

EKO GDAŃSK

27.05 - 16.06

KONSULTACJE SPOŁECZNE STRATEGII ROZWOJU
ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU
DO ROKU 2035



GDAŃSK

RAPORT Z BADAŃ OPINII PUBLICZNEJ W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU DO ROKU 2035

SPIIS TREŚCI

WPROWADZENIE

BADANIE ILOŚCIOWE WŚRÓD MIESZKAŃCÓW GDAŃSKA ORAZ
PRZEDSTAWICIELI RAD DZIELNIC

3

BADANIE JAKOŚCIOWE WŚRÓD UŻYTKOWNIKÓW AUT ELEKTRYCZNYCH ORAZ
PRZEDSTAWICIELI GDAŃSKICH FIRM

6

25

WPROWADZENIE

TŁO PROJEKTU

Konsultacje społeczne Strategii rozwoju elektromobilności w Gdańsku do 2035 roku prowadzone były na podstawie Uchwały XVI/494/15 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 listopada 2015 roku oraz Zarządzenia Prezydenta Miasta Gdańska nr 632/20 z 20 maja 2020 roku. Konsultacje zrealizowała firma badawcza Inny Format Sp. z o.o. we współpracy z miejskim zespołem zajmującym się elektromobilnością.

Realizacja konsultacji została dofinansowana ze środków Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej z programu „GEPARD II – transport niskoemisyjny. Część 2) Strategia rozwoju elektromobilności”.

HARMONOGRAM I ZAKRES KONSULTACJI. METODY I NARZĘDZIA KONSULTACYJNE

Konsultacje społeczne Strategii trwały 21 dni – od 27 maja do 16 czerwca 2020 roku. Działania animacyjne rozpoczęły się 20 maja i trwały do 15 czerwca 2020 roku.

Proces konsultacji obejmował:

- Działania animacyjne online wspierające zaangażowanie mieszkank i mieszkańców Gdańska w prowadzone konsultacje, w tym:
 - Przygotowanie 3 komunikatów prasowych zachęcających do udziału w konsultacjach, opublikowanych na stronie www.gdansk.pl w dniach 21 maja, 2 i 10 czerwca 2020 roku.
 - Opublikowanie komunikatu w formie artykułu sponsorowanego na stronie www.trojmiasto.pl w dniu 26 maja 2020 roku.
 - Mailing do interesariuszy (lokalnych organizacji pozarządowych i Rad Dzielnic) z zaproszeniem do udziału w webinarach z wykorzystaniem narzędzia Getresponse - 7 newsletterów – z 26 i 27 maja oraz 1 i 3 czerwca 2020 roku.

WPROWADZENIE

- Stworzenie wydarzenia na portalu Facebook, zapraszającego do udziału w konsultacjach i webinarach, uruchomionego z profilu Miasta Gdańska, w dniu 27 maja 2020 roku.
- Przygotowanie 4 postów i publikacji w wydarzeniu na FB z częstotliwością jednego postu tygodniowo (treść + grafika) – 27 maja (dwa posty), 2 czerwca, 8 czerwca 2020 roku.
- Uruchomienie i opłacenie dwóch reklam płatnych na Facebook przekierowujących na wydarzenie.
- Zaprojektowanie grafik na tło wydarzenia Facebook.
- Przygotowanie materiału „Pytania i odpowiedzi” (Q&A) dla osób moderujących wydarzenie, odpowiadających na najczęściej zadawane i najbardziej kłopotliwe pytania.
- Przygotowanie 4 infografik do wykorzystania w działaniach animacyjnych online.
- Przygotowanie 1 prezentacji do wykorzystania podczas webinarów.
- Zbieranie uwag i opinii zgłaszanych przez mieszkańców Gdańska drogą elektroniczną na formularzu udostępnionym przez Urząd Miejski w Gdańsku – na adres elektromobilnosc@gdansk.gda.pl.
- Realizację badań ankietowych online wśród mieszkanki i mieszkańców Gdańska – ankieta była dostępna pod adresem <https://emobilnoscgdansk.webankieta.pl/> od 27 maja do 16 czerwca 2020 roku.
- Wysyłkę dedykowanej ankiety online do 35 Rad Dzielnic.
- Przeprowadzenie telefonicznych indywidualnych wywiadów pogłębionych z 5 ekspertami/użytkownikami pojazdów elektrycznych.
- Przeprowadzenie telefonicznych indywidualnych wywiadów pogłębionych z 5 przedstawicielami gdańskich firm.
- Przeprowadzenie dwóch interaktywnych spotkań konsultacyjnych online w czasie rzeczywistym w postaci otwartych webinarów z aktywnym udziałem mieszkańców Gdańska – w dniach 27 maja oraz 3 czerwca 2020 roku.

Niniejszy raport jest podsumowaniem działań konsultacyjnych wykraczających poza katalog obowiązkowych metod konsultacyjnych wynikających z Uchwały XVI/494/15 Rady Miasta Gdańska z dnia 26 listopada 2015 roku. Raport zawiera wyniki badań ankietowych online wśród mieszkańców Gdańska i przedstawicieli Rad Dzielnic oraz badań jakościowych wśród użytkowników samochodów elektrycznych oraz przedstawicieli gdańskich firm.

WPROWADZENIE

HARMONOGRAM I METODOLOGIA BADAŃ

- Badanie ilościowe wśród mieszkańców Gdańska zostało zrealizowane metodą CAWI (*Computer Assisted Web Interviews*) w dniach 27 maja - 16 czerwca 2020 roku. Wzięło w nim udział 967 osób.
- Badanie ilościowe wśród gdańskich Rad Dzielnic zrealizowano metodą CAWI w dniach 27 maja - 16 czerwca 2020 roku. W badaniu wzięli udział przedstawiciele 7 dzielnic Gdańska. Wypełniono 12 ankiet.
- Badanie jakościowe wśród użytkowników aut elektrycznych oraz przedstawicieli gdańskich firm zrealizowano metodą indywidualnych wywiadów pogłębionych, IDI (*In-depth Interviews*), przeprowadzonych przez telefon, między 3 a 19 czerwca 2020 roku. Wzięło w nich udział 5 przedstawicieli gdańskiego biznesu oraz 5 użytkowników/właścicieli samochodów elektrycznych.

W niniejszym raporcie wypowiedzi respondentów oznaczono kursywą.

An orange brushstroke with a textured, painterly appearance, centered on a light gray background. The stroke is roughly rectangular with irregular, torn edges.

**BADANIE ILOŚCIOWE
WŚRÓD MIESZKAŃCÓW GDAŃSKA
I PRZEDSTAWICIELI RAD DZIELNIC**

WNIOSKI Z BADANIA ILOŚCIOWEGO

- Przytłaczająca większość mieszkank i mieszkańców Gdańska, a także większość badanych przedstawicieli gdańskich Rad Dzielnic, popiera ideę zrównoważonego transportu, czyli ograniczanie podróżowania po mieście prywatnymi samochodami osobowymi, na rzecz częstszego korzystania z transportu publicznego, carsharingu oraz aktywnych form mobilności – rowerów, hulajnóg i podróży pieszych.
- Około 2/3 gdańszczan wyraziło opinię, że w codziennych podróżach po mieście należy dążyć do ograniczenia udziału samochodów spalinowych oraz zwiększenia udziału samochodów elektrycznych.
- Niemal wszyscy obywatele Gdańska uważają, że w mieście powinny pojawić się autobusy nisko- i zeroemisyjne (tj. na prąd, na wodór lub na gaz).
- Zarówno mieszkańcy, jak i przedstawiciele wybranych Rad Dzielnic, którzy wzięli udział w badaniu ankietowym online w ramach przeprowadzonych konsultacji społecznych Strategii rozwoju elektromobilności w Gdańsku, popierają zaproponowane w Strategii działania operacyjne, mające na celu realizację celów strategicznych.
- Jeśli chodzi o działania zaplanowane w ramach Celu operacyjnego 1.1. *Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego, w tym połączeń z węzłami przesiadkowymi i przystankami transportu publicznego* – największe poparcie uzyskały następujące propozycje:
 - modernizacja i remont chodników, tras rowerowych, stref pieszo-rowerowych
 - modernizacji oświetlenia ulicznego i doświetlenie przejść dla pieszych
 - redukcja liczby samochodów parkujących na chodnikach oraz efektywne zarządzanie parkowaniem w rejonach rekreacyjnych
 - poprawa jakości dojazdów pieszych do przystanków transportu zbiorowego oraz w obrębie węzłów przesiadkowych
 - budowa nowych międzydzielnicowych połączeń pieszo-rowerowych, niezależnych od układu drogowego
 - budowa tras rowerowych, w tym sieci szybkich tras rowerowych
 - wznowienie i rozbudowa systemu roweru miejskiego (tzw. roweru metropolitalnego).

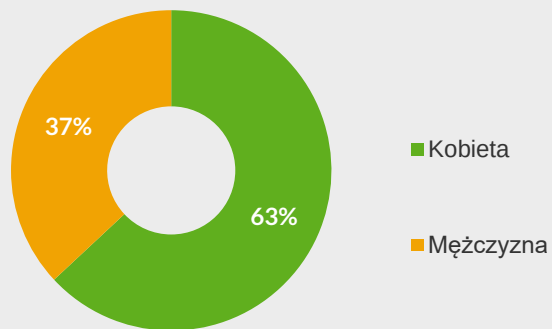
WNIOSKI Z BADANIA ILOŚCIOWEGO

- Cel operacyjny 1.2. *Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego*, także uzyskał znaczące poparcie mieszkańców. W szczególności:
 - integracja biletowo-taryfowa różnych podsystemów transportu publicznego w obszarze metropolitalnym
 - zwiększenie prędkości komunikacyjnej tramwajów i autobusów kosztem indywidualnego ruchu samochodowego, poprzez nadanie priorytetu w ruchu tramwajom i autobusom w godzinach szczytu komunikacyjnego
 - poprawa informacji pasażerskiej, w tym o zakłóceniach w funkcjonowaniu transportu publicznego
 - wytyczanie nowych buspasów na istniejącej infrastrukturze drogowej oraz uwzględnienie buspasów w koncepcjach budowy nowych połączeń drogowych.
- Ankietowanych zapytano także o ich opinię na temat zapisów odwołujących się do drugiego celu strategicznego ujętego w projekcie Strategii rozwoju elektromobilności w Gdańsku do roku 2035, tj.: *Redukcja negatywnego oddziaływania transportu na ludzi, zdrowie i środowisko*. Największe poparcie uzyskały następujące zaplanowane w Strategii działania:
 - włączenie do floty gdańskiego transportu publicznego autobusów elektrycznych
 - ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach mieszkańców, w szczególności samochodów o napędzie konwencjonalnym
 - rozbudowa sieci punktów ładowania samochodów elektrycznych.
- Poza oceną działań zaplanowanych w Strategii, osoby badane zachęcane do przedstawiania własnych propozycji, uwag i wniosków dotyczących mobilności na obszarze Gdańska. Najczęściej powtarzające się wypowiedzi zaprezentowano na stronach 23-24 niniejszego raportu, natomiast wszystkie wolne wypowiedzi zawarte w ankietach mieszkańców oraz Rad Dzielnic ujęto w Załącznikach nr 3. i 4. do raportu.

