

OLIWA ŁĄCZY

Zintegrowany Plan Działań dla
Mobilności Miejskiej



Spis treści

1.	Wstęp	3
2.	Bieżąca sytuacja	4
3.	Przegląd dokumentów strategicznych i interesariuszy	26
4.	Analiza SWOT zrównoważonej mobilności miejskiej w Oliwie	32
5.	Scenariusze rozwoju mobilności	35
6.	Wizja i cele planu	36
7.	Plan Działań	38
8.	Tunel pod Pachołkiem	49
9.	Monitoring i ewaluacja	50

1. Wstęp

Zintegrowany Plan Działania dla Mobilności Miejskiej w Oliwie jest częścią prac prowadzonych w ramach sieci **PUMA (Plans for Urban Mobility Actions)**, w ramach której 9 europejskich miast i regionów współpracuje nad opracowaniem zrównoważonych i integracyjnych rozwiązań w zakresie mobilności miejskiej. Odzwierciedlają one lokalne priorytety, czerpiąc jednocześnie siłę ze wspólnej wiedzy i europejskiej wizji zdrowych, spójnych i dobrze połączonych miast.

Dziewięć miast i regionów z całej Europy połączyło siły w ramach sieci PUMA, mając wspólny cel: określenie priorytetów mobilności miejskiej, aby w przyszłości była ona bardziej zrównoważona, zintegrowana i dostępna. Od Łotwy po Hiszpanię, od Słowenii po Grecję, nasi partnerzy reprezentują bardzo różne realia – duże miasta i mniejsze gminy, instytucje akademickie i agencje regionalne. Łączy nas przekonanie, że mobilność może i musi zostać przeprojektowana, aby służyć ludziom, zmniejszyć emisje i wzmocnić odporność naszych społeczności.

Sieć rozpoczęła swoją działalność od analizy stanu istniejącego, które pozwoliło określić konkretne wyzwania i aspiracje każdego z partnerów. Dzięki międzynarodowym spotkaniom, lokalnym grupom URBACT, wymianie doświadczeń między partnerami i warsztatom stworzyliśmy wspólne ramy działania, szanując jednocześnie wyjątkowość każdego miejsca. W trakcie tego procesu uczyliśmy się od siebie nawzajem, testowaliśmy nowe pomysły i zajmowaliśmy się nie tylko kwestiami technicznymi, ale także głębszymi zagadnieniami dotyczącymi równości, dostępności i partycypacji.

Zintegrowany Plan Działania, który za chwilę przeczytacie, jest wynikiem ww. wspólnych prac. Odzwierciedla on konkretny kontekst lokalny, ale ma też w sobie DNA sieci PUMA: zaangażowanie obywateli, holistyczne podejście do mobilności i zgodność z europejskimi celami dekarbonizacji i transformacji cyfrowej. To nie tylko dokument, ale plan działania na rzecz konkretnych zmian – od bezpieczniejszych dróg do szkół i lepszych połączeń rowerowych po zintegrowany transport publiczny i strefy niskiej emisji.

Siła PUMA leży w jej różnorodności i współpracy. Dzięki współpracy ponad granicami pokazaliśmy, że rozwiązania w zakresie zrównoważonej mobilności mają nie tylko charakter techniczny, ale także głęboko społeczny. Przedstawiony tutaj plan ma zatem charakter zarówno lokalny, jak i europejski: opiera się na codziennych potrzebach, ale wskazuje na wspólną wizję miast, które są zdrowsze, dostępne i gotowe na przyszłość.

Opracowywanie planów mobilności dla dzielnic nie jest w Polsce powszechną praktyką. „Oliwa łączy” to pierwsze tego typu opracowanie w Gdańsku.

Istota zrównoważonego planowania mobilności miejskiej wynika z szeregu czynników, takich jak skutki gospodarcze, przestrzenne, środowiskowe i społeczne wynikające z działalności transportowej mieszkańców miast i działających w nich przedsiębiorstw lub cele i zadania określone w polityce transportowej i klimatycznej Unii Europejskiej.

Zintegrowany plan działań w zakresie mobilności dla dzielnicy Gdańsk Oliwa stanowi bardziej szczegółowe określenie celów strategicznych dla systemu transportowego dla konkretnego obszaru, które Gdańsk chce i zobowiązuje się osiągnąć, zgodnie z dokumentami strategicznymi i opracowaniami.

Ważnymi modułami w opracowaniu planu dla Oliwy były:

-) analiza dokumentów strategicznych obowiązujących w Gdańsku oraz opracowań dotyczących systemów transportowych w Oliwie,
-) ankieta dla mieszkańców Oliwy dot. preferencji transportowych oraz ich propozycji rozwoju systemu transportowego w dzielnicy – czerwiec 2024 r.,

-) pomiar ruchu pieszego, rowerowego i hulajnóg elektrycznych na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych / przejazdach rowerowych w Oliwie – październik 2024 r.,
-) warsztaty i dyskusje w ramach lokalnej grupy URBACT i z zewnętrznymi interesariuszami w projekcie PUMA i poza nim,
-) współpraca z innymi projektami skupiającymi się na mobilności miejskiej w Oliwie np. Mobilities for EU,
-) międzynarodowa współpraca z innymi partnerami i Lead Ekspertem PUMA.

Ponadto, radni i mieszkańcy Oliwy są aktywni w sprawach dotyczących dzielnicy, więc niektóre sprawy były również rozwiązywane na bieżąco.

2. Bieżąca sytuacja

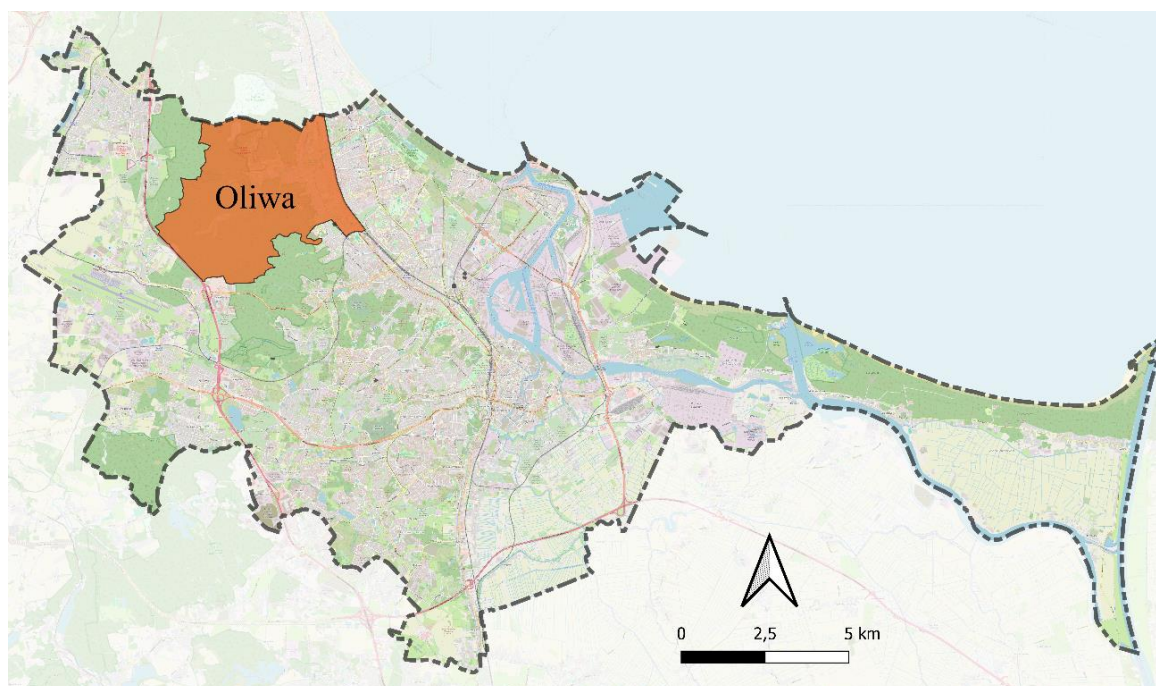
Oliwa to jedna z najstarszych i najbardziej zielonych dzielnic Gdańska, położona u podnóża wzgórz morenowych, tuż przy granicy z Sopotem. Wyróżnia ją bogata historia – od XII wieku była wsią klaszorną Cystersów, a od 1926 roku stanowi część miasta Gdańska. Miejsce to łączy w sobie historyczną architekturę, w tym słynną Katedrę Oliwską, z nowoczesnymi budynkami biurowymi i uniwersyteckimi, takimi jak Olivia Business Centre i kampus Uniwersytetu Gdańskiego. Ważnym miejscem na mapie dzielnicy jest Gdański Ogród Zoologiczny.

Oliwa zachwyca licznymi terenami zielonymi – ponad 50% powierzchni dzielnicy to lasy. Park Oliwski, Lasy Oliwskie i bliskość Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego gwarantują doskonałe warunki do spędzania wolnego czasu.

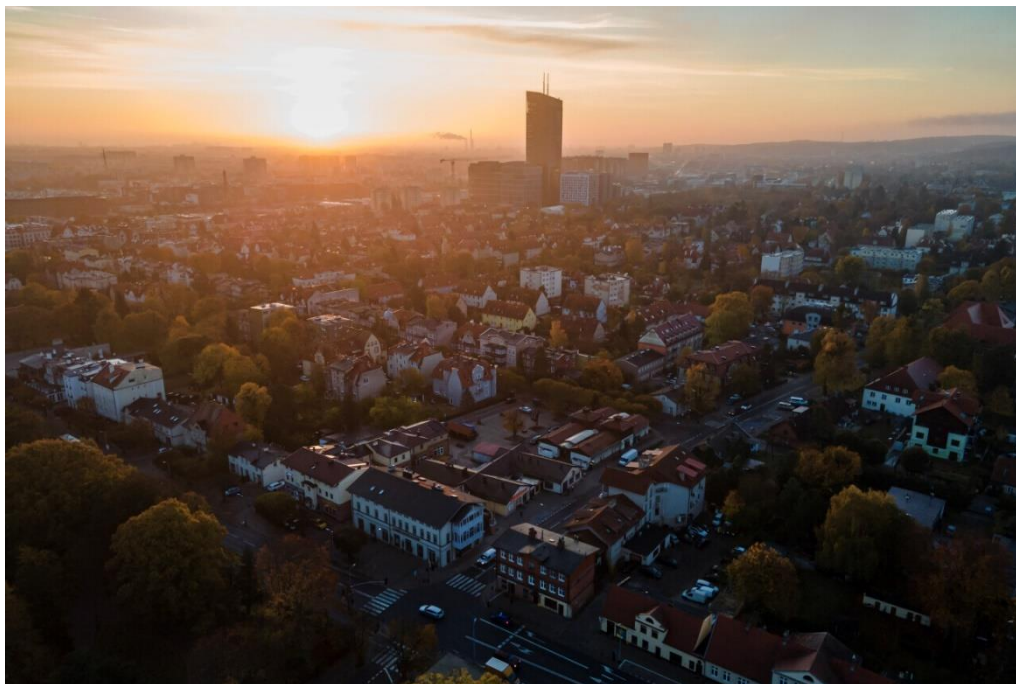
Dzielnica oferuje pełen zakres usług wykraczających poza poziom lokalny.

Jest również znana z zabytkowych willi, kamienic i niepowtarzalnej atmosfery, która przemawia zarówno do młodych, jak i starszych mieszkańców ceniących spokój i bliskość natury. Na wolnych terenach w ostatnich latach powstały nowe osiedla mieszkaniowe.

Oliwa graniczy z Sopotem od północy oraz innymi dzielnicami Gdańska: Przymorze Małe, Żabianka-Wejhera-Tysiąclecia-Jelitkowo i Zaspą Młyniec od wschodu, Strzyżą, VII Dwór, Brętowo i Matarnia od południa oraz Osowa od zachodu.



Rys. 1 Lokalizacja Oliwy na mapie Gdańska.



Rys. 2 Wschód Słońca w Oliwie z lotu ptaka.

Źródło: Piotr Wittman / gdansk.pl

2.1 Uwarunkowania społeczno-gospodarcze

Na dzień 31.12.2024 r. Oliwę zamieszkiwało 14 366 osób (liczba meldunków). Liczba mieszkańców spada regularnie od ponad dekady. Jest to 12. dzielnica Gdańska, jeśli rozpatrywać liczbę mieszkańców.

Jej powierzchnia wynosi 18,68 km², co oznacza że gęstość zaludnienia równa jest 769 os. / km² (25. dzielnica Gdańska wg tego wskaźnika).

Tabela 1 Liczba mieszkańców Gdańska i Oliwy w latach 2020-2024.

Liczba mieszkańców	2020	2021	2022	2023	2024	Zmiana '20 / '24 [%]
Oliwa	14 970	14 882	14 743	14 618	14 366	-4,0
Gdańsk	486 542	486 271	486 345	487 371	487 834	0,27

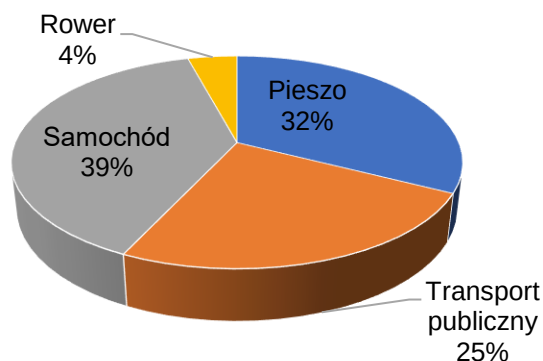
Źródło: Gdańsk w liczbach: <https://www.Gdańsk.pl/Gdańsk-w-liczbach/mieszkancy,a,108046>

Uwzględniając strukturę wieku osób mieszkających w Oliwie, należy tutaj odnotować, że grupa w wieku poprodukcyjnym jest prawie o 10% wyższa niż średnia Gdańska.

Tabela 2 Struktura wiekowa mieszkańców Oliwy (stan na 31.12.2024 r.).

Udział mieszkańców w wieku [%]	Obszar	
	Oliwa	Gdańsk
Przedprodukcyjny (0-17 lat)	14,1	16,8
Produkcyjny (18-64)	53,4	59,9
Poprodukcyjny (65 <)	32,5	23,3

Źródło: Gdańsk w liczbach: <https://www.gdansk.pl/gdansk-w-liczbach/mieszkancy,a,108046>



Rys. 3 Podział wykorzystania środków transportu przez mieszkańców Oliwy.

Źródło: Biuro Rozwoju Gdańska

W latach 2019-2023 oddano w Oliwie do użytkowania w sumie 1116 mieszkań, co stanowi 3,2% nowych zasobów Gdańska w tym okresie (przykładowo na Jasieniu oddano 15,8 %). Dane udostępnione na miejskim portalu Gdańsk w liczbach wskazuje, że w Oliwie m² mieszkania jest jednym z najdroższych w mieście.

Poza zabudową mieszkaniową, na terenie Oliwy funkcjonują liczne podmioty gospodarcze, które generują codziennie dodatkowy ruch tysięcy osób (głównie pracowników firm i studentów). Od 2010 r. odnotowuje się intensywny przyrost powierzchni biurowej, która w dużej mierze dotyczy Oliwy. To na jej obszarze lub w sąsiedztwie funkcjonują jedne z największych w Gdańsku kompleksów nowoczesnych biurowców, m.in: Olivia Business Centre, Alchemia, Wave, Centrum Biurowe Abrahama, Alfa Oliva Business Park czy Oliwa 501. Poza nimi, tuż przy granicy z Oliwą Starter, Arkońska Business Park czy Format, które powodują, że dla wielu ich pracowników Oliwa staje się dzielnicą tranzytową.

Szacuje się, że w Olivia Business Center pracuje 15000 rezydentów z całego świata, w Alchemii zaś ok. 8000.

Poza sektorem usług, należy również wspomnieć o uczelniach: Uniwersytecie Gdańskim (21 000 studentów oraz 1800 osób kadry naukowej) i Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu (4 500 studentów i 200 osób kadry naukowej), które są jednymi z największych uczelni wyższych w regionie, a więc celem podróży tysięcy osób każdego dnia.



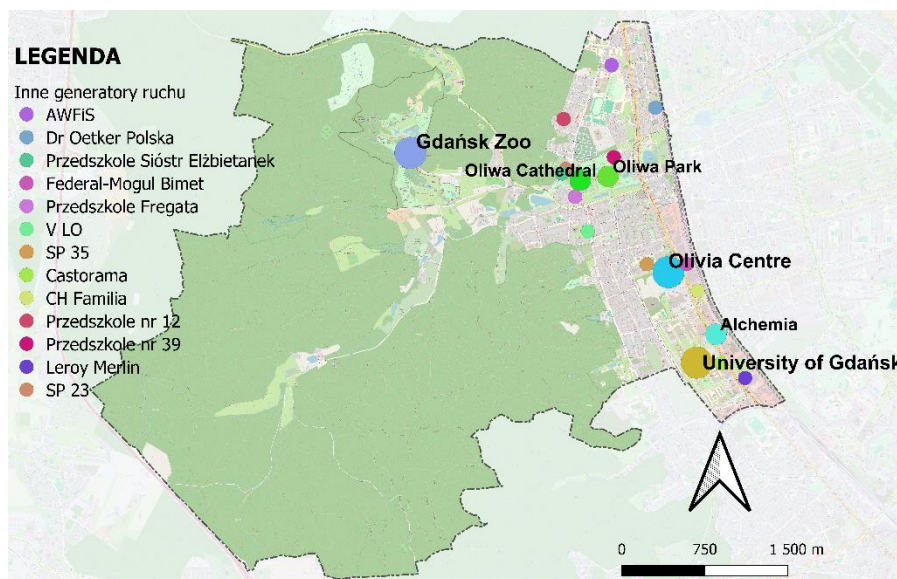
Rys. 4 Kampus Uniwersytetu Gdańskiego.

Źródło: Jerzy Pinkas / gdansk.pl

Dane z ostatniego badania „Jakości życia w Gdańsku” (2023), które są realizowane przez Gdańsk co 2 lata, wskazują, że Oliwa + VII Dwór (na potrzeby badania, 2 dzielnice są przypisane jako 1 obszar), ocenione przez jej mieszkańców, to dzielnice, po Brętowo + Piecki-Migowo,

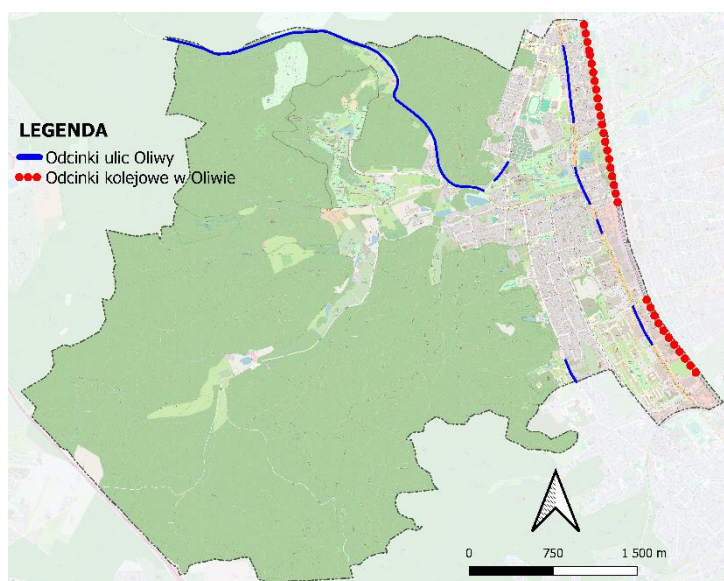
w której jakość życia jest najwyższa. Ogólny wskaźnik jakości życia w nich oceniono na 4,12 (ocena w skali szkolnej 1-6, gdzie 1 jest oceną najgorszą, zaś 6 najlepszą). Ocenie zostały poddane również wskaźniki związane z transportem:

-) zadowolenie z infrastruktury drogowej w miejscu zamieszkania – 4,05,
-) zadowolenie z funkcjonowania SKM i PKM (dotyczy osób korzystających) – 4,18,
-) zadowolenie z komunikacji tramwajowej (dotyczy osób korzystających) – 4,03,
-) zadowolenie z komunikacji autobusowej (dotyczy osób korzystających) – 3,60,
-) zadowolenie z powiązań komunikacyjnych – 4,33,
-) poczucie bezpieczeństwa – 4,45



Rys. 5 Główne generatory ruchu w Oliwie.

Przekroczenia poziomu hałasu związane z transportem dotyczą głównie obszaru wzdłuż linii kolejowej, określonych odcinków alei Grunwaldzkiej i ulicy Spacerowej. Wynoszą one około 10-15 dB. Niektóre z nich, ale o niższym natężeniu, odnotowuje się również na kilku odcinkach ulic Polanki i Opackiej. Nie odnotowuje się przekroczeń poziomu hałasu pochodzącego z linii tramwajowej.



