



MOBILNOŚĆ MIEJSKA JAKO WYZWANIE STRATEGICZNEGO PROGRAMOWANIA ROZWOJU LOKALNEGO – PRZYKŁAD GDAŃSKA

Urban Mobility as the Challenge of Local Development Planning – the Case of Gdańsk

Maciej Tarkowski

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii, Uniwersytet Gdański, Bażyńskiego 4, 80-309 Gdańsk

e-mail: maciej.tarkowski@ug.edu.pl

Cytacja:

Tarkowski M., 2016, Mobilność miejska jako wyzwanie strategicznego programowania rozwoju lokalnego – przykład Gdańska, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(4), 7-18.

Streszczenie: W toku transformacji ustrojowej zjawisko kongestii transportowej w polskich miastach ulegało systematycznemu nasileniu, osiągając poziom znany z większości miast krajów wysoko rozwiniętych. Z uwagi na koszty środowiskowe, społeczne i ekonomiczne problem ten znalazł się w centrum lokalnych debat politycznych, zmuszając władze do zajęcia stanowiska i podejmowania prób jego rozwiązania. Celem niniejszego artykułu jest omówienie przekształceń w zakresie głównych priorytetów i narzędzi polityki transportowej w mieście na przykładzie Gdańska, identyfikacja uwarunkowań tych zmian, a także wskazanie potencjalnych zagrożeń dla osiągnięcia założonych celów. W pracy zastosowano metody kameralne – dokonano analizy głównych dokumentów programowania rozwoju. W dokumencie pt. *Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta* (2014) sformułowano jednoznaczne wyzwanie wskazujące na potrzebę zwiększenia udziału ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego w strukturze zadań przewozowych. W 2016 r. w Gdańsku, podobnie do większości dużych polskich miast, na transport indywidualny przypadło 41% podróży (*Gdańskie Badania Ruchu...*, 2016). W stosunku do 2009 r. udział ten wzrósł, mimo znaczącej modernizacji infrastruktury transportu zbiorowego. W celu odwrócenia niekorzystnej tendencji przewidziano wdrożenie szerokiej palety działań. Jednocześnie pozostawiono możliwość wykonania inwestycji, które, w zależności od szczegółowych rozwiązań, mogą wspierać zmianę podziału zadań przewozowych, jak i konserwować istniejące proporcje. Przyczyną powstałej niekonsekwencji wynikają zarówno z przyjętych wcześniej programów rozbudowy infrastruktury transportowej w nowo zabudowanych dzielnicach, jak i niejednorodnych opinii mieszkańców na temat priorytetów rozwoju transportu w mieście. Mocną stroną dokumentów strategicznych jest natomiast dostrzeżenie związków pomiędzy celami rozwoju transportu i mobilności miejskiej a celami innych programów operacyjnych. Stwarza to warunki do poszukiwania synergii pomiędzy działaniami prowadzonymi w różnych obszarach polityki rozwoju miasta.

Słowa kluczowe: Gdańsk, mobilność miejska, podział zadań przewozowych, strategia rozwoju, transport

Abstract: In the course of political transformation the phenomenon of traffic congestion in Polish cities systematically grew stronger, reaching level which is known for the for most ones in developed countries. Due to environmental, social and economic costs this problem was moved to the core of local political debates, forcing the authorities to take a stand and attempt to resolve it. The aim of this article is to discuss the transformations on the main priorities and instruments of transport policy in Gdansk, identification of determinants of these changes and potential threats to the achievement of goals. Work used chamber methods – analysis of the major and secondary documents of development programming. In the document of strategy development in Gdansk to 2030 in terms of mobility and transport a clear challenge was formulated, which pointed to the need of change the modal split towards meeting the criteria of sustainable urban mobility. In 2016 the share of individual transport in travel structure of inhabitants of Gdansk, like most major Polish cities, accounted for 41% (*Gdańskie Badania Ruchu*, 2016). This share increased in relation to 2009, despite the significant modernization of the public transport infrastructure. In order to reverse this negative trend foresees the implementation of a wide range of activities was provided. At the same time the possibility to make investments, which depending on the specific solutions, can support changes in the modal split and keep existing proportions, was left. Causes of the previously adopted programs of transport infrastructure development in the newly built neighbourhoods and different residents' opinions on the priorities for the development of transport in the city. Strong side of strategic plans is perception of the relationship between the goals of mobility and traffic development and goals of the other operational programs. It creates conditions for seeking synergies between activities carried out in the various policy areas of the city development.

Key words: development strategy, Gdańsk, modal split, transport, urban mobility

Wstęp

Rozwój miast napędzany jest dzięki korzyściom aglomeracji, które pozwalają stworzyć konkurencyjne względem pozostałych obszarów warunki prowadzenia działalności gospodarczej (Puga, 2010). Tworzą one materialne podstawy dobrych warunków życia, przyciągających nowych mieszkańców, którzy z kolei stanowią istotny czynnik lokalizacji (zasoby pracy, rynek zbytu) nowych inwestycji. Mechanizm kumulatywnej okrężnej przyczynowości (Skott, Auerbach, 1995) prowadzi do rozrostu przestrzennego i demograficznego, coraz większej gęstości zabudowy, sieci infrastruktury i relacji międzyludzkich. Następstwem tego wzrostu stają się nie tylko korzyści, ale także coraz silniejsze negatywne efekty aglomeracji (Richardson, 1995), mogące prowadzić do kryzysu urbanizacyjnego. Nie uchroni przed nim nawet najbardziej innowacyjna struktura gospodarki (Benko, 1993). Jednym z najbardziej odczuwalnych negatywnych efektów aglomeracji jest kongestia transportowa. Pociąga ona za sobą przede wszystkim straty czasu użytkowników transportu wynikające z wydłużonych podróży i rosnącej zmienności czasu ich trwania, koszty eksploatacji pojazdów i utrzymania infrastruktury oraz straty wynikające z zanieczyszczenia środowiska (Igliński, 2009). Prowadzi także do zmian w strukturze przestrzenno-funkcjonalnej miasta, obniżając jej użyteczność dla niezmotoryzowanych użytkowników, co domyka błędne koło rozwoju transportu miejskiego, w którym umacnia się rola samochodu osobowego jako najatrakcyjniejszego środka transportu (Wyszomirski, 2008).

W toku transformacji ustrojowej zjawisko kongestii transportowej w polskich miastach ulegało systematycznemu nasileniu, osiągając poziom znany z większości miast krajów wysoko rozwiniętych. Stało się tak nie tylko z powodów ekonomicznych (względnie niskie ceny mieszkań w peryferyjnych dzielnicach miast i strefach podmiejskich, brak środków na inwestycję w transport zbiorowy), ale także społecznych i kulturowych (wzorce konsumpcji) oraz polityczno-instytucjonalnych (brak bodźców finansowych i administracyjnych ograniczających rozwój masowej motoryzacji). Duże i rosnące koszty modelu urbanizacji opartego na transporcie indywidualnym, zaczęły być dostrzegane nie tylko przez ekspertów (Kowalewski i in., 2014), ale także przez coraz szersze kręgi społeczeństwa. Miejskie ruchy społeczne, traktując obszar polityki transportowej i infrastrukturalnej jako problemowy (Kowalewski, 2013), wprowadziły to zagadnienie do centrum lokalnych debat politycznych, zmuszając władze do zajęcia stanowiska i podejmowania prób zmiany istniejącego stanu.

Celem niniejszego artykułu jest omówienie przesłatek w zakresie głównych priorytetów i narzędzi polityki transportowej w Gdańsku, identyfikacja uwarunkowań tych zmian, a także wskazanie potencjalnych zagrożeń dla osiągnięcia jej celów.