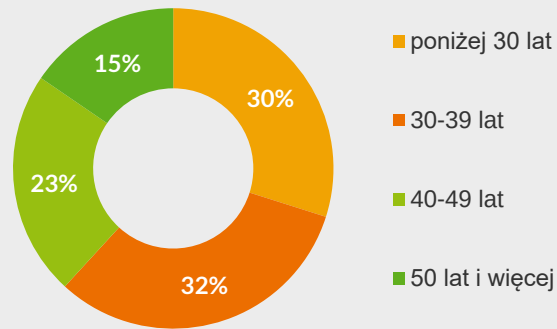
CHARAKTERYSTYKA PRÓBY MIESZKAŃCÓW

CHARAKTERYSTYKA PRÓBY

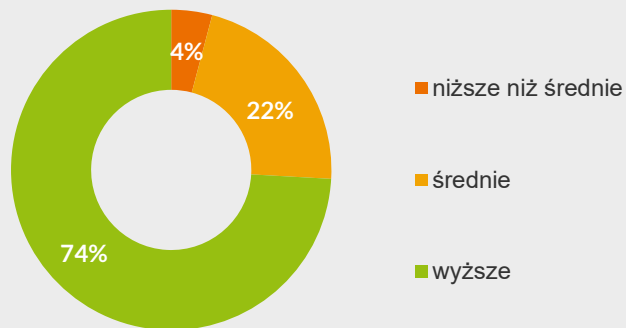
Płeć



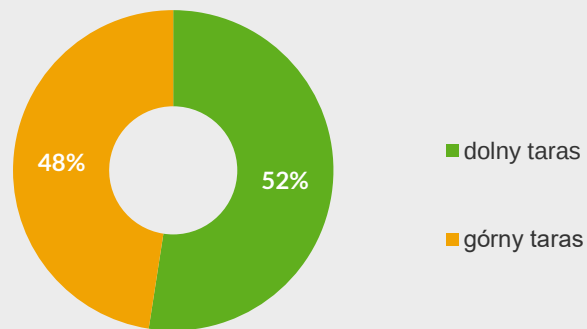
Wiek



Wykształcenie



Miejsce zamieszkania



Niemal 2/3 osób biorących udział w badaniu ankietowym online stanowiły kobiety, tylko 1/3 – mężczyźni.

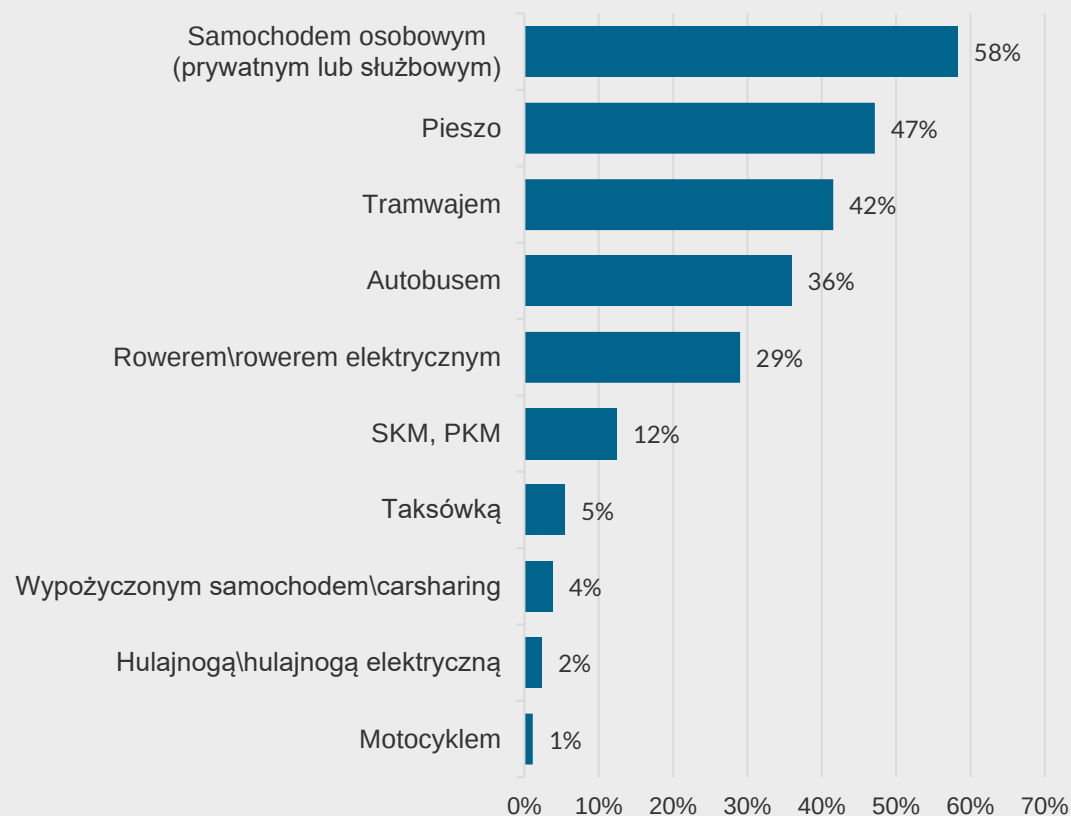
Osoby najmłodsze – do 30 oraz od 30 do 39 roku życia – stanowiły większość badanych – odpowiednio 30% i 32%. Prawie 1/4 to osoby z grupy wiekowej 40-49 lat. Osoby najstarsze – w wieku 50 lat i więcej – reprezentowane były w badaniu przez 15% próby.

Trzech na czterech badanych legitymuje się wykształceniem wyższym, ponad 1/5 – średnim. Jedynie 4% respondentów zadeklarowało wykształcenie niższe niż średnie (głównie zasadnicze zawodowe, ale także gimnazjalne i podstawowe).

Wszystkie osoby, które wypełniły ankietę online są mieszkańcami Gdańska. W badaniu wzięli udział przedstawiciele niemal wszystkich dzielnic Gdańska (tj. 32 z 35). Nieznacznie więcej było wśród nich mieszkańców dolnego tarasu Gdańska (52%) niż górnego tarasu (48%).

CHARAKTERYSTYKA PRÓBY

W jaki sposób zazwyczaj przemieszcza się Pan(i) po Gdańsku?



Ponad połowa mieszkańców (58%) zazwyczaj porusza się po Gdańsku samochodami osobowymi.

Nieco częściej mężczyźni niż kobiety (63% vs 56%) oraz mieszkańcy górnego niż dolnego tarasu (63% vs 54%). Znacznie częściej osoby w wieku 30-49 lat (około 2/3) niż młodsi (mniej niż połowa) i starsi (55%).

Prawie połowa badanych (47%) porusza się po mieście pieszko.

Częściej są to najmłodsi (do 30 r.ż. – 56% vs ok. 45% w starszych grupach wiekowych). Wyraźnie częściej pieszo przemieszczają się mieszkańcy dolnego tarasu (56% vs 39% w górnym tarasie).

Z transportu zbiorowego (autobusów i tramwajów) korzysta około 40% mieszkańców.

Nieco częściej kobiety niż mężczyźni (>40% vs ok. 30%), znacznie częściej najmłodsi (ok. 50%) i najstarsi (ok. 40%), rzadziej – osoby w wieku 30-49 lat (ok. 30%).

Prawie 30% gdańszczanek i gdańszczan porusza się po mieście rowerem lub rowerem elektrycznym.

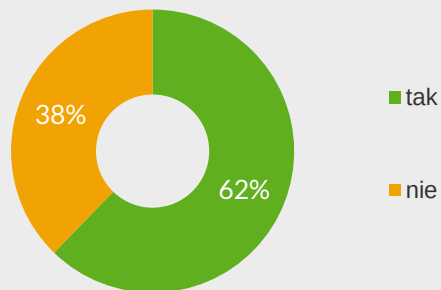
Częściej mężczyźni niż kobiety (38% vs 25%) oraz mieszkańcy dolnego niż górnego tarasu (34% vs 25%).

SKM/PKM jest tak samo popularna wśród kobiet i mężczyzn (około 12%) oraz we wszystkich grupach poziomu wykształcenia, ale wyraźnie maleje wśród osób powyżej 40 lat (8% vs 16% wśród młodszych – poniżej 40 lat).

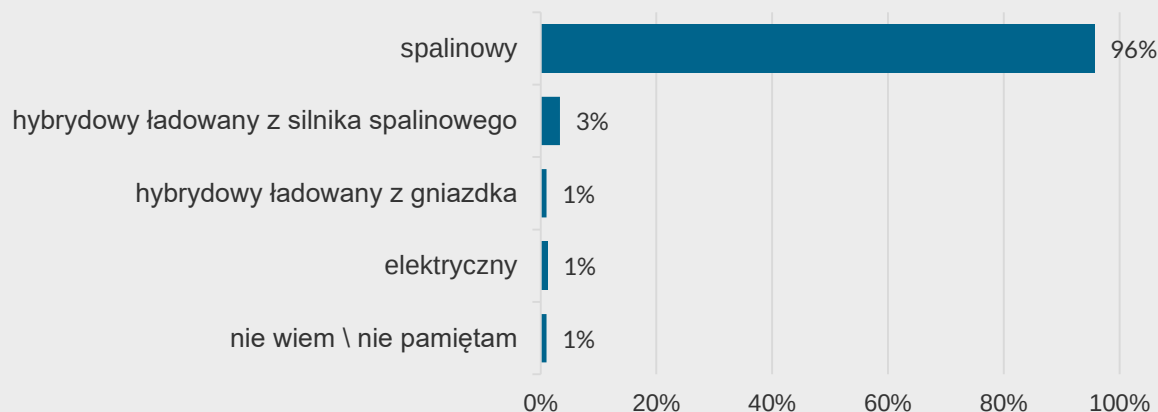
Wraz ze wzrostem poziomu wykształcenia, a więc bardzo często także wysokości dochodów, wzrasta częstość korzystania z transportu prywatnego (samochody osobowe) oraz rowerowego, a maleje korzystanie z transportu publicznego (autobusy, tramwaje) oraz podróży pieszych.