Rys. 6 Odcinki dróg i linii kolejowej w Oliwie, na których przekroczone są poziomy hałas.
Źródło: GeoGdańsk – Mapa Hałasu 2022-2027

2.2 Ruch pieszy

Jednym z najważniejszych warunków zrównoważonego rozwoju Oliwy jest zapewnienie swobodnego, wolnego od przeszkód przemieszczania się pieszo niezależnie od wieku i sprawności.

Z ruchem pieszych związana jest także przestrzeń publiczna, która powinna dać poczucie bezpieczeństwa i komfortu oraz być wolna od barier architektonicznych.

Istotne w tej kwestii są więc m.in. odpowiednie nawierzchnie chodników, przejść dla pieszych i przez torowiska tramwajowe, zaniżenia krawężników, a także ograniczenie parkowania na chodnikach. W Oliwie potrzebne są remonty tego rodzaju infrastruktury, gdyż ruch pieszy jest spory. W październiku 2024 r. przeprowadzono badanie ruchu pieszego na wybranych przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach. Każdego dnia tysiące pieszych porusza przemierzając Oliwę pieszo.

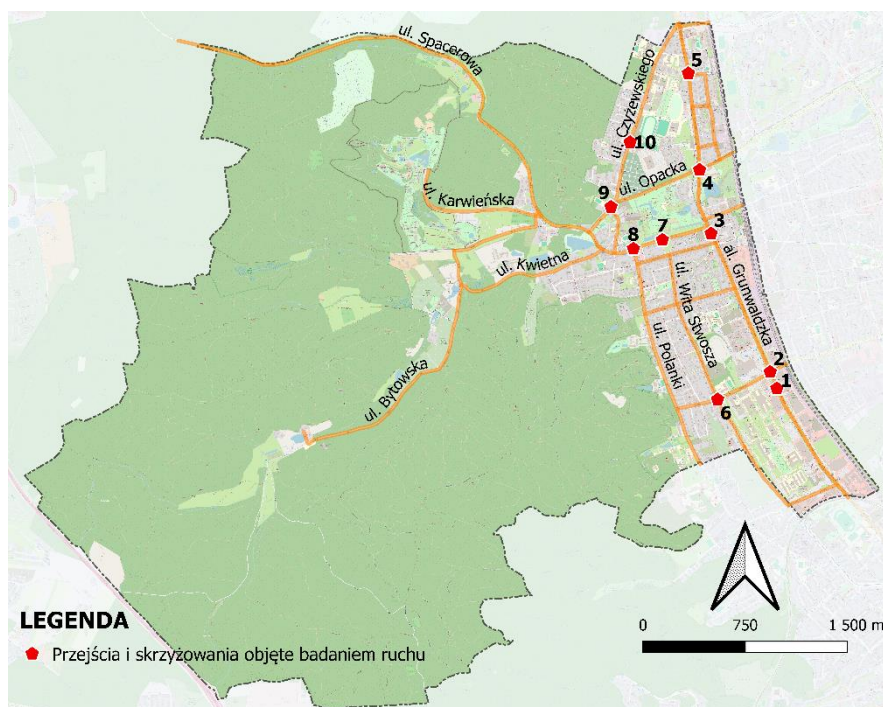
W ramach działania testowego PUMA, w październiku 2024 r. przeprowadziliśmy pomiar i analizę ruchu pieszego, rowerowego i hulajnóg elektrycznych na wybranych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych w Oliwie. Pomiar został przeprowadzony w 10 lokalizacjach, które są istotne ze względu na funkcjonowanie dzielnicy – droga na uczelnie i głównych miejsc pracy, do/z węzła przesiadkowego, parku, szkoły.

Dni październikowe zostały wybrane spośród zalecanych dla tego rodzaju badania. W dni pomiarowe, tj. 17.10 (czwartek) oraz 20.10 (niedziela) warunki atmosferyczne były sprzyjające do przeprowadzenia pomiarów (słonecznie, bez nadzwyczajnych zdarzeń atmosferycznych).

W większości przekrojów pomiary były prowadzone w godzinach szczytów, tj. 06:00-10:00 oraz 14:00-18:00. Wybrane punkty, najistotniejsze z punktu intensywności ruchu pieszego, zostały poddane analizom od godziny 06:00 do 22:00.

Tabela 3 Liczba pieszych na wybranych skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych w Oliwie.

Lp.	Skrzyżowanie / przejście dla pieszych	Dzień powszedni (17.10.2024 r., czwartek)		Dzień wolny (20.10.2024 r., niedziela)	
		06:00 - 10:00	14:00 - 18:00	06:00 - 10:00	14:00 - 18:00
1.	al. Grunwaldzka – Alchemia	1027	2285	116	518
2.	al. Grunwaldzka – ul. Bażyńskiego – ul. Kołobrzaska	4223	4494	540	1883
3.	al. Grunwaldzka (przy pętli tramwajowej)	1133	2988	220	2314
4.	al. Grunwaldzka – ul. Pomorska – ul. Opacka	702	1254	227	1018
5.	al. Grunwaldzka – ul. Bitwy Oliwskiej	1651	2067	82	377
6.	ul. Wita Stwosza – ul. Bażyńskiego	2588	3460	579	1710
7.	ul. Rybińskiego (przy wejściu Parku Oliwskiego)	250	957	127	2631
8.	ul. Rybińskiego – ul. Polanki – ul. Kanapariusza	462	1434	177	2753
9.	ul. Opacka – ul. Czyżewskiego	349	283	57	238
10.	ul. Czyżewskiego (przy ul. Kilarskich)	161	260	48	232
---	-----	Dzień powszedni (17.10.2024 r., czwartek)		Dzień wolny (20.10.2024 r., niedziela)	
		06:00-22:00		06:00-22:00	
2.	al. Grunwaldzka – ul. Bażyńskiego – ul. Kołobrzaska	19030		4949	
3.	al. Grunwaldzka (przy pętli tramwajowej)	8056		4414	
6.	ul. Wita Stwosza – ul. Bażyńskiego	12167		4159	



Rys. 7 Przejścia dla pieszych i skrzyżowania objęte badaniem ruchu w Oliwie w ramach projektu PUMA.



Rys. 8 Przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Czyżewskiego i Opackiej objęte badaniem ruchu.

2.3 Ruch rowerowy

Praktycznie cała Oliwa jest pokryta trasami rowerowymi które obejmują nie tylko wydzielone drogi dla rowerów (Al. Grunwaldzka, ul. Rybińskiego, ul. Pomorska, fragment ul. Spacerowej), ale również pasy w jezdni (ul. Wita Stwosza, ul. Karwieńska), ciągi pieszo-jezdne (ul. Bytowska), ulice z uspokojonym ruchem i strefy zamieszkania, gdzie z zasady nie wydziela się dróg rowerowych i gdzie nie zachodzi potrzeba stosowania segregowania przestrzeni służącej różnym uczestnikom ruchu. Spośród nich są jednak odcinki, które wymagają zmian lub zagospodarowania, gdyż mają wpływ na komfort i bezpieczeństwo nie tylko rowerzystów, ale

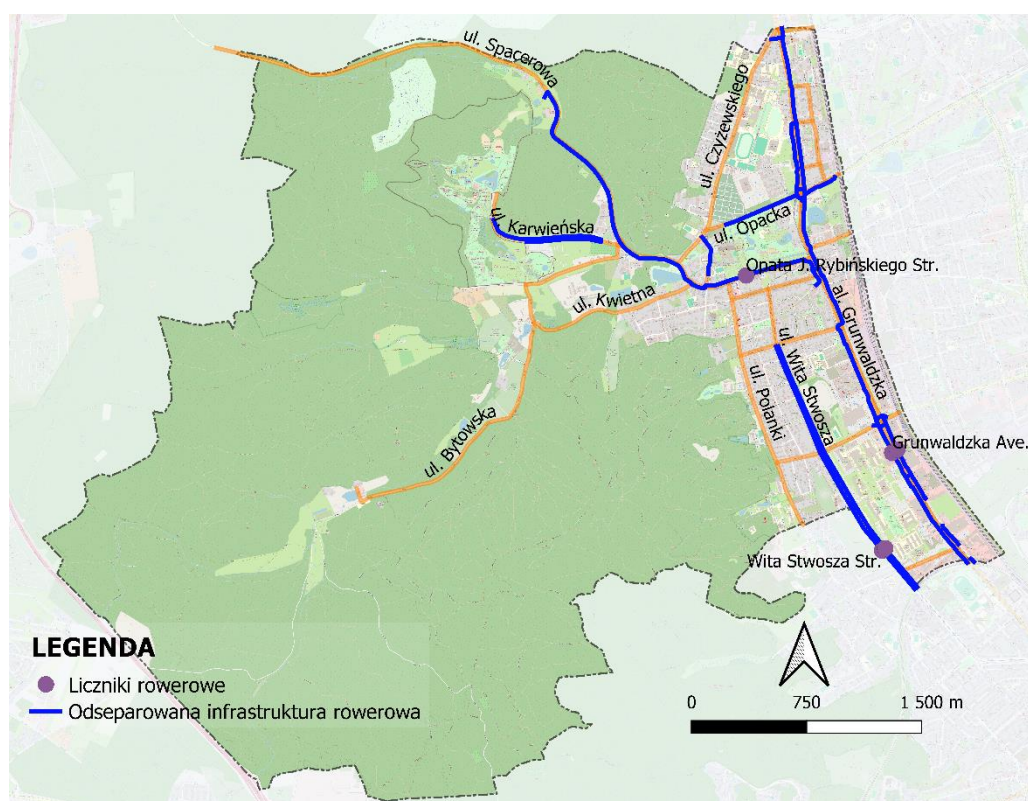
także innych uczestników ruchu drogowego, a szczególnie pieszych – chodzi tutaj o odcinki, gdzie np. na chodniku jest dopuszczony ruch rowerowy lub wytyczono ciąg pieszo-rowerowy. Do Oliwy jest zapewniony dostęp za pomocą z sąsiadujących z nią dzielnic oraz Sopotu. Kwestią, która musi być rozwiązana to jakość tych dróg oraz zapewnienie dojazdu do Osowej (obecnie można dojechać leśnymi drogami gruntowymi, jednak nie jest to komfortowe i zniechęca potencjalnych użytkowników) i Przymorza Małego.

W Oliwie są zlokalizowane 3 liczniki, które stale, automatycznie (24/7) mierzą wielkość ruchu rowerowego:

-) al. Grunwaldzka – Uniwersytet Gdański: droga rowerowa wzdłuż al. Grunwaldzkiej na wys. kampusu UG (pomiar obustronny),
-) ul. Rybińskiego: droga rowerowa przy ul. Rybińskiego, na wysokości Pałacu Opatów,
-) ul. Wita Stwosza: pasy rowerowe w ulicy Wita Stwosza, na wysokości kampusu UG (dwie pętle jednokierunkowe).

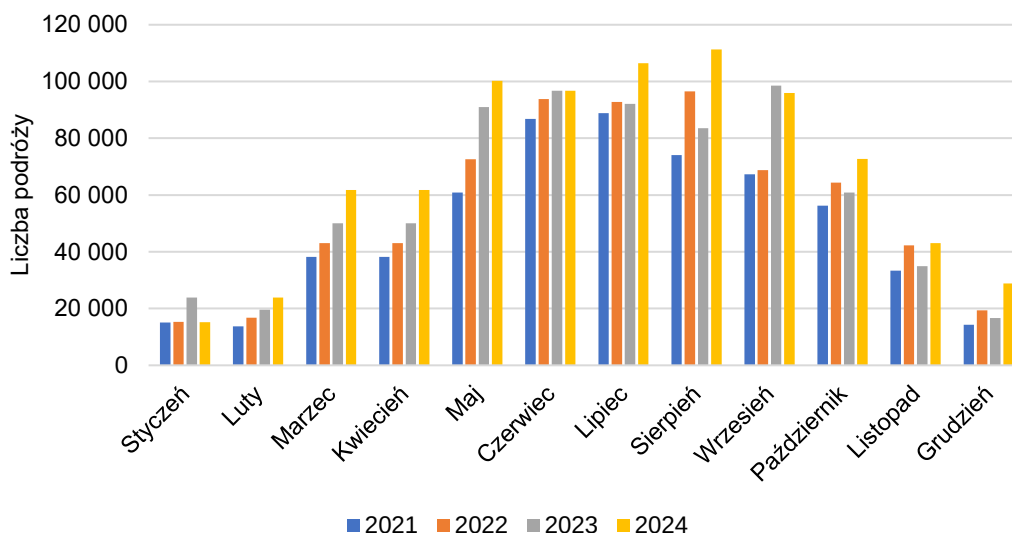
Zliczenie roweru odbywa się poprzez przejazd nad pętlą indukcyjną, zatopioną w nawierzchni trasy rowerowej. Impulsy przesyłane są do sterownika pętli, a następnie przez sieć GSM do serwerów internetowych.

Liczba rowerzystów corocznie wzrasta w każdym ww. punkcie. Liczniki przy ul. Grunwaldzkiej zliczyły w 2024 r. 798 042 rowerzystów (2023 r. – 698 832), przy ul. Wita Stwosza – 150 937 (2023 r. – 133 735). Dla ul. Opata J. Rybińskiego dane pochodzą z 2023 r. – 196 534 rowerzystów (2022 r. – 180 972).

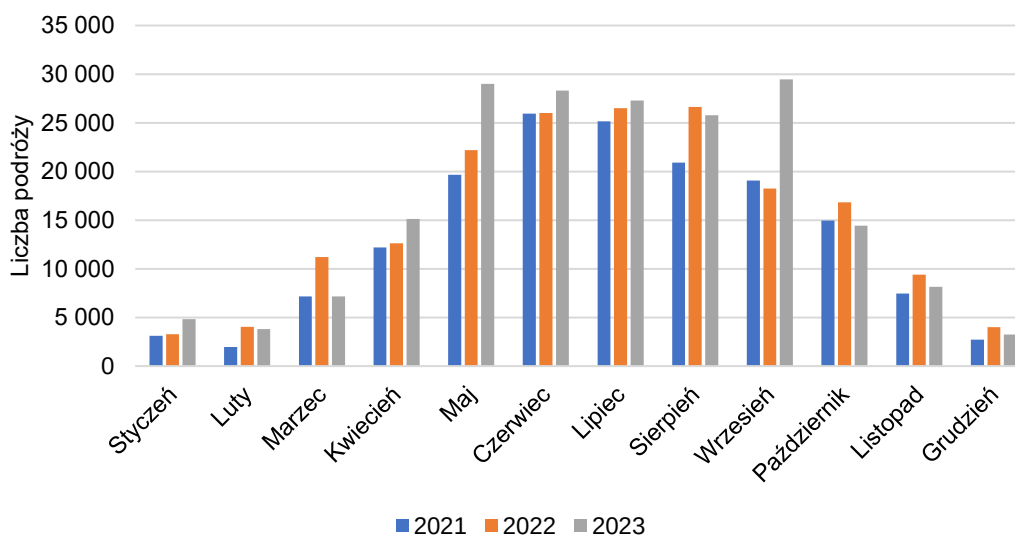


Rys. 9 Infrastruktura rowerowa w Oliwie

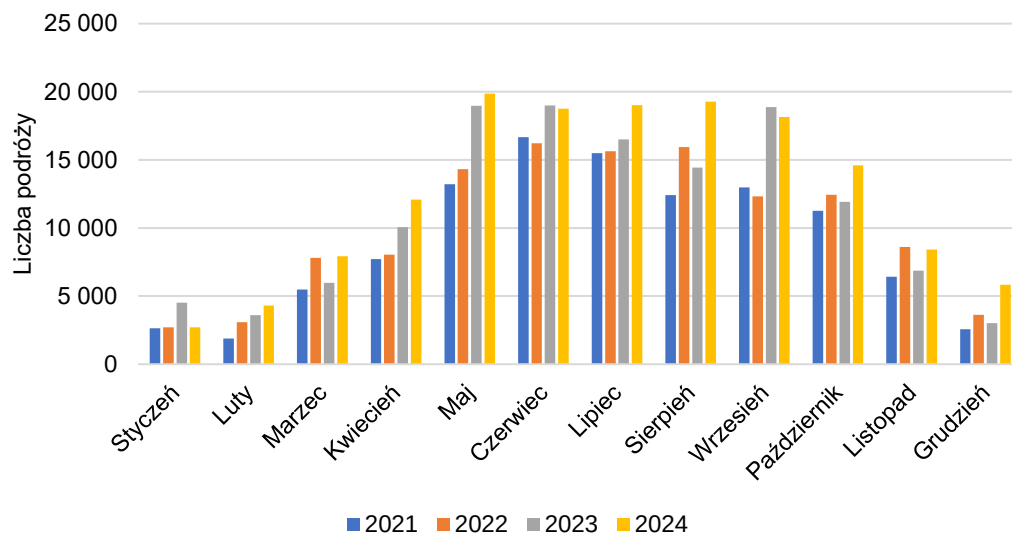
Źródło: Na podstawie <https://rowerowygdansk.pl/mapa-rowerowa>



Rys. 10 Liczba podróży rowerowych zarejestrowanych przez licznik przy al. Grunwaldzkiej.



Rys. 11 Liczba podróży rowerowych zarejestrowanych przez licznik przy ul. Rybińskiego.



Rys. 12 Liczba podróży rowerowych zarejestrowanych przez licznik przy ul. Wita Stwosza.

Źródło: <https://rowerowygdansk.pl/pomiar-ruchu>



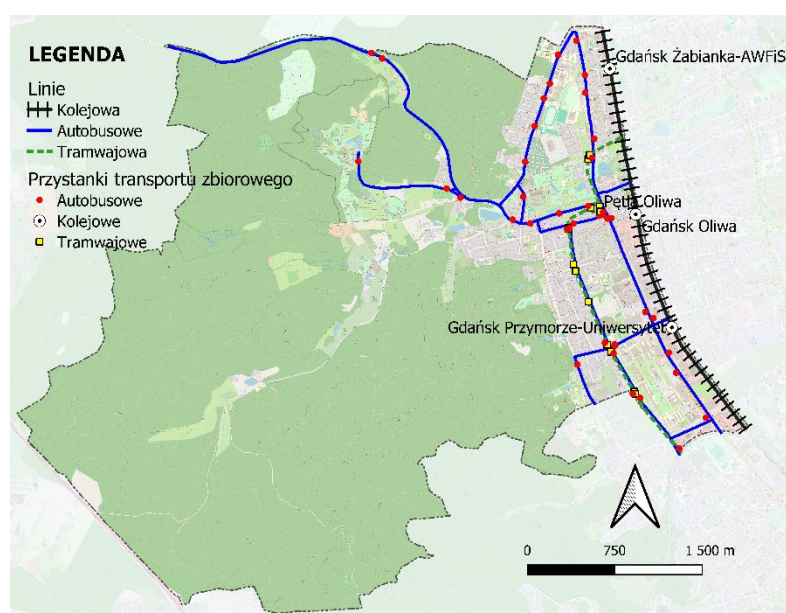
Rys. 13 Jazda rowerem zimą w Oliwie.

Źródło: Karol Stańczak / GZDIZ

Rok 2024 r. to pierwszy pełny rok, w którym funkcjonował system roweru metropolitalnego MEVO. Bez wątpienia przyczynił się on do wykorzystania tego środka transportu również w codziennych podróżach. W Oliwie funkcjonują 22 stacje, które znajdują się przy najważniejszych przystankach komunikacji miejskiej, generatorach ruchu, punktach skupiających większą liczbę mieszkańców dzielnicy oraz istotnych ze względu na ruch turystyczny.

2.4 Publiczny transport zbiorowy

Transport zbiorowy w Oliwie jest zapewniony dzięki liniom tramwajowym i autobusowym organizowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, linii Szybkiej Kolei Miejskiej obsługiwanej przez SKM Trójmiasto oraz linie kolejowe regionalne zapewnione przez POLREGIO. Oliwa ma również połączenia kolejowe z wieloma miastami w kraju i za granicą. Jest to jedna z najlepiej skomunikowanych dzielnic jeśli chodzi o wybór środka transportu. Istotną sprawą jest tutaj jednak jakość oferty przewozowej, z której mogą korzystać mieszkańcy Oliwy oraz osoby dojeżdżające do tej dzielnicy.



Rys. 14 Schemat linii publicznego transportu zbiorowego w Oliwie.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy mapowej openstreetmap.org

W dzielnicy nie ma węzła integracyjnego, który łączyłby kolej, tramwaj i autobus. Pętla Oliwa jest obsługiwana przez tramwaje i autobusy, a dystans z niej do dworca kolejowego Gdańsk Oliwa wynosi 350-400 m, co wydłuża trasę o 5-7 minut.