Zakres przedmiotowy artykułu obejmuje pojęcia mobilności miejskiej i programowania rozwoju. Mobilność miejska rozumiana jest przede wszystkim jako zbiór codziennych przemieszczeń ludzi oraz towarów niezbędnych dla podtrzymania funkcjonowania lokalnej społeczności. Dokonano zawężenia definicji źródłowej (Szołtysek, 2011, s. 14) uznając, że właśnie sprostanie potrzebom codziennych migracji mieszkańców miasta stanowi najważniejsze wyzwanie programowania rozwoju lokalnego w zakresie mobilności i transportu miejskiego. Pożądany model mobilności miejskiej to mobilność zrównoważona (*sustainable mobility*). Jej główne cechy to: wykorzystanie najnowocześniejszych technologii w celu zwiększania efektywności transportu, uwzględnianie kosztów zewnętrznych każdego rodzaju transportu w polityce cenowej, redukcja zapotrzebowania na transport poprzez odpowiednie planowanie przestrzenne, zmiana podziału zadań przewozowych na korzyść transportu zbiorowego oraz pieszego i rowerowego, dostarczanie precyzyjnie adresowanej (spersonalizowanej) informacji dla mieszkańców (Banister, 2008). Takie działania wymagają więc nie tylko prognozowania zmian ruchu, ale szerszej wizji rozwoju miasta. Kwestia mobilności miejskiej musi być zatem integralną częścią strategicznego programowania rozwoju miasta. Pojęcie programowania rozwoju (Kudłacz, 1993; 1999; Strahl, 1990; Szlachta, 2011) rozumiane jest jako sekwencja działań prowadzących do określenia pożądanego stanu jednostki terytorialnej i określenia sposobów jego osiągnięcia przy zastosowaniu narzędzi planowania strategicznego, w perspektywie przynajmniej średniookresowej – 10-15 lat. W niniejszym opracowaniu skupiono się na sekwencji prac planistycznych, które odbywały się w Gdańsku w latach 2013-2015 i zaowocowały przyjęciem nowej strategii rozwoju miasta, a następnie programów operacyjnych służących jej urzeczywistnieniu.

Biorąc pod uwagę cel i przedmiot badań, zastosowano metody kameralne – dokonano analizy głównych dokumentów programowania rozwoju oraz wybranych opracowań pomocniczych. Pozwoliło to na sformułowanie uogólnień sprawozdawczych i naukowo-badawczych.

Artykuł rozpoczyna omówienie najważniejszych dla Gdańska uwarunkowań procesu strategicznego programowania rozwoju w odniesieniu do dziedziny transportu. W kolejnej części skupiono się na analizie głównych priorytetów strategicznych i celów operacyjnych ujętych w dwóch dokumentach – *Gdańsk*

2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta (2014) i Gdańsk Programy Operacyjne 2023 (2015) – wskazując jednocześnie niespójności w ich strukturze i wynikające z tego tytułu zagrożenia dla urzeczywistnienia strategii. Następnie omówiono powiązania między priorytetami rozwoju transportu i priorytetami rozwoju innych dziedzin funkcjonowania miasta. Ich wskazanie jest konieczne dla osiągnięcia postępów w procesie równoważenia miejskiej mobilności.

1. Główne uwarunkowania strategii transportu i mobilności miejskiej

Uwarunkowania procesu tworzenia strategii w sferze transportu i mobilności miejskiej mają charakter zewnętrzny i wewnętrzny wobec miasta. Można wyróżnić również uwarunkowania infrastrukturalne – wynikające z istniejącego stanu zagospodarowania przestrzennego, jak i instytucjonalne – które są wypadkową przede wszystkim warunków społecznych, kulturowych i politycznych. Skupiono się na krótkim omówieniu tych, które zaistniały w latach 2007-2015 (tab. 1).

1.1. Uwarunkowania infrastrukturalne

Wykorzystanie funduszy strukturalnych UE w okresie programowania 2007-2015 istotnie zmieniło uwarunkowania polityki transportowej we wszystkich dużych polskich miastach, w tym w Gdańsku. Rozbudowa systemu dróg i autostrad przyczyniła się do wzrostu spójności terytorialnej kraju i wszystkich korzyści

społecznych i ekonomicznych jej towarzyszących. Skróceniu uległy czasy podróży, wzrosło też ich bezpieczeństwo i komfort (Komornicki i in., 2013). Z jednej strony Gdańsk jako miasto atrakcyjnie turystycznie stał się przez to bardziej dostępny. Jednodniowe czy weekendowe wyjazdy stały się bardziej atrakcyjne z powodu skróconego czasu podróży. Z drugiej jednak strony osiągnięte korzyści stanowią jednocześnie zachęty do podróżowania samochodem. Powoduje to m.in. że strefa nadmorska miasta w sezonie letnim jest stale przepełniona parkującymi samochodami, co obniża istotnie jej walory wypoczynkowe. Jednocześnie perspektywy łatwej i bezpiecznej podróży na południe Polski czy nawet Europy nie zachęcają gdańszczan do zrezygnowania z podróży samochodem.

W omawianym okresie toczyły się równolegle inwestycje modernizujące sieć kolejową. Po ich zakończeniu udało się istotnie skrócić czas podróży pomiędzy Trójmiastem a najważniejszymi ośrodkami miejskim Polski. Wprowadzenie do eksploatacji nowych pociągów zwiększyło jej komfort. Bardziej konkurencyjna oferta kolei, a także rozwijającego się portu lotniczego, zwiększają popyt na transport zbiorowy w mieście, który powinien zaspokajać potrzeby wymienionych grup użytkowników. Przykładem może być budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Jednym z ważniejszych powodów przystąpienia do tej inwestycji była potrzeba zwiększenia dostępności do portu lotniczego. Uruchomienie tego połączenia i towarzyszących mu węzłów przesiadkowych istotnie zmieniło warunki funkcjonowania transportu zbiorowego w mieście (Kopeć, 2015).

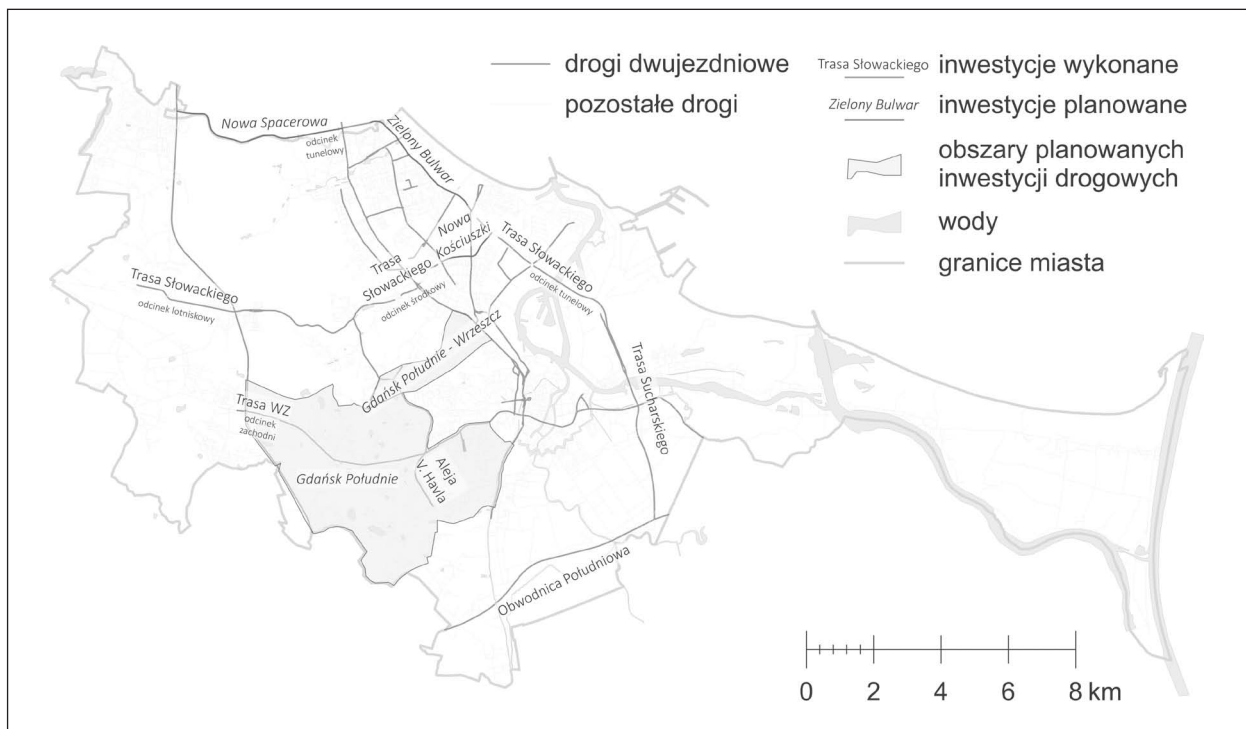
Tab. 1. Uwarunkowania strategii rozwoju Gdańska w zakresie mobilności i transportu zaistniałe w latach 2007-2015