CHARAKTERYSTYKA PRÓBY

Czy jest Pan(i) właścicielem lub współwłaścicielem samochodu?



Jakiego typu jest to samochód?



Ponad 60% osób, które wzięły udział w ankiecie online, zadeklarowało, że posiadają samochód.

Do posiadania samochodu częściej przyznają się:

- mężczyźni (69%) niż kobiety (58%),
- najczęściej osoby w wieku 40-49 lat (74%),
- znacznie rzadziej osoby poniżej 30-tki (46%);
- częściej osoby z wykształceniem wyższym niż średnim i niższym (67% vs 52% i 22%)
- oraz mieszkańcy górnego niż dolnego tarasu Gdańska (66% vs 58%).

Zdecydowana większość samochodów to auta spalinowe (96%).

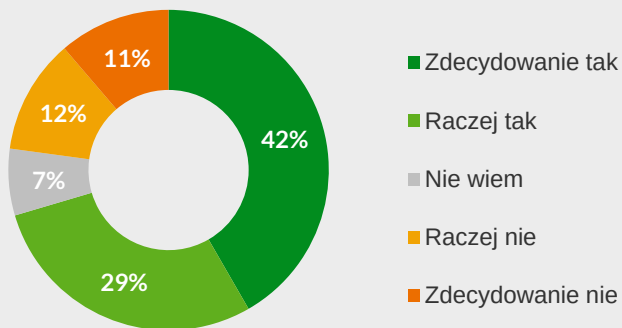
3% stanowią samochody hybrydowe ładowane z silnika spalinowego, 1% - hybrydowe ładowane z gniazdka, również 1% - w pełni elektryczne.

A horizontal, irregular blue brushstroke with a textured, painterly appearance, serving as a background for the text.

OPINIE NA TEMAT MOBILNOŚCI W GDAŃSKU

OPINIE NA TEMAT MOBILNOŚCI

Czy Pana(i) zdaniem należy dążyć do ograniczenia udziału samochodów spalinowych w codziennych podróżach po mieście?



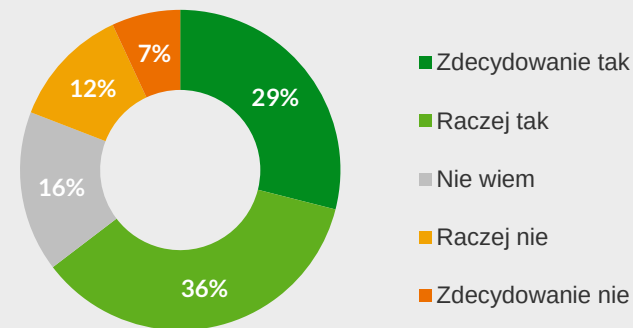
70% mieszkank i mieszkańców Gdańska uważa, że należy dążyć do ograniczenia udziału samochodów spalinowych w codziennych podróżach po mieście.

Częściej taką opinię wyrażają kobiety (75%). Wśród mężczyzn takie stanowisko popiera 64%, a 33% jest przeciwnego zdania (podczas gdy wśród kobiet przeciwnych jest 17%).

Inne grupy społeczno-demograficzne analizowane w badaniu nie różnią się znacząco opinią na badane zagadnienie.

Przedstawiciele Rad Dzielnic Gdańska w zdecydowanej większości również popierają takie działania (83% jest za ograniczeniem samochodów spalinowych).

Czy Pana(i) zdaniem należy dążyć do zwiększenia udziału samochodów elektrycznych w codziennych podróżach po mieście?

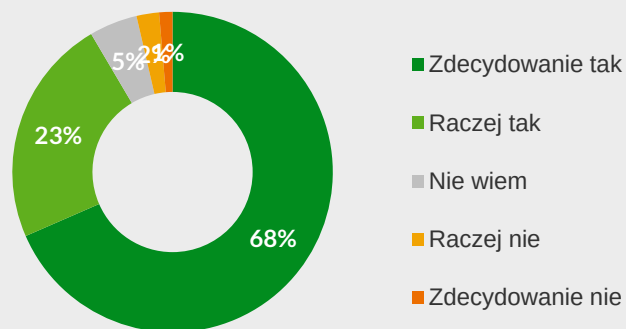


65% gdańszczan oraz 42% przedstawicieli wybranych Rad Dzielnic Gdańska popiera zwiększenie udziału samochodów elektrycznych w codziennych podróżach po mieście. Przeciwnego zdania jest 19% badanych.

Kobiety i mężczyźni równie często popierają zwiększanie udziału elektryków na gdańskich ulicach (64-65%), ale wśród mężczyzn w porównaniu do kobiet więcej jest przeciwników takiego działania (26% przeciwnych mężczyzn vs 16% przeciwnych kobiet). Z kolei więcej kobiet nie ma na ten temat wyrobionego zdania (20% vs 9% wśród mężczyzn).

OPINIE NA TEMAT MOBILNOŚCI

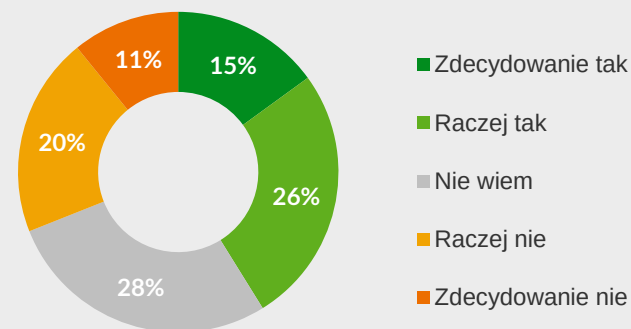
Czy Pana(i) zdaniem w Gdańsku powinny pojawić się autobusy nisko- i zeroemisyjne (tj. na prąd, na wodór lub na gaz)?



Aż 92% mieszkańców oraz 83% przedstawicieli Rad Dzielnic, którzy wzięli udział w ankiecie online, wyraziło opinię, że w Gdańsku powinny pojawić się autobusy nisko- i zeroemisyjne (tj. na prąd, na wodór lub na gaz).

W tym aspekcie nie odnotowano różnic pomiędzy poszczególnymi grupami społeczno-demograficznymi.

Czy Pana(i) zdaniem należy dążyć do zwiększenia udziału samochodów wynajmowanych krótkoterminowo (carsharing) w codziennych podróżach po mieście?



W porównaniu do wcześniej omawianych zagadnień temat samochodów wynajmowanych krótkoterminowo (czyli carsharing) wyraźnie bardziej polaryzuje opinie mieszkańców Gdańska.

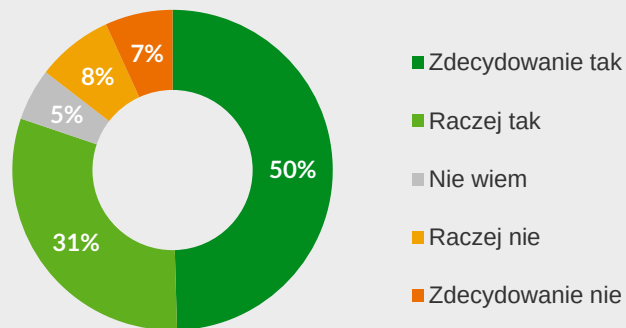
40% mieszkańców (bez zróżnicowania w pod-grupach społeczno-demograficznych) oraz 50% Rad Dzielnic jest za zwiększeniem udziału carsharingu w codziennych podróżach.

Jednocześnie 30% obywateli i obywaterek Gdańska jest temu przeciwnych – nieco częściej mężczyźni (36%) niż kobiety (28%); brak różnic w innych grupach.

Niemal 30% mieszkańców nie ma na ten temat zdania, a wśród pozostałych opinii wyraźnie dominują te umiarkowane („raczej tak”, „raczej nie”) niż zdecydowane.

OPINIE NA TEMAT MOBILNOŚCI

Czy Pana(i) zdaniem należy promować tzw.
zrównoważony transport?



Aż 80% gdańszczanek i gdańszczan oraz 75% przedstawicieli Rad Dzielnic jest zdania, że należy promować zrównoważony transport, tj. mniej podróży prywatnymi samochodami osobowymi, a więcej - transportem publicznym, rowerem, rowerem miejskim, elektryczną hulajnogą, carsharingiem.

