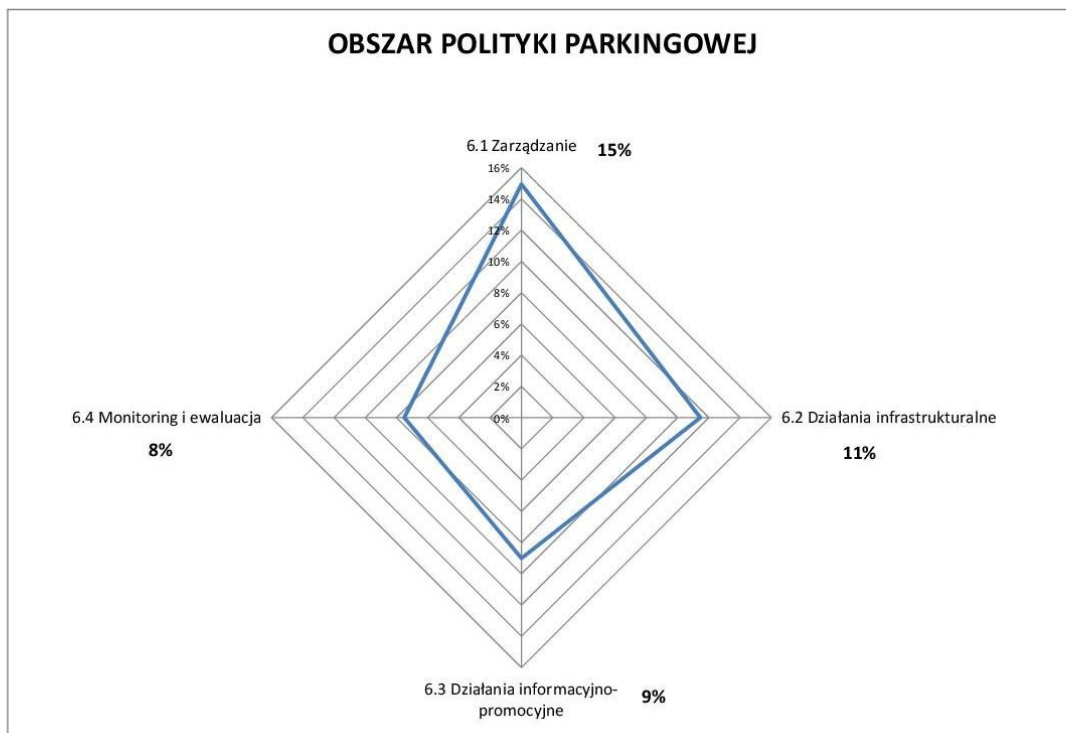


Działania związane z modulem zarządzania otrzymały ocenę 1,14 pkt, ale grupa ewaluacyjna określiła te działania na poziomie 3 (działania systemowe).

Moduł działań infrastrukturalnych można ocenić jako wyraźnie zbliżający się do poziomu 2 (orientacja na działania procesowe), a wynik 1,77 pkt jest o 0,12 pkt wyższy od oceny modułu monitoringu i ewaluacji (1,65 pkt), które znajdują się na poziomie 2 (orientacja na działania procesowe).

Najmniej pkt – 1,27 (poziom 1) otrzymał moduł działań informacyjno- promocyjnych.



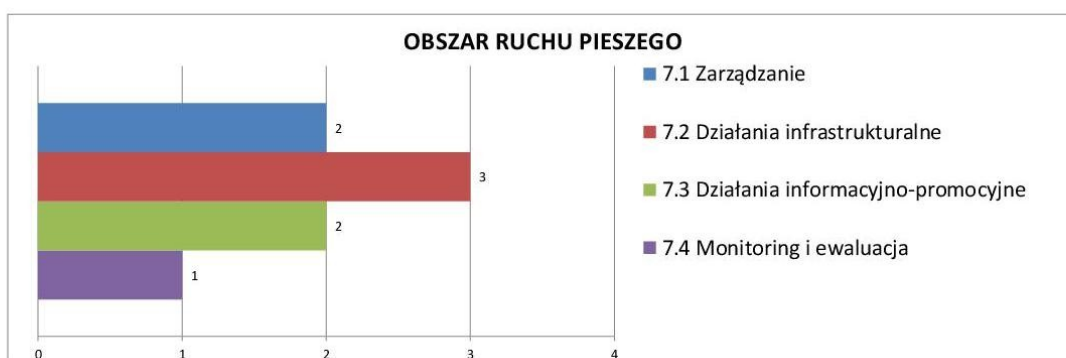
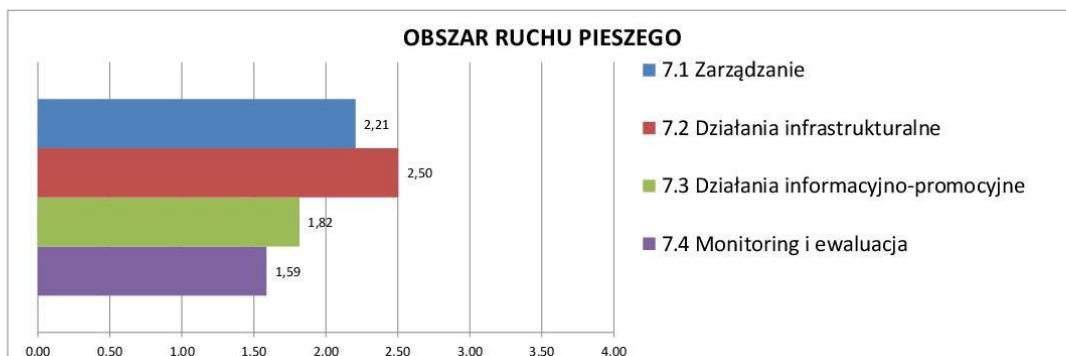


Zdaniem audytorów SUMP jedynym z największych wyzwań związanych z obszarem polityki parkingowej byłoby wprowadzenie strefy płatnego parkowania (jako narzędzia zarządzania przestrzenią parkingową w mieście) oraz konsekwentne ograniczanie bezpłatnej liczby parkingów na terenie ścisłego centrum miasta wraz ze zwiększeniem ilości ulic całkowicie wolnych od ruchu samochodowego.



4.1.5.7. Obszar ruchu pieszego

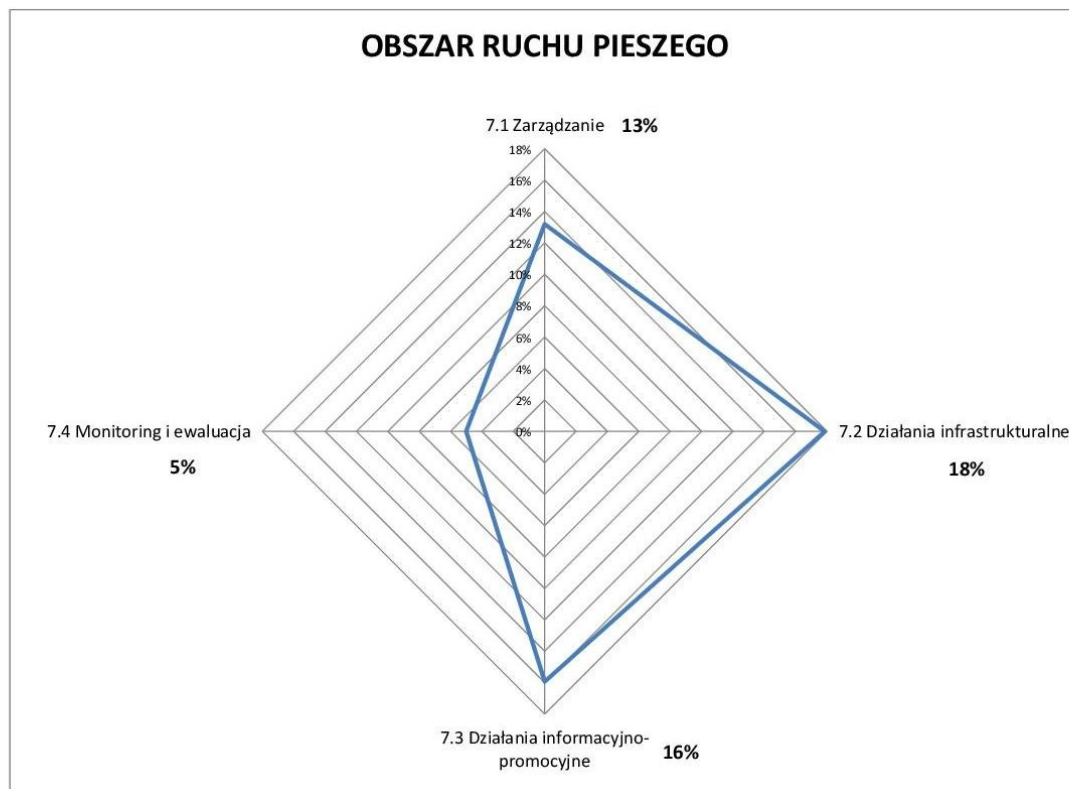
Obszar ruchu pieszego otrzymał ocenę ogólną na poziomie 2,03 pkt czyli o 0,19 pkt więcej od średniej wyników ogólnych.



Moduł działań infrastrukturalnych otrzymał wynik ogólny 2,50, a grupa ewaluacyjna oceniła działania na poziom 3. Moduły zarządzania i działań informacyjno-promocyjnych otrzymały odpowiednio 2,21 pkt oraz 1,82 i przyznano im poziom 2. Najniżej oceniony został moduł monitoringu i ewaluacji – 1,59 pkt, któremu przyznano poziom 1.