Uwarunkowania	Wewnętrzne	Zewnętrzne
Instytucjonalne	<ul style="list-style-type: none"> – Postrzeganie samochodu jako wyznacznika statusu – Ograniczone postępy metropolitalnej integracji transportu zbiorowego – Działania władz miasta i organizacji społecznych na rzecz upowszechnienia transportu rowerowego 	<ul style="list-style-type: none"> – Postrzeganie samochodu jako wyznacznika statusu – Brak polityki miejskiej państwa – Brak finansowych i administracyjnych bodźców zniechęcających do posiadania samochodu
Infrastrukturalne	<ul style="list-style-type: none"> – Rozbudowa i modernizacja układu drogowego – Rozbudowa i modernizacja sieci tramwajowej – Budowa Pomorskiej Kolei Metropolitalnej – Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych i rozszerzanie stref uspokojonego ruchu – Przeznaczanie niezagospodarowanych terenów pod zabudowę mieszkaniową przy jednoczesnym nie wykorzystaniu rezerw terenowych w obrębie terenów już zagospodarowanych – Rozbudowa centrów handlu i pozostałych usług dla ludności 	<ul style="list-style-type: none"> – Rozbudowa sieci autostrad i dróg ekspresowych – Modernizacja głównych linii kolejowych – Rozbudowa i modernizacja portu lotniczego

Źródło: opracowanie własne.

Zmiany wewnętrznych infrastrukturalnych warunków strategii po części były następstwem przekształceń zachodzących w otoczeniu miasta. W skali kraju rozbudowie sieci autostrad i dróg ekspresowych nie towarzyszyły wystarczające inwestycje rozprawiające ruch na obszarze samych aglomeracji (Komornicki i in., 2013). W Gdańsku dokonano jednak ważnych inwestycji w tym zakresie. Dzięki budowie Obwodnicy Południowej i Trasy Sucharskiego oraz fragmentów Trasy Słowackiego usprawniono połączenia portu morskiego z obwodnicą Trójmiasta drogami o przekroju dwujezdniowym z dwoma pasami ruchu w każdym z kierunków (ryc. 1). Umożliwiło to odseparowanie znacznej części ruchu tranzytowego od miejskiego. Stworzyło także warunki dla uspokojenia ruchu samochodowego na odcinkach ulic, które utraciły tranzytowe znaczenie. Modernizacja i rozbudowa jednego z ciągów skupiających ruch tranzytowy – środkowego odcinka Trasy Słowackiego – przyniosła również negatywne konsekwencje dla równowagi mobilności w mieście i kształtowania bardziej przyjaznego niezmotoryzowanym mieszkańcom zagospodarowania przestrzennego. Z racji tego, że prowadzi ona do osiedli położonych w strefie podmiejskiej, nie było możliwe oddzielenie ruchu lokalnego od tranzytowego. Znaczący wzrost przepustowości (dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, zamiast jednej jezdni) spowodował wzrost dobowego ruchu pojazdów z 38 tys. w 2012 r. do 52 tys. na początku

2015 r. (Korolczuk, 2015). Nastąpiło więc, udokumentowane wynikami badań, uaktywnienie uspiętego popytu w następstwie zwiększenia podaży, czyli przepustowości infrastruktury (Mogridge, 1997). Bardzo kosztowna modernizacja przyczyniła się jedynie do ograniczenia kongestii poza godzinami szczytowego natężenia ruchu. W ramach inwestycji wykonano ciągi dróg rowerowych, co polepszyło warunki dla tego rodzaju transportu. Jednocześnie cała trasa (dwie jezdnie, drogi rowerowe, ekrany akustyczne – przekrój całej drogi wynosi 20-30 m, a w rejonie ważnego skrzyżowania sięga 60 m) stała się barierą dla ruchu pieszego, możliwą do bezpiecznego przekroczenia jedynie w miejscach usytuowania naziemnych i podziemnych przejść dla pieszych. Nowo wybudowany odcinek przebiega przez tereny pełniące funkcje mieszkaniowe. Problemy powstałe w wyniku omawianej inwestycji dostarczyły argumentów w dyskusji nad kształtem przyszłych projektów drogowych w mieście. Do końca 2015 r. zapewniony został dostęp do terenów portowych od południa, a dzięki Trasie Słowackiego od zachodu, choć brakuje w jej ciągu istotnego fragmentu (tzw. Nowa Kościuszki). Pozostała jeszcze kwestia połączenia obwodnicy z terenami portowymi od północnego zachodu (tzw. Nowa Spacerowa i Zielony Bulwar), co pozwoliłoby domknąć ramę komunikacyjną miasta i w ten sposób istotnie zmodyfikować istniejący dotąd pasmowy układ transportowy. Z racji tego, że planowana



Ryc. 1. Główne wykonane (2007-2015) i planowane (do 2020) inwestycje drogowe w Gdańsku

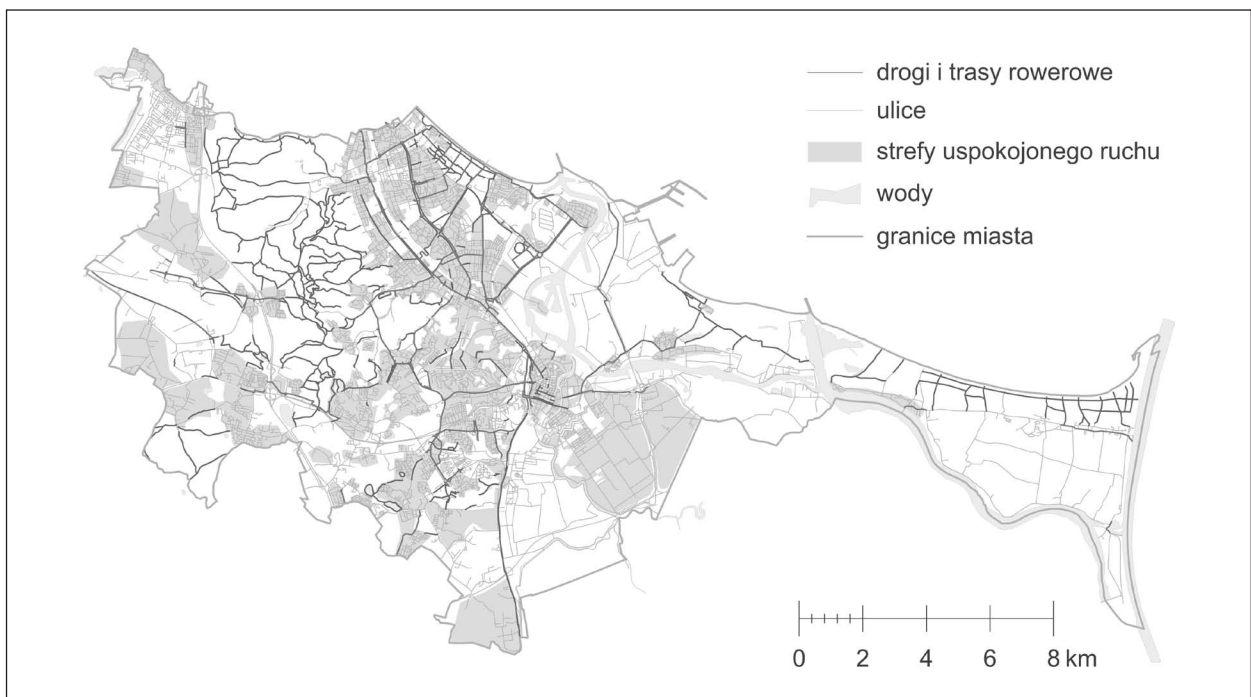
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