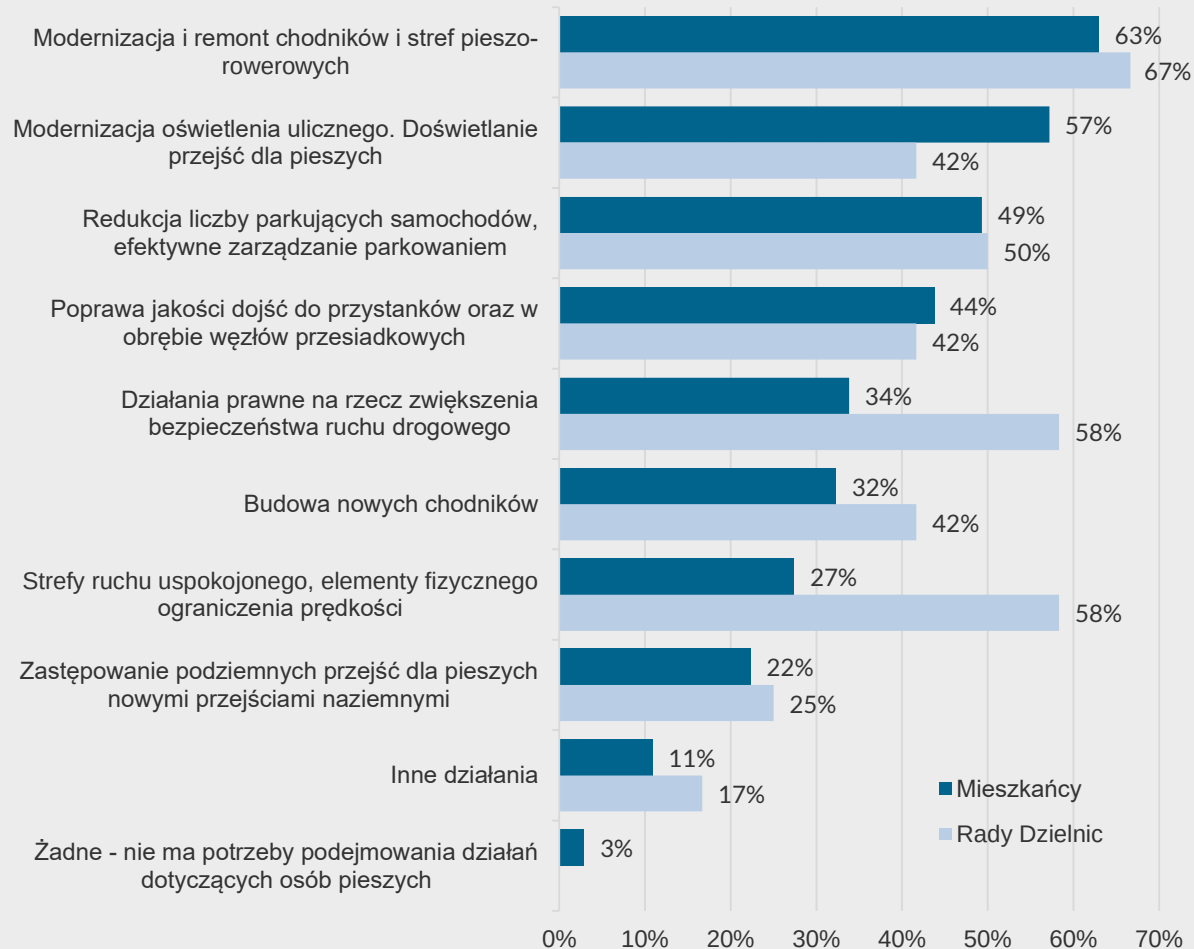
Kobiety częściej niż mężczyźni popierają zrównoważony transport (84% vs 74%), nieco więcej mężczyzn jest przeciwnych (22% vs 10% przeciwnych kobiet; w Radach Dzielnic przeciw wyraziło 18% badanych przedstawicieli, wśród których dominują mężczyźni). Inne grupy społeczno-demograficzne są zgodne w tej kwestii.

A horizontal blue brushstroke with a textured, painterly appearance, serving as a background for the text.

OPINIE NA TEMAT PROPONOWANYCH ZAPISÓW STRATEGII

OPINIE NA TEMAT STRATEGII

Jakie działania należy podjąć w celu poprawy komfortu i bezpieczeństwa poruszania się osób pieszych?



Mieszkańcom oraz przedstawicielom Rad Dzielnic Gdańska przedstawiono do oceny propozycję działań planowanych do wdrożenia w ramach Strategii rozwoju elektromobilności w Gdańsku.

Jeśli chodzi o działania mające na celu poprawę komfortu i bezpieczeństwa poruszania się osób pieszych, największe poparcie zarówno mieszkańców, jak i Rad Dzielnic, uzyskała planowana modernizacja i remont chodników i stref pieszko-rowerowych (około 2/3 głosów w obu grupach, zwłaszcza najmłodsi mieszkańcy – do 30 r. ż. – 68%).

Ponad połowa mieszkańców (57%) i nieco mniej przedstawicieli Rad Dzielnic (42%) popiera konieczność modernizacji oświetlenia ulicznego i doświetlenia przejść dla pieszych (nieco więcej głosów na ten temat ze strony mieszkańców poniżej 40 r.ż. – około 60%, nieco mniej wśród starszych obywateli – około 50%).

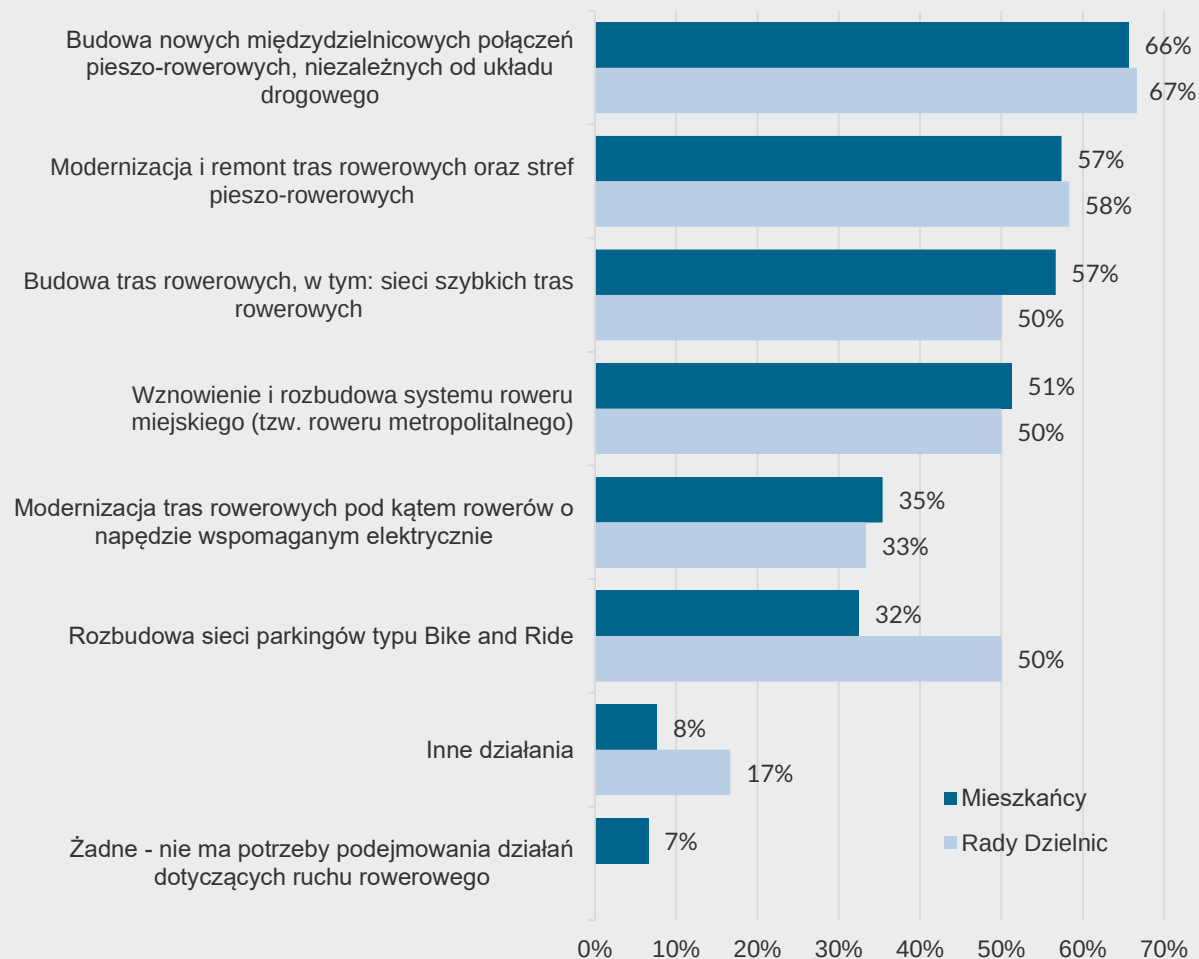
Co drugi ankietowany z każdej z grup uważa, że należy ograniczyć liczbę samochodów parkujących na chodnikach oraz efektywnie zarządzać parkowaniem w rejonach rekreacyjnych.

Nieco ponad 40% badanych z obu grup, a szczególnie najmłodsi mieszkańcy (51%), zwracają uwagę na konieczność poprawy jakości dojazdów pieszych do przystanków transportu zbiorowego oraz w obrębie węzłów przesiadkowych.

Ponadto przedstawiciele Rad Dzielnic, którzy wzięli udział w badaniu ankietowym, częściej niż mieszkańcy zwracali uwagę na potrzebę podjęcia działania prawnych na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego (przede wszystkim dla skutecznej karalności wykroczeń i przestępstw drogowych), a także konieczność uspokajania ruchu – poprawy wyposażenia stref ruchu uspokojonego o elementy fizycznego ograniczenia prędkości i natężenia ruchu (tzw. „spowalniacze”, „śpiący policjanci”).

OPINIE NA TEMAT STRATEGII

Jakie działania należy podjąć w celu poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego w mieście?



W ramach opiniowania działań planowanych do podjęcia w ramach Strategii, a związanych z poprawą komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego w mieście, największa grupa zarówno mieszkańców, jak i przedstawicieli gdańskich Rad Dzielnic popiera budowę nowych międzydzielnicowych połączeń pieszo-rowerowych, niezależnych od układu drogowego (2/3 głosów w obu grupach).

Niemal 60% badanych z obu grup uważa, że należy także modernizować i remontować już istniejące trasy rowerowe oraz strefy pieszo-rowerowe.

Tyle samo mieszkańców (57%) oraz co drugi przedstawiciel Rad Dzielnic chciałby, aby w najbliższych latach powstały nowe trasy rowerowe, w tym sieci szybkich tras rowerowych.