Obecnie w strukturze organizacyjnej Miasta Pruszcz Gdański nie ma jednostki organizacyjnej dedykowanej kwestiom rozwoju ruchu pieszego na terenie miasta.





Każdy rozpoczyna swój dzień od chodzenia, co powoduje, że główny obszar zrównoważonego planu mobilności, czyli obszaru transportu publicznego jest ściśle powiązany z rozwojem ruchu pieszego na terenie miasta. Obszar ruchu pieszego może mieć ogromny wpływ na planowanie przestrzenne Pruszcza Gdańskiego.

Ograniczanie transportu samochodowego na terenie miasta, połączone ze skuteczną egzekucją polityki parkingowej mogłyby pozwolić na uwolnienie przestrzeni dla mieszkańców, zajmowanej obecnie przez parkujące samochody.

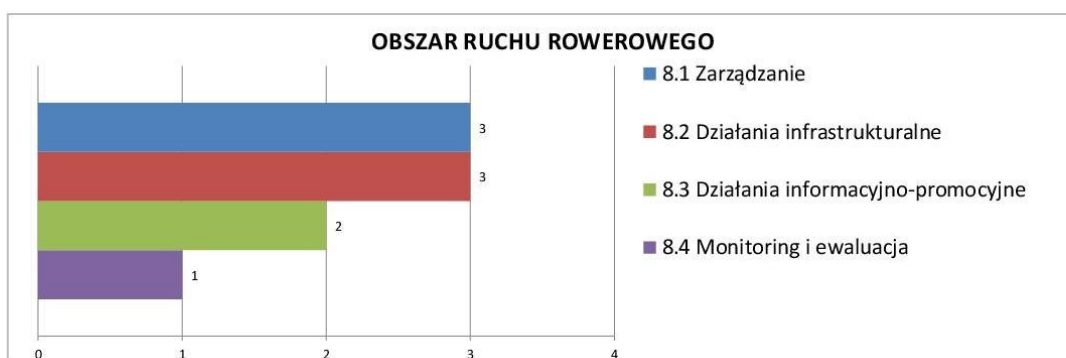
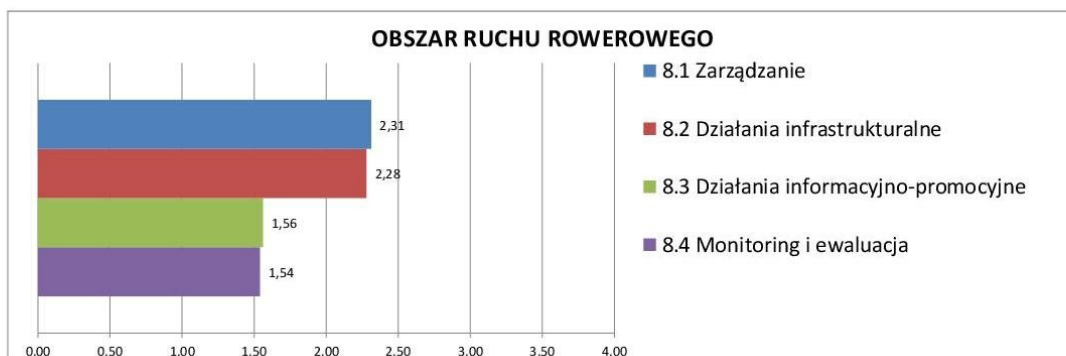
Działania na rzecz rozwoju ruchu pieszego powinny być, zdaniem audytorów SUMP, razem z rozwojem ruchu rowerowego obszarem priorytetowym dla zarządzających miastem.

Ta znacząca zmiana podejścia co do potrzeb pieszych (czytaj: wyborców) powinna skutkować przesunięciem środków finansowych z wysoko nakładowych inwestycji związanych z budową infrastruktury drogowej i obiektów parkingowych na rzecz infrastruktury dedykowanej pieszym niezależnie od ich wieku.



4.1.5.8. Obszar ruchu rowerowego

Obszar ruchu rowerowego otrzymał ocenę ogólną na poziomie 1,92 pkt, o 0,08 pkt więcej od średniej wyników ogólnych.

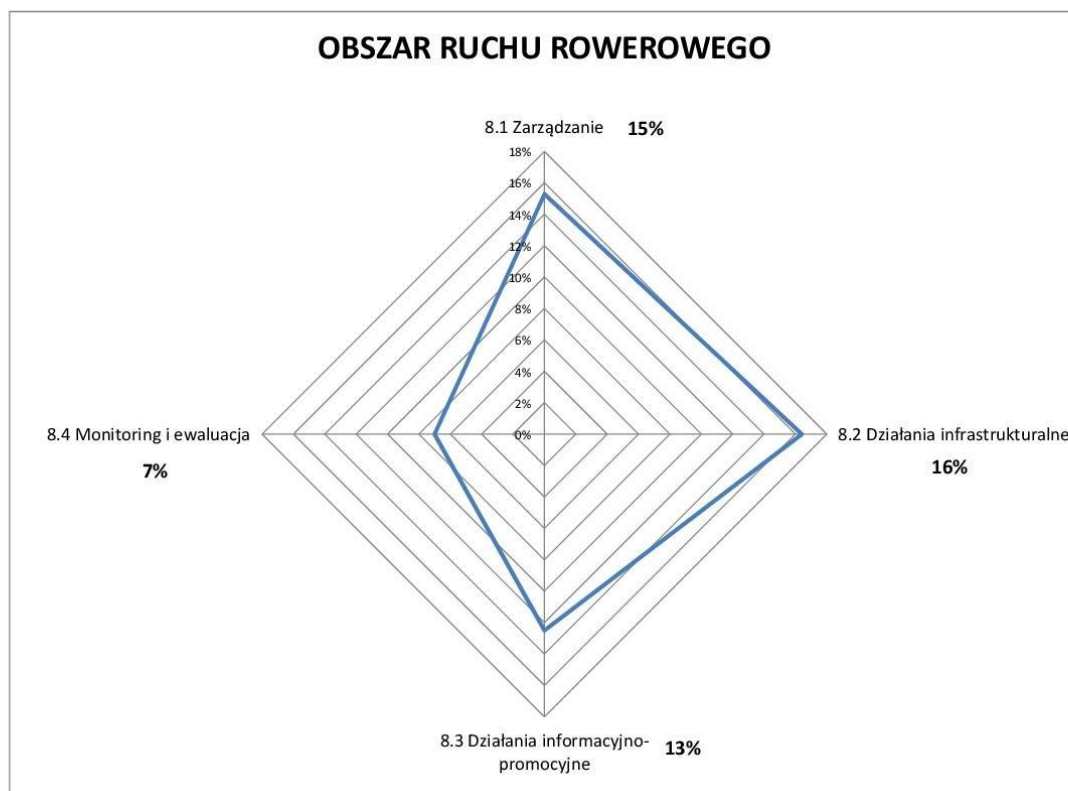


Z czterech modułów tworzących obszar ruchu rowerowego najwyższej ocenione zostały moduły zarządzania – jak i moduł działania infrastrukturalne (odpowiednio 2,31 pkt oraz 2,28 pkt). W ocenie grupy ewaluacyjnej działania prowadzone w tych modułach mają charakter działań systemowych (poziom 3).

Najniżej oceniony został moduł działań informacyjno-promocyjnych, tj. 1,56 pkt, w którym wg grupy ewaluacyjnej dominują działania o charakterze procesowym (poziom 2).

Moduł działań związanych z monitoringiem i ewaluacją otrzymał ocenę na poziomie 1,54 pkt, a grupa ewaluacyjna określiła te działania jako działania na poziomie 1.





Na podstawie powyższych wyników w czterech modułach obszaru ruchu rowerowego, rekomendacje audytorów SUMP (będących również audytorami polityki rowerowej BYPAD) dotyczą zwiększenia nakładów na moduł związany z działaniami informacyjno-promocyjnymi oraz szczególnie na moduł związany z monitoringiem i ewaluacją.

Należy mieć na uwadze fakt, że zwiększenie ilości osób korzystających z roweru jako codziennego środka transportu wynika przede wszystkim ze skutecznego powiązania działań informacyjno-promocyjnych z monitoringiem i ewaluacją polityki rowerowej miasta.

Nie zaleca się zwiększania nakładów inwestycyjnych na widzialną infrastrukturę rowerową (czytaj: dedykowanych dróg rowerowych) tworzonej kosztem zmniejszenia przestrzeni i wygody poruszania się pieszych na terenie miasta.

Jednocześnie audytorzy SUMP zalecają zwiększenie stref uspokojonego ruchu do 30km/h, co umożliwi zwiększenie zarówno ilości, jak i bezpieczeństwa cyklistek i cyklistów poruszających się po jezdniach w normalnym ruchu miejskim.

5. 24-miesięczny zrównoważony plan mobilności dla Miasta Pruszcz Gdański

5.1. Obszar planowania przestrzennego

Decyzje podejmowane w obszarze planowania przestrzennego mają długofalowy wpływ na działania strategiczne i operacyjne w pozostałych 7 obszarach tworzących zrównoważony plan mobilności.

✓ Moduł – Zarządzanie

W ramach tego modułu skoncentrowano się na działaniach konsultacyjnych związanych z procesem planowania przestrzennego oraz usprawniających komunikację z interesariuszami. Uwzględnione zostały również kwestie budżetowe oraz potrzeby szkoleniowe. Ich efektem będzie osiągnięcie lepszych rezultatów w kolejnym procesie przygotowania nowego 24-miesięcznego planu zrównoważonej mobilności w Pruszczu Gdańskim.