inwestycja ma przebiegać w bezpośrednim sąsiedztwie terenów mieszkaniowych i rekreacyjnych oraz ma być bardzo kosztowna, budzi znaczne kontrowersje. Dyskusje wywołuje też przebieg trasy łączącej południowe dzielnice Gdańska z Wrzeszczem. Ostateczny jej przebieg nie jest jeszcze znany (połowa 2016 r.).

W mieście w latach 2007-2015 kontynuowany był Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej. Zmodernizowano niemal wszystkie istniejące linie tramwajowe, a także wybudowano dwie nowe. Wymieniono cały tabor autobusowy i trzy czwarte tramwajowego. Według danych Zarządu Transportu Miejskiego, liczba pasażerów wzrosła ze 148 mln w 2009 r. do 171 mln w 2014 r. Mimo znaczących zmian badania ankietowe mieszkańców i pasażerów nie dają jednoznacznie pozytywnego obrazu transportu miejskiego. W grupie jego regularnych użytkowników, którzy w ciągu pięciu lat wstecz od momentu przeprowadzenia badania dokonali zmiany głównego środka transportu, blisko 44% wybrało samochód, a 25% zrezygnowało z własnego pojazdu jako głównego środka transportu na rzecz środków miejskiego transportu drogowego i szynowego. Najgorzej ocenianym aspektem funkcjonowania transportu miejskiego była częstotliwość kursowania pojazdów (Nowicki i in., 2015). W toku modernizacji nie uniknięto także błędów – czasem wydawałoby się drobnych – zbyt wąskie perony na węźle integracyjnym, utrudniające oczekiwanie i zmianę pojazdu, zbyt

gęsto rozmieszczona sygnalizacja świetlna i brak priorytetu dla tramwaju znacznie obniżające jego średnią prędkość, czy też poprowadzenie nowej linii tramwajowej skrajem osiedla, choć możliwe było jej przeprowadzenie środkiem, co znacznie zwiększyłoby dostępność do przystanków (Beim, 2011).

Istotnym uwarunkowaniem infrastrukturalnym strategii mobilności i transportu jest w przypadku Gdańska znaczne zaawansowanie rozwoju systemu dróg rowerowych. W 2014 r. długość tras wchodzących w jego skład wyniosła łącznie 568 km, z czego 117 km przypadało na wydzielone drogi rowerowe, a 388 km obejmowało odcinki ulic o uspokojonym ruchu (ryc. 2). Taki stan wynika z faktu, że Gdańsk jest jednym z pierwszych miast podejmujących działania systemowe w zakresie równoważenia miejskiej mobilności. W latach 2001-2006 miasto uczestniczyło w projekcie finansowanym przez Global Environment Facility. Na rozbudowę i modernizację sieci dróg rowerowych przeznaczane są także fundusze strukturalne UE. Działania te są po części wynikiem działalności oddolnej silnych organizacji rowerowych. Następnym rozwojem omawianego systemu był wyraźny wzrost natężenia ruchu rowerowego w szczycie porannym (7.00-9.00) i popołudniowym (15.00-17.00) – z 17,7 tys. (2011) do 29,2 tys. rowerzystów (2014) (Nowicki i in., 2015). Strefy uspokojonego ruchu zwiększyły jednocześnie bezpieczeństwo ruchu pieszych i atrakcyjność przestrzeni publicznych wokół odcinków takich ulic.

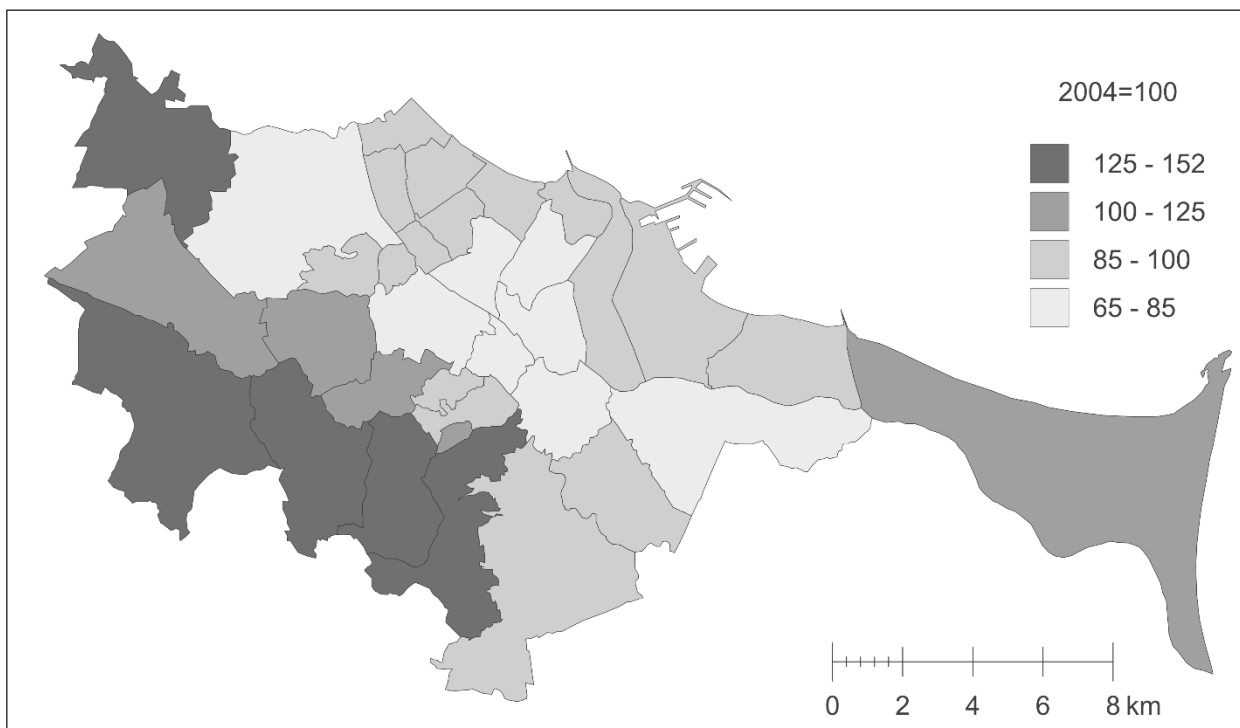


Ryc. 2. Drogi i trasy rowerowe oraz strefy uspokojonego ruchu w Gdańsku w 2016 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