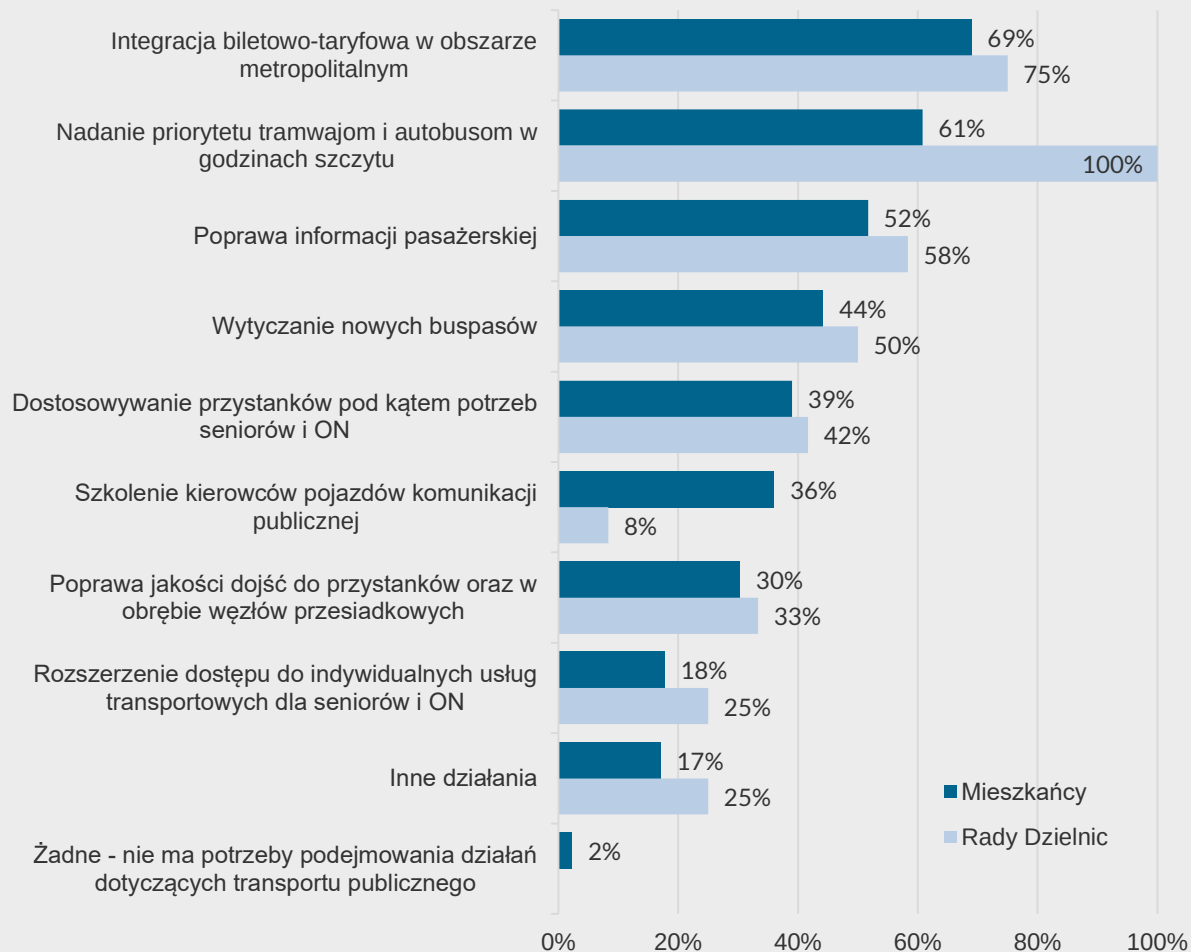
Połowa respondentów popiera wznowienie i rozbudowę systemu roweru miejskiego (tzw. roweru metropolitalnego).

Połowa przedstawicieli Rad Dzielnic (i co trzeci mieszkańiec) popiera pomysł rozbudowy sieci parkingów typu Bike and Ride.

Działaniami na rzecz poprawy komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego w Gdańsku zainteresowani są szczególnie najmłodszy mieszkańcy - wraz z wiekiem spada poparcie dla poszczególnych propozycji ujętych w Strategii.

OPINIE NA TEMAT STRATEGII

Jakie działania należy podjąć w celu zwiększenia udziału oraz poprawy atrakcyjności transportu publicznego w Gdańsku?



Około 70% badanych z obu grup (mieszkańcy i Rady Dzielnic) zauważa konieczność integracji biletowo-taryfowej różnych podsystemów transportu publicznego w obszarze metropolitalnym.

Nieco częściej zwracają na to uwagę mężczyźni oraz osoby legitymujące się wyższym wykształceniem, nieco rzadziej – najstarsi obywatele.

61% gdańszczan oraz wszyscy (100%) przedstawiciele Rad Dzielnic dostrzegają potrzebę zwiększenia prędkości komunikacyjnej tramwajów i autobusów kosztem indywidualnego ruchu samochodowego, poprzez nadanie priorytetu w ruchu tramwajom i autobusom w godzinach szczytu komunikacyjnego.

Ponad połowa badanych oczekuje poprawy informacji pasażerskiej, w tym o zakłóceniach w funkcjonowaniu transportu publicznego.

Niemal połowa ankietowanych z obu grup popiera plan wytyczania nowych buspasów na istniejącej infrastrukturze drogowej oraz uwzględnienie buspasów w koncepcjach budowy nowych połączeń drogowych.

Opisane powyżej działania najczęściej wskazywali najmłodsi mieszkańcy (poniżej 30 r.ż.) – średnio o 10 punktów procentowych częściej niż starsi badani.

Około 40% respondentów w obu próbach badawczych, a szczególnie najstarsi obywatele Gdańska (51% w grupie wiekowej powyżej 50 lat), zwracają uwagę na potrzebę likwidacji barier komunikacyjnych dla osób z niepełnosprawnością i seniorów, poprzez dostosowywanie przystanków komunikacji miejskiej pod kątem potrzeb seniorów i ON.

OPINIE NA TEMAT STRATEGII

Jakie działania należy podjąć w celu redukcji negatywnego wpływu transportu na ludzi, zdrowie i środowisko?



Jednym z celów strategicznych przyjętych w Strategii rozwoju elektromobilności w Gdańsku jest redukcja negatywnego oddziaływania transportu na ludzi, zdrowie i środowisko. Wśród działań zmierzających do realizacji tego celu strategicznego mieszkańcy oraz ich przedstawiciele z Rad Dzielnic najczęściej (około 2/3 głosów) zwracali uwagę na potrzebę włączenia do floty gdańskiego transportu publicznego autobusów elektrycznych.

40% mieszkańców i 50% przedstawicieli Rad Dzielnic popiera propozycję ograniczenia wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach mieszkańców, w szczególności samochodów o napędzie konwencjonalnym.

Około 40% badanych zauważa konieczność rozbudowy sieci punktów ładowania samochodów elektrycznych.

Jest to temat szczególnie bliski najmłodszym mieszkańcom – popiera go aż 49% osób poniżej 30 r.ż. oraz 38% osób w wieku 30-39 lat, zaś w najstarszej grupie wiekowej (powyżej 50 lat) – zaledwie 26%.

Mniej więcej 1/3 wszystkich ankietowanych dostrzega potrzebę:

- ograniczenia możliwości parkowania pojazdów w kluczowych obszarach miasta, w tym dalszy rozwój Strefy Ograniczonego Dostępu i Strefy Płatnego Parkowania,
- ograniczenia miejsc postojowych w obszarach dobrze skomunikowanych transportem publicznym,
- podjęcia działań wspierających wynajem samochodów i skuterów elektrycznych (to działanie szczególnie popierają młodzi mieszkańcy – do 40 r.ż., a znacznie rzadziej najstarsi – powyżej 50 r.ż. – tylko 17%),
- oraz podjęcia działań wspierających korzystanie z rowerów o napędzie wspomaganym elektrycznie, w tym rowerów typu cargo, wśród przedsiębiorców i mieszkańców – choć to działanie znacznie rzadziej popierają przedstawiciele Rad Dzielnic (17%).

UWAGI I PROPOZYCJE MIESZKAŃCÓW

UWAGI I PROPOZYCJE - CYTATY

W niniejszym rozdziale zaprezentowano wybrane, powtarzające się najczęściej, uwagi i propozycje mieszkańców Gdańska dotyczące omawianego tematu. Wszystkie wolne wypowiedzi zawarte w ankietach mieszkańców oraz Rad Dzielnic ujęto w Załącznikach 3. i 4. do raportu.

WYPOWIEDZI DOTYCZĄCE RUCHU PIESZYCH:

Więcej bezkolizyjnych przejść dla pieszych (tunele, kładki).

Modernizacja przejść podziemnych, windy dla osób niepełnosprawnych i z wózkami.

Więcej zieleni przy chodnikach żeby bardziej oddzielić pieszych od ulicy.

WYPOWIEDZI DOTYCZĄCE RUCHU ROWEROWEGO:

Ograniczenie ruchu rowerowego na chodnikach.

Likwidacja traktów pieszo-rowerowych. Nie jest to dobre dla rowerzystów, a dodatkowo niebezpieczne dla pieszych.

Separacja ruchu rowerowego od ruchu pieszego i samochodowego.

Rozwiązanie problemu braku przestrzeni dla transportowania rowerów w środkach komunikacji miejskiej np. w sezonie letnim.

Zorganizować kolejny system Mevo - był bardzo popularny.

Skuteczne monitorowanie zachowania i karanie rowerzystów łamiących przepisy ruchu drogowego i poruszających się po chodnikach zamiast po ścieżkach rowerowych.

Zlikwidowanie zielonych strzałek dla samochodów zachęci ludzi do częstszego jeżdżenia rowerem.

WYPOWIEDZI DOTYCZĄCE TRANSPORTU PUBLICZNEGO:

Zwiększenie liczby tramwajów i autobusów, zwiększenie częstotliwości kursowania tramwajów i autobusów.

Poprawa siatki połączeń, w tym SKM i PKM.

Poprawa punktualności oraz komfortu podróży (czyste pojazdy, sprawna klimatyzacja, brak tłoku).

Nie przesiądę się z auta na tramwaj jeżeli nie będę mieć pewności że dotrę na miejsce bez przeszkód i stresu, a pojazd przyjedzie, dojedzie, na czas, nie zepsuje się po drodze...

Rozbudowa i integracja SKM/PKM z siecią metropolitalnego transportu publicznego. Wprowadzenie zintegrowanego biletu na całą komunikację na obszarze całej metropolii (wzór warszawski).

Rozwinięcie transportu publicznego, niskokolizyjnego tj. tory tramwajowe i kolejowe dla SKM/PKM.

Rozbudowa i uniezależnienie tras tramwajowych od transportu ulicznego.

Wprowadzanie stref wyłącznie dla komunikacji zbiorowej.

Zakończyć sprzedaż biletów w pojazdach przez kierowców przez montaż automatów biletowych w pojazdach.

Obniżenie cen biletów dla mieszkańców (nie tylko dzieci).

Stopniowe odejście w komunikacji zbiorowej, miejskiej od przejazdów płatnych, przeprowadzone etapami - np. na początek dla osób stale zamieszkałych w Gdańsku bezpłatne tramwaje, następnie cała komunikacja miejska, następnie to samo dla wszystkich pasażerów.

Może aplikacja z systemem nagród za korzystanie z transportu publicznego?

WNIOSKI I PROPOZYCJE - CYTATY

WYPOWIEDZI DOTYCZĄCE RUCHU SAMOCHODOWEGO:

Poszerzyć i udrożnić drogi dla samochodów - problemem jest bardzo niska przepustowość dróg.

Zwiększyć przepustowość dróg tym samym zmniejszając korki i wydzielanie spalin podczas stania w nich.

Sygnalizacje świetlne z odliczaniem czasu - zmniejszenie zatoru, zwiększenie płynności -> zmniejszenie liczby spalin

Wielopoziomowe parkingi kubaturowe w mieście (redukcja problemu parkowania na chodnikach)

Budowa wielkopowierzchniowych garaży/parkingów przed wjazdem do strefy z ograniczeniami.