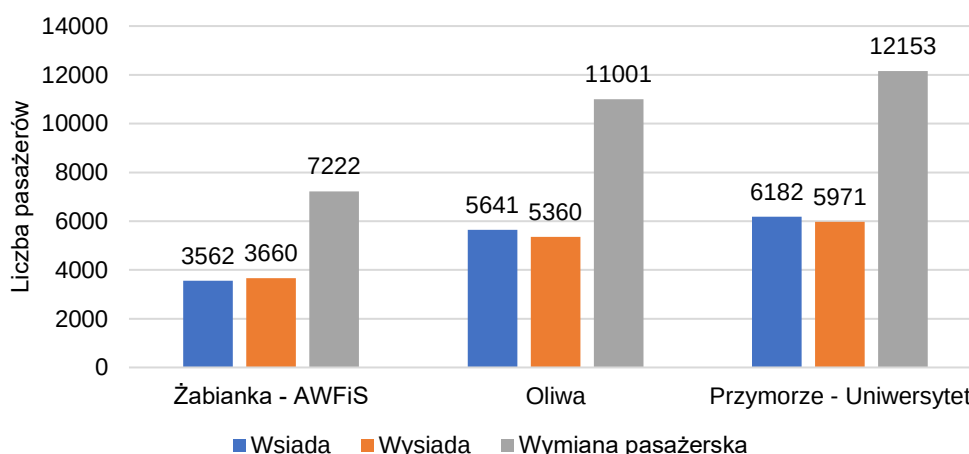
Mieszkańcy Gdańska, od 2020 r. mają wspólny bilet okresowy, który obowiązuje na autobusy, tramwaje i pociągi SKM i POLREGIO w granicach administracyjnych Gdańska.

2.4.1 Kolej

Połączenia kolejowe są realizowane przede wszystkim na linii SKM – w Oliwie są 3 przystanki na tej linii: Żabianka-AWFiS, Oliwa, Przymorze-Uniwersytet. Stacja Oliwa jest obsługiwana także przez pociągi dalekobieżne (krajowe i międzynarodowe), jednak na potrzeby Zintegrowanego Planu Działania dla Oliwy, skupiamy się przede wszystkim na połączeniach lokalnych i obszaru metropolitalnego.

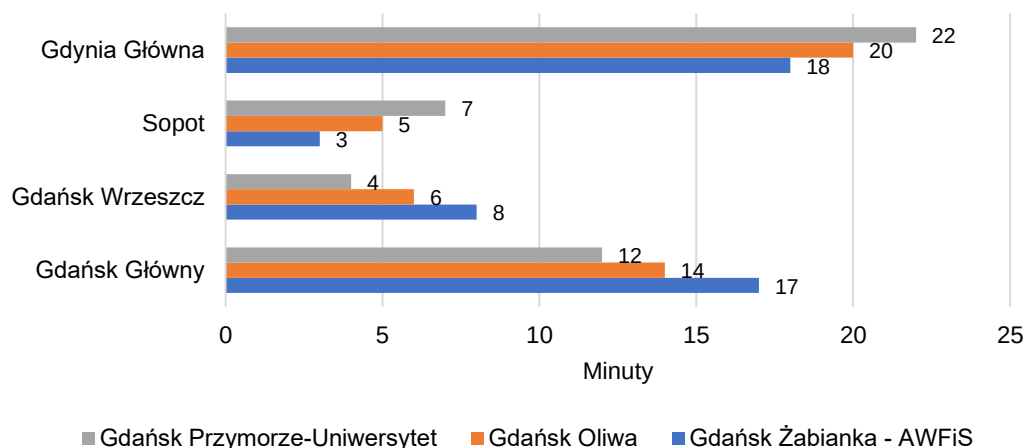
Gdańskie Badania Ruchu 2022 wskazują, że na linii SKM (w GBR 2022 objęto odcinek: Gdynia Wzg. św. Maksymiliana – Gdańsk Śródmieście), najwyższe dobowe potoki podróżnych odnotowano właśnie na odcinkach związanych z Oliwą, tj. pomiędzy przystankami Gdańsk Żabianka – Sopot Wyścigi (39,5 tys. pasażerów) oraz Gdańsk Oliwa – Gdańsk Żabianka (39,1 tys. pasażerów). Godziny szczytu przypadają na 07:00-07:59 oraz 16:00-16:59.

Pod względem wymiany pasażerskiej (liczba pasażerów wsiadająca i wysiadająca na stacji), w Gdańsk Oliwie i Gdańsku Przymorze-Uniwersytet odnotowuje się najwięcej podróżnych po Gdańsku Wrzeszczu, Gdańsku Głównym i Sopocie.



Rys. 15 Wymiana pasażerska na stacjach SKM w dzielnicy Oliwa.

Źródło: Gdańskie Badania Ruchu 2022, Biuro Rozwoju Gdańska



Rys. 16 Czas podróży ze stacji w dzielnicy Oliwa do najważniejszych stacji na linii SKM [minuty].

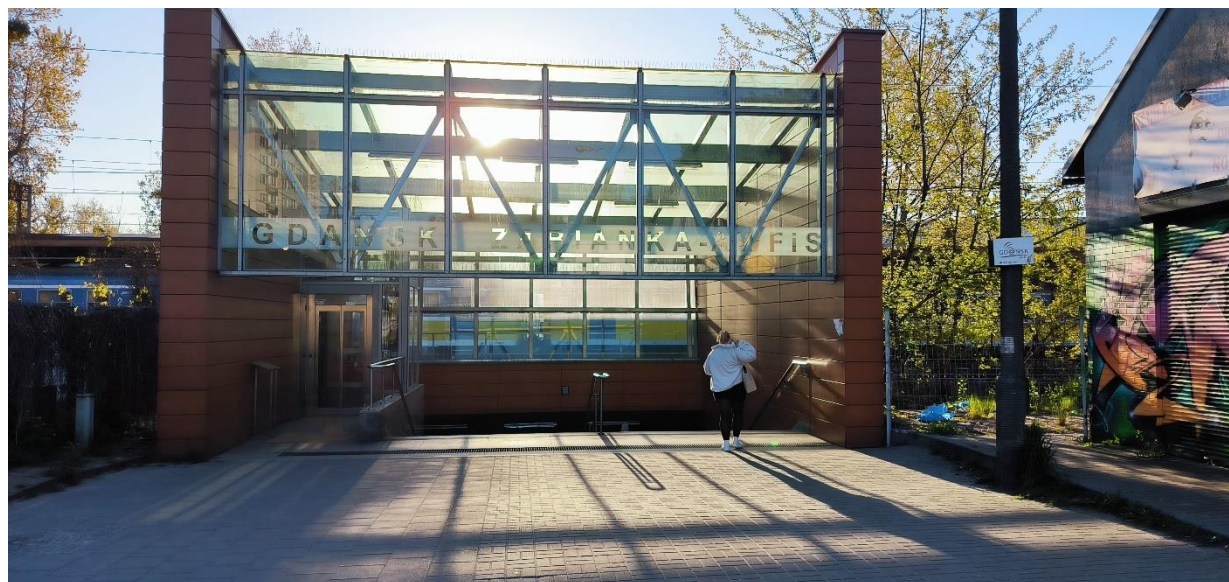
W ciągu doby, w dzień powszedni, każdą ze stacji Gdańsk Żabianka/Oliwa/Przymorze-Uniwersytet obsługuje 113 kursów SKM do Gdańsk Wrzeszcz/Główny oraz 114 do Gdańsk Wrzeszcz/Gdańsk Główny. W godzinach szczytu utrzymuje się częstotliwość ok. 6-8 minut, poza nim wynosi 10-15 min (nie licząc godzin nocnych).

Znacznie gorsza oferta przewozowa występuje w weekend, kiedy to, ze względu na liczne remonty na linii, częstotliwość kursowania wynosi ok. 20-30 minut.

Tabela 4 Liczba pociągów SKM oraz POLREGIO obsługujących przystanki w Oliwie.

Relacja	Dzienna liczba kursów SKM w Oliwie (Żabianka-AWFiS, Oliwa, Przymorze-Uniwersytet)						
	Dzień powszedni						
	00:00 -	04:00 -	06:00 -	10:00 -	14:00 -	18:00 -	22:00 -
	03:59	05:59	09:59	13:59	17:59	21:59	23:59
Z: Gdańsk Główny / Wrzeszcz	2	6	29	24	29	20	4
Do: Sopot / Gdynia Główna		(+4)*	(+13)	(+8)	(+9)	(+6)	(+2)
Z: Gdynia Główna / Sopot	2	7	29	24	29	18	4
Do: Gdańsk Wrzeszcz / Główny	(+1)	(+4)	(+6)	(+7)	(+13)	(+6)	(+2)
----	Sobota						
Z: Gdańsk Główny / Wrzeszcz	4	4	9	12	12	10	4
Do: Gdynia Główna / Sopot		(+4)	(+11)	(+7)	(+5)	(+6)	(+2)
Z: Gdynia Główna / Sopot	4	4	9	12	12	10	4
Do: Gdańsk Główny / Wrzeszcz	(+1)	(+2)	(+6)	(+6)	(+12)	(+5)	(+2)
-----	Niedziela i święta						
Z: Gdańsk Główny / Wrzeszcz	4	4	9	12	12	10	4
Do: Sopot / Gdynia Główna		(+3)	(+11)	(+6)	(+6)	(+6)	(+2)
Z: Gdynia Główna / Sopot	4	4	9	12	12	10	4
Do: Gdańsk Wrzeszcz / Główny	(+1)	(+2)	(+5)	(+6)	(+12)	(+5)	(+2)

* Kursy, które obsługują stację Gdańsk Oliwa, z pominięciem Żabianka-AWFiS i Przymorze-Uniwersytet. Realizowane są na tym samym bilecie przez przewoźnika POLREGIO.



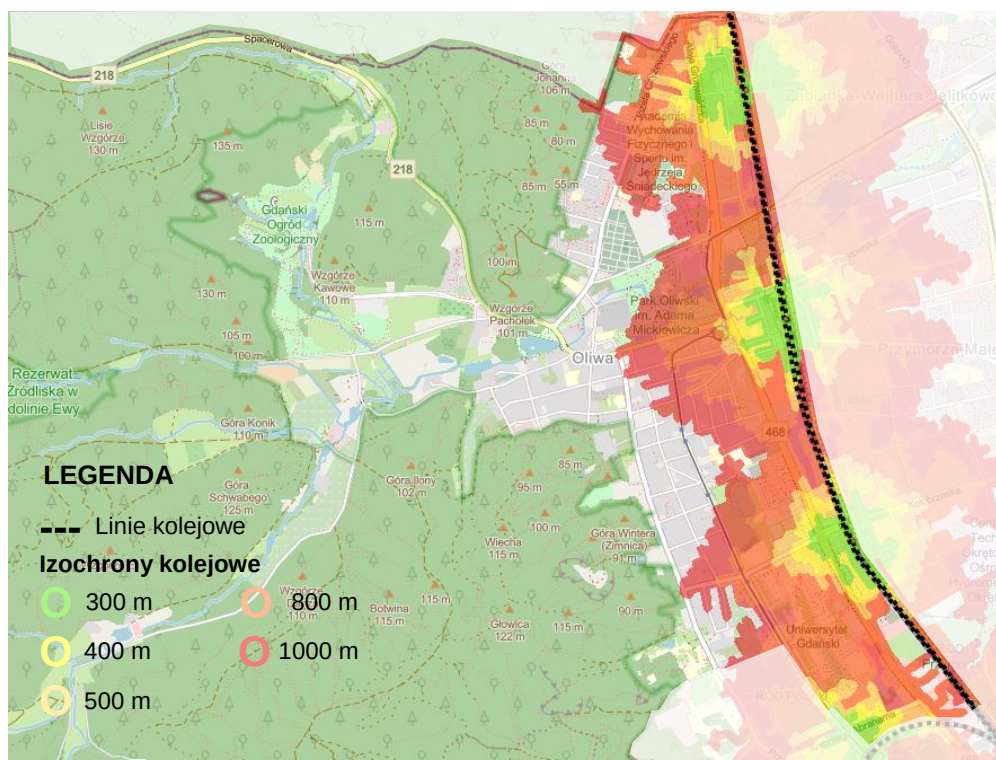
Rys. 17 Wejście na przystanek SKM – Gdańsk Żabianka-AWFiS.

Nie w Oliwie, ale przy jej granicy z dzielnicami Strzyża i VII Dwór, funkcjonuje linia Pomorskiej Kolei Metropolitalnej (PKM), a na niej przystanek Gdańsk Strzyża. Obecnie jest ona obsługiwana przez przewoźnika POLREGIO i jest ona środkiem transportu dla osób mieszkających w części górnego tarasu Gdańska, Kartuz, Kościerzyny i okolic.

Gdańskie Badania Ruchu 2022 (dot. linii PKM) wskazują najwyższe dobowe potoki pasażerów pomiędzy stacjami Gdańsk Strzyża – Gdańsk Niedźwiednik (ponad 8 tys. pasażerów w obu

Kursy na linii PKM ze stacji Gdańsk Strzyża nie mają stałego taktu czasowego – nie licząc godzin nocnych (przerwa wynosząca 4 godziny, kursy odbywają się co 5 do 55 min). W ciągu doby, w kierunku lotniska, odjeżdża 61 pociągów, zaś w stronę Gdańska Wrzeszcza – 57 (dni powszednie).

W 2022 r. opracowano mapę dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego w Gdańsku. W przypadku kolei, w odległości ponad 1 km (ok. 15 minut pieszo) od przystanków znajdują się obszary mieszkaniowe zlokalizowane między ul. Wita Stwosza i ul. Polanki oraz przy ul. Czyżewskiego. Odległość z najbliższej stacji kolejowej (Oliwa) do Gdańskiego Ogrodu Zoologicznego wynosi ok. 3 km, co nie jest zachęcające do wyboru tego środka transportu przez osoby odwiedzające ZOO, szczególnie z dziećmi.



Źródło: Mapa dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego w Gdańsku, Biuro Rozwoju Gdańska

2.4.2 Tramwaje

Oliwę zasadniczo obsługują 3 linie tramwajowe (nie liczymy tych, które jadą przez Oliwę do/z zajezdni Wrzeszcz), z których jedna kończy kurs na pętli Oliwa, pozostałe jadą do Jelitkowa i na Zaspę:

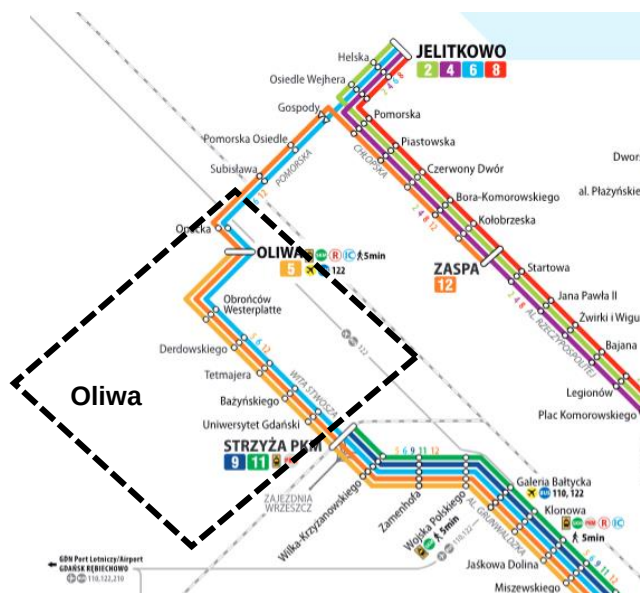
- 5: Oliwa – Nowy Port Oliwska (przez Gd. Wrzeszcz),
- 6: Jelitkowo – Łostowice Świątokrzyska (przez Gd. Wrzeszcz, Główny, Śródmieście),
- 12: Zaspą – Ujeścisko (przez Gd. Wrzeszcz, Główny).

Czas przejazdu z pętli Oliwa do Wrzeszcza wynosi 16 minut, zaś do Gdańska Głównego 29 minut. W dzień powszedni, przez pętlę Oliwa odbywa się 213 kursów w stronę Gdańska Wrzeszcza (23 kursy kończą się na Strzyża PKM) oraz 217 z kierunku Gdańsk Wrzeszcz (21 kursów kończy się na Strzyża PK). W godzinach szczytu tramwaje kursują średnio co 5 minut. Linie tramwajowe nie obsługują całej Oliwy, a jedynie część. Z największych generatorów ruchu, tj. Uniwersytetu Gdańskiego czy Alchemii czas dotarcia do przystanku pieszo wynosi do ok. 12 minut.

Z kolei, przystanek Opacka jest obsługiwany przez linie 6 i 12, przez co spada liczba kursów do 164 w kierunku Wrzeszcz.

Głównym wyzwaniem na oliwskim odcinku tramwajowym jest jakość infrastruktury tramwajowej, szczególnie pętli Oliwa (nieefektywny układ torowy oraz sterowanie) oraz przystanków, np. Tetmajera i Derdowskiego.

Wybrane trasy powrotne / wyjazdowe linii 2, 4 i 8 z zajezdni tramwajowej Strzyża również przebiegają przez Oliwę, ale ze względu na ich ograniczoną funkcjonalność nie zostały uwzględnione w przeglądzie.



Rys. 19 Schemat linii tramwajowych w Oliwie oraz dzielnicach sąsiednich.

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku



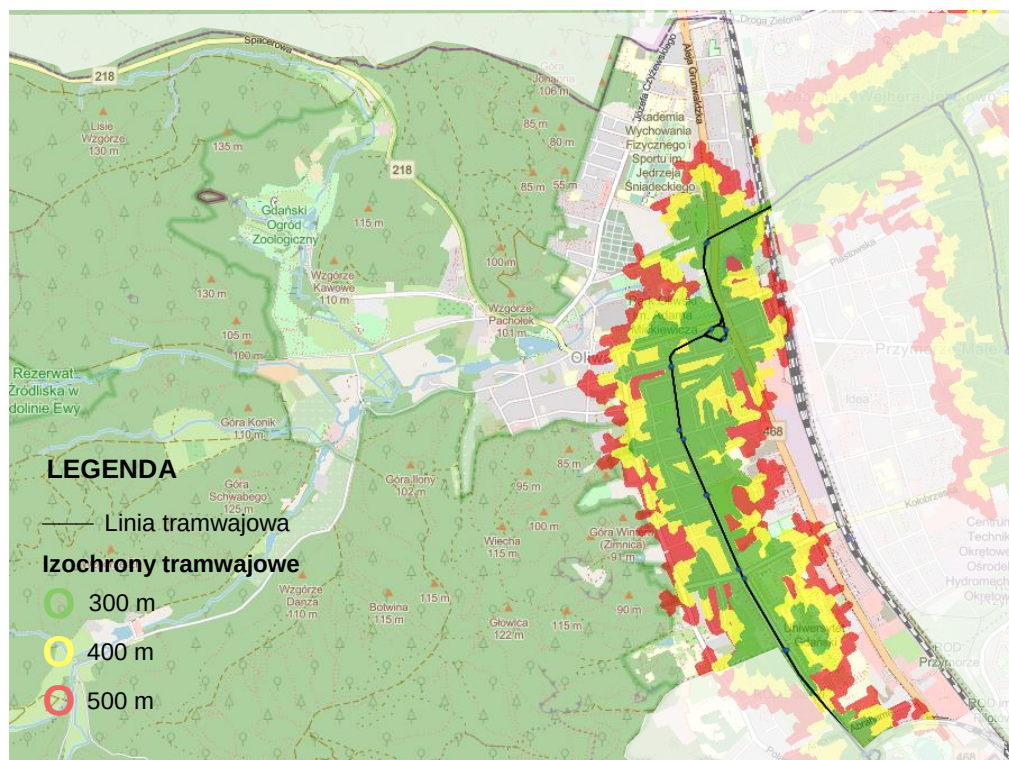
Rys. 20 Tramwaje na Pętli Oliwa.

Źródło: Karol Stańczak / GZDiZ

Tabela 5 Główne linie tramwajowe obsługujące Oliwę.

Numer linii & Relacja			Liczba tramwajów obsługujących Oliwę						
			Dzień powszedni / Sobota / Niedziela i święta						
			00:00	04:00	06:00	10:00	14:00	18:00	22:00
			-	-	-	-	-	-	-
			03:59	05:59	09:59	13:59	17:59	21:59	23:59
5	Oliwa	Nowy Port Oliwska	- / - / -	3 / 2 / -	12 / 11 / 8	12 / 12 / 10	12 / 12 / 12	11 / 10 / 11	3 / 3 / 3
6	Jelitkowo	Łostowice Świętokrzyska	- / - / -	4 / 3 / 3	23 / 11 / 8	13 / 12 / 10	23 / 12 / 12	17 / 12 / 12	4 / 4 / 4
12	Zaspa	Ujeścisko	- / - / -	2 / 1 / -	21 / 12 / 8	16 / 12 / 10	23 / 12 / 12	14 / 12 / 11	4 / 4 / 5

Dobra dostępność piesza przystanków tramwajowych jest zapewniona praktycznie w całym pasie, na obszarze Oliwy, pomiędzy al. Grunwaldzką i ul. Polanki. Dostępność ta jest ograniczona dla części dzielnicy zlokalizowanej przy stacji SKM Żabianka-AWFis, jak i obszaru wzdłuż ul. Czyżewskiego, w tym Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu. Z najbliższego przystanku tramwajowego (Obrońców Westerplatte) do zoo odległość wynosi ok. 30 minut pieszo, co podobnie jak przy kolei, może mieć wpływ na pominięcie tego środka transportu.