✓ Moduł – Działania infrastrukturalne

W ramach tego modułu zaplanowane zostały działania na rzecz rozwoju intermodalności oraz działania na rzecz transportu towarów w Pruszczu Gdańskim i na terenie GOM (centra logistyczne wraz z polityką parkingową).

✓ Moduł – Działania informacyjno-promocyjne

W tym module skoncentrowano się na działaniach dotyczących współpracy z sąsiadującymi Jednostkami Samorządów Terytorialnych (JST) oraz działaniach mających wpływ na kształtowanie wysokiej jakości przestrzeni miejskiej (np. działania na rzecz rozwoju współdzielonych przestrzeni miejskich).

✓ Moduł – Monitoring i ewaluacja

W kontekście kolejnego procesu certyfikacji zostały podjęte decyzje o przygotowaniu i wdrożeniu procedur monitorowania i ewaluacji planu działań.



LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
1.0.1	Zarządzanie	1	24
1.0.1.1	Konsultacje dotyczące planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z innymi jednostkami Urzędu Miasta	1	24
1.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszami, jednostek Urzędu Miasta) dotyczącego planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim	5	12
1.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie zmian w dokumentach operacyjnych dotyczących planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim	1	24
1.0.1.4	Zgłaszanie potrzeb dotyczących planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 21
1.0.1.5	Szkolenia dla osób z jednostek organizacyjnych Gminy Miasta związanych z planowaniem przestrzennym w Pruszczu Gdańskim	4,9, 16,21	
1.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
1.0.2.1	Działania na rzecz rozwoju intermodalności	1	24
1.0.2.2	Działania na rzecz transportu towarów w Pruszczu Gdańskim i na terenie GOM (centra logistyczne wraz z polityką parkingową)	1	24
1.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	1	24
1.0.3.1	Współpraca z sąsiadującymi JST w obszarze planowania przestrzennego	1	24
1.0.3.2	Działania zwiększające atrakcyjność i zachęcające mieszkańców do przebywania w przestrzeni publicznej	1	24
1.0.3.3	Działania na rzecz rozwoju współdzielonych przestrzeni miejskich	1	24
1.0.3.4	Działania na rzecz rozwoju terenów zielonych	1	24
1.0.3.5	Działania na rzecz rozwoju obszarów wolnych od ruchu samochodowego	1	24
1.0.3.6	Działania na rzecz rozwoju stref pieszo-rowerowych (z udziałem komunikacji miejskiej)	1	24
1.0.4	Monitoring i ewaluacja	1	24
1.0.4.1	Przygotowanie i wdrożenie procedur ewaluacji planu działań	1	24



Istnieje ścisła zależność pomiędzy planowaniem przestrzennym, funkcjami terenu i mieszkalnictwem oraz możliwościami bardziej zrównoważonej mobilności. Rozwiązanie problemów mobilności w długiej perspektywie możliwe jest wyłącznie poprzez określenie kryteriów planowania przestrzennego i zintegrowanie nowych wyzwań transportowych.

Z punktu widzenia planowania przestrzennego mówić można o potrzebie zmniejszenia przeciętnej odległości podróży oraz zmiany podziału zadań przewozowych na korzyść transportu niezmotoryzowanego oraz transportu publicznego.



Zdjęcie: Vauban: Inwestycja wolna od samochodów (Freiburg, Niemcy)
Źródło: ELTIS, the Urban mobility planning

Przykładem zaprojektowania i wdrożenia projektu inwestycji wolnej od samochodów jest osiedle w dzielnicy Vauban (Freiburg, Niemcy). Vauban jest przykładem dobrej praktyki w budowaniu osiedli zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, w ścisłej integracji z wysokiej jakości siecią transportu publicznego. Parkingi samochodowe zlokalizowane są na obrzeżu osiedla.

Zaleca się, by włączenie kwestii mobilności do planowania przestrzennego polegało na wprowadzeniu wymogów poprzez uchwalenie odpowiednich przepisów prawa lokalnego, dla nowych inwestycji lub inwestycji przebudowywanych (np. wskaźniki dla parkingów rowerowych).

Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1.0	OBSZAR PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO																								
1.0.1	Zarządzanie																								
1.0.1.1	Konsultacje dotyczące planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z innymi jednostkami Urzędu Miasta																								
1.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszami, jednostek Urzędu Miasta) dotyczącego planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim																								
1.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie zmian w dokumentach operacyjnych dotyczących planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim																								
1.0.1.4	Zgłaszanie potrzeb dotyczących planowania przestrzennego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta																								
1.0.1.5	Szkolenia dla osób z jednostek organizacyjnych Gminy Miasta związanych z planowaniem przestrzennym w Pruszczu Gdańskim																								
1.0.2	Działania infrastrukturalne																								
1.0.2.1	Działania na rzecz rozwoju intermodalności																								
1.0.2.2	Działania na rzecz transportu towarów w Pruszczu Gdańskim i na terenie GOM (centra logistyczne wraz z polityką parkingową)																								
1.0.3	Działania informacyjno-promocyjne (do mieszkańców i radnych)																								
1.0.3.1	Współpraca z sąsiadującymi JST w obszarze planowania przestrzennego																								
1.0.3.2	Działania zwiększające atrakcyjność i zachęcające mieszkańców do przebywania w przestrzeni publicznej																								
1.0.3.3	Działania na rzecz rozwoju współdzielonych przestrzeni miejskich																								
1.0.3.4	Działania na rzecz rozwoju terenów zielonych																								
1.0.3.5	Działania na rzecz rozwoju obszarów wolnych od ruchu samochodowego																								
1.0.3.6	Działania na rzecz rozwoju stref pieszo-rowerowych (z udziałem komunikacji miejskiej)																								
1.0.4	Monitoring i ewaluacja																								
1.0.4.1	Przygotowanie i wdrożenie procedur ewaluacji planu działań																								



5.2. Obszar zarządzania mobilnością

Działania w poszczególnych modułach obszaru zarządzania mobilnością zaplanowano następująco:

✓ Moduł – Zarządzanie

W ramach tego modułu ważnym elementem będzie powołanie Pełnomocnika Burmistrza ds. Zarządzania Mobilnością i innych obszarów, ponadto skoncentrowano się na działaniach pozwalających na osiągnięcie lepszych rezultatów w kolejnym procesie nowego 24-miesięcznego planu zrównoważonej mobilności w Pruszczu Gdańskim.

✓ Moduł – Działania infrastrukturalne

W ramach tego modułu skoncentrowano się na kwestiach rozwoju infrastruktury dla przyjaznych dla środowiska zarówno form transportu, jak i pojazdów. Warto mieć na uwadze działania związane z rozwojem punktów mobilności na obszarze miasta, które mogą być atrakcyjną propozycją z punktu widzenia instytucji odpowiedzialnych ze dystrybucję funduszy zewnętrznych.

✓ Moduł – Działania informacyjno-promocyjne

W ramach tego modułu skoncentrowano się na kwestiach kampanii informacyjnych oraz działaniach promocyjnych w placówkach edukacyjno-oświatowych i przedsiębiorstwach.

✓ Moduł – Monitoring i ewaluacja

Mimo braku wielu działań związanych z infrastrukturą czy też kwestiami informacyjno-promocyjnymi, zostały podjęte decyzje w kontekście kolejnego procesu certyfikacji o monitorowaniu potrzeb mobilności mieszkańców Pruszcza Gdańskiego oraz przygotowaniu i wdrożeniu procedur monitoringu i ewaluacji tego obszaru w ramach 24-miesięcznego zrównoważonego planu mobilności.



LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
2.0.1	Zarządzanie	1	24
2.0.1.1	Konsultacje dotyczące rozwoju zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	5	12
2.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego rozwoju zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim i na terenie GOM	1	3
2.0.1.3	Uwzględnienia potrzeb zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 22
2.0.1.4	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim	1	24
2.0.1.5	Powołania Pełnomocnika Burmistrza ds. Zarządzania Mobilnością i innych obszarów	1	3
2.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
2.0.2.1	Wspieranie rozwoju infrastruktury dla przyjaznych dla środowiska form transportu	1 13	11 23
2.0.2.2	Wspieranie rozwoju infrastruktury dla pojazdów przyjaznych dla środowiska np. elektryczne	1 13	11 23
2.0.2.3	Rozwój punktów mobilności na obszarze Pruszcza Gdańskiego	1	24
2.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	3	22
2.0.3.1	Promocja zarządzania mobilnością w placówkach edukacyjno-oświatowych	3 i 9	6 i 10
2.0.3.2	Promocja zarządzania mobilnością w przedsiębiorstwach	15 i 18	18 i 22
2.0.4	Monitoring i ewaluacja	3	23
2.0.4.1	Monitorowanie potrzeb mobilności mieszkańców Pruszcza Gdańskiego i GOM	3 i 15	6 i 18
2.0.4.2	Przygotowanie i wdrożenie procedur monitorowania planu działań	7 i 19	19 i 20
2.0.4.3	Przygotowanie i wdrożenie procedur ewaluacji planu działań	7 i 19 10 i 22	8 i 20 11 i 23



Poza powołaniem Pełnomocnika Burmistrza ds. Zarządzania Mobilnością doskonałym pomysłem jest również stworzenie centrum/punktu mobilności. Zapewniałoby ono mieszkańcom oraz turystom darmowe usługi w celu promowania zrównoważonej mobilności oraz zapewnienia informacji o alternatywnych dla samochodu środkach transportu.