Budowa węzłów strategicznych tj. parkingów dla aut osobowych przy pętlach tramwajowych, stacjach SKM i PKM.

Skuteczniej egzekwować prawo dotyczące parkowania samochodów. Zbyt wielu kierowców zastawia chodniki, niszczy zieleni - która jest bardzo cenna i kosztowna w utrzymaniu. Zaznaczam, że najczęściej jeżdżę po mieście samochodem.

WYPOWIEDZI DOTYCZĄCE EDUKACJI I PROMOCJI:

Intensywna, systemowa i systematyczna edukacja pieszych - od przedszkola do szkoły średniej.

Intensywna, systemowa i systematyczna edukacja rowerzystów - ze szczególnym naciskiem na egzekwowanie zakazu korzystania z jezdni, wzdłuż której wyznaczono DR oraz podkreślenie obowiązku ustępowania pieszym tam, gdzie występują wspólne ciągi pieszo-rowerowe.

Edukacja społeczeństwa w zakresie ruchu w każdej strefie, pieszej, rowerowej, samochodowej.

Zwiększać świadomość, kampanie na rzecz zrównoważonego transportu.

Współpraca z przedsiębiorcami i różnego rodzaju zachęty, aby promowali u swoich pracowników dojeżdżanie do i z pracy innymi środkami transportu, niż samochód.

WYPOWIEDZI OGÓLNE:

Spójna koncepcja komunikacji miejskiej uwzględniająca wszystkie środki transportu.

Rejonizacja szkół podstawowych... Krótka droga do szkoły pozwalająca dzieciom z podstawówki samodzielne dochodzenie i dojazd rowerem do szkoły.

**BADANIE JAKOŚCIOWE
WŚRÓD UŻYTKOWNIKÓW
AUT ELEKTRYCZNYCH ORAZ
PRZEDSTAWICIELI GDAŃSKICH FIRM**

GŁÓWNE WYNIKI BADANIA JAKOŚCIOWEGO

- Z perspektywy użytkowników samochodów elektrycznych rozwój elektromobilności to przede wszystkim **rozwój infrastruktury ładowania** - głównie **ogólnodostępnych ładowarek** w największych osiedlach Gdańska. Ta grupa docelowa Strategii wskazuje także na konieczność **promowania idei zrównoważonego transportu, rozwój alternatywnych środków podróżowania** (głównie rowerów i hulajnóg), a także **zachęcanie mieszkańców do korzystania z publicznego transportu zbiorowego**.
- Firmy związane z **energetyką** przez rozwój elektromobilności w Gdańsku rozumieją głównie **rozwój infrastruktury ładowania oraz zachęcanie pracowników gdańskich firm do podróży służbowych autami elektrycznymi**. Pozostałe firmy biorące udział w badaniu rozwój elektromobilności rozumieją przede wszystkim jako **ograniczanie ruchu samochodów osobowych w centrum, dbanie o środowisko (czystość powietrza) oraz wzmacnianie znaczenia i popularności publicznego transportu zbiorowego**.
- Badanie pokazuje, że wizja Gdańska zawarta w Strategii rozwoju elektromobilności do 2035 roku jest w wielu punktach **zbieżna ze sposobem myślenia i funkcjonowania** zarówno użytkowników aut elektrycznych, jak i reprezentantów gdańskich firm.
- Dyskusja w trakcie wywiadów pogłębionych dotyczyła dość dużej liczby aspektów, obszarów ważnych dla rozwoju elektromobilności w Gdańsku. Zakres tych **obszarów tematycznie związany był z takimi celami operacyjnymi i działaniami zapisanymi w Strategii, jak:**
 - 1.1. Poprawa warunków ruchu pieszego i rowerowego, w tym połączeń z węzłami przesiadkowymi i przystankami transportu publicznego:
 - Organizacja ruchu sprzyjająca komunikacji pieszej, rowerowej oraz transportowi publicznemu.
 - Rower metropolitalny – wznowienie i rozbudowa.
 - Budowa tras rowerowych (Systemem Tras Rowerowych w Gdańsku).
 - Międzydzielnicowe połączenia pieszo-rowerowe, niezależne od układu drogowego.

GŁÓWNE WYNIKI BADANIA JAKOŚCIOWEGO

- 1.2 Zwiększenie atrakcyjności transportu publicznego:
 - Integracja biletowo-taryfowa w obszarze metropolitalnym.
 - Zwiększenie prędkości komunikacyjnej tramwajów i autobusów.
 - Poprawa informacji pasażerskiej (w tym o zakłóceniach w funkcjonowaniu transportu publicznego).
 - Wdrożenie zautomatyzowanego transportu publicznego pierwszej i ostatniej mili.
- 1.3. Wzrost bezpieczeństwa drogowego, w szczególności niechronionych uczestników ruchu:
 - Uregulowanie użytkowania urządzeń transportu osobistego (UTO) - porozumienie z operatorami i działania edukacyjne.
- 2.1 Ograniczenie wykorzystania samochodów osobowych w codziennych podróżach, w szczególności samochodów o napędzie konwencjonalnym:
 - Optymalizacja parkowania (rozwój Stref Ograniczonej Dostępności i Strefy Płatnego Parkowania).
 - Stymulowanie systemu wynajmu samochodów i skuterów elektrycznych.
 - Przywileje parkingowe dla posiadaczy aut elektrycznych.
 - Promocja mobilności aktywnej i transportu zeroemisyjnego.
 - Wsparcie korzystania z rowerów elektrycznych, w tym typu cargo.
- 2.3. Rozwój infrastruktury tankowania paliw alternatywnych:
 - Ogólnodostępne punkty ładowania samochodów elektrycznych.
- Badani mają nieco żalu, że o konsultacjach i Strategii dowiedzieli się z badania. Jednak widoczna jest wśród nich satysfakcja, że miasto wychodzi z inicjatywą i zasięga opinii głównych interesariuszy. **Promocja Strategii i działań miasta** w obszarze zrównoważonego transportu jest bardzo istotna zdaniem wszystkich badanych. Miasto powinno ich zdaniem przede wszystkim intensywnie promować ideę zrównoważonego transportu wśród mieszkańców. Kluczowe narzędzia w tym kontekście to **media społecznościowe (FB) oraz ambasadorzy elektromobilności w gdańskich firmach**.

INFRASTRUKTURA ŁADOWANIA



UŻYTKOWNICY AUT ELEKTRYCZNYCH

Badani użytkują swoje samochody elektryczne dość intensywnie – pokonują ok. 100-150 km dziennie, głównie po Gdańsku, Trójmieście.

Schemat ładowania: **ładowanie domowe** (właściciele domków jednorodzinnych lub z możliwością ładowania w hali/pod blokiem) oraz **ładowanie na ogólnodostępnych stacjach** – ENERGA, ORLEN, dawniej darmowy LOTOS.

Okazjonalnie, rzadko użytkownicy EV ładują także na płatnych stacjach GreenWay.

Warto podkreślić, że respondenci **chwalą dostępność i liczbę miejsc**, gdzie można ładować auta elektryczne – zwłaszcza **szybkich stacji ładowania**.

Żadna z badanych osób **nie słyszała** o planie budowy miejskich, ogólnodostępnych stacji ładowania EV.

PRZEDSTAWICIELE GDAŃSKICH FIRM

Przedstawiciele gdańskich firm **nie korzystają** obecnie z aut elektrycznych oraz dostępnej infrastruktury, choć część osób **ma doświadczenia w służbowych i prywatnych podróżach** takimi samochodami po Trójmieście.

Żadna z badanych osób **nie słyszała** o planie budowy miejskich, ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów.

Jedna z osób **krytycznie ocenia dostępność** do takiej infrastruktury w peryferyjnych dzielnicach miasta.

CYTATY

- W Gdańsku pojawiło się też bardzo dużo ładowarek. Trójmiasto ma dużo szybkich ładowarek. Energa postawiła całkiem sporo. Ich sieć zaczęła powstawać wcześniej. Na ten moment liczba punktów jest ok. Wyjeżdżam z pełną baterią, ładuję się w domu, najtaniej najwygodniej, z własnej fotowoltaikę. Nie tracę czasu. (Użytkownik EV 1)
- Głównie ładuję na sieciach Energii i Orlenu, na razie na bezpłatnych stacjach ładowania, np. Energa jest darmowa do końca roku. Korzystałem też z Lotosu, ale od kiedy jest płatny, przestałem tam korzystać. (Użytkownik EV 4)
- [...] ludzie którzy mieszkają w dalszych dzielnicach miasta, mieszkają w blokach mieszkalnych bez własnego garażu, czy wspólnego parkingu podziemnego, nie mają żadnych szans na ładowania samochodów. Czyli infrastruktura osiedlowa. Ale nie rozumiana jako osiedle w centrum Wrzeszcza, Oliwy, tylko dalsze osiedla. (Gdańska firma 1)

ROZWÓJ ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU



UŻYTKOWNICY AUT ELEKTRYCZNYCH

Rozwój elektromobilności w Gdańsku to dla badanych przede wszystkim **rozwój infrastruktury ładowania samochodów oraz wymierne korzyści dla właścicieli, użytkowników EV** – np. możliwość korzystania z buspasów, darmowe parkingi w Śródmieściu.

Spośród innych elementów rozwijania elektromobilności w mieście wymieniają oni:

- Promowanie idei i budowanie wysokiej świadomości społecznej na temat elektromobilności,
- Rozwój alternatywnych środków transportu – np. rowerów i hulajnóg elektrycznych,
- Zachęcanie mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego.

DOBRE PRAKTYKI:

- Londyn – możliwość ładowania EV ze słupów oświetlenia miejskiego.
- Holandia – liczba punktów ładowania zależna od liczby mieszkańców. Duże ułatwienia dla właścicieli aut elektrycznych – np. bezpłatny montaż słupków ładowania.