Rys. 21 Dostępność piesza przystanków tramwajowych.

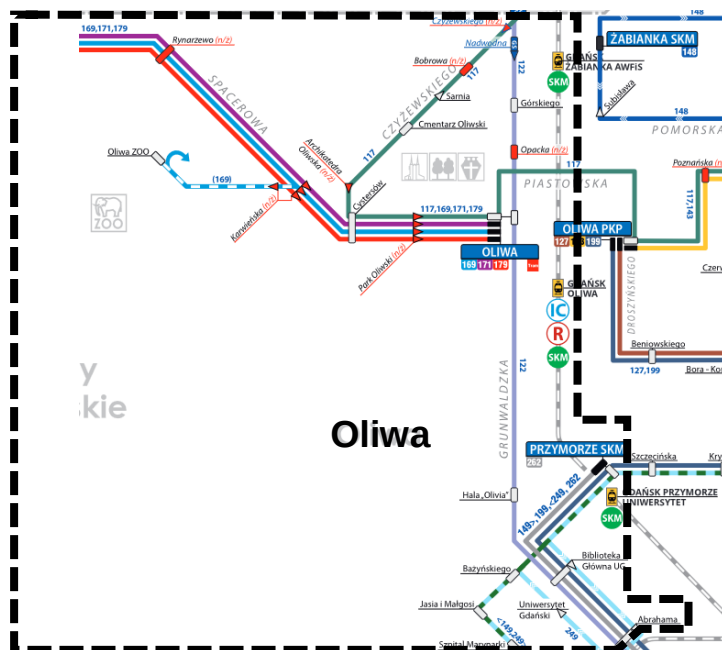
Źródło: Mapa dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego w Gdańsku, Biuro Rozwoju Gdańska

2.4.3 Autobusy

Oliwa jest obsługiwana przez 9 autobusowych linii dziennych i 2 nocne:

-) 117: Sopot Przylesie – Jelitkowo Kapliczna,
-) 122: Sopot Kamienny Potok SKM – Port Lotniczy,
-) 149: Wrzeszcz PKP,
-) 169: Oliwa – Owczarnia,
-) 171: Oliwa – Gdynia Karwiny Nowowiczlińska,
-) 179: Oliwa – Osowa PKP,

-) 199: Oliwa PKP – Plac Solidarności,
-) 249: Wrzeszcz PKP (w kierunku przeciwnym kursuje linia 149),
-) 262: Przymorze SKM – Jaworzniaków,
-) N1, N4 – linie nocne



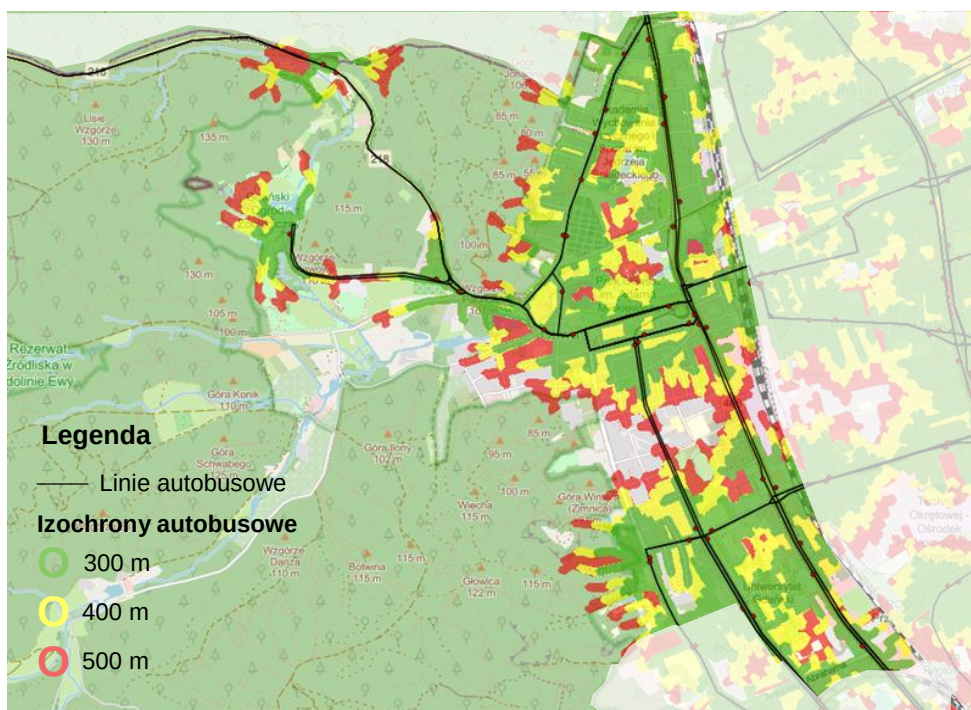
Rys. 22 Schemat linii autobusowych w Oliwie.

Źródło: Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku

Tabela 6 Linie autobusowe obsługujące Oliwę.

Numer linii & Relacja			Liczba autobusów obsługujących Oliwę						
			Dzień powszedni / Sobota / Niedziela i święta						
			00:00 -	04:00 -	06:00 -	10:00 -	14:00 -	18:00 -	22:00 -
			03:59	05:59	09:59	13:59	17:59	21:59	23:59
117	Sopot Przylesie	Jelitkowo Kapliczna	- / - / -	2 / 1 / 1	9 / 6 / 6	6 / 6 / 6	7 / 6 / 6	6 / 7 / 7	2 / 2 / 2
122	Sopot Kamienny Potok SKM	Port Lotniczy	- / - / -	2 / 1 / 1	6 / 5 / 5	6 / 6 / 6	6 / 6 / 6	6 / 7 / 7	3 / 2 / 2
149	Wrzeszcz PKP	Wrzeszcz PKP	- / - / -	3 / 2 / 2	6 / 6 / 6	6 / 6 / 6	6 / 6 / 6	6 / 6 / 6	2 / 2 / 2
169	Oliwa	Owczarnia	- / - / -	2 / 2 / 2	7 / 4 / 4	6 / 4 / 4	8 / 4 / 4	6 / 4 / 4	- / - / -
171	Oliwa	Gdynia Karwiny Nowowiczińska	- / - / -	4 / 3 / 3	8 / 8 / 8	8 / 8 / 8	8 / 8 / 8	8 / 8 / 8	2 / 2 / 2
179	Oliwa	Osowa PKP	- / - / -	5 / 1 / 4	9 / 4 / 4	8 / 4 / 4	8 / 4 / 4	6 / 4 / 4	1 / 2 / 2
199	Oliwa	Plac Solidarności	- / - / -	4 / 2 / 3	21 / 11 / 8	24 / 12 / 11	22 / 12 / 12	11 / 10 / 10	3 / 3 / 3
249	Wrzeszcz PKP	Wrzeszcz PKP	- / - / -	3 / 2 / 2	6 / 6 / 6	6 / 6 / 6	6 / 6 / 6	6 / 6 / 6	2 / 2 / 2
262	Przymorze SKM	Jaworzniaków	- / - / -	- / - / -	12 / - / -	12 / - / -	13 / - / -	1 / - / -	- / - / -
N1	Jaworzniaków	Osowa PKP	3 / 3 / 3	1 / 1 / 1	- / - / -	- / - / -	- / - / -	- / - / -	- / - / -
N4	Jelitkowo	Olimpijska	4 / 4 / 4	1 / 1 / 1	- / - / -	- / - / -	- / - / -	- / - / -	1 / 1 / 1

Dostępność piesza do przystanków autobusowych jest zapewniona dla większości mieszkalnej części dzielnicy. Wyzwaniem pozostaje jednak takt kursowania poszczególnych linii.



Rys. 23 Dostępność piesza przystanków autobusowych.

Źródło: Mapa dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego w Gdańsku, Biuro Rozwoju Gdańska



Rys. 24 Wakacyjna linia autobusowa nr 622 obsługująca m.in. ZOO w Oliwie.

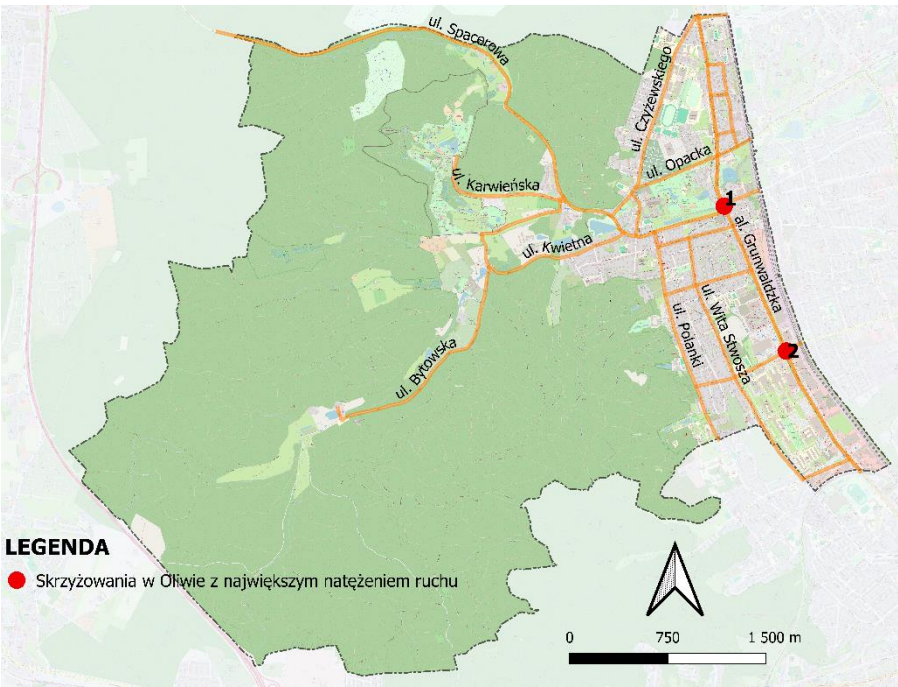
Źródło: https://www.instagram.com/transport_gdanski/

2.5 Ruch samochodowy

Gdańskie Badania Ruchu 2022 wykazały, że 2 skrzyżowania w Oliwie są w zestawieniu 20 z największym natężeniem ruchu w Gdańsku (zestawienie nie obejmuje punktów węzłowych na Obwodnicy Trójmiasta):

- Grunwaldzka – Kołobrzeska – Bażyńskiego: 72 716 poj./dobę (6. miejsce w zestawieniu),

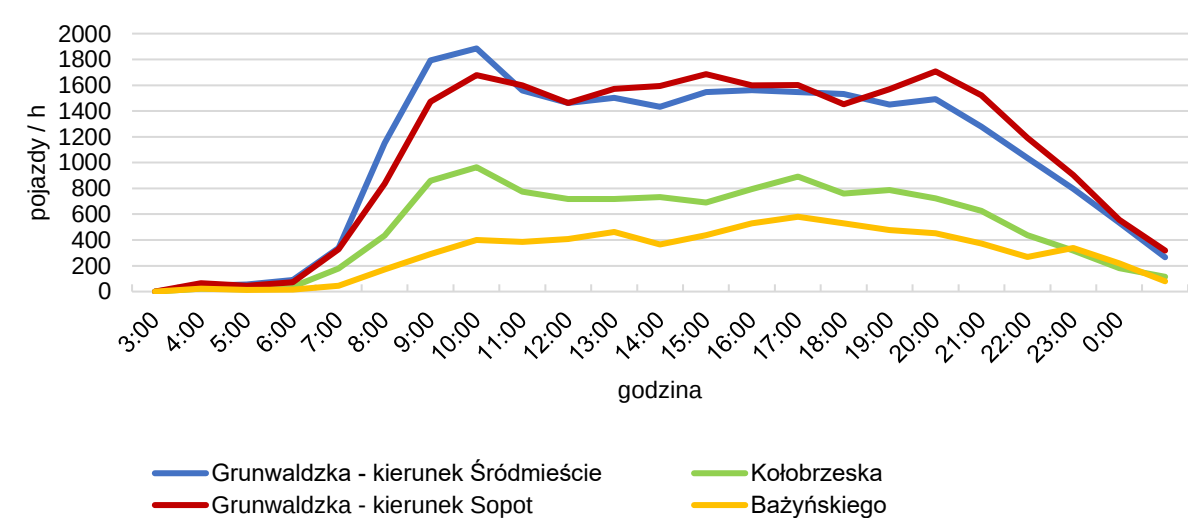
) Grunwaldzka – Opata Jacka Rybińskiego – Piastowska: 59 095 poj./dobę (20. miejsce).



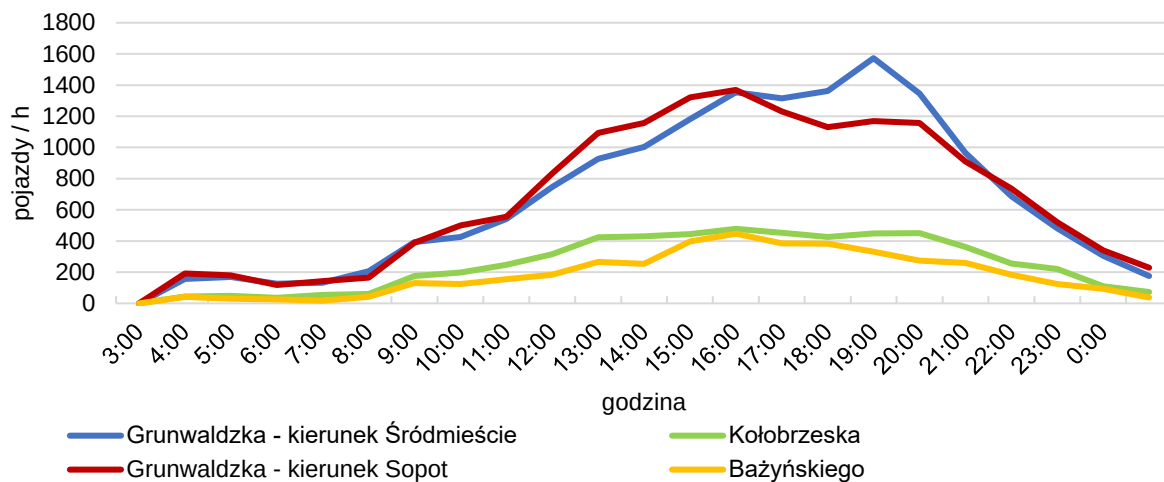
Rys. 25 Skrzyżowania w Oliwie z najwyższym natężeniem ruchu.

W zestawieniu odnotowano 7 skrzyżowań w ciągu al. Grunwaldzkiej z sumarycznym natężeniem niemal 60 tys. pojazdów na każdym skrzyżowaniu. Te zdecydowanie duże liczby pojazdów przemierzające ulice Oliwy każdego dnia przyczyniają się do kongestii drogowych. Sytuacja jeszcze gorzej przedstawia się w momencie zdarzenia na Obwodnicy Trójmiasta, przez co kierowcy szukają alternatywnych dróg dojazdu, co z reguły wiąże się z jeszcze większym natężeniem ruchu w Oliwie i zatorom na wąskich, historycznych (brukowanych) ulicach tej dzielnicy.

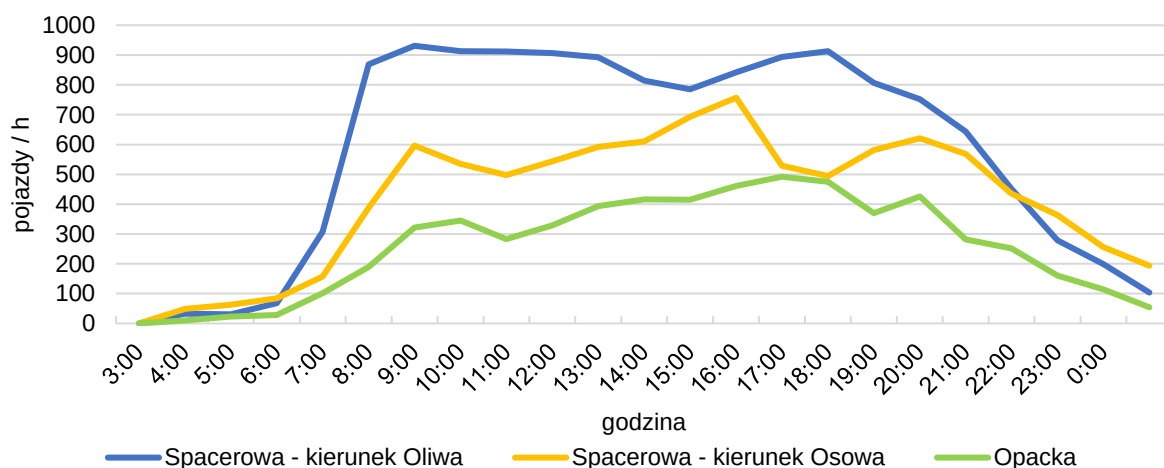
Dzięki systemowi TRISTAR pobraliśmy dane natężenia ruchu drogowego na głównych skrzyżowaniach Oliwy, tj. ul. Kołbrzeska – al. Grunwaldzka – ul. Bażyńskiego oraz ul. Spacerowa – ul. Opacka w dni, w które przeprowadzone były pomiary ruchu pieszego i rowerowego – 17. i 20.10.2024 r. W dzień powszedni, w przypadku obu układów, godziny szczytu ulegają wypłaszczeniu. Ponadto, dopływ pojazdów z/do ul. Kołbrzeskiej i ul. Opackiej stanowią ok. 25% pojazdów kolejno na al. Grunwaldzkiej i ul. Spacerowej (w obu kierunkach).



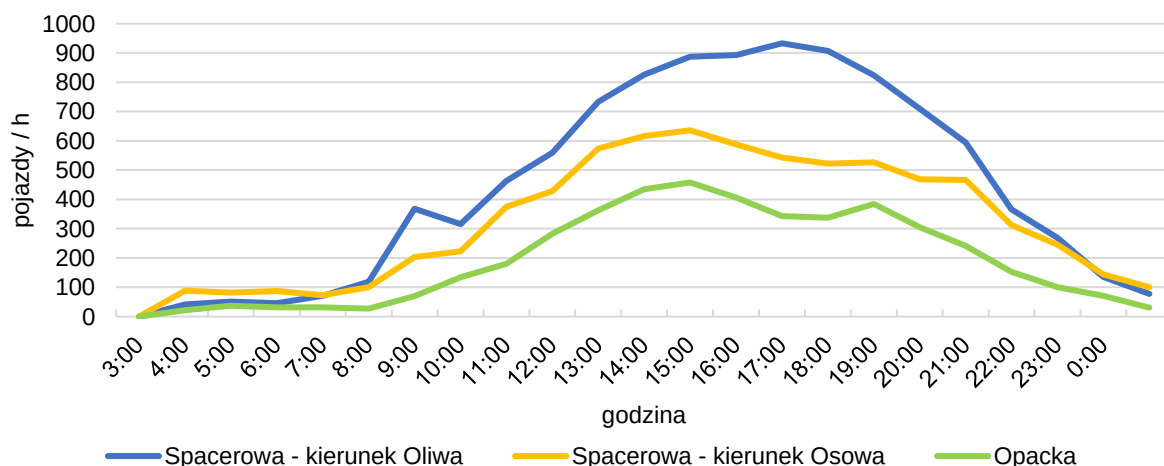
Rys. 26 Natężenie ruchu na skrzyżowaniu al. Grunwaldzka - ul. Kołbrzeska - ul. J. Bażyńskiego w dniu 17.10.2024 r.



Rys. 27 Natężenie ruchu na skrzyżowaniu al. Grunwaldzka - ul. Kołobrzeska - ul. J. Bażyńskiego w dniu 20.10.2024 r.



Rys. 28 Natężenie ruchu na skrzyżowaniu ul. Spacerowa - ul. Opacka w dniu 17.10.2024 r. (czwartek).



Rys. 29 Natężenie ruchu na skrzyżowaniu ul. Spacerowa - ul. Opacka w dniu 20.10.2024 r. (niedziela).