Kształt strategii transportu mobilności miejskiej warunkuje silnie struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta. W Gdańsku, podobnie jak w większości dużych polskich miast, zachodzące zmiany raczej konserwowały istniejący podział zadań przewozowych zdominowany przez samochody, a nawet dominację tę wzmacniały. Największe znaczenie miał rozwój zabudowy mieszkaniowej na peryferiach miasta, za którym nie nadążała rozbudowa infrastruktury technicznej i społecznej. Tereny włączone do miasta w 1973 r., w warunkach dynamicznie rosnącej populacji Polski i postępującego procesu urbanizacji miały zapewnić warunki dla jego dalszego rozwoju. W toku transformacji ustrojowej dynamika demograficzna znacznie osłabła – w największym stopniu w dużych miastach, w tym w Gdańsku. W latach 2004-2014 odnotowano stagnację liczby mieszkańców. Istniejący deficyt mieszkań nie był jednak redukowany poprzez uzupełnienie już istniejącej zabudowy i wykorzystanie ugorów miejskich, ale poprzez zabudowę terenów do tej pory niezagospodarowanych, położonych na peryferiach miasta. Takie postępowanie pozwoliło zaoferować znaczną liczbę relatywnie tanich mieszkań i spowodowało istotne wewnętrznie przesunięcia ludności (ryc. 3), generujące jednak znaczne koszty zewnętrzne wynikające ze

zwiększonego zapotrzebowania na codzienne podróże. Przy braku odpowiedniej oferty transportu publicznego naturalnym wyborem środka transportu przez mieszkańców tych dzielnic stał się samochód osobowy. Nie bez znaczenia był też rozwój centrów handlowych i hipermarketów, których formuła działania preferuje zmotoryzowanych konsumentów. Należy przy tym zaznaczyć, że obserwowany proces zabudowy nowych dzielnic mieszkaniowych i spowodowanych nim przesunięć ludności zachodził w warunkach przyrodniczych nieufatwiających rozbudowy infrastruktury technicznej niezbędnej dla zapewnienia właściwego funkcjonowania dzielnic położonych w południowo-zachodniej i zachodniej części miasta (ryc. 3). Powstały one na obszarze Wysoczyzny Kaszubskiej (na wysokości 100-150 m n.p.m) oddzielonej od położonej niżej, głównej części miasta naturalną barierą – krawędzią wysoczyzny o urozmaiconej rzeźbie, znacznych nachyleniach stoków i w większości pokrytej lasem (i chronionej – Trójmiejski Park Krajobrazowy). Pod koniec analizowanego okresu zaobserwowano częściowe wyhamowanie trendu zabudowy dzielnic peryferyjnych przez jednoczesnym nasileniu działalności inwestycyjnej w dzielnicach położonych bliżej centrum (*Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym...*, 2014).



Ryc. 3. Zmiany liczby ludności w dzielnicach Gdańska w latach 2004-2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miejskiego w Gdańsku.

1.2. Uwarunkowania instytucjonalne

Rola instytucjonalnych uwarunkowań kształtowania strategii miasta w zakresie mobilności i transportu jest trudniejsza do kwantyfikacji, co nie zmienia faktu, że jest bardzo istotna. Kluczowe znaczenie wydaje się mieć brak kompleksowego podejścia do rozwoju miast, w tym zagadnienia mobilności miejskiej na szczeblu rządowym. Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025 (2005) zauważa co prawda odrębność tego problemu od innych kwestii transportowych, jednak bez kompleksowej polityki rozwoju miast nie jest ich w stanie rozwiązać. Zręby polityki miejskiej sformułowane zostały w 2015 r. na potrzeby perspektywy finansowej UE 2013-2020. Działania w zakresie transportu i mobilności, obok kształtowania przestrzeni, ograniczenia emisji zanieczyszczeń i gazów cieplarnianych oraz ochrony środowiska i adaptacji do zmian klimatu mają prowadzić do przekształcenia polskich miast w zrównoważone i spójne (*Krajowa Polityka Miejska 2023*, 2015). Cel jest nierealny do osiągnięcia w założonej perspektywie, ale być może planowane działania, także w Gdańsku, przybliżą jego urzeczywistnienie. Wcześniejszy brak spójnej polityki wobec problemów miejskiej mobilności skutkował brakiem doraźnie bardzo potrzebnych decyzji – chociażby podniesienia maksymalnej kwoty opłat za parkowanie w mieście do poziomu umożliwiającego skuteczne prowadzenie polityki parkingowej czy wprowadzenie stref zakazu wjazdu dla samochodów niespełniających odpowiednich norm emisji spalin. Ich wprowadzenie byłoby najprawdopodobniej bardzo kosztowne politycznie, co tłumaczy zarzucenie takich pomysłów.

Koszt polityczny wynika ze społecznej niepopularności decyzji ograniczających swobodę korzystania z samochodu. To następstwo rozpowszechnionej kultury automobilności, w ramach której myślenie władz i użytkowników o jakości życia przestrzeni miast i jej pokonywaniu jest organizowane poprzez pryzmat możliwości wykorzystania samochodu. Przy czym samochód nie jest postrzegany jedynie jako środek transportu. Informuje o przywiązaniu do prywatności, indywidualizmie i braku ograniczeń przestrzennych w realizacji potrzeb konsumpcyjnych. Wyniki badań prowadzonych we Wrocławiu wskazują na dominującą rolę samochodu w dojazdach do pracy, a także na jego znaczenie jako wyznacznika pozycji, szczególnie w grupie osób o wysokim statusie społecznym (Kajdanek, 2016). Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że wyniki te adekwatnie opisują sytuację w innych dużych polskich miastach, w tym w Gdańsku.

Silny akcent rozłożony na modernizację i rozbudowę infrastruktury drogowej, trudności we wpro-

wadzeniu restrykcji dla ruchu samochodowego, wreszcie rola samochodu jako kulturowego wyznacznika prestiżu są przejawami reprodukcji systemu automobilności, którego nie można zdemontować bez zaproponowania alternatywnego systemu (Urry, 2004). Pojedyncze rozwiązania są niewystarczające. Instytucjonalne uwarunkowania strategii nie ograniczają się jedynie do sfery transportu samochodowego. Specyficzną dla Gdańska, jak i całego Trójmiasta, barierą rozwoju transportu zbiorowego jest polityczna niezdolność do jego pełnej integracji. Skutkuje to skomplikowaną ofertą taryfową, odmienne kształtowaną w obszarach działania poszczególnych organizatorów przewozów, stojąc zarazem w sprzeczności z trendami prowadzącymi do uproszczenia systemów taryfowych (Goldman, Gorham, 2006). Jaskrawym tego przykładem jest kolejny system taryfowy dla niedawno uruchomionej Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Uwarunkowaniem instytucjonalnym, które stanowi atut sprzyjający wdrażaniu strategii równoważenia mobilności, jest zaangażowanie władz miasta w popularyzację roweru jako środka transportu i rekreacji. W Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Gdańska funkcjonuje Referat Mobilności Aktywnej kierowany przez Pełnomocnika Prezydenta Gdańska ds. Komunikacji Rowerowej. Zadania referatu obejmują merytoryczne wsparcie i wdrażanie polityki rowerowej w mieście. System jej urzeczywistnienia został poddany audytowi przy wykorzystaniu metody BYPAD. Głównym narzędziem polityki rowerowej, a w szerszym kontekście prowadzącej do zmiany podziału modalnego, jest dokument w randze uchwały rady miasta pt. *System tras rowerowych dla Gdańska* (2011). Jego ustalenia służą m.in. integracji działań inwestycyjnych różnych podmiotów w zakresie udogodnień rowerowych, nadaniu priorytetów inwestycjom z punktu widzenia ich wpływu na ruch pieszy i rowerowy oraz zapewnieniu spójności przestrzennej systemu tras rowerowych i jego integracji z systemami transportu zbiorowego w mieście. Istotnym aspektem działań miasta są wysiłki podejmowane w kierunku zmiany kultury mobilności. Służą temu takie wydarzenia, jak „Rowerowy maj” czy „Rowerem do pracy”, zachęcające dzieci i młodzież, a także dorosłych do codziennego korzystania z roweru w poruszaniu się po mieście. Od siedmiu lat Gdańsk organizuje również coroczny Kongres Mobilności Aktywnej będący platformą wymiany doświadczeń w zakresie działań na rzecz zmiany kultury mobilności w miastach.