CYTATY

- *Na marginesie – auta powinny jeździć buspasami. Warto nad tym się pochylić. Trzeba liczyć się z tym, że będzie ich przybywać. Są takie miejsca, gdzie jak teraz przyjadę, to muszę się liczyć, że ktoś tam będzie stał. Trzeba rozwijać sieć ładowania. (Użytkownik EV 1)*
- *Najlepiej wzorować na modelu holenderskim. On wygląda tak, że narzucony jest duży wskaźnik słupków ładowania na ilość ludności w danej gminie. Sytuacja wygląda tak, że kupujesz samochód elektryczny, zgłaszasz się do gminy i że potrzebujesz słupka. Oni w ciągu tygodni organizują całą papierologię i cały słupek od A do Z. Oni mają masę słupków. (Użytkownik EV 2)*
- *Rozwój elektromobilności w Gdańsku widzę jako budowanie świadomości wszystkich obywateli w skali całego społeczeństwa – tu dalekie analogie jak np. zielone tablice w nowo rejestrowanych elektrykach, przywilej jazdy buspasem – może jakiś fanpage miasta promujący elektromobilność – a oprócz samochodów mamy też rowery i hulajnogi. (Użytkownik EV 3)*
- *Na pewno przeorganizowanie siatki komunikacji. Odciążając ruch osobowy, indywidualny na rzecz zwiększenia transportu miejskiego. To fajnie działa na obrzeżach – duże pętle przesiadkowe, ludzie dojeżdżają samochodami, przesiadają się w transport publiczny. To tam działa. Natomiast jeśli chodzi o centrum, to są dziury w tej siatce połączeń. (Gdańska firma 2)*

PRZEDSTAWICIELE GDAŃSKICH FIRM

Postrzeganie rozwoju elektromobilności wśród przedstawicieli firm jest zróżnicowane. Firmy związane z **energetyką** podkreślają konieczność **rozwój infrastruktury ładowania, promowania podróży autami elektrycznymi** wśród pracowników.

Pozostałe firmy rozwój elektromobilności postrzegają jako **ograniczanie ruchu samochodów osobowych** (także EV), **dbanie o środowisko naturalne, a także wzmacnianie znaczenia transportu publicznego** poprzez:

- Rozwój i wzmacnianie znaczenia transportu szynowego – PKM, SKM,
- Rozwój połączeń transportu publicznego z dzielnic peryferyjnych do centrum, w tym rozwój kluczowych węzłów przesiadkowych.

Pojedyncze opinie dotyczą współpracy firm z miastem w zakresie **rozwijania i promowania prywatnych podróży autami elektrycznymi** (poszerzenie i popularyzacja przywilejów użytkowników EV, rozwój infrastruktury ładowania, dostępność miejsc parkingowych dla EV), a także **zwiększenia dostępności miejsc parkingowych** w dużych centrach biurowych w Gdańsku (np. w Oliwie).

OCENA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU DO 2035 ROKU



UŻYTKOWNICY AUT ELEKTRYCZNYCH

Zapisy dokumentu - choć nie wprost - są przez nich dość dobrze oceniane. Elementy Strategii są w wielu miejscach zbieżne ze sposobem myślenia i funkcjonowania użytkowników aut elektrycznych.

Poza infrastrukturą ładowania, wśród najważniejszych elementów Strategii badani wymieniają:

- Ograniczenie ruchu samochodów w centrum Gdańska - duże znaczenie dla poprawy jakości życia mieszkańców,
- Wznowienie usługi publicznego roweru miejskiego oraz uruchomienie publicznych usług UTO (hulajnogi elektryczne),
- Rozwijanie sieci połączeń PTZ - głównie tramwajowych między peryferyjnymi dzielnicami a centrum,
- Rozwijanie sieci węzłów przesiadkowych z wieloma funkcjonalnościami - P&R, ładowarka EV
- Rozbudowa sieci ścieżek rowerowych - głównie w centrum,
- Zwiększenie czystości powietrza,
- Zwiększenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów - głównie dzieci,
- Uruchomienie wspólnego biletu.

CYTATY

- *W swojej pracy często korzystam z roweru prywatnego. Gdybym miał możliwość dojechać z jakiegoś punktu w mieście i przesiąść się na rower, czy hulajnogę, to dla mnie byłoby to rewelacyjne rozwiązanie. Zwłaszcza w kontekście, że ładowarek nie mam wszędzie. (Użytkownik EV 1)*
- *[...] bardzo fajnym elementem jest to gdzie powstały punkty przesiadkowe dla tramwajów - np. Świętokrzyska to bardzo dobra decyzja, bo widać ile tam stoi samochodów. Tylko jest jeden problem - ten parking już jest pełny. Pomysł był dobry, ale niedoszacowany, nie przewidzieli ile osób będzie chciało z tego korzystać. (Użytkownik EV 5)*
- *To jest bardzo fajnie napisana strategia, ciekawa. I ona jest dość realistyczna, nie jest przewymiarowana. Jest możliwa do zrealizowana. Często w takie strategię wrzuca się wszystko - Szwarc, mydło i powidło... (Gdańska firma 5)*
- *Jak słucham o tym, żeby zwiększyć atrakcyjność komunikacji miejskiej, to ja dokładnie wiem, na czym to zwiększenie będzie polegało. Czyli wrzucimy 3 nowe autobusy na linię i wytyczymy nowy buspas. Dla mnie to absolutnie nie wpływa na atrakcyjność komunikacji. Ja w godzinach szczytu, od siebie z Oruni Górnej tramwajem bez przesiadki do firmy podróżuję godzinę. Tę samą trasę samochodem robię w 45 minut a dzięki temu, że jadę samochodem jestem w stanie po drodze sprawnie wyrzucić dzieci do szkoły i przedszkola. (Gdańska firma 1)*

PRZEDSTAWICIELE GDAŃSKICH FIRM

Wizja transportu w Gdańsku zawarta w Strategii jest dość dobrze oceniana przez badanych. Oba cele strategiczne i większość operacyjnych jest zgodna ze sposobem myślenia i działania badanych przedstawicieli firm.

Krytyczne uwagi odnośnie zapisów dokumentu dotyczą przede wszystkim:

- Mało realny plan zwiększenia atrakcyjności transportu publicznego,
- Nierealne plany znaczącego ograniczenia ruchu samochodowego,
- Brak zapisów o budowie dużych parkingów dla aut osobowych w newralgicznych punktach miasta,
- Zbyt mały nacisk na zintegrowanie transportu w obszarze metropolitalnym,
- Zbyt urzędowy, hermetyczny, nieprzyjazny dla mieszkańców język Strategii.

Jedna z respondentek, która zapoznała się z całym dokumentem, chwali Strategię przede wszystkim za **atrakcyjne z punktu widzenia mieszkańców, możliwe do zrealizowania cele i działania**.

OCENA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU DO 2035 ROKU



PRZEDSTAWICIELE GDAŃSKICH FIRM

Wśród najważniejszych elementów Strategii rozwoju elektromobilności badani przedstawiciele firm wymieniają:

- Zwiększanie dostępności do transportu publicznego wszystkich mieszkańców Gdańska przede wszystkim poprzez zwiększenie częstotliwości połączeń tramwajowych, autobusowych i kolejowych (SKM, PKM),
- Rozwój parkingów P&R oraz węzłów przesiadkowych - przede wszystkim w dzielnicach peryferyjnych, na górnym tarasie,
- Poprawa dostępności i funkcjonalności obecnych węzłów przesiadkowych oraz systemu informacji pasażerskiej,
- Poprawa jakości poruszania się i bezpieczeństwa pieszych na newralgicznych skrzyżowaniach,
- Rozwijanie sieci tras rowerowych oddzielonych od chodników i ulic,
- Wprowadzenie zintegrowanej taryfy i jednego biletu dla wszystkich środków transportu,
- Rozwijanie i promowanie idei carsharingu - przede wszystkim wśród pracowników centrów biurowych,
- Rozwój infrastruktury ładowania - przede wszystkim na dużych gdańskich osiedlach oraz w firmach.

CYTATY

- *SKM-ką łądujesz we Wrzeszczu. Idziesz na pętlę. Po pierwsze nie umiesz się tam kompletnie odnaleźć. Tok temu po raz pierwszy korzystałem z tej pętli. I musiałem obejść wszystkie przystanki zanim znalazłem ten na którym mój autobus miał stawać. To jest zupełnie nieinformacyjne, jak ludzie mają się poruszać. (Gdańska firma 1)*
- *Powinna być przestrzeń wydzielona dla rowerów. Że jedziesz nie przy samej szosie, ale oddziela cię jakiś mini żywopłot, czy drzewka. Takie alejki przy głównych arteriach. Jakbym miała lecieć Grunwaldzką. Jeździłam Grunwaldzką do siebie. Jak jadę od Orunii to jest super. Potem jechałam do Zieleniaka, to jest super. Niefajnie zaczyna się robić od Galerii Bałtyckiej. Dla mnie osobiście. To jest moja percepcja. Blisko droga, bardzo duży ruch, ludzie. Fajnie byłoby spokojnie rowerkiem jechać. (Gdańska firma 2)*
- *A jedyna zachęta, to żeby on był przyjazny i dostosowany do ich potrzeb. Ktoś kto wybiera transport publiczny musi wiedzieć, że nie będzie miał 40 min. Na peronie kolejki, tylko że ona przyjedzie. Że te trasy będą tak ustawione, że przesiadając się dotrze. Żeby był jednorodny bilet dla wszystkich środków transportu. To jest niezwykle istotne. (Gdańska firma 4)*
- *Jak stoisz na skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Kołobrzeskiej, to jest aż brzydko pachnie. Ja bardzo tego skrzyżowania nie lubię. Je można byłoby zmodernizować jakoś pod kątem takiego bezpieczeństwa. Nawet stojąc na przejściu nie czuję się bezpieczna. Odsuwam się. Niby to jest etapowe, ale ono jest tak duże i nieprzyjemne. Może można jakoś to wydzielić. (Gdańska firma 3)*

OCENA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU DO 2035 ROKU



UŻYTKOWNICY AUT ELEKTRYCZNYCH

Pojedyncze **krytyczne wypowiedzi** w kontekście planów Gdańska zawartych w Strategii dotyczą **trudności w znaczącym ograniczeniu podróży autami osobowymi** oraz **trudności w zwiększeniu atrakcyjności transportu rowerowego**.

Analiza danych pozyskanych w badaniu pokazuje, że do **priorytetowych grup docelowych Strategii** należą przede wszystkim:

- Użytkownicy i właściciele EV,
- Rowerzyści – w kontekście rozwoju ścieżek rowerowych, MEVO i bezpieczeństwa,
- Dzieci, uczniowie – w kontekście korzystania z PTZ,
- Piesi – w kontekście bezpieczeństwa na drodze,
- Seniorzy – w kontekście korzystania z rowerów.

Badani intensywnie używają **aplikacji wspomagających transport** – np. **PlugShare, Jakdojade**. Uważają, że w Strategii powinno się uwzględnić potrzeby użytkowników takich aplikacji. Niektórzy jednak zwracają uwagę, że samorząd nie powinien angażować się w projektowanie takich narzędzi z publicznych pieniędzy.