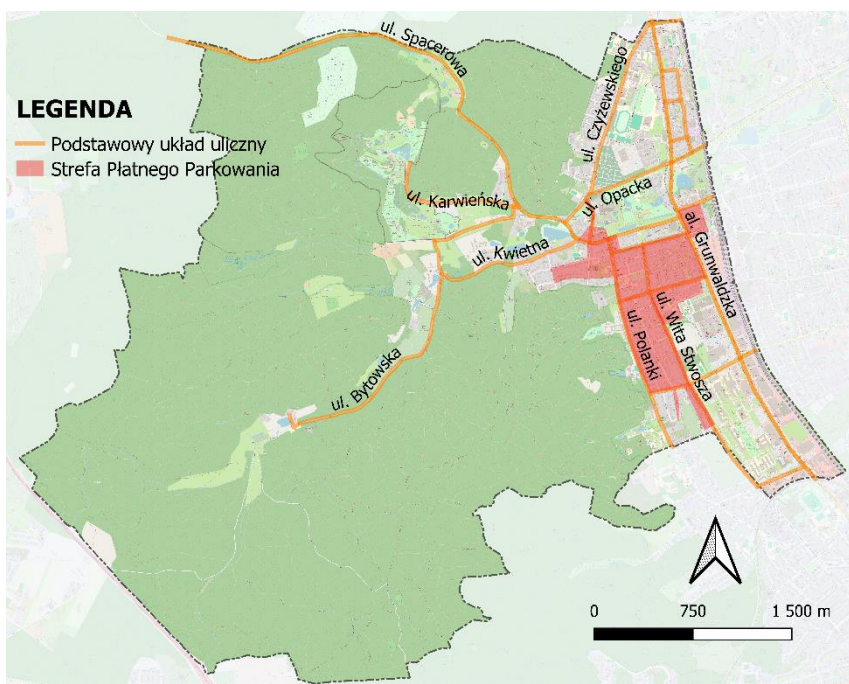
Większość ulic Oliwy, poza głównymi ciągami komunikacyjnymi (m.in. al. Grunwaldzka, ul. Polanki, ul. Rybińskiego), są objęte strefą Tempo 30. Ponadto, część ulic, np. ul. Husa, ul. Asnyka czy fragment ul. Świerkowej są jednokierunkowe, aby umożliwić bezpieczne parkowanie pojazdów.

2.5.1 Parkowanie

W Oliwie, na mocy Uchwały Rady Miasta Gdańska został utworzony sektor strefy płatnego parkowania, w którym opłaty obowiązują od poniedziałku do piątku w godzinach 09:00 – 15:00. Strefa obejmuje ulice w części tzw. Starej Oliwy oraz w sąsiedztwie generatorów ruchu, tj. Uniwersytetu Gdańskiego oraz kompleksu Olivia Business Centre.

Zinwentaryzowano tam 887 wyznaczonych miejsc postojowych. Jednocześnie w tej dzielnicy jest najwięcej miejsc niewyznaczonych w obszarze ograniczonego postoju.

Zajętość wyznaczonych miejsc w Strefie Płatnego Parkowania w Oliwie wynosi ok. 64%. Najczęściej zajmowane są m.in. te wzdłuż ul. Cystersów, ul. Obrońców Westerplatte, ul. Orkana czy początkowym odcinku ul. Kaprów.



Rys. 30 Podstawowy układ uliczny i Strefa Płatnego Parkowania w Oliwie.

Poza Strefą Płatnego Parkowania, w Oliwie są również inne, płatne parkingi zarządzane przez podmioty prywatne, m.in. przy Gdańskim Ogrodzie Zoologicznym, Hali Olivia, pl. Inwalidów Wojennych, ul. Cystersów. Niektóre z nich umożliwiają parkowanie autokarów.

Analizując kwestie parkingów w Oliwie, wyzwaniem jest również parkowanie autokarów dowożących turystów do Archikatedry Oliwskiej i na wydarzenia organizowane w Hali Olivia.

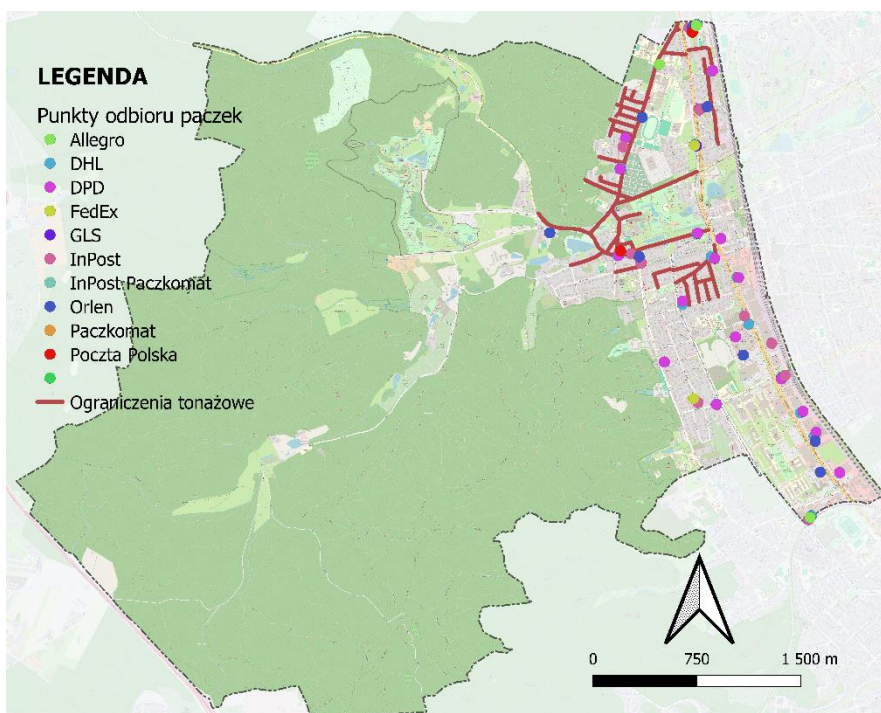


Rys. 31 Parkowanie autokarów w Oliwie jest jednym z wyzwań.

2.5.2 Transport towarowy

Transport towarowy w Gdańsku nie jest w pełni zbadany, szczególnie w ujęciu dzielnicowym. W ramach Gdańskich Badań Ruchu 2022 przeprowadzono badanie dotyczące przemieszczeń pojazdów dostawczych i ciężarowych w godzinach od 6:00 do 22:00, jednak dotyczą one całego miasta.

Tylko w Oliwie jest obecnie ok. 100 punktów odbioru/nadania paczek oraz setki odbiorców indywidualnych, którzy są obsługiwani przez firmy kurierskie. Poza nimi, w Oliwie odbywają się transporty związane z m.in. obsługą dużych sieci i WOH (np. Castorama, Leroy Merlin), drobnego handlu i usług (np. gastronomia, mniejsze sklepy), usługami komunalnymi (np. gospodarka odpadami, punktowe remonty infrastruktury miejskiej) oraz innymi (np. budowy, dostawy towarów niebezpiecznych). Nie ma tu jednak zatorów, jakie występują w dzielnicach ściśle związanych z obsługą portu.



Rys. 32 Ulice Oliwy z ograniczeniem tonażowym.

Źródło: Gdański Zarząd Dróg i Zieleni



Rys. 33 Miejsce dostaw przy ulicy Stary Rynek Oliwski.

Problemem jest brak respektowania przepisów dot. tonażu w sytuacjach, gdy na Obwodnicy Trójmiasta powstaje zator, a kierowcy samochodów o DMC powyżej 8 ton szukają objazdów przez miasto, w tym Oliwę. Ponadto, jak w każdej dzielnicy, występują problemy z obsługą punktów odbioru paczek czy zaopatrzenia punktów usługowych – nieprawidłowe parkowanie przede wszystkim na chodnikach i zieleni.

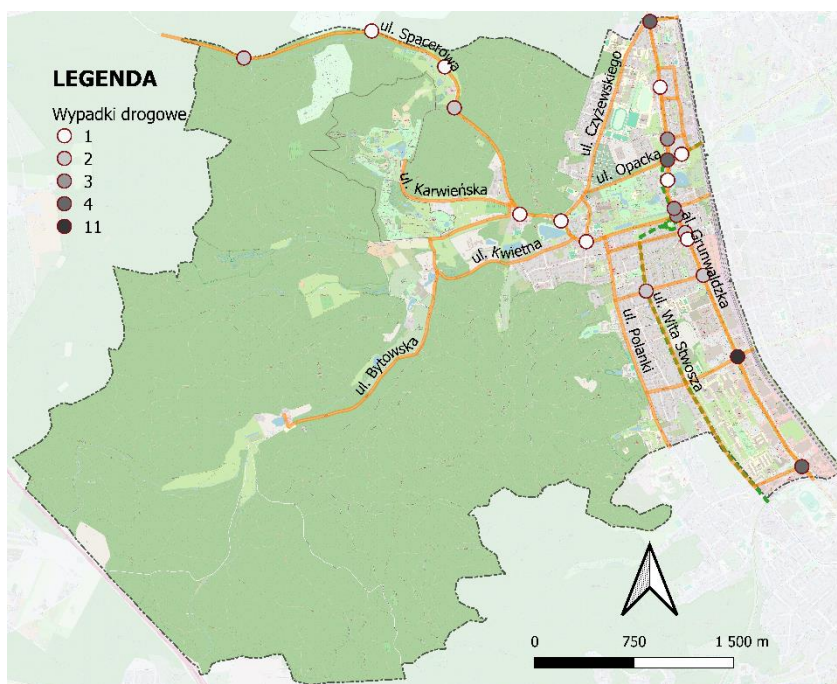
2.5.3 Stacje ładowania pojazdów

W kwietniu 2025 roku, w Oliwie oddanych do użytku było 9 stacji ładowania pojazdów. Są one zarządzane głównie przez podmioty prywatne, a zlokalizowane z reguły na parkingach centrów handlowych, kompleksów biurowych lub dealerów samochodowych. Wyposażone są one w najbardziej powszechne rodzaje wtyczek (złącz), tj. Type 2, CCS2, CHAdeMO.

W kolejnych latach planowane są nowe instalacje w Oliwie, również realizowane przez sektor prywatny.

2.6 Bezpieczeństwo ruchu drogowego

W latach 2022-2024 w Oliwie doszło do kilkudziesięciu wypadków drogowych. Obszary dzielnicy, w których najczęściej dochodzi do tego rodzaju zdarzeń jest ul. Spacerowa oraz w obrębie największych skrzyżowań.



Rys. 34 Mapa wypadków drogowych w Oliwie w latach 2022-2024.

Źródło: www.obserwatoriumbrd.pl

Co istotne, w ww. wypadkach nie było ofiar śmiertelnych. W przypadku ofiar ciężko rannych, głównie są to kierujący lub pasażerowie pojazdów, jednak zdarzają się również piesi. Wypadki z pieszymi miały miejsce:

-) ul. Wita Stwosza – ul. Derdowskiego (2x),
-) al. Grunwaldzka – ul. Kołobrzaska – ul. Bażyńskiego,
-) al. Grunwaldzka (w pobliżu CH Oliwa),
-) al. Grunwaldzka (w pobliżu ul. Kaprów).

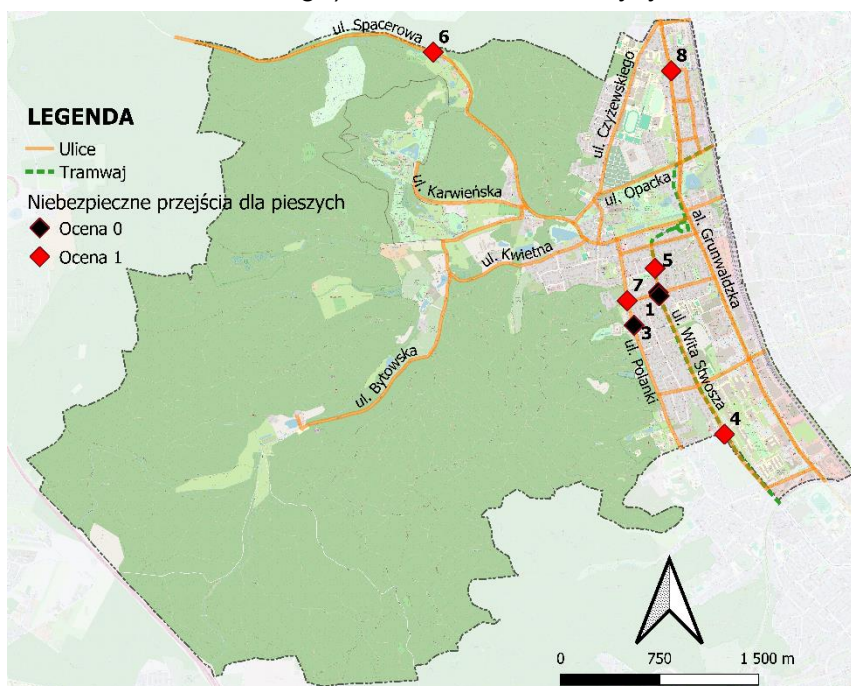
W latach 2022-2024 w Oliwie miało miejsce 14 zdarzeń z udziałem rowerzystów. Najczęściej są to wypadki w relacji samochód osobowy – rower, jednak w ciągu al. Grunwaldzkiej odnotowano również zdarzenia pomiędzy rowerzystami.

Co jest istotne, w minionych 3 latach nie odnotowano wypadków w okolicach szkół.

W 2023 roku przeprowadzono ocenę bezpieczeństwa ruchu drogowego w obszarze wybranych przejść dla pieszych w Oliwie. Certyfikowani audytorzy BRD sformułowali rodzaje zagrożeń oraz zaleceń naprawczych dla każdego przejścia. Ocenie podlegało oświetlenie oraz organizacja ruchu na podstawie wizji lokalnej w terenie. Zadanie objęło 110 przejść dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej:

-) na skrzyżowaniach, odcinkach między skrzyżowaniami w tym na wlotach podporządkowanych dróg wewnętrznych,
-) na jezdniach bocznych dróg zarządzanych przez GZDiZ oraz na drogach dojazdowych do węzłów komunikacyjnych,
-) przez torowiska tramwajowe,
-) sugerowane przejścia dla pieszych występujące na wlotach podporządkowanych, jezdniach bocznych, drogach wjazdowych do osiedli mieszkaniowych.

Audytorzy wystawili oceny odpowiadające poziomowi zagrożeń bezpieczeństwa niechronionych użytkowników ruchu drogowego. Przyjęto zakres ocen od 0 do 5, gdzie 0 oznacza bardzo wysokie ryzyko zdarzeń drogowych z udziałem niechronionych użytkowników ruchu drogowego (z dużym ryzykiem skutku śmiertelnego), a 5 oznacza niskie ryzyko.



Rys. 35 Lokalizacja niebezpiecznych przejść dla pieszych w Oliwie wskazanych w audycie.

Źródło: W oparciu o Audyt niesygnalizowanych przejść dla pieszych w Oliwie, 2023

Spośród wszystkich przeanalizowanych pod kątem bezpieczeństwa ruchu przejść 3% (3 lokalizacje) zostało ocenionych na ocenę 0, 5% (5 lokalizacji) zostało ocenionych na ocenę 1. Najbardziej niebezpieczne przejścia znajdują głównie w okolicach ul. Wita Stwosza, Polanki i pojedynczo na innych ulicach:

1. Ocena 0: ul. Wita Stwosza – ul. Derdowskiego (przez torowisko południowe),
2. Ocena 0: ul. Wita Stwosza – ul. Derdowskiego (przez torowisko północne),
3. Ocena 0: ul. Polanki – Polanki 124c (przez ul. Polanki),

4. Ocena 1: ul. Wita Stwosza – ul. Macierzy Szkolnej (przez zachodnią ul. Wita Stwosza),
5. Ocena 1: ul. Wita Stwosza – ul. Kaprów (przez torowisko),
6. Ocena 1: ul. Spacerowa – ul. Spacerowa 4 (przez ul. Spacerową),
7. Ocena 1: ul. Polanki – ul. Derdowskiego (przez ul. Polanki),
8. Ocena 1: ul. Bitwy Oliwskiej – al. Grunwaldzka 591 (przez ul. Bitwy Oliwskiej),



Rys. 36 Jedno z przejść dla pieszych wskazanych w audycie do poprawy – przez ul. Spacerową.

Bezpieczeństwo niechronionych użytkowników ruchu drogowego powinno być priorytetem i nie może być pomijane lub obniżane na rzecz uzyskania większej przepustowości elementów infrastruktury lub prędkości poruszania się pojazdów, w szczególności, gdy mowa o bezpieczeństwie dzieci.

3. Przegląd dokumentów strategicznych i interesariuszy

3.1 Dokumenty strategiczne

Gdańsk opracował, przyjął i realizuje polityki, programy strategiczne, planistyczne oraz badania, które bezpośrednio lub pośrednio dotyczą transportu i mobilności miejskiej. Są to dokumenty na poziomie lokalnym, regionalnym, krajowym i europejskim. Część z nich jest obowiązkowa (jako jednostki samorządu terytorialnego), część zaś to realizacja wizji i planów na rozwój zrównoważonego miasta, w którym jakość życia rośnie. Oliwa, jak wszystkie dzielnice Gdańska, również podlega zapisom w nich zawartym oraz była uwzględniana w opracowaniach i konsultacjach na przestrzeni lat.

Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, Zintegrowany Plan Działań na rzecz Mobilności Miejskiej dla Oliwy musi być spójny ze strategią i polityką miejską Gdańska. Najbardziej istotne dokumenty dla Oliwy, które zostały uwzględnione przy tym opracowaniu to te na szczeblu lokalnym oraz regionalnym (w tym metropolitalnym):

-) Strategia Rozwoju Gdańska,
-) Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP OMGGS),
-) Plan zrównoważonej mobilności miejskiej dla Gdańska 2030 (SUMP dla Gdańska 2030),

-) Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Gdańska na lata 2014-2030,
-) Aktualizacja Systemu Tras Rowerowych dla Gdańska (STeR 2.0),
-) Strategia Rozwoju Elektromobilności w Gdańsku do roku 2035,
-) Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska (SUiKZP),
-) Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
-) Plan adaptacji miasta Gdańska do zmian klimatu do 2030 r.,
-) Gdański Standard Ulicy Miejskiej.

W procesie opracowania Planu Działania dla Oliwy wsparto się również:

-) Gdańskie Badania Ruchu 2022,
-) Studium pasma alei Grunwaldzkiej,
-) Mapy dostępności pieszej do przystanków transportu zbiorowego w Gdańsku,
-) Gdańskie Przestrzenie Lokalne.

Należy nadmienić, że część ww. dokumentów jest w trakcie aktualizacji – rozpoczęto działania na rzecz opracowania nowych wersji SUMPu dla Gdańska oraz Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego.

Zmianom ulegają również sprawy dotyczące zagospodarowania przestrzennego – w Gdańsku trwają obecnie intensywne prace nad przygotowaniem Planu ogólnego - obowiązkowego dokumentu planistycznego, który obejmuje obszar gminy i zastąpi dotychczas obowiązujące SUiKZP. Jako akt prawa miejscowego będzie on uwzględniany przy sporządzaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego i stanowić podstawę do wydawania decyzji o warunkach zabudowy.

3.1.1 Strategia Rozwoju Gdańska

Obecnie obowiązująca Strategia Rozwoju Gdańska jest jednym z najmłodszych dokumentów obowiązujących w Gdańsku. Wraz z Programami Rozwoju (Zielone Miasto, Dostępne Miasto, Wspólne Miasto, Innowacyjne Miasto) była opracowywana z szeroką grupą wielu interesariuszy w latach 2022-2024. Zakłada ona działania do 2030 roku.

Z punktu widzenia Zintegrowanego Planu Działań dla Mobilności Miejskiej w Oliwie, najważniejszym z nich jest Program Dostępne Miasto. Ma on zapewnić lokalnej społeczności poczucie bezpieczeństwa oraz podnosić jakość życia w zakresie transportu i mobilności, bezpieczeństwa oraz energetyki i cyfryzacji.

Celami szczegółowymi istotnymi w kontekście Planu Działań dla Oliwy są:

-) Poprawa warunków ruchu pieszego, z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami,
-) Poprawa warunków ruchu rowerowego,
-) Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego,
-) Poprawa dostępności transportowej,
-) Bezpieczeństwo na drogach i w przestrzeni publicznej.

3.1.2 Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot (SUMP OMGGS)

Plan Mobilności dla OMGGS został przyjęty uchwałą Rady Miasta Gdańska w grudniu 2023 r. Został on opracowany dla całego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) Gdańska, co jest bardzo ważne w kontekście Oliwy – dzielnica, po/do/w której poza mieszkańcami, poruszają się codziennie tysiące osób z innych dzielnic i miast w związku z pracą oraz edukacją.

SUMP OMGGS ma cel główny – ograniczenie szkodliwych emisji, a w efekcie przeciwdziałanie zmianom klimatu. Wszystkie cele operacyjne i działania proponowane w SUMP dążą do jego realizacji.

Cel główny będzie realizowany zgodnie z założeniem, że wraz z ograniczaniem szkodliwych emisji będzie podnoszona jakość życia mieszkańców metropolii. Został on uszczegółowiony w 4 celach strategicznych:

-) Poprawa dostępności transportu zbiorowego,
-) Wzrost bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego,
-) Poprawa jakości powietrza,
-) Wzrost udziału zrównoważonych środków transportu w ogóle podróży.

Aby zrealizować cel główny i cele strategiczne, konieczne będzie podjęcie działań w różnych obszarach: dotyczących organizacji linii transportu zbiorowego, rozbudowy infrastruktury rowerowej, budowy parkingów czy też współpracy pomiędzy politykami. Cele operacyjne i działania zostały wyznaczone w perspektywie do 2030 r. i zostały przypisane do 6 obszarów priorytetowych, w których będą realizowane.