Przegląd uwarunkowań infrastrukturalnych i instytucjonalnych strategii w zakresie transportu i mobilności wskazuje na ich duże zróżnicowanie. Z jednej strony podejmowano liczne działania mające

na celu modernizację i rozbudowę infrastruktury transportu zbiorowego, a także polepszenie warunków ruchu pieszego i rowerowego. Wdrażano również działania na rzecz zmiany kultury mobilności. Biorąc pod uwagę istniejący stan zagospodarowania i charakter podziału modalnego, wymagają one kontynuacji. Z drugiej strony dokonano także kilku znaczących inwestycji w zakresie transportu drogowego, które udroźniły połączenia z portem i częściowo usprawniły ruch miejski. Według władz miasta, organizacji przedsiębiorców, środowiska inżynierów ruchu wymagają one kontynuacji w celu domknięcia tzw. ramy transportowej Gdańska. Część mieszkańców i organizacji społecznych poddaje w wątpliwość tę potrzebę lub zgłasza istotne zastrzeżenia co do kształtu planowanych inwestycji. Wydaje się zatem, że po okresie intensywnego niwelowania głębokich deficytów infrastrukturalnych, jakim były lata 2007-2015, stworzono szersze możliwości wyboru dalszych kierunków zmian w zakresie mobilności i transportu w Gdańsku.

2. Wyzwania rozwojowe, obszary strategicznego rozwoju i cele operacyjne

W dokumencie strategii rozwoju Gdańska do 2030 r. strukturę priorytetów wyznaczają wyzwania rozwojowe (*Gdańsk 2030 Plus Strategia...*, 2014) W zakresie mobilności i transportu sformułowano jednoznaczne wyzwanie wskazujące na potrzebę zmiany podziału modalnego w kierunku spełniającego kryteria zrównoważonej mobilności miejskiej (tab. 2.). Dla sprostania tak sformułowanemu wyzwaniu zidentyfikowano trzy obszary strategicznego rozwoju. Dwa z nich – pierwszy i trzeci (tab. 2) – należy uznać za całościowo odpowiadające postawionemu wyzwaniu. Natomiast drugi z wymienionych obszarów strategicznego rozwoju umożliwi prowadzenie działań zarówno na rzecz zmiany istniejącego podziału modalnego, jak i jego konserwacji. Wskazano bardzo szeroką potrzebę budowy i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej, nie doprecyzowując, o jakie jej rodzaje chodzi.

Tab. 2. Wyzwanie rozwojowe i obszary strategicznego rozwoju w zakresie mobilności i transportu ujęte w strategii rozwoju Gdańska do 2030 r.

Wyzwanie rozwojowe	Wzrost udziału komunikacji publicznej, pieszej, rowerowej w podróżach mieszkańców
Obszary strategicznego rozwoju	Rozwój nowoczesnych, zrównoważonych systemów komunikacji pieszej, rowerowej oraz powiązanej z nimi komunikacji publicznej dla poprawy warunków codziennej mobilności
	Budowa i modernizacja infrastruktury komunikacyjnej oraz poprawa warunków dostępności transportowej Gdańska
	Zapewnienie poprawy efektywności energetycznej, bezpieczeństwa energetycznego oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych miasta i metropolii

Źródło: *Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta*, 2014, s. 50-58.

W dokumencie szczebla operacyjnego (*Gdańsk Programy Operacyjne 2023*, 2015) konsekwentnie powtórzono zaistniałą niespójność. Zgodnie ze sformułowaniem w strategii wyzwaniem rozwojowym wskazano na konieczność poprawy warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego i być może najważniejsze – na potrzebę popularyzacji zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej (tab. 3). Jednocześnie wskazano na potrzebę wzmocnienia wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej. Konkretnie działania podejmowane na rzecz poprawy wewnętrznej dostępności literalnie nie wykluczają inwestycji konserwujących istniejący podział modalny. Rozszerzając interpretację omawianego celu w oparciu o ustalenia dotyczące zależności pomiędzy rozbudową infrastruktury a poziomem kongestii (Mogridge, 1997), można jednak argumentować, że priorytet dla rozbudowy układu drogowego nie spowoduje poprawy wewnątrzmięskiej dostępności.

Aby wskazać przyczyny powstałej niekonsekwencji, należy odwołać się do omówionych wcześniej uwarunkowań. Strategia rozwoju nie powstaje w próżni – różnorodne uwarunkowania muszą być wzięte pod uwagę. Sformułowane wyzwanie rozwojowe, choć znajdujące uzasadnienie w wynikach badań naukowych z zakresu transportu i studiów miejskich, nie uwzględniło istotnych lokalnych uwarunkowań i dlatego zostało zmodyfikowane na poziomie identyfikacji obszarów strategicznego rozwoju. Zanim zakończone zostały prace nad strategią rozwoju, władze miasta przyjęły plan zrównoważonego transportu na lata 2014-2030. Zawarto w nim wartości wskaźnika motoryzacji w perspektywie do 2035 r. dla trzech wariantów. Nawet w optymistycznym liczba samochodów na 1000 mieszkańców nie zmieni się istotnie – z poziomu 543 (2014) spadnie jedynie do 530, natomiast w wariantcie pesymistycznym wzrośnie aż do 680 (*Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu...*, 2014, s. 39). Interpretacja wprost

tych danych wskazuje, że władze miasta nie uznają zmniejszenia liczby samochodów w mieście w perspektywie średniookresowej za prawdopodobne. Równoległe do prac nad programami operacyjnymi aktualizowano program transportowy dla dzielnicy Południe. W toku transformacji ustrojowej rezerwa terenowa w południowej części Gdańska zaczęła być chaotycznie zabudowywana, głównie wielorodzinnymi budynkami mieszkaniowymi. Tym prywatnym inwestycjom nie towarzyszyła rozbudowa infrastruktury

technicznej i społecznej na poziomie pozwalającym zaspokoić powstałe potrzeby. Zagadnienie urosło do rangi problemu politycznego poruszanego w trakcie lokalnej kampanii wyborczej. Uchwalony program ma przyczynić się do wzrostu dostępności transportowej tego obszaru. Zakładana jest znacząca rozbudowa układu drogowego. Większości tych inwestycji mają towarzyszyć linie tramwajowe i ścieżki rowerowe (*Strategiczny program transportowy dzielnicy...*, 2015).

Tab. 3. Cele i zadania programu operacyjnego dla Gdańska w zakresie mobilności i transportu do 2023 r.

Cel	Poprawa warunków dla ruchu pieszego i rowerowego
Zadania	Poprawa infrastruktury ruchu pieszego i rowerowego
	Optymalizacja parkowania pojazdów
	Niwelowanie barier w ruchu pieszym i rowerowym
	Uspokajanie ruchu
	Monitorowanie ruchu pieszego i rowerowego
Cel	Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego
Zadania	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury i taboru
	Uprzywilejowanie komunikacji publicznej
	Usprawnienie organizacji komunikacji publicznej
Cel	Poprawa wewnętrznej i zewnętrznej dostępności transportowej
Zadania	Rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniskowej
	Rozwój funkcji Gdańska jako węzła transportowego
Cel	Popularyzacja zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej
Zadania	Promocja transportu zrównoważonego i mobilności aktywnej
	Współpraca i partycypacja społeczna na rzecz zrównoważonego transportu i mobilności aktywnej

Źródło: *Gdańsk Programy Operacyjne 2023*, 2015, s. 227-231.