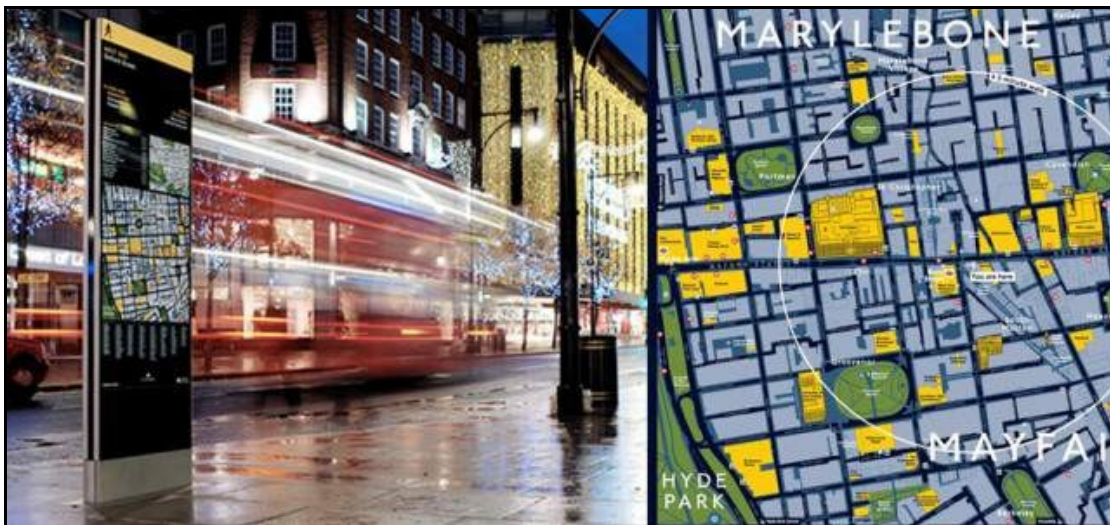
Przykładem takiego działania może pochwalić się Gmin Padwa (Włochy). W uzupełnieniu działań infrastrukturalnych i usług sprzyjających zintegrowanej mobilności rozpoczęto tam wdrażanie inicjatyw rozpowszechniających i wspierających zachowania transportowe przyjazne środowisku. Jedną z takich inicjatyw jest stworzenie centrum mobilności. Elementem kampanii było również stworzenie sprawnie funkcjonującej strony internetowej, na której można znaleźć m.in. informacje na temat możliwości transportu zrównoważonego (publicznego, rowerowego, pieszego, carpooling'u oraz carsharing'u itp.) oraz najlepsze przykłady działań w zakresie zrównoważonej mobilności (dobre praktyki).

Dobrze zaprojektowane i przygotowane centrum mobilności powinno wyróżniać się widoczną informacją dotyczącą wszystkich dostępnych usług w sektorze zrównoważonej mobilności, informacją nt. innowacyjnych usług wdrożonych na danym obszarze (np. carsharingu, wypożyczalnie rowerów itp.).

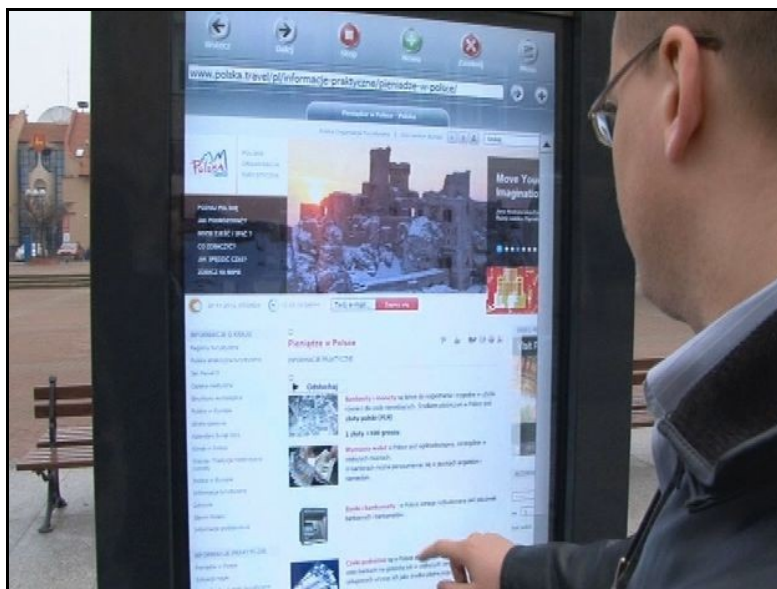


Zdjęcie: Centrum Mobilnościowe w Padwie (Włochy)
Źródło: www.eltis.org

W mniejszych miejscowościach rozwiązaniem wystarczającym może okazać się utworzenie punktów mobilnościowych z informacją dotyczącą wszelkich aspektów dotyczących sektora zrównoważonej mobilności.



Zdjęcie: Przykład punktu Mobilnościowe – z zaznaczeniem czasów dotarcia w określone miejsce.



Zdjęcie: Info Kiosk w Łomży
Źródło: <http://www.tvp.pl/bialystok>

Doskonałym narzędziem do promowania mobilności mogłyby być tzw. Info Kioski, które udostępniałyby informacje z obszaru ruchu pieszego, rowerowego czy transportu publicznego. Info Kioski należałoby ustawić w centrum oraz miejscach najbardziej popularnych zarówno wśród mieszkańców, jak i turystów.

Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
2.0	OBSZAR ZARZĄDZANIA MOBILNOŚCIĄ																								
2.0.1	Zarządzanie																								
2.0.1.1	Konsultacje dotyczące rozwoju zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta																								
2.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego rozwoju zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim i na terenie GOM																								
2.0.1.3	Uwzględnienia potrzeb zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta																								
2.0.1.4	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją zarządzania mobilnością w Pruszczu Gdańskim																								
2.0.1.5	Powołania Pełnomocnika Burmistrza ds. Zarządzania Mobilnością i innych obszarów																								
2.0.2	Działania infrastrukturalne																								
2.0.2.1	Wspieranie rozwoju infrastruktury dla przyjaznych dla środowiska form transportu																								
2.0.2.2	Wspieranie rozwoju infrastruktury dla pojazdów przyjaznych dla środowiska np. elektryczne																								
2.0.2.3	Rozwój punktów mobilności na obszarze Pruszcza Gdańskiego																								
2.0.3	Działania informacyjno-promocyjne																								
2.0.3.1	Promocja zarządzania mobilnością w placówkach edukacyjno-oświatowych																								
2.0.3.2	Promocja zarządzania mobilnością w przedsiębiorstwach																								
2.0.4	Monitoring i ewaluacja																								
2.0.4.1	Monitorowanie potrzeb mobilności mieszkańców Pruszcza Gdańskiego i GOM																								
2.0.4.2	Przygotowanie i wdrożenie procedur monitorowania planu działań																								
2.0.4.3	Przygotowanie i wdrożenie procedur ewaluacji planu działań																								



5.3. Obszar transportu publicznego

Z uwagi na specyfikę Miasta Pruszcza Gdańskiego w kontekście transportu publicznego (obsługa zlecona Zarządowi Transportu Miejskiego w Gdańsku), zostały podjęte decyzje co do następujących działań, tj.

✓ Moduł – Zarządzanie

W ramach tego modułu skoncentrowano się na konsultacjach dotyczących rozwoju transportu publicznego w Pruszczu Gdańskim (z mieszkańcami, z radnymi itp.), analizie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców oraz na uwzględnieniu potrzeb transportu publicznego w pracach nad budżetem.

✓ Moduł – Działania infrastrukturalne

W ramach tego modułu skoncentrowano się na zwiększeniu bezpieczeństwa w transporcie publicznym oraz na rozwoju systemów park&ride powiązanych z systemem transportu publicznego.

✓ Moduł – Działania informacyjno-promocyjne

Podjęto decyzje o wprowadzeniu działań na rzecz rozwoju synchronizacji rozkładów jazdy w ramach usług transportu publicznego, działania na rzecz integracji systemu biletowego oraz rozwoju oferty intermodalnej w GOM. Uwzględniono również kampanie na rzecz korzystania z transportu publicznego w GOM.

✓ Moduł – Monitoring i ewaluacja

Wprowadzone zostały działania dotyczące monitorowania potrzeb korzystania z transportu publicznego przez mieszkańców Pruszcza Gdańskiego.

LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
3.0.1	Zarządzanie	1	22
3.0.1.1	Konsultacje dotyczące rozwoju transportu publicznego w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	5	12
3.0.1.2	Analiza potrzeb komunikacji zbiorowej mieszkańców Pruszcza Gdańskiego	1	3
3.0.1.3	Uwzględnienia potrzeb transportu publicznego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 22
3.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
3.0.2.1	Działania na rzecz wzrostu bezpieczeństwa w transporcie publicznym	1 i 13 9 i 21	2 i 14 10 i 22
3.0.2.2	Rozwój systemów park&ride powiązanych z systemem transportu publicznego	1	24
3.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	1	24
3.0.3.1	Działania na rzecz rozwoju synchronizacji rozkładów jazdy w ramach usług transportu publicznego	1	24
3.0.3.2	Działania na rzecz integracji systemu biletowego w GOM	1	24
3.0.3.3	Działania na rzecz rozwoju oferty intermodalnej w GOM	1	24
3.0.3.4	Kampanie na rzecz korzystania z transportu publicznego w GOM	5 i 17	10 i 21
3.0.4	Monitoring i ewaluacja	1	24
3.0.4.1	Monitorowanie potrzeb korzystania z transportu publicznego przez mieszkańców Pruszcza Gdańskiego	1	24



Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
3.0	Obszar Transportu Publicznego																								
3.0.1	Zarządzanie																								
3.0.1.1	Konsultacje dotyczące rozwoju transportu publicznego w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta																								
3.0.1.2	Analiza potrzeb komunikacji zbiorowej mieszkańców Pruszcza Gdańskiego																								
3.0.1.3	Uwzględnienia potrzeb transportu publicznego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta																								
3.0.2	Działania infrastrukturalne																								
3.0.2.1	Działania na rzecz wzrostu bezpieczeństwa w transporcie publicznym																								
3.0.2.2	Rozwój systemów park&ride powiązanych z systemem transportu publicznego																								
3.0.3	Działania informacyjno-promocyjne																								
3.0.3.1	Działania na rzecz rozwoju synchronizacji rozkładów jazdy w ramach usług transportu publicznego																								
3.0.3.2	Działania na rzecz integracji systemu biletowego w GOM																								
3.0.3.3	Działania na rzecz rozwoju oferty intermodalnej w GOM																								
3.0.3.5	Kampanie na rzecz korzystania z transportu publicznego w GOM																								
3.0.4	Monitoring i ewaluacja																								
3.0.4.1	Monitorowanie potrzeb korzystania z transportu publicznego przez mieszkańców Pruszcza Gdańskiego																								



5.4. Obszar transportu towarów

Ze względu na decyzję grupy ewaluacyjnej, iż obszar transportu towarów nie będzie kluczowym obszarem realizacji omawianego 24-miesięcznego zrównoważonego planu mobilności, zostały podjęte decyzje o skupieniu się głównie na module zarządzania.

✓ Moduł – Zarządzanie

W ramach tego modułu skoncentrowano się na konsultacjach rozwoju transportu towarów w Pruszczu Gdańskim, przygotowaniu i wdrożeniu planu komunikacji dotyczącego ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim, uwzględnieniu potrzeb ograniczenia transportu towarów na terenie miasta w pracach nad budżetem oraz na próbie pozyskania środków zewnętrznych. Wskazano również na potrzebę szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim.

✓ Moduł – Działania infrastrukturalne

W ramach tego modułu skoncentrowano się na działaniach na rzecz ograniczenia dostępu transportowego w mieście dla samochodów ciężarowych i dostawczych.

✓ Moduł – Działania informacyjno-promocyjne

W ramach działań informacyjnych podjęto decyzję o skupieniu się na kampaniach informujących o założeniach ograniczania transportu towarów.

✓ Moduł – Monitoring i ewaluacja

Wstępnie zaplanowane zostały działania dotyczące monitorowania strumieni oraz nawyków i sposobów przemieszczania się transportu towarowego w Pruszczu Gdańskim.

LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
4.0.1	Zarządzanie	1	24
4.0.1.1	Konsultacje rozwoju transportu towarów w Pruszczu Gdańskim jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	5	12
4.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim	1	3
4.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim w dokumentach strategicznych miasta	1	24
4.0.1.4	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim w dokumentach operacyjnych	1	24
4.0.1.5	Uwzględnienie potrzeb ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 22
4.0.1.6	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim	1	24
4.0.1.7	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim	9 i 21	
4.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
4.0.2.1	Działania na rzecz ograniczenia dostępu transportowego w mieście dla samochodów ciężarowych i dostawczych	1	24
4.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	1	24
4.0.3.1	Kampanie informujące o założeniach ograniczania transportu towarów	1	24
4.0.4	Monitoring i ewaluacja	5	23
4.0.4.1	Monitorowanie strumieni oraz nawyków i sposobów przemieszczania się transportu towarowego w Pruszczu Gdańskim	5 i 17 10 i 22	6 i 18 11 i 23



Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4.0	OBSZAR ZARZĄDZANIA TRANSPORTEM TOWARÓW																							
4.0.1	Zarządzanie																							
4.0.1.1	Konsultacje rozwoju transportu towarów w Pruszczu Gdańskim jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta																							
4.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim																							
4.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim w dokumentach strategicznych miasta																							
4.0.1.4	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim w dokumentach operacyjnych																							
4.0.1.5	Uwzględnienie potrzeb ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta																							
4.0.1.6	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim																							
4.0.1.7	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją ograniczenia transportu towarów w Pruszczu Gdańskim																							
4.0.2	Działania infrastrukturalne																							
4.0.2.1	Działania na rzecz ograniczenia dostępu transportowego w mieście dla samochodów ciężarowych i dostawczych																							
4.0.3	Działania informacyjno-promocyjne																							
4.0.3.1	Kampanie informujące o założeniach ograniczania transportu towarów																							
4.0.4	Monitoring i ewaluacja																							
4.0.1.1	Monitorowanie strumieni oraz nawyków i sposobów przemieszczania się transportu towarowego w Pruszczu Gdańskim																							



5.5. Obszar transportu samochodowego

W ramach obszaru transportu samochodowego podjęto decyzje co do następujących działań, tj.:

✓ **Moduł – Zarządzanie**

W ramach tego modułu skoncentrowano się na podobnych działaniach jak w poprzednich obszarach. Ich efektem będzie osiągnięcie lepszych rezultatów w kolejnym procesie nowego 24-miesięcznego planu zrównoważonej mobilności w Pruszczu Gdańskim..

✓ **Moduł – Działania infrastrukturalne**

W ramach tego modułu skoncentrowano na działaniach w celu ograniczenia dostępu transportowego w mieście dla samochodów osobowych (strefy "Tempo 30" ze skrzyżowaniami równorzędnymi, strefy uspokojonego ruchu, regulacja ruchu z preferencją ruchu jednokierunkowego z dopuszczeniem jazdy pod prąd ulicami jednokierunkowymi dla rowerów).

✓ **Moduł – Działania informacyjno-promocyjne**

Podjęta została decyzja o wprowadzeniu działań na rzecz kampanii informujących o założeniach wprowadzenia stref "Tempo 30", eco-drivingu, "car-sharing'u" oraz "car-pool'ingu".

✓ **Moduł – Monitoring i ewaluacja**

W kontekście kolejnego procesu certyfikacji zostały podjęte decyzje o monitorowaniu potoków ruchu samochodowego oraz o przygotowaniu i wdrożeniu procedur monitoringu i ewaluacji tego obszaru w ramach 24-miesięcznego zrównoważonego planu mobilności.

LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
5.0.1	Zarządzanie	1	24
5.0.1.1	Konsultacje rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	5	12
5.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim	1	3
5.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim w dokumentach strategicznych miasta	5	12
5.0.1.4	Uwzględnienie potrzeb transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 22
5.0.1.5	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim	1	24
5.0.1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim	12	
5.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
5.0.2.1	Działania w celu ograniczenia dostępu transportowego w mieście dla samochodów osobowych (strefy "Tempo 30" ze skrzyżowaniami równorzędnymi, strefy uspokojonego ruchu, regulacja ruchu z preferencją ruchu jednokierunkowego z dopuszczeniem jazdy pod prąd ulicami jednokierunkowymi dla rowerów)	1	24
5.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	1	24
5.0.3.1	Kampanie informujące o założeniach (wprowadzenia stref "Tempo 30", eco-drivingu, "car-sharing'u" oraz "car-pool'ingu")	1	24
5.0.4	Monitoring i ewaluacja	1	24
5.0.4.1	Monitorowanie potoków ruchu samochodowego na terenie Pruszcza Gdańskiego	1	24
5.0.4.2	Przygotowanie i wdrożenie procedur monitorowania oraz ewaluacji planu działań	1	24



Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
5.0	OBSZAR TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO																								
5.0.1	Zarządzanie																								
5.0.1.1	Konsultacje rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta																								
5.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim																								
5.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim w dokumentach strategicznych miasta																								
5.0.1.4	Uwzględnienie potrzeb transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta																								
5.0.1.5	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją rozwoju transportu samochodowego w Pruszczu Gdańskim																								
5.0.1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją rozwoju transportu samochodowego w																								
5.0.2	Działania infrastrukturalne																								
5.0.2.1	Działania w celu ograniczenia dostępu transportowego w mieście dla samochodów osobowych (strefy "Tempo 30" ze skrzyżowaniami równorzędnymi, strefy uspokojonego ruchu, regulacja ruchu z preferencją ruchu jednokierunkowego z dopuszczeniem jazdy pod prąd ulicami jednokierunkowymi dla rowerów)																								
5.0.3	Działania informacyjno-promocyjne																								
5.0.3.1	Kampanie informujące o założeniach (wprowadzenia stref "Tempo 30", eco-drivingu, "car-sharing'u" oraz "car-pool'ingu"																								
5.0.4	Monitoring i ewaluacja																								
5.0.4.1	Monitorowania potoków ruchu samochodowego na terenie Pruszcza Gdańskiego																								
5.0.4.2	Przygotowanie i wdrożenie procedur monitorowania oraz ewaluacji planu działań																								



5.6. Obszar polityki parkingowej

W ramach obszaru polityki parkingowej podjęto decyzje co do następujących działań, tj.:

✓ Moduł – Zarządzanie

W ramach tego modułu skoncentrowano się na podobnych działaniach jak w poprzednich obszarach. Ich efektem będzie osiągnięcie lepszych rezultatów w kolejnym procesie nowego 24-miesięcznego planu zrównoważonej mobilności w Pruszczu Gdańskim.