-) Transport publiczny i punkty przesiadkowe,
-) Piesi i rowerzyści,
-) Ruch zmotoryzowany,
-) Dialog z mieszkańcami i cyfryzacja,
-) Współpraca samorządów,
-) Planowanie przestrzenne.

3.1.3 Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska (SUMP 2030)

Plan Zrównoważonej Mobilności dla Gdańska został uchwalony przez Radę Miasta Gdańska w czerwcu 2018 r. Jest to jeden z pierwszych planów mobilności w Polsce. Został przygotowany w ramach realizacji projektu unijnego CityMobilNet (program URBACT). Podobnie, jak wszystkie wcześniej opisane w tej części dokumenty, SUMP dla Gdańska 2030 ma określone cele:

-) Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego,
-) Wzrost bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego,
-) Poprawa dostępności do środków transportu, alternatywnych względem samochodu osobowego wykorzystywanego indywidualnie, dla wszystkich podróżujących na wszystkich obszarach miasta,
-) Wzrost udziału podróży transportem zbiorowym w podróżach ogółem,
-) Redukcja negatywnego oddziaływania transportu na ludzi, zdrowie i środowisko,
-) Wzrost jakości i dostępności przestrzeni publicznych dla wszystkich użytkowników i we wszystkich obszarach miasta.

3.2 Interesariusze

W procesie opracowywania Zintegrowanego Planu Zrównoważonej dot. Mobilności Miejskiej dla Oliwy ważne jest zaangażowanie grupy interesariuszy – przedstawicieli sektora publicznego, prywatnego, edukacji, mieszkańców.

Został on rozpoczęty we wrześniu 2023 r.

Na podstawie zarządzenia Prezydenta Miasta Gdańska nr 2433/23 z dnia 22 grudnia 2023 r. powołano zespół ds. opracowania IMAP dla dzielnicy Oliwa w ramach projektu PUMA. W jego skład wchodzi pracownicy administracji miejskiej Gdańska:

-) Gdański Zarząd Dróg i Zieleni – partner projektu PUMA, odpowiedzialny za utrzymanie, modernizację i organizację sieci dróg, doradztwo w zakresie rozwiązań komunikacyjnych oraz integrację dróg z projektami infrastruktury miejskiej. Kluczowe działania obejmują rozwój dróg o charakterze miejskim z bezpiecznymi chodnikami, infrastrukturą rowerową, zielenią w korytarzach drogowych i dostępnymi przestrzeniami publicznymi. Zarządza parkami, placami, zielenią przydrożną oraz wdraża inicjatywy ekologiczne, takie jak sadzenie drzew, projekty adaptacji do zmian klimatu i utrzymanie. Organ nadzoruje codzienną pielęgnację, renowacje, umowy zewnętrzne oraz zaangażowanie społeczności w utrzymanie i rozbudowę terenów zielonych.
-) Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym - przygotowuje i zatwierdza projekty organizacji ruchu, koordynuje tymczasowe zmiany podczas wydarzeń specjalnych, ustala ograniczenia prędkości oraz zarządza oznakowaniem i sygnalizacją świetlną. Zapewnia bezpieczeństwo i dostępność dróg dla wszystkich użytkowników..
-) Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej i Referat Aktywnej Mobilności – odpowiada za koordynację rozwoju infrastruktury rowerowej, takiej jak drogi rowerowe, parkingi i bezpieczne połączenia transportowe. Realizuje strategiczne cele mające na celu zwiększenie udziału rowerów w mobilności miejskiej i poprawę bezpieczeństwa rowerzystów. Koncentruje się również na promocji jazdy na rowerze, współpracując z lokalnymi społecznościami, przedsiębiorstwami i sektorem edukacji.
-) Pełnomocnik Prezydenta Miasta Gdańska ds. Ruchu Pieszego i Referat Dostępności – odpowiedzialny za koordynację i promowanie działań, które sprawiają, że miasto staje się bezpieczniejsze i bardziej atrakcyjne dla pieszych. Do jego zadań należy poprawa infrastruktury dla pieszych, wspieranie dostępności przestrzeni publicznych, promowanie ruchu pieszego jako kluczowego środka transportu oraz zapewnienie, że projekty miejskie są opracowywane zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania.
-) Zarząd Transportu Miejskiej w Gdańsku – odpowiedzialny za zarządzanie i koordynację miejskiego systemu transportu publicznego – autobusów i tramwajów obsługujących m.in. Oliwę. Do jego głównych zadań należy planowanie i obsługa wydajnych i niezawodnych usług transportowych, ustalanie zasad sprzedaży biletów i taryf, utrzymywanie rozkładów jazdy oraz zapewnienie integracji różnych środków transportu w celu płynnego przewozu pasażerów. Zarząd zajmuje się również promowaniem zrównoważonej mobilności miejskiej.
-) Gdańskie Autobusy i Tramwaje – odpowiedzialne za obsługę i utrzymanie tramwajów i autobusów, które łączą Oliwę z innymi dzielnicami Gdańska i miastami. Zapewnia częste i niezawodne połączenia dla mieszkańców i turystów do kluczowych miejsc, takich jak Katedra Oliwska, park i okolice uniwersytetu. Dbą o to, aby usługi transportu publicznego były bezpieczne, punktualne i dostępne, wspierając integrację z innymi środkami transportu miejskiego, takimi jak pociągi SKM i PKM.
-) Biuro Rozwoju Gdańska – odpowiedzialne za koordynację strategicznych planów i programów rozwoju miasta, mających na celu zrównoważony rozwój urbanistyczny. Biuro

przeprowadza analizy i diagnozy problemów miejskich, angażuje mieszkańców i interesariuszy w procesy planowania oraz monitoruje postępy i skuteczność wdrażanych inicjatyw. Zapewnia również spójność z polityką krajową i celami zrównoważonego rozwoju ONZ, aby wspierać harmonijny i zorientowany na przyszłość rozwój Gdańska.

-) Wydział Projektów Inwestycyjnych – odpowiedzialny za zarządzanie całym procesem inwestycyjnym w zakresie infrastruktury miejskiej.
-) Wydział Ekologii i Energetyki – odpowiedzialny za kształtowanie i wdrażanie polityki i działań miasta w zakresie ochrony środowiska w ramach zrównoważonego rozwoju miejskiego, w tym monitorowanie i poprawę jakości powietrza oraz walkę z zanieczyszczeniami spowodowanymi m.in. przez transport.
-) Biuro Architekta Miasta Gdańska – odpowiedzialne za kierowanie polityką rozwoju urbanistycznego i architektonicznego w celu zapewnienia harmonijnego i zrównoważonego rozwoju miasta.

Członkowie zespołu pomogli nam w analizie dostępnych dokumentów, badań, danych liczbowych, materiałów tematycznych, a także wnieśli wiedzę i rozwiązania w ramach IMAP. Uczestniczyli również poza projektem spotkaniach dotyczących mobilności miejskiej w Oliwie dot. m.in. transportu publicznego, buspasów, modernizacji infrastruktury drogowej czy zmian w zarządzaniu i sterowaniu ruchem.

Członkowie Lokalnej Grupy URBACT brali udział w spotkaniach sieci PUMA i wydarzeniach związanych z budowaniem potencjału w ramach projektu i programu URBACT, skupiających się na mobilności miejskiej. Współpracujemy z polskimi partnerami z innych projektów, np. DIGI-INCLUSION czy Schoolhoods. Projekt PUMA i jego działania były promowane podczas różnych wydarzeń, takich jak seminarium Stowarzyszenia Klubu Inżynierii Ruchu Drogowego (2025) czy Civitas Forum (2024).



Rys. 37 Spotkanie Lokalnej Grupy URBACT w lutym 2024 r.

Oprócz współpracy w ramach Lokalnej Grupy URBACT z wyżej wymienionymi jednostkami administracji miejskiej, nawiązaliśmy również współpracę z przedstawicielami lokalnych centrów biznesowych, sektora uniwersyteckiego, Gdańskiego Ogródu Zoologicznego, branży usługowej, administracji regionalnej i krajowej zajmującej się transportem i mobilnością miejską, działających w Oliwie.

W czerwcu 2024 r., w ramach działań testowych PUMA, przeprowadziliśmy dedykowaną ankietę (on-line i on-site) wśród mieszkańców Oliwy na temat luk i przyszłości mobilności miejskiej w Oliwie. Otrzymaliśmy ponad 300 odpowiedzi, które zostały przeanalizowane przez

ULG pod kątem możliwości wprowadzenia działań sugerowanych przez mieszkańców. Ankieta obejmowała wszystkie środki transportu dostępne w dzielnicy, a także pytania związane z poprawą przestrzeni publicznej. Była to pierwsza tego typu ankieta przeprowadzona w Gdańsku. Została ona wsparta przez lokalnych radnych, Radę Dzielnicy Oliwa oraz reklamę w lokalnych mediach, a także w aplikacji dla mieszkańców Gdańska – Jestem z Gdańska. Wśród odpowiedzi pojawiły się 3 główne tematy:

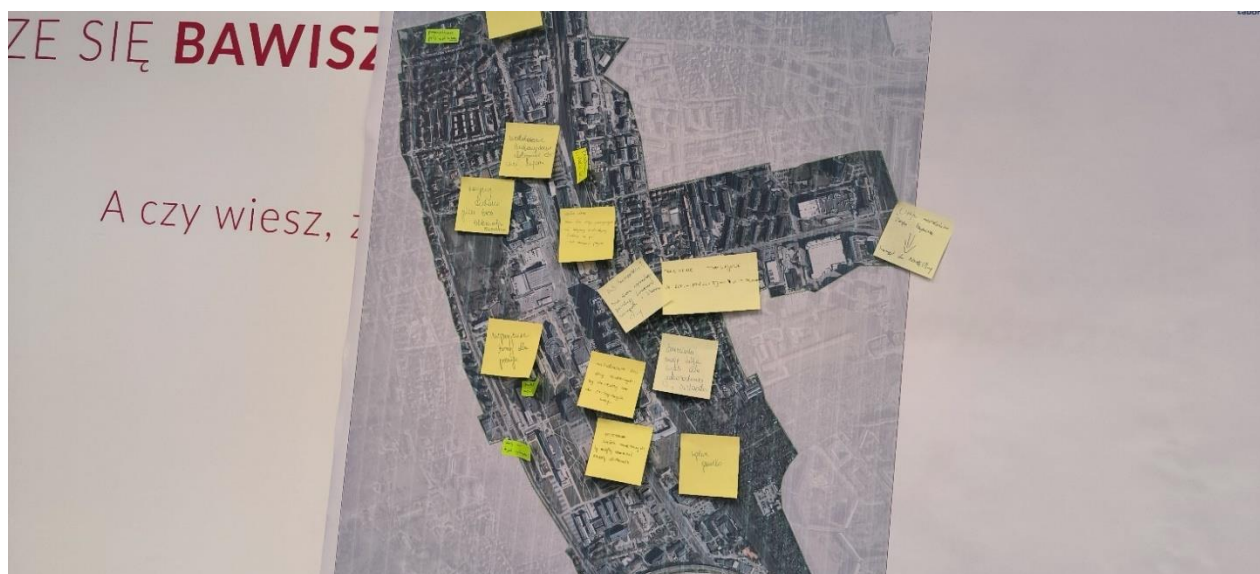
-) modernizacja istniejącej infrastruktury dla wszystkich środków transport, szczególnie jednak dot. ruchu pieszego,
-) poprawa jakości transportu publicznego (autobusy),
-) tunel pod Pachółkiem.



Rys. 38 Warsztaty dotyczące pętli tramwajowej Oliwa – maj 2024 r..

Jako partner projektu PUMA uczestniczyliśmy również w innym projekcie realizowanym w Gdańsku, poświęconym mobilności miejskiej w części dzielnicy Oliwa – MOBILITIES for EU. Wzięliśmy udział w kilku warsztatach oraz spotkaniach, co również ułatwiło nam prace na rzecz tego planu.

W grudniu 2024 r. zorganizowaliśmy warsztaty w Oliwie – „Mozaika Mobilności”, które miały na celu podniesienie świadomości na temat mobilności miejskiej wśród mieszkańców.



Rys. 39 Propozycje rozwiązań dla logistyki w Oliwie przygotowane przez uczestników warsztatów Mobilities for EU.

4. Analiza SWOT zrównoważonej mobilności miejskiej w Oliwie

W przypadku IAP dla Oliwy, analiza SWOT to narzędzie, które pozwala uporządkować fakty dotyczące systemu transportu i mobilności w tej dzielnicy, przez co ułatwia opracować strategię działania, w oparciu o mocne strony i szanse, ograniczając lub eliminując słabe strony i zagrożenia. Nazwa jest skrótem od angielskich słów: Strengths (mocne strony, zalety), Weaknesses (słabe strony, wady), Opportunities (szanse, możliwości korzystnej zmiany), Threats (zagrożenia, ryzyka niekorzystnej zmiany).

Analiza SWOT dla Oliwy zakłada:

-) mocne strony – zalety mobilności miejskiej, które wpływają na jej pozytywny odbiór przez mieszkańców,
-) słabe strony – wady oraz bariery hamujące rozwój mobilności miejskiej,
-) szanse – czynniki, które mogą wpłynąć na poprawę mobilności miejskiej,
-) zagrożenia – potencjalne czynniki, które mogą spowolnić lub uniemożliwić korzystne zmiany.

Analiza SWOT nie skupia się tylko na mobilności w Oliwie – jest przeprowadzona również w odniesieniu do systemu transportowego Gdańska i Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot, ponieważ każdego dnia Oliwa jest celem podróży mieszkańców innych dzielnic i miast oraz turystów.

Jako najważniejsze elementy przedmiotowej analizy SWOT uwzględnione zostały:

-) transport zbiorowy (sieć komunikacyjna, taryfa biletowa, informacja pasażerska, organizacja przewozów),
-) systemy transportu współdzielonego i własnego (ruch pieszzy, ruch rowerowy, pojazdy lekkie, samochody osobowe),
-) transport towarowy,
-) parkowanie,
-) system zarządzania ruchem – ITS,
-) bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Tabela 7 Analiza SWOT zrównoważonej mobilności miejskiej w Oliwie.

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
- dostępność do wszystkich środków publicznego transportu zbiorowego operujących w Gdańsku – możliwość dojazdu do/z wielu kierunków - stacja kolejowa o znaczeniu aglomeracyjnym - większość ulic dzielnicy w strefie uspokojonego ruchu - aktywna Rada Dzielnicy i mieszkańcy - Strefa Płatnego Parkowania - drogi dla rowerów na większości głównych ulic dzielnicy + liczniki rowerowe na głównych ciągach - rosnący ruch rowerowy - dokumenty strategiczne dot. mobilności miejskiej uwzględniające Oliwę, m.in. SUMP	- obciążony podstawowy układ uliczno-drogowy - ulice Oliwy jako alternatywne drogi do/z Obwodnicy Trójmiasta w sytuacji kongestii na którymś z jej odcinków - duży napływowy ruch samochodów z gmin sąsiadujących – tranzyt przez historyczne centrum dzielnicy, dojazd do OT dla Sopotu - wysoki udział podróży realizowanych samochodami osobowymi w podziale modalnym (w ujęciu całego Gdańska i Obszaru OMGGS) - niski poziom egzekwowania prawa (m.in. blokowanie skrzyżowań, nieprawidłowe parkowanie), co ma wpływ na płynność ruchu i komfort mieszkańców

OMGGS, STER 2.0, Strategia Rozwoju Miasta 2030 • System Roweru Metropolitalnego MEVO • działania na rzecz priorytetu dla transportu zbiorowego (TRISTAR) • wydzielone torowiska tramwajowe • system informacji pasażerskiej w autobusach i tramwajach • jeden bilet dla transportu publicznego na terenie Gdańska + bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży • dostęp do biletomatów stacjonarnych w kilku lokalizacjach oraz falomatów w pojazdach transportu zbiorowego • ograniczenie tonażu na części ulic Oliwy • dostęp do różnych usług na terenie dzielnicy • możliwość zgłaszania usterek dot. mobilności miejskiej / przestrzeni publicznej do Gdańskiego Centrum Kontaktu • kompaktowość dzielnicy – brak możliwości jej rozlewania się	• wiele ulic i chodników wymagających remontów • luki w sieci rowerowej + miejscach parkingowych dla rowerów • niedostosowanie sieci pieszej do potrzeb osób z niepełnosprawnością • brak węzła przesiadkowego łączącego kolej, tramwaj i autobus • ogromny ruch turystyczny na stosunkowo niewielkiej powierzchni • okresowy chaos parkingowy (autokary, samochody osobowe) związany z funkcjonowaniem obiektów i wydarzeniami – Park Oliwski + Archikatedra Oliwska, Hala Olivia • parkowanie pojazdów na chodnikach i terenach zielonych • niesatysfakcjonująca częstotliwość komunikacji miejskiej w części dzielnicy (dot. głównie obszaru ulicy Czyżewskiego, ZOO) • opóźnienia transportu zbiorowego związane z kongestią drogową • skomplikowana taryfa biletowa • niektóre przystanki transportu tramwajowego i kolejowego niedostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach ruchowych • zbyt mało tablic informacji pasażerskiej w czasie rzeczywistym na przystankach transportu zbiorowego • mało mebli miejskich (ławek, koszy na śmieci) w przestrzeni publicznej • nowe osiedla mieszkaniowe bez bezpiecznych dróg dojazdowych • brak danych, planów i badań mobilności dot. generatorów ruchu (uczelnie, centra biznesowe i handlowe) • wygradzenia ograniczające ruch pieszy, np. Uniwersytet Gdański, wspólnoty • stosunkowo długi czas oczekiwania / krótki sygnał zielony dla pieszych na niektórych przejściach dla pieszych • ruch rowerowy i hulajnóg elektrycznych na chodnikach (szczególnie tam, gdzie ulice są brukowane i na odcinkach al. Grunwaldzkiej) • niski udział autobusów zeroemisyjnych obsługujących dzielnicę • brak danych dot. dostaw w dzielnicy
--	---

	ograniczona przestrzeń dzielnicy uniemożliwiająca np. budowę pełnego węzła przesiadkowego (na nowo)
SZANSE	ZAGROŻENIA
- ustawa metropolitalna – pełna integracja transportu zbiorowego w metropolii – planowanie systemu transportowego i mobilności na poziomie metropolitalnym - plany zakupów nowego taboru transportu zbiorowego, który mógłby obsługiwać też Oliwę - pełne wdrożenie systemu biletowego FALA i integracja z Kartą Mieszkańca - realizacja inwestycji transportowych (pieszych, drogowych, rowerowych, transportu zbiorowego, w tym kolejowych) - konsultacje z mieszkańcami - opracowywanie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - wzrost świadomości mieszkańców oraz pracowników firm w zakresie zrównoważonego transportu, BRD i ochrony klimatu - dodatkowe źródła finansowania projektów w Oliwie z funduszy zewnętrznych, umów drogowych - realizacja projektów dot. podnoszenia jakości przestrzeni publicznych i zieleni miejskiej - kontynuacja realizacji działań miękkich podnoszących świadomość dot. równoważenia transportu (kampanie dla dzieci, dorosłych mieszkańców i pracowników firm w Oliwie) - aktywność mieszkańców w związku z projektami Budżetu Obywatelskiego i spójność tych projektów z działaniami miasta - zagęszczanie zabudowy wzdłuż al. Grunwaldzkiej – Studium Pasma alei Grunwaldzkiej - dopłaty do zakupu niskoemisyjnych środków transportu dla mieszkańców - realizacja zadań zapisanych w SUMP OMGGS - możliwość rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania - ustawowa możliwość ograniczania wjazdu pojazdów wysokoemisyjnych na określony obszar miasta lub gminy - budowa Nowej Spacerowej (z buspasem), Zielonych Bulwarów (poza Oliwą) (i tunelu pod Pachołkiem) jako szansa na ograniczenie	- ograniczenia finansowe i wzrost cen, które mogą wpłynąć na realizację działań - dalszy wzrost liczby samochodów w dzielnicy w związku z brakiem lub niezadowalającą jakością transportu alternatywnego (przyjezdni i mieszkańcy) - pogarszający się stan infrastruktury drogowej (chodniki, ulice) - wzrost popularności obiektów turystycznych przy zachowaniu obecnej sytuacji transportowej - brak społecznej akceptacji dla zmian, przyzwyczajęń transportowych związanych z wykorzystaniem samochodu - brak zaufania do systemu biletowego FALA - niski poziom egzekwowania przepisów ruchu drogowego dot. głównie parkowania i blokowania skrzyżowań - brak środków finansowych na duże inwestycje infrastrukturalne - brak integracji transportu rowerowego z publicznym transportem zbiorowym - zmiany demograficzne (malejąca liczba mieszkańców, wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym) - opóźnienia działań inwestycyjnych na etapach koncepcyjnych - rozbieżności dot. wizji rozwoju dzielnicy - dalsze rozlewanie się gmin ościennych - niewystarczający rozwój transportu zbiorowego w stosunku do potrzeb obsługi dzielnicy - brak jednolitego podejścia do problemów zrównoważonego rozwoju na poziomie wszystkich struktur - spadek poczucia bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców spowodowanych narastającą liczbą pojazdów w dzielnicy - obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego - zmiany klimatyczne – ekstremalne zjawiska pogodowe - zapaść lub brak rozwoju usług typu carsharing, carpooling

ruchu samochodowego w zabytkowej części Oliwy • budowa ul. Nowa Opacka • dalsze prace nad ul. Nową Abrahama oraz połączenia tramwajowego bliżej przystanku SKM Gdańsk Przymorze	
---	--

5. Scenariusze rozwoju mobilności

Analiza stanu bieżącego systemu transportowego w Oliwie jest istotna dla prognozowania przyszłych, potencjalnych zmian – scenariuszy rozwoju, jakie mogą nastąpić w tej dzielnicy, jeśli zrealizowane zostaną poszczególne działania. Oczywiście, przyszłych zdarzeń nie da się przewidzieć z całkowitą pewnością.