Przewidziana w strategii i programie operacyjnym możliwość rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej bez dookreślenia, o jaki jej rodzaj chodzi wynika najprawdopodobniej także z niejednorodnych opinii mieszkańców. Z jednej strony w toku konsultacji założeń strategii z mieszkańcami wyraźnie akcentowane były potrzeby w zakresie polepszenia warunków ruchu pieszego, rowerowego i transportu miejskiego (Wołkowiński, 2013). Z drugiej strony wyniki badań ankietowych przeprowadzonych w toku przygotowań do prac nad strategią rozwoju wyraźnie wskazywały potrzebę rozbudowy dróg oraz polepszenia komunikacji miejskiej. Kwestia dróg rowerowych czy ścieżek rekreacyjnych była zdecydowanie rzadziej wymieniana wśród priorytetów na nadchodzące lata (*Postrzeganie miasta oraz zmian...*, 2013). Wydaje się, że te wyniki są bardziej miarodajne z uwagi na przyjęcie losowo-kwotowej metody doboru próby, która obejmowała 1000 respondentów. Natomiast wnioski uzyskane w toku konsultacji społecznych, choć merytorycznie mogą być trafne, to niekoniecznie oddają stanowisko większości mieszkańców. Udział w konsul-

tacjach wymaga dość silnej motywacji, a tą z reguły wykazują się osoby oczekujące głębszych zmian, a nie kontynuacji dotychczasowych działań mieszczących się bardziej w kulturze mobilności, w której naczelnym miejscem zajmuje samochód osobowy.

3. Powiązania z celami innych programów operacyjnych

Rozwój miasta jest procesem złożonym, w którym zmiany zachodzące w różnych dziedzinach wzajemnie na siebie oddziałują. Jedną z podstawowych barier równoważenia miejskiej mobilności stanowi brak albo niewystarczające powiązania planowania przestrzennego z planowaniem rozwoju transportu (Beim, 2011). Wspomniany program rozwoju transportu dla dzielnicy Południe w Gdańsku jest właśnie przykładem próby zmniejszenia negatywnych konsekwencji powstałych w następstwie braku koordynacji prywatnych działań w zakresie inwestycji mieszkaniowych i publicznych inwestycji w infrastrukturę.

W celu zwiększenia efektywności programów operacyjnych wskazano potencjalne interakcje między działaniami podejmowanymi w ramach każdego z nich. Pozwoliło to, przynajmniej po części, uniknąć planowania działań, które byłyby ze sobą sprzeczne. Wdrażanie programu dotyczącego mobilności i transportu będzie wpływać na osiągnięcie celów wszystkich innych programów. Sukcesy w równoważeniu miejskiej mobilności w znacznej mierze zależne będą od sprzężeń zwrotnych stanowiących następstwo działań podejmowanych w innych programach operacyjnych (tab. 4). Dostrzeżenie tych zależności nie tylko wskazuje instytucjom wdrażającym zagadnienia wymagające koordynacji, ale pozwala również budować koalicje na rzecz zmiany modelu mobilności, wykraczające poza kategorie użytkowników transportu (Kajdanek, 2016). Nie dla każdego mieszkańca identyfikacja w kategoriach pieszego, rowerzy-

sty, kierowcy czy użytkownika transportu miejskiego musi być motywem poparcia dla działań na rzecz zrównoważonej mobilności. Natomiast może go stanowić głębokie przekonanie do zalet aktywnego trybu życia czy spędzania czasu wolnego w atrakcyjnych wnętrzach miejskich.

Identyfikacja zależności pomiędzy zrównoważonym rozwojem infrastruktury transportu a rozwojem miast jako całości pozwala też na poszukiwanie dodatkowych źródeł finansowania inwestycji. Jeżeli rozwój infrastruktury pieszej i rowerowej zauważalnie wpływa na poziom zdrowia publicznego (Cavill i in., 2008; Dill, 2009; Pucher, Dijkstra, 2003), przyczyniając się jednocześnie do ograniczenia niezwykle wysokich kosztów medycyny naprawczej, to jest to dodatkowe uzasadnienie inwestycji w infrastrukturę mobilności aktywnej.

Tab. 4. Powiązania Programu Operacyjnego Mobilność i Transport (PO MiT) z pozostałymi programami operacyjnymi dla Gdańska

Pozostałe programy operacyjne	Wpływ PO MiT na wdrażanie pozostałych programów	Wpływ pozostałych programów na wdrażanie PO MiT
Edukacja	<ul style="list-style-type: none"> – Lepsza dostępność czasowa do placówek edukacyjnych – Większe bezpieczeństwo dojścia pieszo i dojazdu rowerem do placówek edukacyjnych 	<ul style="list-style-type: none"> – Dopasowanie sieci szkół do rozmieszczenia ludności zmniejszy potrzeby transportowe – Edukacja w zakresie kształtowania nawyków mobilności aktywnej ułatwi zmianę podziału modalnego
Zdrowie publiczne i sport	<ul style="list-style-type: none"> – Lepsze warunki dla regularnej aktywności fizycznej – Czystsze powietrze 	<ul style="list-style-type: none"> – Promocja zdrowia oznacza popularyzację mobilności aktywnej
Integracja społeczna i aktywność obywatelska	<ul style="list-style-type: none"> – Rozwój transportu zbiorowego oraz lepsze warunki dla ruchu pieszego i rowerowego ułatwiają włączenie społeczne 	<ul style="list-style-type: none"> – Rozwinięta sieć infrastruktury i usług społecznych zmniejszy potrzeby transportowe
Kultura i czas wolny	<ul style="list-style-type: none"> – Sprawny transport publiczny ułatwia organizację wydarzeń kulturalnych wysokiej rangi 	
Innowacyjność i przedsiębiorczość	<ul style="list-style-type: none"> – Wyższa konkurencyjność dzięki lepszej dostępności transportowej 	
Atrakcyjność inwestycyjna	<ul style="list-style-type: none"> – Wyższa atrakcyjność terenów inwestycyjnych dzięki lepszej dostępności transportowej 	
Infrastruktura	<ul style="list-style-type: none"> – Niższe koszty utrzymania infrastruktury i mniejszy popyt na nową w następstwie ograniczenia ruchu samochodowego 	<ul style="list-style-type: none"> – Modernizacja oświetlenia ulicznego zwiększy bezpieczeństwo ruchu pieszego i rowerowego
Przestrzeń publiczna	<ul style="list-style-type: none"> – Wyższa atrakcyjność przestrzeni publicznych dzięki łatwiejszej dostępności, wyższemu bezpieczeństwu ruchu i eliminacji parkujących pojazdów 	<ul style="list-style-type: none"> – Atrakcje przestrzeni publicznej są łatwiej osiągalne pieszo i rowerem

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Gdańsk Programy Operacyjne 2023, 2015*, s. 232-235.

Podsumowanie

Dokonana analiza przekształceń w zakresie strategicznego planowania kierunków przemian w zakresie

mobilności i transportu w Gdańsku pozwoliła przede wszystkim na wskazanie zaistniałych niespójności i ich potencjalnych negatywnych konsekwencji w struktu-

rze tych celów, a także wskazanie uwarunkowań, które doprowadziły do tych rozbieżności.

W dokumencie strategii rozwoju Gdańska do 2030 r. w zakresie mobilności i transportu sformułowano jednoznaczne wyzwanie wskazujące na potrzebę zmiany podziału modalnego w kierunku spełniającego kryteria zrównoważonej mobilności miejskiej. Nie określono docelowej struktury podziału zadań przewozowych ani powszechnie uznawanych kryteriów oceny dostępności i jakości transportu publicznego (*Sustainable Urban Mobility...*, 2015). Dla sprostania tak sformułowanemu wyzwaniu zidentyfikowano trzy obszary strategicznego rozwoju. Dwa z nich całościowo odpowiadają postawionemu wyzwaniu. Natomiast jeden umożliwia prowadzenie działań zarówno na rzecz zmiany istniejącego podziału modalnego, jak i jego konserwacji. Wskazano bardzo szeroką potrzebę budowy i modernizacji infrastruktury komunikacyjnej, nie doprecyzowując, o jakie jej rodzaje chodzi. Przyczyny powstałej niekonsekwencji wynikają z wcześniej podjętych, istotnych ustaleń co do kierunków rozwoju transportu miejskiego zakładających znaczącą rozbudowę układu drogowego w południowych dzielnicach miasta. Nie bez znaczenia są też niejednorodne opinie mieszkańców co do dalszych kierunków rozwoju transportu w mieście.