✓ Moduł – Działania infrastrukturalne

Podjęto decyzje o wprowadzeniu działań na rzecz równomiernego rozłożenia parkowania samochodów w centrum miasta i bezpośrednim sąsiedztwie, przy zachowaniu niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego.

✓ Moduł – Działania informacyjno-promocyjne

W module tym prowadzone będą działania informacyjne dotyczące założeń polityki parkingowej miasta.

✓ Moduł – Monitoring i ewaluacja

Wprowadzone zostały działania dotyczące monitorowania potrzeb oraz nawyków parkingowych mieszkańców Pruszcza Gdańskiego.

LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
6.0.1	Zarządzanie	1	24
6.0.1.1	Konsultacje dotyczące polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	5	12
6.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego	1	3
6.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego w dokumentach strategicznych miasta	5	12
6.0.1.4	Uwzględnienie potrzeb polityki parkingowej w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 22
6.0.1.5	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego	1	24
6.0.1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją polityki parkingowej	12 i 24	
6.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
6.0.2.1	Działania na rzecz równomiernego rozłożenie parkowania samochodów w centrum miasta i bezpośrednim sąsiedztwie, przy zachowaniu niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego	1	24
6.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	1	24
6.0.3.1	Działania informacyjne dotyczące założeń polityki parkingowej miasta	5	12
6.0.4	Monitoring i ewaluacja	2	23
6.0.4.1	Monitorowanie potrzeb oraz nawyków parkingowych mieszkańców Pruszcza Gdańskiego	2,6,8,11,14,17,20,23	



Dostępność, łatwość użytkowania i stawki za parkowanie pomagają decydować o tym, czy podróż ma się odbyć samochodem. Dostępność miejsc parkingowych jest szczególnie ważnym czynnikiem brany pod uwagę podczas dojeżdżania samochodem. Fakt, że istnieje jakiś dostępny (darmowy) parking w centrum miasta zachęca ludzi do kierowania się tam.

Nie ma jednego magicznego rozwiązania parkowania w mieście. Dla małych miejscowości o stosunkowo słabej komunikacji miejskiej, parking centralny, powinien być dostępny za niską lub zerową opłatą, ale przy środkach kontroli generalnie faworyzujących parkowanie krótkoterminowe. W przypadku średniej wielkości miast o podstawowej komunikacji publicznej, parkowanie należy podzielić na strefy wokół centralnego obszaru z możliwością parkowania krótkoterminowego.

Stopniowe ograniczanie miejsc parkingowych na rzecz terenów zielonych, rekreacyjnych bądź parkingów rowerowych może również być elementem dobrze prowadzonej polityki parkingowej w mieście. Prowizoryczne meble miejskie wystarczą, by dotychczas nieciekawy parking zamienić się w przestrzeń, gdzie ludzie gotowi są siedzieć i odpoczywać.



Zdjęcie: Targ Węglowy w Gdańsku.

Źródło: <http://www.trojmiasto.pl>



Zdjęcie: Wykorzystanie miejsca parkingowe na parking rowerowy London Cycling Campaign

Źródło: <http://lcc.org.uk>

Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
6.0	OBSZAR POLITYKI PARKINGOWEJ																								
6.0.1	Zarządzanie																								
6.0.1.1	Konsultacje dotyczące polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta																								
6.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego																								
6.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego w dokumentach strategicznych miasta																								
6.0.1.4	Uwzględnienie potrzeb polityki parkingowej w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta																								
6.0.1.5	Próba pozyskania finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją polityki parkingowej Pruszcza Gdańskiego																								
6.0.1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją polityki parkingowej																								
6.0.2	Działania infrastrukturalne																								
6.0.2.1	Działania na rzecz równomiernego rozłożenia parkowania samochodów w centrum miasta i bezpośrednim sąsiedztwie, przy zachowaniu niektórych ulic wolnych od ruchu samochodowego																								
6.0.3	Działania informacyjno-promocyjne																								
6.0.3.1	Działania informacyjne dotyczące założeń polityki parkingowej miasta																								
6.0.4	Monitoring i ewaluacja																								
6.0.4.1	Monitorowanie potrzeb oraz nawyków parkingowych mieszkańców Pruszcza Gdańskiego																								



5.7. Obszar ruchu pieszego

Ze względu na fakt, że ruch pieszego ma największe znaczenie dla dalszego rozwoju miasta, podjęte zostały decyzje co do następujących działań, tj.

✓ Moduł – Zarządzanie

W ramach tego modułu skoncentrowano się na podobnych działaniach jak w poprzednich czterech obszarach. Ich efektem będzie osiągnięcie lepszych rezultatów w kolejnym procesie nowego 24-miesięcznego planu zrównoważonej mobilności w Pruszczu Gdańskim.

✓ Moduł – Działania infrastrukturalne

W ramach tego modułu skoncentrowano się m.in. na doskonaleniu układu powiązań transportu publicznego z ruchem pieszym, rozwoju istniejących sieci korytarzy ruchu pieszego, redukcji barier wynikających z krzyżowania się ruchu pieszego i samochodowego, działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych i poprawy jakości warunków ruchu pieszego. Istotne będzie też skupienie się na działaniach na rzecz zwiększenia małej infrastruktury dedykowanej pieszym czy bieżące utrzymanie infrastruktury na rzecz ruchu pieszego

✓ Moduł – Działania informacyjno-promocyjne

Ze względu na fakt niskiej oceny przez grupę ewaluacyjną dotychczasowych działań informacyjno-promocyjnych, podjęto decyzję o wprowadzeniu wielu działań na rzecz popularyzacji ruchu pieszego (w tym m.in.: działania w zakresie edukacji i promocji ruchu pieszego – działania wspólne Policji i Urzędu Miejskiego, działania w celu ułatwienia pieszym orientacji w mieście, podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z ruchu pieszego czy zorganizowanie pilotażowej akcji "pieszy autobus").

✓ Moduł – Monitoring i ewaluacja

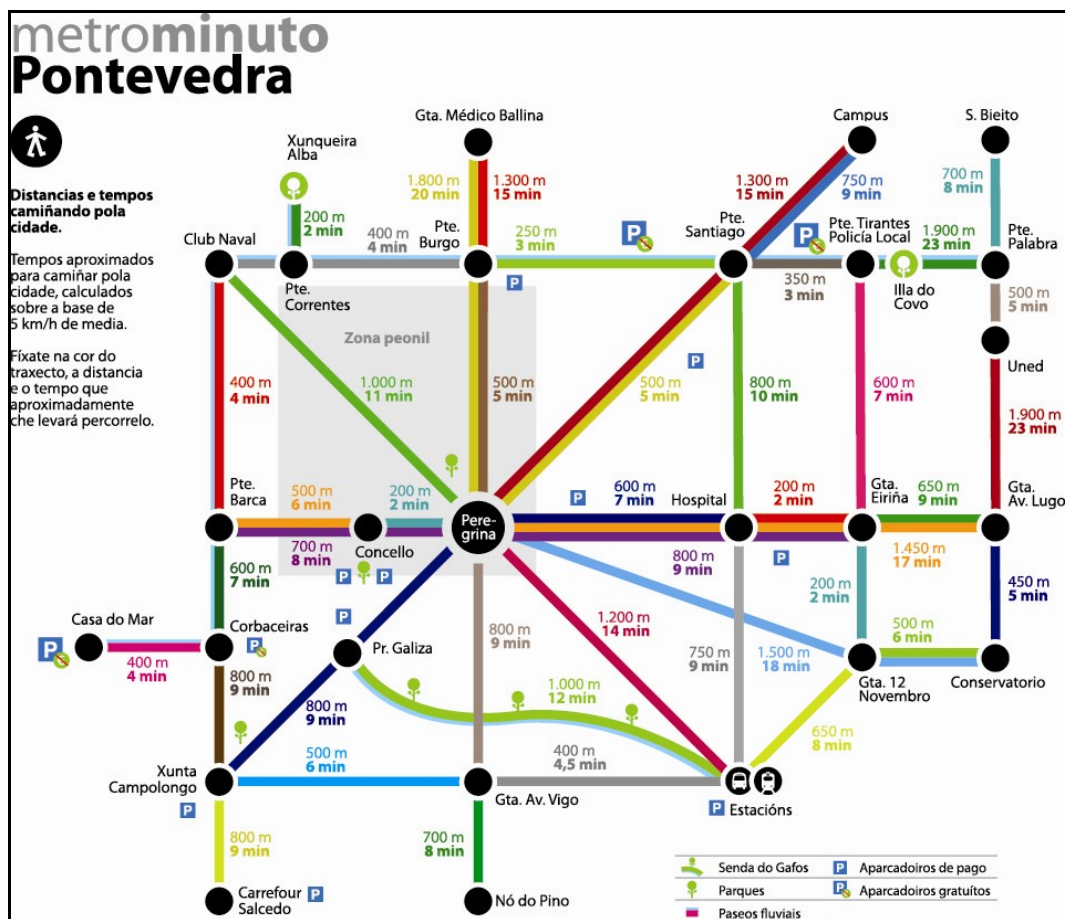
Podjęto decyzję o monitorowaniu potrzeb pieszych w Pruszczu Gdańskim.

LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
7.0.1	Zarządzanie	1	24
7.0.1.1	Konsultacje dotyczące rozwoju ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	5	12
7.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego rozwoju ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim	1	3
7.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie rozwoju ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim w dokumentach strategicznych miasta	5	12
7.0.1.4	Uwzględnienie potrzeb ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 22
7.0.1.5	Pozyskiwanie finansowych środków zewnętrznych związanych z rozwojem ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim	1	24
7.0.1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z rozwojem ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim	12 i 24	
7.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
7.0.2.1	Doskonalenia układu powiązań transportu publicznego z ruchem pieszym, rozwój istniejących sieci korytarzy ruchu pieszego, redukcja barier wynikających z krzyżowania się ruchu pieszego i samochodowego	1	24
7.0.2.2	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych, poprawa jakości warunków ruchu pieszego	1	24
7.0.2.3	Działania na rzecz zwiększenia małej infrastruktury dedykowanej pieszym, bieżące utrzymanie infrastruktury na rzecz ruchu pieszego	1	24
7.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	1	24
7.0.3.1	Działania w zakresie edukacji i promocji ruchu pieszego (działania wspólne Policji i Urzędu Miejskiego)	1	24
7.0.3.2	Działania w celu ułatwienia pieszym orientacji w mieście	1	24
7.0.3.3	Podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z ruchu pieszego (zorganizowanie szkoleń dla nauczycieli)	1	24
7.0.3.4	Zorganizowanie pilotażowej akcji "pieszy autobus"	3	9
7.0.3.5	Promocja chodzenia (do szkoły, do pracy, na zakupy, w każdym wieku, w każdych warunkach pogodowych)	1	24
7.0.4	Monitoring i ewaluacja	1	24
7.0.4.1	Monitorowanie potrzeb pieszych w Pruszczu Gdańskim	1	24



Przykładem działań, w ramach ogólnej strategii promowania zrównoważonej mobilności, w obszarze ruchu pieszego może być opracowanie mapy dla pieszych w stylu mapy transportu publicznego. Gmina Pontevedra (Hiszpania) wydała mapę pokazującą odległości i czasy dojścia do różnych miejsc w mieście – METROMINUTO. W celu promowania wykorzystania niezmotywowanych środków transportu, działania infrastrukturalne i ograniczające ruch samochodów osobowych są uzupełniane kampaniami informacyjnymi i podnoszącymi świadomość.

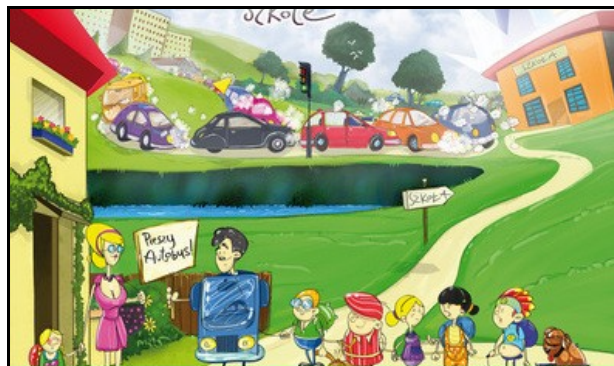
Aby kampanie informacyjne były efektywne, muszą zapewniać właściwą i użyteczną informację, poza przekazywaniem atrakcyjnych haseł dla potencjalnych nowych użytkowników systemu⁷.



Rysunek 6: metrominuto Pontevedra – mapa ruchu pieszego.

Źródło: <http://www.pontevedra.eu/movete/intermodes/intermodes-metrominuto>

Przykładem działań w ramach obszaru ruchu pieszego mogą być również działania w kierunku zwiększenia niezależności dzieci w odniesieniu do bezpiecznej drogi do szkoły np. pieszy autobus. Rodzice zamiast zawozić dziecko do szkoły autem, odprowadzają je na piechotę. Dzieci chodzą w kilkusobowej grupie, którą opiekuje się jeden rodzic, inny każdego dnia. Koordynacją akcji wraz ze szkołami, mógłby zająć się Urząd Miasta Pruszcza Gdańskiego lub zainteresowani Radni.



Rysunek 7: Promocja akcji „Pieszy autobus” w mieście Gdynia.

Źródło: <http://www.eltis.org>

⁷ PRZEGLĄD ROZWIĄZAŃ dotyczących zarządzania mobilnością w miastach Europy – publikacja w ramach projektu CIVITAS CATALIST

Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
7.0	OBSZAR RUCHU PIESZEGO																								
7.0.1	Zarządzanie																								
7.0.1.1	Konsultacje dotyczące rozwoju ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta																								
7.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego rozwoju ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim																								
7.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie rozwoju ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim w dokumentach strategicznych miasta																								
7.0.1.4	Uwzględnienie potrzeb ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim w pracach nad budżetem miasta																								
7.0.1.5	Pozyskiwanie finansowych środków zewnętrznych związanych z rozwojem ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim																								
7.0.1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z rozwojem ruchu pieszego w Pruszczu Gdańskim																								
7.0.2	Działania infrastrukturalne																								
7.0.2.1	Doskonalenia układu powiązań transportu publicznego z ruchem pieszym, rozwój istniejących sieci korytarzy ruchu pieszego, Redukcja barier wynikających z krzyżowania się ruchu pieszego i samochodowego																								
7.0.2.2	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa pieszych, poprawa jakości warunków ruchu pieszego																								
7.0.2.3	Działania na rzecz zwiększenia małej infrastruktury dedykowanej pieszym, bieżące utrzymanie infrastruktury na rzecz ruchu pieszego																								
7.0.3	Działania informacyjno-promocyjne																								
7.0.3.1	Działania w zakresie edukacji i promocji ruchu pieszego (działania wspólne Policji i Urzędu Miejskiego)																								
7.0.3.2	Działania w celu ułatwienia pieszym orientacji w mieście																								
7.0.3.3	Podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z ruchu pieszego (zorganizowanie szkoleń dla nauczycieli)																								
7.0.3.4	Zorganizowanie pilotażowej akcji "pieszy autobus"																								
7.0.3.5	Promocja chodzenia (do szkoły, do pracy, na zakupy, w każdym wieku, w każdych warunkach pogodowych)																								
7.0.4	Monitoring i ewaluacja																								
7.0.4.1	Monitorowanie potrzeb pieszych w Pruszczu Gdańskim																								



5.8. Obszar ruchu rowerowego

W ramach obszaru ruchu rowerowego podjęto decyzje co do następujących działań, tj.:

✓ **Moduł – Zarządzanie**

W ramach tego modułu skoncentrowano się na podobnych działaniach jak w poprzednich pięciu obszarach. Ich efektem będzie osiągnięcie lepszych rezultatów w kolejnym procesie nowego 24-miesięcznego planu zrównoważonej mobilności w Pruszczu Gdańskim.

✓ **Moduł – Działania infrastrukturalne**

W ramach tego modułu skoncentrowano się m.in. na działaniach na rzecz poprawy parkowania rowerów, rozwoju istniejącej sieci korytarzy ruchu rowerowego, redukcji barier wynikających z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego, działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów i zapobiegania kradzieży rowerów oraz na bieżącym utrzymaniu infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego.

✓ **Moduł – Działania informacyjno-promocyjne**

W ramach tego modułu podjęto decyzję o skupieniu się na działaniach w zakresie edukacji i promocji ruchu rowerowego, działaniach w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście, podnoszeniu świadomości o korzyściach wynikających z codziennego korzystania z roweru oraz na promocji dojazdu rowerem (do szkoły, do pracy, na zakupy, w każdym wieku, w każdych warunkach pogodowych).

✓ **Moduł – Monitoring i ewaluacja**

Wprowadzone zostały działania dotyczące monitorowania nawyków rowerzystów i ich sposobów przemieszczania się w Pruszczu Gdańskim oraz monitorowania strumieni ruchu rowerowego.

LP	OPIS DZIAŁAŃ	MIESIĄC REALIZACJI	
		OD	DO
8.0.1	Zarządzanie	1	24
8.0.1.1	Konsultacje dotyczące polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta	5	12
8.0.1.2	Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji społecznej (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego	1	3
8.0.1.3	Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego w dokumentach strategicznych miasta	5	12
8.0.1.4	Uwzględnienie potrzeb polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego w pracach nad budżetem miasta	9 i 21	10 i 22
8.0.1.5	Pozyskiwanie finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego	1	24
8.0.1.6	Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego	12 i 24	
8.0.2	Działania infrastrukturalne	1	24
8.0.2.1	Działania na rzecz poprawy parkowania rowerów	1	24
8.0.2.2	Rozwój istniejącej sieci korytarzy ruchu rowerowego (próba porozumienia z Gminą Wiejską Pruszcz Gdański w sprawie stworzenia drogi rowerowej w kierunku Wyspy Sobieszewskiej)	1	24
8.0.2.3	Redukcja barier wynikających z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego	1	24
8.0.2.4	Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów	1	24
8.0.2.5	Działania na rzecz zapobiegania kradzieży rowerów	1	24
8.0.2.6	Bieżące utrzymanie infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego	1	24
8.0.3	Działania informacyjno-promocyjne	1	24
8.0.3.1	Działania w zakresie edukacji i promocji ruchu rowerowego	1	24
8.0.3.2	Działania w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście	1	24
8.0.3.3	Podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z codziennego korzystania z roweru	4 i 16 9 i 21	6 i 18 21 i 22
8.0.3.4	Promocja dojazdu rowerem (do szkoły, do pracy, na zakupy, w każdym wieku, w każdych warunkach pogodowych)	1	24
8.0.4	Monitoring i ewaluacja	1	24
8.0.4.1	Monitorowania nawyków rowerzystów i ich sposobów przemieszczania się w Pruszczu Gdańskim	1	24
8.0.4.2	Monitorowania strumieni ruchu rowerowego	1	24



Za najważniejsze bariery dla ruchu rowerowego uważa się m.in.: brak lub nieadekwatność infrastruktury drogowej oraz bezpieczeństwo rowerzystów. Miasta i gminy mogą wdrożyć szereg środków mających na celu zwiększenie atrakcyjności miasta dla rowerzystów. Poza działaniami polegającymi na inwestowaniu w rozwój infrastruktury dedykowanej rowerzystom niezwykle istotnymi są promocja oraz kampanie informacyjne.