Scenariusze rozwoju zrównoważonej mobilności miejskiej w Oliwie wynikają z czynników wewnętrznych (budżet lokalny, przygotowanie projektu, uwarunkowania społeczno-gospodarcze, itd.) oraz zewnętrznych (finansowanie, zakres inwestycji, ograniczenia).

Zgodnie z dokumentami strategicznymi, wraz z członkami Lokalnej Grupy URBACT opracowano trzy scenariusze rozwoju mobilności w Oliwie:

Scenariusz pesymistyczny

Jest to stan, w którym miasto nie realizuje żadnych działań na rzecz rozwoju zrównoważonej mobilności lub realizuje je w niewielkim zakresie. W efekcie, przy założeniu, że w dzielnicy m.in. rozbudowują się centra usługowo-biznesowe (pasmo al. Grunwaldzkiej), kampusy Uniwersytetu Gdańskiego i Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu oraz Gdański Ogród Zoologiczny, a także realizowane są inne inwestycje w dzielnicach sąsiadujących, ulice Oliwy będą narażone na coraz większą presję indywidualnego ruchu samochodowego, co będzie miało przełożenie na obniżenie jakości i bezpieczeństwa pozostałych środków transportu, szczególnie połączeń autobusowych, które będą odnotowywały coraz większe straty czasu.

Jeśli oferta transportu zbiorowego nie będzie dostosowana do potrzeb i preferencji mieszkańców oraz osób tu przyjeżdżających do pracy, nauki, w celach turystycznych oraz nie będą realizowane inwestycje w zakresie infrastruktury mobilności aktywnej (pieszej i rowerowej), a także pominięte zostanie wdrażanie/utrzymanie nowoczesnych rozwiązań transportowych to zatłoczenie na drogach Oliwy może wzrosnąć.

Ponadto, nieprawidłowe parkowanie (lub zgodne z przepisami, ale na chodnikach) coraz to większej liczby pojazdów na ulicach Oliwy może mieć przełożenie na ograniczenie korzystania z mobilności aktywnej, dewastację infrastruktury oraz spadek poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wiąże się to z tym, że część środków, które mogłyby być przeznaczone na rozwiązania podnoszące komfort i bezpieczeństwo na wyższy poziom, będą skonsumowane na naprawy tego rodzaju zniszczeń (chodniki, zieleń przyuliczna) lub w dzielnicy będzie coraz więcej odcinków zaniedbanej infrastruktury, co nie ma pozytywnego wpływu na jakość życia.

Scenariusz neutralny (ograniczony)

Scenariusz neutralny zakłada realizację działań na rzecz zrównoważonej mobilności oraz kształtowanie przestrzeni publicznej w stopniu, który nie spowoduje wzrostu indywidualnego wykorzystania samochodu osobowego kosztem transportu publicznego i mobilności aktywnej.

W tym przypadku, nie tylko istotne są działania podjęte tylko w dzielnicy, ale również w całym Gdańsku. Poza działaniami infrastrukturalnymi, które istotnie wpływają na jakość i bezpieczeństwo mobilności aktywnej i transportu zbiorowego, istotne w tym scenariuszu są również działania edukacyjno-promocyjne oraz informacyjne zrównoważonego transportu.

Scenariusz optymistyczny (kompleksowy)

Efektom realizacji scenariusza optymistycznego będzie wzrost wykorzystania w codziennych podróżach transportu publicznego i mobilności aktywnej, przy spadku użycia samochodu osobowego. W przypadku Oliwy, są to działania, które nie tylko realizuje się w dzielnicy i Gdańsku, ale również na poziomie metropolitalnym oraz przez te podmioty, które funkcjonują w dzielnicy, jednak są niezależne od miasta.

Realizacja tego scenariusza wymagać będzie podjęcia działań we wszystkich obszarach systemu transportowego:

-) poprawa oferty transportu zbiorowego, m.in. poprzez nadanie priorytetu pojazdom transportu zbiorowego, dopasowanie częstotliwości kursowania do potrzeb, również na trasach do/z Oliwy, zapewnienie informacji dla pasażerów, węzły integracyjne,
-) czytelny, zintegrowany, przystępny cenowo system biletowy transportu zbiorowego dopasowany do potrzeb podróżnych,
-) rozwój sieci pieszej, rowerowej i przestrzeni publicznej – poprawa jakości, zapewnienie dostępności, bezpieczeństwa i komfortu oraz niwelowanie barier architektonicznych,
-) edukacja, promocja i zachęcanie mieszkańców oraz osoby dojeżdżające do Oliwy do korzystania ze środków zrównoważonego transportu – kampanie, warsztaty, korzystne warunki taryfy biletowej i warunki przewozu (np. bezpłatne, jasno określone zasady przewozu rowerów)
-) Park&Ride, Bike&Ride na strategicznych węzłach sieci transportu publicznego w Oliwie (tutaj tylko Bike&Ride) oraz poza nią – w Gdańsku i gminach ościennych dla osób dojeżdżających do Oliwy,
-) utrzymanie/rozwój systemów bike-, carsharing, które umożliwiają transport na ostatniej mili lub okazjonalne podróże zamiast własnego pojazdu,
-) promowanie i wdrażanie pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, m.in. w transporcie publicznym,
-) zapewnienie płynności ruchu (m.in. poprzez uspokojenie ruchu, działania na rzecz wzrostu bezpieczeństwa ruchu drogowego),
-) regulacje parkingowe,
-) zarządzania logistyką miejską,
-) inicjatywy pracodawców mające wpływ na równoważenie transportu wśród pracowników,
-) współpraca pomiędzy różnymi grupami interesariuszy,
-) otwartość i wsparcie nowych technologii,
-) zmniejszenie liczby pojazdów w centrum (zabytkowym) dzielnicy.

Działania miasta powinny być ukierunkowane na realizację scenariusza optymistycznego.

6. Wizja i cele planu

Opracowanie wizji jest jednym z istotnych etapów przygotowania Zintegrowanego Planu Działania dot. Mobilności Miejskiej dla Oliwy. Powinna i wpisuje się ona w ramy strategiczne wyznaczone przez kluczowe miejskie dokumenty, m.in. Strategię Rozwoju Gdańska oraz

dokumenty ponadlokalne, które zostały przyjęte przez Gdańsk, np. SUMP dla Obszaru Metropolitalnego Gdańsk-Gdynia-Sopot.

Wizja i cele strategiczne dla Oliwy uwzględniają funkcje dzielnicy oraz rolę w Gdańsku i całej metropolii, nie zapominając o jej znaczeniu dla lokalnej społeczności. Zostały wypracowane na podstawie analizy sytuacji bieżącej z uwzględnieniem zidentyfikowanych problemów i zachowaniem założeń zrównoważonej mobilności miejskiej, we współpracy z Lokalną Grupą URBACT.

Aby wizja stała się rzeczywistością, należy osiągnąć cele strategiczne opisane w poniższej sekcji. Z kolei cele te zostaną zrealizowane, jeśli zostaną wdrożone działania im przypisane.

Proponowane działania w zakresie rozwoju mobilności miejskiej dla Oliwy stanowią podstawę przedstawionej wizji. Przedstawia ona możliwą przyszłość zrównoważonej mobilności miejskiej w Oliwie po wdrożeniu wskazanych środków.



Rys. 40 Wizja, cele i kierunki działań w ramach Planu dla Oliwy.

Tak sformułowana wizja i cele uwzględniają:

-) większe wykorzystanie publicznego transportu zbiorowego oraz innych alternatywnych dla samochodu osobowego środków transportu,
-) współpracę interesariuszy w organizowaniu i zarządzaniu systemem transportowym,
-) kształtowanie mobilności miejskiej w oparciu głównie o istniejącą już infrastrukturę,
-) poszanowanie części zabytkowej dzielnicy oraz terenów zielonych,
-) zwiększanie dostępności oraz podnoszenie jakości i rozwój przestrzeni publicznych,
-) zapewnienie bezpieczeństwa wszystkim uczestnikom ruchu drogowego.

7. Plan Działań

I. POPRAWA WARUNKÓW RUCHU PIESZEGO															
Krótki opis działań	Oliwa może być doskonałym przykładem dzielnicy, w której najwygodniej jest poruszać się pieszo, zwłaszcza w jej historycznej części, ze względu na niewielkie odległości i kilka brukowanych, wąskich uliczek z zabudową jednorodziną. Długotrwała polityka uprzywilejowania ruchu samochodowego (np. parkowanie na chodnikach) spowodowała, że wiele odcinków tras pieszych uległo degradacji i nie są one wygodne, wolne od barier architektonicznych, a czasem nawet bezpieczne. Niniejszy środek ma na celu odwrócenie tego trendu.														
Grupa docelowa	Mieszkańcy, pracownicy firm zlokalizowanych w Oliwie, studenci				Czas realizacji										
					Krótkoterminowy				Średnioterminowy			Długoterminowy			
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Kluczowe działania	1.	Program Budowy i Modernizacji Chodników – Oliwa: ul. Bobrowa, ul. Bitwy Oliwskiej (przy obiektach handlowych nr 1, 2, 3; w kierunku SKM do ul. Dickmana, woonef lub modernizacja w pobliżu al. Grunwaldzkiej 539), ul. Flisacka, ul. Hołdu Pruskiego, ul. Karwieńska (od parkingu do zoo), ul. Miraua, ul. Opacka (w pobliżu cmentarza), ul. Polanki (odcinek: ul. Derdowskiego – ul. Bażyńskiego, strona zachodnia na odcinku: ul. Bażyńskiego – ul. Macierzy Szkolnej), ul. Tatrzańska (jedna strona na odcinku: ul. Czyżewskiego do budynku nr 10), ul. Wita Stwosza (strona zachodnia na odcinku ul. Orkana – ul. Bażyńskiego i ul. Bażyńskiego – ul. Abrahama)													
	2.	Poprawa bezpieczeństwa na niesygnalizowanych przejściach dla pieszych wskazanych w audycie bezpieczeństwa przejść dla pieszych w 2023 r.													
	3.	Fizyczne i prawne ograniczenie parkowania samochodów na chodnikach w wybranych obszarach Oliwy, np.: zabytkowa część Oliwy, ul. Bitwy Oliwskiej / Dickmana													
	4.	Priorytety dla ruchu pieszego (np. wydłużenie czasu trwania zielonego sygnału) na wybranych sygnalizowanych przejściach dla pieszych w Oliwie													
	5.	Nawiązanie współpracy z Uniwersytetem Gdańskim w celu zapewnienia mieszkańcom efektywnego dostępu do przestrzeni uniwersyteckiej (kampus uniwersytecki + akademickie centrum sportowe w budowie)													
Oczekiwane rezultaty	- Wyższy poziom bezpieczeństwa i komfortu pieszych - Wzrost udziału podróży pieszych, szczególnie na krótkich dystansach - Większy poziom dostępności dla pieszych z ograniczoną mobilnością														

	0 ofiar wypadków wśród pieszych		
Ryzyka / bariery	- Brak środków finansowych na realizację poszczególnych inwestycji - Negatywne decyzje dot. modernizacji od Miejskiego / Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków	Sposoby na zmniejszenie ryzyka	Poszukiwanie źródeł finansowania ochrony dziedzictwa kulturowego (zabytków) poza budżetem miejskim
Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	Pełnomocnik Prezydenta ds. Pieszych & Referat Dostępności (Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku)	
	Partnerzy	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym, Dyrekcja Rozbudowy Gdańska, Miejski Konserwator Zabytków, Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków, Uniwersytet Gdański, Rada Dzielnicy Oliwa, Wydział Projektów Inwestycyjnych	
Źródło finansowania	Budżet miasta		

II. POPRAWA WARUNKÓW RUCHU ROWEROWEGO

Krótki opis działań	Istotą tego działania jest zapewnienie spójnej infrastruktury tras rowerowych, aby można było bezpiecznie i wygodnie dojechać rowerem do ważnych punktów na mapie Oliwy. Rowerzyści powinni mieć możliwość poruszania się zgodnie z przepisami po głównych ulicach, np. alei Grunwaldzkiej, do węzłów komunikacyjnych lub na połączeniach z sąsiednimi dzielnicami. Infrastruktura rowerowa to nie tylko trasy, ale także parkingi rowerowe, których w Oliwie jest niewiele.														
Grupa docelowa	Mieszkańcy, pracownicy firm zlokalizowanych w Oliwie, studenci				Czas realizacji										
					Krótkoterminowy				Średnioterminowy			Długoterminowy			
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Kluczowe działania	1.	Poprawa warunków jazdy rowerem, bezpieczeństwa i uzupełnienie luk na: al. Grunwaldzkiej, ul. Spacerowej, ul. Czyżewskiego, ul. Opackiej, ul. Starym Rynku Oliwskim oraz połączeniach z innymi dzielnicami przez ul. Kołobrzeską / ul. Piastowską poprzez uspokojenie ruchu / budowę / modernizację dedykowanej infrastruktury rowerowej													
	2.	Audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego w pobliżu szkół (kontynuacja)													
	3.	Zwiększenie liczby stojaków / miejsc parkingowych rowerowych w dzielnicy, w tym w węzłach przesiadkowych i w pobliżu punktów usługowych													
	4.	Zwiększenie liczby parkingów dla rowerów miejskich MEVO													

	5.	Zachęcanie przedsiębiorców do inwestowania w infrastrukturę rowerową i tworzenie kultury dojazdu rowerem do pracy (np. OBC, Alchemia, Uniwersytet Gdański)			
Oczekiwane rezultaty	• Zapewnienie spójności sieci rowerowej w Oliwie • Wzrost komfortu i bezpieczeństwa rowerzystów oraz pieszych • Wzrost liczby podróży wykonanych rowerem • 0 ofiar wypadków wśród rowerzystów				
Ryzyka / bariery	• Brak środków finansowych na realizację poszczególnych inwestycji • Negatywne decyzje dot. modernizacji od Miejskiego / Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków • Brak przestrzeni do budowy dedykowanej dla rowerzystów infrastruktury		Sposoby na zmniejszenie ryzyka	• Współpraca z konserwatorami zabytków • Poszukiwanie nowych możliwości i rozwiązań organizacji ruchu rowerowego	
Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	Pełnomocnik Prezydenta ds. Ruchu Rowerowego & Referat Mobilności Aktywnej (Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku)			
	Partnerzy	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym, Dyrekcja Rozbudowy Gdańska, Miejski Konserwator Zabytków, Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków, Uniwersytet Gdański, Rada Dzielnicy Oliwa, Wydział Projektów Inwestycyjnych, Obszar Metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot, centra biznesowe i handlowe w dzielnicy			
Źródło finansowania	Budżet miasta				

III. OPTYMALIZACJA PARKOWANIA I OCHRONA PRAW UŻYTKOWNIKÓW DRÓG

Krótki opis działań	Codziennosc mieszkańców Oliwy, jak i wielu innych miast, to przejście po chodniku pełnym zaparkowanych nieprawidłowo lub w ramach obowiązującego prawa pojazdów. Zgodnie ze Strategią Rozwoju Miasta Gdańska należy prowadzić ograniczenie tego rodzaju parkowania. Oliwa z racji niecodziennych, interesujących wydarzeń sportowych lub kulturalnych jest okresowo zalewana przez niezliczoną liczbę aut, których kierowcy parkują na każdym dowolnym miejscu w przestrzeni publicznej, często narażając lokalnych mieszkańców na niebezpieczeństwo i utrudnienia.			
Grupa docelowa	Mieszkańcy, turyści	Czas realizacji Krótkoterminowy Średnioterminowy Długoterminowy		

		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Kluczowe działania	1.	Zmiana organizacji ruchu i parkowania na odcinkach ul. Dickmana oraz ul. Bitwy Oliwskiej, która uporządkuje parkowanie i zabezpieczy ciągi piesze przed rozjeżdżaniem je przez samochody										
	2.	Współpraca z Archikatedrą Oliwską, ZOO, Parkiem Oliwskim, Halą Olivia w celu umieszczenia na ich stronach internetowych informacji o miejscach parkowania dla autokarów dowożących turystów + wsparcie od prywatnych operatorów parkingu dot. informacji o dostępności miejsc dla autokarów										
	3.	Współpraca ze Strażą Miejską i Policją nad nadzorem prawidłowego parkowania w krytycznych miejscach Oliwy przy okazji wydarzeń w tej dzielnicy, które przyciągają zwiększoną liczbę odwiedzających np. iluminacje świąteczne w Parku Oliwskim, duże imprezy w Hali Olivia										
	4.	Optymalizacja i analiza rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania w Oliwie i niestrzeżonych parkingów płatnych										
	5.	Analiza miejsc i wprowadzenie miejsc rozładunku dla dostaw										
Oczekiwane rezultaty	• Redukcja liczby pojazdów parkujących nieprawidłowo • Odtworzenie chodników i przestrzeni publicznej zniszczonej przez samochody • Polityka parkingowa w pobliżu generatorów ruchu											
Ryzyka / bariery	• Niezadowolenie społeczne związane ze zmianami w organizacji parkowania				Sposoby na zmniejszenie ryzyka	• Podnoszenie świadomości wśród zainteresowanych dot. polityki parkingowej • Współpraca z lokalnymi interesariuszami						
Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni										
	Partnerzy	Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym, Zarząd Transportu Miejskiego, Dyrekcja Rozbudowy Gdańska, Straż Miejska / Policja, Rada Dzielnicy Oliwa, Wydział Projektów Inwestycyjnych										
Źródło finansowania	Budżet miasta											

IV. POPRAWA JAKOŚCI PRZESTRZENI PUBLICZNEJ												
Krótki opis działań	W działania te wpisują się modernizacje istniejącej infrastruktury, budowa nowej o wysokim standardzie przestrzeni miejskiej, a także wszystkie przedsięwzięcia, które mają na celu estetyzację i zazielenianie Oliwy oraz adaptację do zmian klimatu.											
Grupa docelowa	Mieszkańcy		Czas realizacji									
			Krótkoterminowy				Średnioterminowy			Długoterminowy		
			2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Kluczowe działania	1.	Budowa ul. Nowej Opackiej łączącej al. Grunwaldzką z ul. Czyżewskiego i nowymi osiedlami mieszkaniowymi										
	2.	Prace utrzymaniowe i remonty ulic w Oliwie, np. ul. Polanki, ul. Czyżewskiego, ul. Opacka, al. Grunwaldzka										
	3.	Rewitalizacja parku przy stacji kolejowej Gdańsk Oliwa										
	4.	Zielona Oliwa – odtworzenie nasadzenia drzew przyulicznych										
	5.	Nasadzenia i kreowanie przestrzeni miejskiej w ramach Programu Strategicznego Gdańsk 2030 - Zielone Miasto oraz Budżetu Obywatelskiego										
	6.	Kontrola stanu jakości powietrza (3 stacje monitorujące: ul. Wąsowicza, ul. Rybińskiego i ul. Grottgera)										
	7.	Badanie "Jakość życia w Gdańsku"										
Oczekiwane rezultaty	• Stałe podnoszenie jakości przestrzeni publicznej • Zaangażowanie mieszkańców w kształtowanie przestrzeni • Wzrost poczucia bezpieczeństwa przez mieszkańców • Ocena wpływu działań i inwestycji na jakość życia mieszkańców Oliwy • Pozyskanie opinii mieszkańców na temat infrastruktury drogowej, połączeń komunikacyjnych, transportu publicznego oraz poczucia bezpieczeństwa • Identyfikacja obszarów wymagających wzmocnienia działań											
Ryzyka / bariery	• Opóźnienia w realizacji zadań • Brak środków finansowych na realizację poszczególnych inwestycji		Sposoby na zmniejszenie ryzyka		• Poszukiwanie innych źródeł finansowania							