Przeprowadzona analiza pokazuje, że miejska polityka transportowa Gdańska znalazła się blisko punktu zwrotnego. Z jednej strony ciągle aktualnym jej wątkiem jest nadrabianie zaległości infrastrukturalnych w oparciu o rozwiązania tworzone w warunkach dominacji kultury automobilności. Stosowaniu takiego podejścia sprzyjają postawy znacznej części mieszkańców, grup interesów, dla których zachowanie *statusquo* jest źródłem różnego rodzaju korzyści. Istotnym czynnikiem skłaniającym do pośpiechu, a co za tym idzie – wykorzystywania sprawdzonych schematów, jest dostępność po raz chyba ostatni (2014-2020) tak znaczących środków z funduszy strukturalnych UE. Z drugiej strony liczebność mieszkańców i różnych grup interesów, którym zależy na zmianie modelu mobilności, jest coraz większa. Argumenty na rzecz tej zmiany są również coraz bardziej zauważalne w dyskursie publicznym. Dlatego zagadnienie potrzeby zmiany podziału modalnego w podróżach mieszkańców tak wyraźnie wybrzmiało w strategii i zyskało wiele narzędzi urzeczywistnienia. Obecne plany Gdańska w zakresie mobilności nie obejmują zamierzeń tak ambitnych, jak w przypadku Kopenhagi (Radzinski, 2011; 2012) czy Hamburga (Carvalho, Mingardo, Van Haaren, 2012), stwarzają jednak warunki dla dokonania istotnej zmiany podziału modalnego w kierunku urzeczywistnienia idei zrównoważonej mobilności miejskiej.

Piśmiennictwo

- Analiza zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Gdańska w latach 2010-2013*, 2014, Biuro Rozwoju Gdańska, Gdańsk.
- Banister D., 2008, The sustainable mobility paradigm, *Transport policy*, 15, 73-80.
- Beim M., 2011, *Sprawny transport publiczny w polskich miastach*, seria: Raport Instytutu Sobieskiego, 40, Instytut Sobieskiego, Warszawa.
- Benko G., 1993, *Geografia technopolii*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Cavill N., Kahlmeier S., Rutter H., Racioppi F., Oja P., 2008, Economic analyses of transport infrastructure and policies including health effects related to cycling and walking: a systematic review, *Transport policy*, 15, 291-304.
- Carvalho L., Mingardo G., Van Haaren J., 2012, Green Urban Transport Policies and Cleantech Innovations: Evidence from Curitiba, Göteborg and Hamburg, *European Planning Studies*, 20(3), 375-396.
- Dill J., 2009, Bicycling for transportation and health: the role of infrastructure, *Journal of Public Health Policy*, 30, 95-110.
- Gdańsk 2030 Plus Strategia Rozwoju Miasta*, 2014, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- Gdańsk Programy Operacyjne 2023*, 2015, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- Gdańskie Badania Ruchu 2016 wraz z opracowaniem transportowego modelu symulacyjnego Gdańska. Raport 3. Raport z przeprowadzenia badań i pomiarów*, Via Vistula, Kraków.
- Goldman T., Gorham R., 2006, Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society, Sustainable Cities*, 28, 261-273. (DOI:10.1016/j.techsoc.2005.10.007)
- Igliński H., 2009, *Ograniczanie poziomu kongestii transportowej a zrównoważony rozwój miast*, praca doktorska na Wydziale Gospodarki Międzynarodowej Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań.
- Kajdanek K., 2016, Społeczno-kulturowe wzory korzystania z systemu transportu w kontekście systemu transportu zrównoważonego – przykład Wrocławia [w:] A. Wołaniuk (red.), *Współczesne czynniki i bariery rozwoju miast: XXVIII Konferencja Wiedzy o Mieście*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 141-152.
- Komornicki T. i in., 2013, *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Kopeć K., 2015, Pomorska Kolej Metropolitalna jako nowy element kształtowania komunikacji w aglomeracji gdańskiej, *Logistyka*, 3, 5205-5212.
- Korolczuk M., 2015, *Dużywzrostuchuna ul. Słowackiego*, Trójmiasto.pl, <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Duzy-wzrostuchuna-ul-Slowackiego-n97203.html>. [19.07.2016]
- Kowalewski A. i in., 2014, Ekonomiczne straty i społeczne koszty niekontrolowanej urbanizacji w Polsce – wybrane fragmenty raportu, *Samorząd Terytorialny*, 4, 5-21.
- Kowalewski M., 2013, Organizowanie miejskiego aktywizmu w Polsce: Kongres Ruchów Miejskich, *Social Space Journal*, 6, 99-126.
- Krajowa Polityka Miejska 2023*, 2015, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Kudłacz T., 1999, *Programowanie rozwoju regionalnego*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Kudłacz T., 1993, *Programowanie rozwoju społeczno-gospodarczego na szczeblu lokalnym*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków.
- Mogridge M. J., 1997, The self-defeating nature of urban road capacity policy: A review of theories, disputes and available evidence, *Transport Policy*, 4, 5-23.
- Nowicki M. i in., 2015, *Gdańsk 2030 Plus. Strategia Rozwoju Miasta. Diagnozy do programów operacyjnych*, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014-2030*, 2014, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025*, 2005, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Postrzeganie miasta oraz zmian rozwojowych zachodzących w mieście przez mieszkańców Gdańska*, 2013, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- Pucher J., Dijkstra L., 2003, Promoting safe walking and cycling to improve public health: lessons from the Netherlands and Germany, *American Journal of Public Health*, 93, 1509-1516.
- Puga D., 2010, The magnitude and causes of agglomeration economies, *Journal of Regional Science*, 50, 203-219.
- Radzimski A., 2011, Transport zbiorowy oraz car sharing jako element system zrównoważonego transportu miejskiego w Kopenhadze, *Transport Miejski i Regionalny*, 12, 18-26.
- Radzimski A., 2012, Ruch pieszy i rowerowy jako element system zrównoważonego transport miejskiego w Kopenhadze, *Transport Miejski i Regionalny*, 02, 13-22.
- Richardson H. W., 1995, Economies and diseconomies of agglomeration [w:] H. Giersch (red.), *Urban Agglomeration and Economic Growth*, Springer, Cham, 123-155. (DOI 10.1007/978-3-642-79397-4)
- Skott P., Auerbach P., 1995, Cumulative causation and the "new" theories of economic growth, *Journal of Post Keynesian Economics*, 17, 381-402.
- Strahl D., 1990, *Metody programowania rozwoju społeczno-gospodarczego*, Państwowe Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Strategiczny program transportowy dzielnicy Południe w mieście Gdańsku*, 2015, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- System tras rowerowych dla Gdańska*, 2011, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- Sustainable Urban Mobility and Public Transport in UNECE Capitals*, 2015, United Nations Economic Commission for Europe, New York–Geneva.
- Szlachta J., 2011, Strategiczne programowanie rozwoju regionalnego, w kierunku krajowego systemu myśli strategicznej w sferze polityki regionalnej [w:] M. Kolczyński, P. Żuber (red.), *Nowy paradygmat rozwoju – najnowsze trendy i perspektywy polityki regionalnej*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 27-27.
- Szołtysek J., 2011, *Kreowanie mobilności mieszkańców miast*, Wolters Kluwer Polska, Warszawa.
- Urry J., 2004, The "System" of Automobility, *Theory Culture Society*, 21, 25-39. (DOI:10.1177/0263276404046059)
- Wołkowiński P., 2013, *Debaty strategiczne z uczestnikami prac nad Strategią Rozwoju Gdańska 2030 Plus: mieszkańcami, uczniami, organizacjami pozarządowymi*, Urząd Miejski w Gdańsku, Gdańsk.
- Wyszomirski O., 2008, *Transport miejski: ekonomika i organizacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.