Zdjęcie: Przykład „parkingu rowerowego” – Londyn.
Źródło: <http://e-activist.com>

Akcja promocyjna w Londynie polegająca na montażu specjalnie zabezpieczanych parkingów rowerowych w miejscach zgłaszanych przez mieszkańców, przedstawicieli obiektów użyteczności publicznej i firmy (LONDON CYCLING CAMPAIGN). Zgłaszanie propozycji mogłoby odbywać się za pomocą strony internetowej (np. zaznaczanie miejsc na interaktywnej mapie).

Parkowanie rowerów wymaga rozważenia różnych aspektów i standardów jakościowych. Decyzje muszą być dobrze przemyślane oraz promować korzystanie z rowerów.

Dobrym działaniem jest zorganizowanie kampanii promującej dojeżdżanie do pracy rowerem wśród pracowników jednostek miejskich np. „Rowerem do pracy”. Nagrodą dla „najbardziej rowerowego” pracownika mógłby być udział w ciekawym wyjeździe szkoleniowym, nagroda finansowa czy chociażby dodatkowy dzień urlopu.



W celu zwiększenia zainteresowania transportem rowerowym przeprowadzić można cykl szkoleń dla dzieci w szkołach podstawowych i w szkołach średnich. Sesje szkoleniowe miałyby za zadanie poprawić umiejętności uczniów związane z jazdą na rowerze w mieście tak, aby dzieci mogły podróżować pewnie i bezpiecznie, rozwijać pozytywne nastawienie względem naszych ulic i zwiększyć poziom wiedzy oraz świadomości na temat ruchu samochodowego. W przeprowadzenie akcji zaangażować można Policję.

Zdjęcie: Kampania Bikeability Scotland (poprawa umiejętności uczniów związanych z jazdą na rowerze)
Źródło: <http://www.cyclingscotland.org>



Zdjęcie: Kampania Rowerowe Piątki
Źródło: <http://rowerowepiatki.pl>

Przykładem dobrze zorganizowanej akcji promocyjnej jest również kampania społeczna „Rowerowe Piątki”.

Kampania ma zachęcić mieszkańców Gdańska do korzystania z roweru jako środka transportu, którym można codziennie dojeżdżać do pracy.

W każdy piątek września na wybranych skrzyżowaniach miastach rowerzyści dostają upominki – niespodzianki.

W akcję zaangażowane są również miasta i gminy sąsiadujące.

Legenda:		działanie		brak działania
----------	--	-----------	--	----------------

MIESIĄC REALIZACJI

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
8.0 OBSZAR RUCHU ROWEROWEGO																								
8.0.1 Zarządzanie																								
8.0.1.1 Konsultacje dotyczące polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego z jego mieszkańcami, z radnymi, z innymi interesariuszami, z jednostkami organizacyjnymi Urzędu Miasta																								
8.0.1.2 Przygotowanie i wdrożenie planu komunikacji (kierowanego do: mieszkańców, radnych, innych interesariuszy, z jednostkami Urzędu Miasta) dotyczącego polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego																								
8.0.1.3 Modyfikacja/uwzględnienie/wprowadzenie polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego w dokumentach strategicznych miasta																								
8.0.1.4 Uwzględnienie potrzeb polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego w pracach nad budżetem miasta																								
8.0.1.5 Pozyskiwanie finansowych środków zewnętrznych związanych z realizacją polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego																								
8.0.1.6 Szkolenia dla osób z komórek organizacyjnych Urzędu Miasta związanych z realizacją polityki rowerowej Pruszcza Gdańskiego																								
8.0.2 Działania infrastrukturalne																								
8.0.2.1 Działania na rzecz poprawy parkowania rowerów																								
8.0.2.2 Rozwój istniejącej sieci korytarzy ruchu rowerowego (próba porozumienia z Gminą Wiejską Pruszcz Gdański w sprawie stworzenia drogi rowerowej w kierunku wyspy sobieszewskiej)																								
8.0.2.3 Redukcja barier wynikających z krzyżowania się ruchu rowerowego i samochodowego																								
8.0.2.4 Działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa rowerzystów																								
8.0.2.5 Działania na rzecz zapobiegania kradzieży rowerów																								
8.0.2.6 Bieżące utrzymanie infrastruktury na rzecz ruchu rowerowego																								
8.0.3 Działania informacyjno-promocyjne																								
8.0.3.1 Działania w zakresie edukacji i promocji ruchu rowerowego																								
8.0.3.2 Działania w celu ułatwienia cyklistom orientacji w mieście																								
8.0.3.3 Podnoszenie świadomości o korzyściach wynikających z codziennego korzystania z roweru																								
8.0.3.4 Promocja dojazdu rowerem (do szkoły, do pracy, na zakupy, w każdym wieku, w każdych warunkach pogodowych)																								
8.0.4 Monitoring i ewaluacja																								
8.0.4.1 Monitorowania nawyków rowerzystów i ich sposobów przemieszczania się w Pruszczu Gdańskim																								
8.0.4.3 Monitorowania strumieni ruchu rowerowego																								



Słowniczek pojęć

Car pooling (grupowe dojazdy) - system podróżowania prywatnym samochodem (dojazd do pracy, dojazd na uczelnie, podróż między miastami), którego głównym założeniem jest wspólne użytkowanie samochodu jednego użytkownika z użytkownikami nieposiadającymi własnego samochodu.

Car sharing – system wspólnego użytkowania samochodów osobowych funkcjonujący w ponad 600 miastach na świecie (2011). Samochody udostępniane są za opłatą użytkownikom przez operatorów floty pojazdów, którymi są różne przedsiębiorstwa, agencje publiczne, spółdzielnie, stowarzyszenia lub grupy osób fizycznych. Stosowanie tego systemu zwiększa intensywność wykorzystania pojazdów w ciągu doby, co prowadzi do zahamowania wzrostu liczby samochodów rejestrowanych prywatnie.

Centrum logistyczne – obiekt przestrzenno-funkcjonalny wraz z infrastrukturą i organizacją, w którym realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów oraz usługi towarzyszące, świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy lub odbiorcy podmioty gospodarcze (usługodawcy logistyczni z różnych specjalności logistyki). Najczęściej centra logistyczne utożsamiane są z ogromnymi magazynami i funkcją składowania produktów przed ich wysyłką. W praktyce centra logistyczne coraz częściej są formą integracji wielu usług w jednym miejscu, przejmując część operacji wykonywanych przez macierzyste komórki przedsiębiorstw-klientów np. zajmują się organizacją specjalistycznych szkoleń i konferencji na zlecenie.

Ewaluacja – to obiektywna ocena projektu, programu lub polityki na wszystkich jego etapach, tj. planowania, realizacji i mierzenia rezultatów. Powinna ona dostarczyć rzetelnych i przydatnych informacji pozwalając wykorzystać zdobytą w ten sposób wiedzę w procesie decyzyjnym. Często dotyczy ona procesu określenia wartości lub ważności działania, polityki lub programu.

Przemysł czasu wolnego (leisure industry) – wielodyscyplinarna gałąź gospodarki związana z odpoczynkiem i spędzaniem czasu wolnego przez osoby indywidualne oraz wykonywaniem pracy poza obowiązkami służbowymi i pracą zawodową (hobby). Odbiorcą produktów przemysłu czasu wolnego jest tzw. leisure class, czyli generacja czasu wolnego, której fenomen rynkowy polega na reprezentacji wszystkich cykli wiekowych. Również z tego względu produkt i rynek czasu wolnego to pojęcia o szerszym znaczeniu aniżeli produkt i rynek turystyczny.

Strefa Tempo 30 – to pomysł na poprawę bezpieczeństwa drogowego w dużych aglomeracjach. Radykalnemu ograniczeniu prędkości towarzyszą jednak kontrowersje. Głównym celem strefy jest poprawa bezpieczeństwa. W Polsce wciąż ginie w wypadkach niewspółmiernie wielu pieszych. Ekspertki podkreślają, że w przypadku możliwej kolizji z udziałem osoby niechronionej bezpieczna prędkość pojazdu nie powinna przekraczać właśnie 30 km/h.

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) – Zrównoważony Plan Mobilności – jest planem strategicznym, który opiera się na dotychczasowej praktyce planowania i strategii transportu, przy uwzględnieniu zasad integracji, partycypacji społecznej i oceny, w celu zaspokojenia obecnych i przyszłych potrzeb społeczeństwa w zakresie jakości życia w miastach oraz ich otoczeniu.

Transport intermodalny (kombinowany) – typ transportu polegający na przewozie ładunków środkami przewozowymi różnych gałęzi transportu. Oznacza to, że do przewozu ładunku wykorzystuje się więcej niż jedną gałąź transportu, przy jednoczesnym wykorzystaniu tylko jednej jednostki ładunkowej np. kontenera na całej trasie przewozów.

Zarządzanie mobilnością – w miastach ma na celu zmianę preferencji podróżnych związanych z przemieszczaniem się. Wiele europejskich dokumentów wskazuje właśnie ten kierunek jako rozwiązanie problemu tzw. kongestii transportowej w zatłoczonych miastach.