Jednostka / organizacja wdrażająca	Liderzy / Partnerzy	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym, Zarząd Transportu Miejskiego, Dyrekcja Rozbudowy Gdańska, Wydział Projektów Inwestycyjnych, Wydział Polityki Gospodarczej, Wydział Ekologii i Energetyki, Rada Dzielnicy Oliwa
Źródło finansowania	Budżet miasta	

V. OPTIMALIZACJA I ROZWÓJ SYSTEMU STEROWANIA RUCHEM TRISTAR

Krótki opis działań	Tristar to zaawansowany, zintegrowany system zarządzania i kontroli ruchu obsługujący obszar metropolitalny Trójmiasta (Gdańsk, Gdynia i Sopot). System wykorzystuje sieć czujników, kamer i detektorów do monitorowania i kontroli ruchu drogowego oraz transportu publicznego, pomagając skrócić czas podróży i zmniejszyć natężenie ruchu w obszarze miejskim.														
Grupa docelowa	Mieszkańcy				Czas realizacji										
					Krótkoterminowy				Średnioterminowy			Długoterminowy			
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Kluczowe działania	1.	Włączenie nowych skrzyżowań i przejść dla pieszych w Oliwie do systemu													
	2.	Opracowanie scenariuszy sterowania ruchem i zapewnienie optymalnych warunków ruchu dla wszystkich użytkowników drogi przez koordynację ciągów skrzyżowań czy lokalne sterowanie adaptacyjne, co zależy będzie od sytuacji bieżącej lub zdarzenia w Oliwie lub pobliżu mającego wpływ na ruch pojazdów w tej dzielnicy													
	3.	Realizacja priorytetu dla pieszych i rowerzystów na wybranych przejściach i przejazdach poprzez zastosowanie systemu automatycznej detekcji													
	4.	Realizacja priorytetu dla pojazdów transportu zbiorowego na skrzyżowaniach													
Oczekiwane rezultaty	- Większy wpływ na płynność ruchu w zależności od zdarzenia w Oliwie lub otoczeniu mające wpływ na ruch w dzielnicy - Możliwość koordynacji czasu przejazdu na większym obszarze Oliwy - Mniejsze straty czasu transportu zbiorowego														
Ryzyka / bariery	- Polskie prawo nie nadąża za obecnymi możliwościami technologicznymi - Brak środków finansowych				Sposoby na zmniejszenie ryzyka		Poszukiwanie innych źródeł finansowania								

Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni
	Partnerzy	Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym, Zarząd Transportu Miejskiego, Dyrekcja Rozbudowy Gdańska, Wydział Projektów Inwestycyjnych
Źródło finansowania	Budżet miasta, fundusze UE	

VI. POPRAWA FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU AUTOBUSOWEGO I TRAMWAJOWEGO

Krótki opis działań	Wysoka jakość transportu zbiorowego może być zapewniona przez szereg działań, które należy zrealizować, aby mieszkańcy oraz osoby przyjezdne do Oliwy zdecydowały się na skorzystanie z niego. Działania dotyczą głównie optymalizacji trasy danej linii, dostosowanie częstotliwości kursów, dojazd do miejsca docelowego czy czytelna taryfa biletowa i informacja pasażerska. Usprawnieniem jest również wprowadzenie nowego taboru, która jest dostępny, niskoemisyjny i bezawaryjny.														
Grupa docelowa	Mieszkańcy, pracownicy firm zlokalizowanych w Oliwie, studenci, turyści				Czas realizacji										
					Krótkoterminowy				Średnioterminowy		Długoterminowy				
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Kluczowe działania	1.	Wdrożenie buspasa na ulicy Spacerowej (5,7 km)													
	2.	Przedłużenie wybranych linii autobusowych z pętli Oliwa do Przymorze-Uniwersytet SKM (uniwersytet, centra biznesowe i usługowe, przystanek SKM)													
	3.	Przebudowa pętli Oliwa wraz z torami dojazdowymi													
	4.	Zwiększenie udziału niskoemisyjnych (bezemisyjnych) autobusów komunikacji miejskiej oraz nowych/zmodernizowanych tramwajów obsługujących linie na Oliwie													
	5.	Przebudowa zasilania sieci trakcyjnej tramwajowej w rejonie pętli Oliwa wraz z drogami dojazdowymi od Obrońców Westerplatte do ul. Pomorskiej wraz z budową nowej stacji prostownikowej													
	6.	Modernizacja sieci trakcyjnej tramwajowej na ulicy Wita Stwosza między ulicami Bażyńskiego i Obrońców Westerplatte													
	7.	Przygotowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla korytarza transportowego Nowa Abrahama i ul. Kołobrzeska + potencjalne dalsze działania na tym odcinku													

	8.	Badanie “Ocena komunikacji miejskiej w Gdańsku”			
Oczekiwane rezultaty	• Zwiększenie udziału transportu publicznego w podróżach • Oferta lepiej dostosowana do potrzeb mieszkańców i innych pasażerów • Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego • Na podstawie zebranych odpowiedzi i uzyskanych danych ZTM w Gdańsku może przeprowadzać korekty, decydować czy daną trasę wydłużyć, skrócić lub zmienić jej przebieg oraz jak dopasować rozkład jazdy jednej linii do możliwości przesiadek • Uzyskanie opinii mieszkańców i użytkowników transportu zbiorowego				
Ryzyka / bariery	• Brak środków finansowych • Opóźnienia w ruchu drogowym ze względu na prowadzone przebudowy i modernizacje		Sposoby na zmniejszenie ryzyka	• Poszukiwanie innych źródeł finansowania • Przygotowanie różnych scenariuszy zarządzania ruchem drogowym	
Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	Dyrekcja Rozbudowy Gdańska, Wydział Projektów Inwestycyjnych, Gdański Zarząd Dróg i Zieleni			
	Partnerzy	Zarząd Transportu Miejskiego, Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym, Gdańskie Autobusy i Tramwaje, Biuro Rozwoju Gdańska, Gdańskie Centrum Kontaktu, Rada Dzielnicy Oliwa, Wydział Polityki Gospodarczej			
Źródło finansowania	Budżet miasta, fundusze UE				

VII. POPRAWA DOSTĘPNOŚCI I JAKOŚCI TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Krótki opis działań	Stacje i przystanki kolejowe stanowią ważny element systemu transportowego w Oliwie. Przystanek SKM Gdańsk Żabianka-AWFis przeszedł w 2013 r. gruntowną modernizację. Konieczne są dalsze działania mające na celu zapewnienie dostępności dla pasażerów transportu publicznego oraz poprawę bezpieczeństwa na peronach i platformach oraz na drogach do nich prowadzących. Codziennie korzystają z nich tysiące osób. W przypadku dworca kolejowego Gdańsk Oliwa zadanie utrudnia fakt, że kompleks dworca kolejowego jest w trakcie wpisywania do rejestru zabytków.													
Grupa docelowa	Mieszkańcy, pracownicy firm zlokalizowanych w Oliwie, studenci, turyści				Czas realizacji									
					Krótkoterminowy				Średnioterminowy			Długoterminowy		
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	1.	Wymiana wind na przystanku SKM Gdańsk Żabianka-AWFis												

Kluczowe działania	2.	Przebudowa peronu i infrastruktury peronowej, przejść podziemnych, montaż wind i pochylni oraz wprowadzenie elementów zieleni i małej infrastruktury na przystanku SKM Gdańsk Przymorze-Uniwersytet					
	3.	Modernizacja zespołu dworca kolejowego Gdańsk Oliwa obejmująca budynek dworca oraz plac przydworcowy (miejsca parkingowe dla pojazdów i rowerów + zieleń + mała architektura)					
	4.	Dalsze prace nad budową kładki z windami na peronie SKM Gdańsk Oliwa w kierunku dzielnicy Przymorze Małe					
Oczekiwane rezultaty	• Zwiększenie liczby pasażerów transportu kolejowego • Poprawa dostępności peronów i skróty dzielnicowych (przystanki: Żabianka-AWFIS, Oliwa, Przymorze-Uniwersytet) • Poprawa komfortu, bezpieczeństwa pasażerów i estetyki infrastruktury transportu publicznego • Ułatwienia w łączeniu kilku środków transportu, np. rower + kolej						
Ryzyka / bariery	• Opóźnienia w realizacji inwestycji • Ograniczone połączenia kolejowe, zwłaszcza w weekendy		Sposoby na zmniejszenie ryzyka	• Honorowanie biletów kolejowych w autobusach i tramwajach na odcinkach objętych modernizacją			
Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	PKP SKM Trójmiasto, PKP SA, PKP PLK SA					
	Partnerzy	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym					
Źródło finansowania	Budżet miasta, fundusze krajowe (np. Program Koleje Plus), fundusze UE (np. Fundusz Spójności, Regionalny Program Operacyjny Województwa Pomorskiego)						

VIII. BADANIA I PLANY MOBILNOŚCI DLA PODMIOTÓW GENERUJĄCYCH RUCH W OLIWIE

Krótki opis działań	Poza Gdańskimi Badaniami Ruchu nie podjęto dotychczas praktycznie żadnych działań, które dostarczyłyby danych na temat preferencji i zachowań transportowych m.in. studentów Uniwersytetu Gdańskiego, Akademii Wychowania Fizycznego i Sportu w Gdańsku oraz osób pracujących w centrach biznesowych w Oliwie. Jest potrzeba zwiększenia wiedzy w tym temacie.					
Grupa docelowa	Pracownicy firm zlokalizowanych w Oliwie, studenci			Czas realizacji		
				Krótkoterminowy	Średnioterminowy	Długoterminowy

		2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Kluczowe działania	1.	Stworzenie platformy współpracy z firmami, instytucjami edukacyjnymi, placówkami służby zdrowia itp.										
	2.	Przeprowadzenie badań dotyczących mobilności pracowników i studentów generujących ruch w dzielnicy Oliwa										
	3.	Współpraca w zakresie opracowywania planów podróży/mobilności dla zainteresowanych poszczególnych ośrodków.										
Oczekiwane rezultaty	• Uzyskanie bardziej szczegółowych danych dot. profilu podróży poszczególnych grup dojeżdżających do Oliwy • Skuteczna współpraca i partycypacja przy przygotowaniu i realizacji działań związanych z transportem • Zmiany zachowań i preferencji transportowych w dojazdach do pracy i na uczelnie											
Ryzyka / bariery	• Brak zainteresowania ze strony interesariuszy		Sposoby na zmniejszenie ryzyka		• Kampanie uświadamiające na temat znaczenia zrównoważonej mobilności miejskiej							
Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni										
	Partnerzy	Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku, wydziały Urzędu Miejskiego w Gdańsku, inne miejskie jednostki budżetowe i edukacyjne, centra handlowe i opieki medycznej w Oliwie										
Źródło finansowania	Budżet miasta, fundusze UE											

IX. KAMPANIE INFORMACYJNO-EDUKACYJNE DOTYCZĄCE MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ												
Krótki opis działań	Kampanie podnoszące świadomość, promocyjne oraz działania edukacyjne stanowią ważny element kształtowania nawyków korzystania z alternatywnych środków transportu wobec samochodu oraz zwiększania wykorzystania aktywnej mobilności na krótszych dystansach, co ma wpływ na wiele aspektów, w tym zdrowie.											
Grupa docelowa	Mieszkańcy, pracownicy firm zlokalizowanych w Oliwie, studenci				Czas realizacji							
					Krótkoterminowy		Średnioterminowy			Długoterminowy		
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Kluczowe działania	1.	Realizacja kampanii „Rowerowy Maj” skierowanej do uczniów szkół podstawowych i przedszkoli										

	2.	Realizacja kampanii „Rowerem do pracy i szkoły – Kręć kilometry dla Gdańska” z udziałem szkół średnich, uczelni wyższych, zakładów pracy i mieszkańców						
	3.	Obchody i działania w ramach Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności						
	4.	Wykorzystanie zabytkowych tramwajów i autobusów do obsługi sezonowych i okolicznościowych linii komunikacji miejskiej w Oliwie						
	5.	Warsztaty dotyczące mobilności miejskiej dla społeczności Oliwy						
Oczekiwane rezultaty	• Zwiększenie udziału aktywnej mobilności w podziale modalnym transportu oraz wśród wszystkich grup wiekowych mieszkańców, zwłaszcza dzieci i młodzieży • Zwiększenie wiedzy i świadomości mieszkańców, pracowników firm z Oliwy, studentów na temat możliwości alternatywnych środków transportu i tras dojazdu do określonego miejsca docelowego • Rower jako środek transportu przez cały rok, również jesienią i zimą							
Ryzyka / bariery	• Brak dobrej jakości infrastruktury rowerowej łączącej Oliwę z pozostałymi dzielnicami • Wyczerpanie się pomysłów i koncepcji dotyczących rozwoju mobilności miejskiej • Trudności w dotarciu do wszystkich potencjalnych odbiorców kampanii		Sposoby na zmniejszenie ryzyka		• Rozwój infrastruktury rowerowej w innych dzielnicach • Poszukiwanie nowych pomysłów na promowanie aktywnej mobilności i korzystania z transportu publicznego • Utworzenie platformy współpracy w zakresie mobilności miejskiej			
Jednostka / organizacja wdrażająca	Lider	Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku						
	Partnerzy	Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, Gdańskie Autobusy i Tramwaje						
Źródło finansowania	Budżet miasta, fundusze UE							

8. Tunel pod Pachołkiem

W ankiecie dla mieszkańców Oliwy, budowa tunelu pod Pachołkiem (Wzgórze Pachołek to najwyższy punkt widokowy Oliwy o wysokości 100,8 m n.p.m.) – była to jedna z najczęściej padających odpowiedzi wśród ankietowanych.

Temat jest przywoływany od ok. 12 lat i budzi duże emocje. W skali miasta ma zarówno zwolenników, m.in. mieszkańców Oliwy, którzy chcieliby uspokojenia ruchu w swojej dzielnicy, ale także oponentów, którzy obawiają się przeniesienia jeszcze większego ruchu na ulice dolnego tarasu Gdańska (Zaspa, Przymorze, Żabianka), który już teraz ma także obciążony układ drogowy.

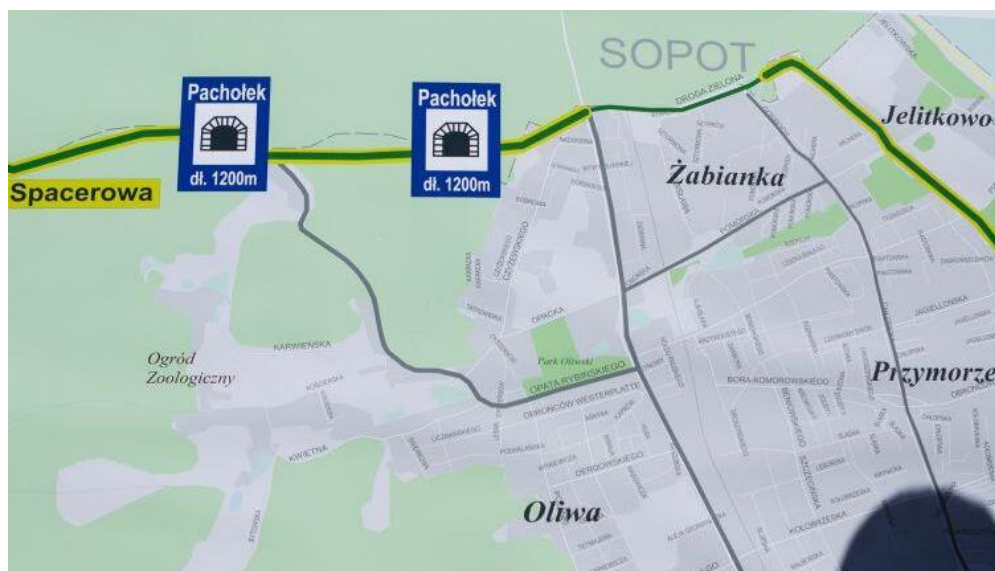
Z pewnością, budowa tego obiektu odciążałaby ulice historycznego układu urbanistycznego Starej Oliwy i otworzyłaby zupełnie nowe możliwości zmian w zarządzaniu ruchem pieszym, rowerowym i transportem publicznym oraz zagospodarowaniu przestrzeni publicznej, np. woonerf lub ulice jednokierunkowe z trasami pieszymi i odsłoniętą zielenią wśród zabytkowych kamienic przy ul. Rybińskiego, ul. Cystersów lub/i innych, które dzięki dotacjom na szczeblu lokalnym i krajowym są stopniowo remontowane z zachowaniem ich historycznych wartości.

Jednak inwestycja w tunel pod Pachołkiem jest przedsięwzięciem bardzo kosztownym i wymaga innych istotnych inwestycji drogowych, aby tunel nie spowodował jedynie przeniesienia nadmiernego, zwiększonego ruchu samochodowego na nieprzystosowane do tego ulice innej dzielnicy.

Zgodnie z koncepcją rozważa się budowę 3 etapów:

-) Nowa Spacerowa – przedłużenie obecnej ulicy Spacerowej, która przebiega przez Las Oliwski i stanowi główną drogę dojazdową z górnego tarasu Gdańska do Oliwy,
-) Tunel pod Pachołkiem,
-) Zielony Bulwar – rozbudowa i przebudowa istniejącej części Drogi Zielonej w kierunku większego ukierunkowania ją na transport publiczny i aktywną mobilność.

Koszt inwestycji już kilka lat temu był szacowany na ok. 2 mld PLN, gdzie cały roczny budżet Gdańska wynosi ok. 6 mld PLN. Szansą dla tej inwestycji jest uznanie jej przez polski rząd jako inwestycji strategicznej. Unia Europejska projektu nie dofinansuje, ponieważ nie wspiera już inwestycji stricte drogowych. Lokalne władze Gdańska i urzędnicy prowadzą w tej sprawie działania na ponadlokalnym poziomie.



Rys. 41 Koncepcja tunelu pod Pachołkiem.

Źródło: www.gdansk.pl

9. Monitoring i ewaluacja

Z wykonania planu działań powinny zostać sporządzone okresowe raporty, w których należy poddać ocenie postępy wdrażania i skuteczność przyjętych działań. Powinny być one przygotowywane co 3-4 lata licząc od 2025 r. Przewiduje się raporty za okres 2025-2028, 2029-2031 and 2032-2035.

Każdy raport powinien być opracowywany w ten sam sposób i zawierać:

-) opis ogólnych warunków i trendów w mobilności miejskiej na poziomie Gdańska / metropolii, które mają wpływ na sytuację w Oliwie,
-) opis poszczególnych działań, które zostały ukończone lub są w trakcie realizacji,
 - o Co wdrożono? Na jakim etapie są działania w trakcie realizacji?
-) prezentacja wskaźników.

W przypadku braku realizacji zaplanowanych w danym okresie zadań, należy podać przyczyny takiego stanu oraz, jeśli to możliwe, działań naprawczych.

Każdy raport powinien zawierać dane, informacje lub opis efektów, jakie przyniosły poszczególne działania.

W podsumowaniu należy ująć potencjalne zmiany, które należy wprowadzić w planie działania, aby udało się zrealizować cele strategiczne oraz wizję, które będą też dostosowane do obecnej sytuacji w mobilności miejskiej.

Aby osiągnąć realizację celów w niniejszym Zintegrowanym Planie Działania dot. Mobilności trzeba działać wielopłaszczyznowo i wielopoziomowo. Niektóre sprawy są w ogóle niezależne od działań Gdańska, a od systemów transportowych i mieszkańców innych miast.

Zmiana zachowań transportowych jest procesem długofalowym, w związku z czym efekty wdrożenia niektórych działań mogą przynieść rezultaty kilka lat później.

Istotny jest jednak fakt, aby podejmowano działania związane ze zrównoważoną mobilnością miejską, ponieważ niosą one za sobą wielowymiarowe zmiany mające wpływ na życie mieszkańców.

Tabela 8 Wskaźniki monitorujące realizację działań w Oliwie.

Wskaźniki dla Oliwy	2028	2031	2035
Liczba mieszkańców Oliwy			
Liczba skrzyżowań / przejść dla pieszych, na których priorytetem objęto poszczególne grupy użytkowników			
Długość tras rowerowych w Oliwie			
Liczba metrów zmodernizowanych chodników			
Liczba wypadków drogowych			
Liczba ofiar wypadków drogowych wśród pieszych / rowerzystów			
Liczba pojazdów na skrzyżowaniu: al. Grunwaldzka – ul. Bażyńskiego – ul. Kołobrzaska (Gdańskie Badania Ruchu)			
Liczba pasażerów – Gdańsk Oliwa			
Liczba pasażerów – pętla Oliwa			
Liczba miejsc parkingowych dla autokarów			
Modal split w Oliwie – ruch pieszy			

Modal split w Oliwie – ruch rowerowy			
Modal split w Oliwie – transport publiczny			
Modal split w Oliwie - samochód			
Długość buspasów			
Liczba kampanii promocyjno-edukacyjnych dot. zrównoważonego transportu			
Liczba przystanków wyposażona w system informacji pasażerskiej z rzeczywistym czasem odjazdu pojazdów			
Liczba połączeń autobusowych / tramwajowych na poszczególnych liniach			