CYTATY

- *[...] przejście na transport zbiorowy dla tych osób jest w większości nierealne – to po pierwsze. Po drugie – budowa ścieżek rowerowych, jestem jak najbardziej za tym, ale ludzie nie zastąpią samochodu, bo ważny jest czas, czas to pieniądz, ale ważna jest też aktywność fizyczna, ale też pytanie gdzie – centrum, Zaspa, Przymorze, nie ma sprawy, ale jak osoby mieszkające na Kowalach czy Kolbudach – 15/20 kilometrów na rowerze? Moim zdaniem nie jest możliwe zmniejszenie podróży samochodowych o parę % [...]* (Użytkownik EV 5)
- *[...] jak podróżuje się komunikacją lub samochodem – w okresie wakacji, ferii. Część osób wtedy jest na urlopie i nie podróżuje. Często są takie przypadki, gdzie masz jeden dzień wolny od edukacji szkolnej i zupełnie inaczej podróżuje się po Gdańsku. Więc gdyby zwrócić większą uwagę na osoby, które dowożą dzieci do szkół i przedszkoli, to poprawiłoby to sytuację wszystkich. (Gdańska firma 1)*
- *Bo pasażer, który do nas przyjeżdża, gdańszczanin, czy z daleka, nie może na rower zabrać bagażu, ani rodziny. Jak jedzie z żoną to pół biedy. Ale jak biorą dzieci, to mają problem. Dla nich jedyną alternatywą jest komunikacja zbiorowa. Transport publiczny tu jest najważniejszy. Z racji tego, że pasażer, gdańszczanin ma dotrzeć np. z Zaspy, to musi mieć możliwość dotarcia do komunikacji miejskiej ze swoim bagażem. (Gdańska firma 4)*

PRZEDSTAWICIELE GDAŃSKICH FIRM

Do **priorytetowych grup docelowych Strategii** zdaniem przedstawicieli firm należą przede wszystkim grupy generujące ruch samochodowy:

- Pracujący rodzice, dowożący dzieci do szkół i przedszkoli
- Młodzi pracownicy głównych centrów biurowych – np. OBC, Alchemii, Garnizonu,
- Uczniowie i studenci,
- Turyści:
 - Zwiedzający Gdańsk, Trójmiasto
 - Dojeżdżający na lotnisko i z lotniska.

Pojedyncze wypowiedzi dotyczą także rowerzystów jako ważnej grupy docelowej dokumentu.

Zdaniem badanych miasto powinno uwzględnić w Strategii potrzeby **użytkowników transportowych aplikacji mobilnych**. Choć część badanych podkreśla swój dość **sceptyczny stosunek do aplikacji i systemów** wspomagających poruszanie się. Przede wszystkim wskazują na **niefunkcjonalny Tristar** oraz mało stabilne aplikacje **Mobilet**, czy **Skycash**.

OCENA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU DO 2035 ROKU



UŻYTKOWNICY AUT ELEKTRYCZNYCH

Propozycje zmian, dodatkowych działań w ramach realizacji Strategii rozwoju elektromobilności:

- Gdańsk powinien rozwijać sieć punktów ładowania EV o niskiej mocy na dużych osiedlach - przede wszystkim w dzielnicach górnego tarasu.
- Władze powinny dążyć do znaczącego ograniczenia śladu węglowego poprzez ograniczenie popytu na energię - np. poprzez promowanie budowy energooszczędnych budynków i modernizowanie starych.
- Władze powinny dążyć do wprowadzania innowacyjnych usług transportowych - np. publicznego carsharingu autonomicznych EV.
- Warto rozważyć uruchomienie aplikacji wspomagającej integrację transportu dla pracowników centrów biurowych.
- Warto promować rozwój elektrycznych taksówek - np. poprzez obniżkę podatków dla korporacji taksówkowych użytkujących EV.
- Warto dążyć do dużego ograniczenia aut osobowych w centrum i śródmieściu.
- Władze powinny edukować wszystkich kierowców w zakresie poruszania się EV po buspasach.
- Powinno się promować jazdę rowerami elektrycznymi wśród seniorów i osób otyłych - ze względów promowania zdrowia i prewencji chorób.
- Powinno się położyć nacisk na projektowanie przejść bezpiecznych dla rowerzystów i pieszych.
- Miasto powinno rozwijać sieć nowych dróg, linii tramwajowych i parkingów P&R w południowych dzielnicach.
- Miasto powinno współpracować z ENERGA Oświetlenie w obszarze rozwoju punktów ładowania dostępnych z publicznych latarni.

CYTATY

- *Do 2030 roku musimy z emisji CO2 o 50% a do 2050 do 100%, powinniśmy być neutralni węglowo. To co miasto w tym kierunku może robić, to dbać o stronę popytową energii. Tego typu strategię - żeby zastanowić się, czy kolejny nowy budynek musi powstać i być tak energochłonny. Albo oświetlenie nowej ulicy musi być energochłonne itd. To są rzeczy, nad którymi trzeba pracować. Miasto powinno mocno naciskać na modernizację budynków. (Użytkownik EV 1)*
- *Może jedna aplikacja dla dojeżdżających do pracy - łącząca komunikacyjnie, lokalna dla biurowców, dojeżdżających komunikacją, łącząca ludzi, coś takiego jak Blablacar, tylko że lokalnie. (Użytkownik EV 2)*
- *Dogadać się z firmą Energa Oświetlenie - nie będzie tańszego sposobu. Budowanie sieci od zera zawsze będzie droższe. Postawienie słupka wolnego ładowania będzie miasto kosztowało 10-15 tys. złotych, a dogadanie się z firmą Energa Oświetlenie i wykorzystanie infrastruktury którą mamy już zbudowaną, będzie kosztowało miasto tysiąc złotych na jedną lampę, więc za 500 złotych możemy ładować jedno auto. (Użytkownik EV 5)*

OCENA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI W GDAŃSKU DO 2035 ROKU



PRZEDSTAWICIELE GDAŃSKICH FIRM

Propozycje zmian, dodatkowych działań w ramach realizacji Strategii rozwoju elektromobilności:

- Miasto powinno położyć nacisk na rozwój i promowanie transportu łączonego - przede wszystkim rowerowego i autobusowego. Badani oczekują, że operatorzy PTZ umożliwią większej liczbie pasażerów korzystanie z możliwości przewozu rowerów, hulajnóg.
- Miasto powinno pilnie dążyć do zintegrowania zarządzania wszystkimi środkami transportu publicznego - powinno się dążyć do zintegrowania wszystkich rozkładów jazdy tak, by zoptymalizować połączenia i ograniczyć czas oczekiwania na transport.
- Powinno się dążyć do zintegrowania rozkładów jazdy PTZ z rozkładami zewnętrжных środków transportu - samolotami, pociągami. Niektórzy badani oczekują zautomatyzowania procesów zarządzania rozkładami jazdy.
- Powinno się rozwijać innowacyjne formy komunikacji - np. autonomiczny transport publiczny, transport publiczny *on-demand*.
- Miasto powinno rozważyć uruchamianie sezonowych połączeń rekreacyjnych obsługiwanych przez pojazdy zeroemisyjne.
- Miasto powinno rozważyć wprowadzanie stref bez ruchu samochodowego - dla poprawienia jakości życia i poruszania się w newralgicznych punktach miasta - np. w śródmieściu, skrzyżowaniu Grunwaldzkiej i Kołobrzeskiej w Oliwie.
- Należy dążyć do zintegrowania działań miasta i kluczowych gdańskich firm służące rozwojowi zrównoważonego transportu.

CYTATY

- *Autonomiczna komunikacja publiczna. To na pewno jest bardzo dobry pomysł. Jeśli istniałaby taka technologia, która pozwalałaby to wprowadzić. To jak najbardziej. Chcąc lecieć z lotniska, o 9 rano wybieram w aplikacji, żeby taki busik podjechał mi na lotnisko, to jest super opcja! (Gdańska firma 4)*
- *Ale też trzeba pomyśleć, żeby te schedule tramwajów były bardziej optymalne. Albo troszkę więcej tras. [...] Teraz alternatywa jest kiepska. Albo przyjeżdża autobus, do którego nie chce ci się wchodzić, bo jest zatłoczony. Tramwaj nr 6 wyjeżdżający z Ujeściska to przepraszam za porównanie, ale przypomina wagony wiozące ludzi gdzieś. I generalnie też taka jest kultura podróżowania. Wolę godzinę później rozpocząć pracę, a o godzinie 8 wsiąść w pusty tramwaj. Także tu trzeba zwrócić uwagę na rzeczywiste obłożenie. (Gdańska firma 1)*
- *Jak myślę sobie o metropoliach – Londyn jest tu świetnym przykładem. Tam jest zupełnie inne podejście do strategii i sposobu rozwoju transportu publicznego. Tam cały organizm działa jako jedność. Wszystko jest połączone. Co mi doskwierało w Polsce, to to, że każdy rodzaj transportu jest osobnym organizmem. I to w twojej głowie musisz to wszystko zgrać. Powinno się to ułatwiać ludziom. Nie może być tak, że 2 tramwaje pod dworzec przyjeżdżają o tej samej porze. Ludzie rozchodzą się na dwie strony i tam czekają kolejne 10 minut na autobusy. (Gdańska firma 1)*
- *[...] siatka łącząca całą okolicę Bażyńskiego, do skrzyżowania z Grunwaldzką, lecąc do Alfy i nawet do samego morza. Tak totalnie w poprzek. Żeby ludzie mogli pracy, czy ci ludzie z Zaspy. A nawet sam fakt, że ludzie mogliby sobie skoczyć nad morze, jakby tam puścić jakąś nitkę – autobus, trolejbus, jakiś mały. Niewielkie rzeczy – od parku krajobrazowego do morza. (Gdańska firma 3)*
- *Trzeba też pomyśleć o łączonym transporcie. Część osób dojeżdżałaby rowerem. Z własnego doświadczenia – myślałam, żeby jeździć rowerem do pracy, ale w tunelu nie można jeździć rowerem, to mi to komplikuje życie. Bo mam taką logistykę. W SKMce już jest – jeden przedział gdzie rowery mogą jechać. Na to trzeba się nastawić. Będziemy szli w kierunku takiego transportu. Ludzie będą rozumieli, że transport prywatny to jest wyższy koszt jechania do miasta, udręka szukania parkingu. W większości przypadków ludzie chętnie przesiedliby się na publiczny. Tylko musi być smartny i dostosowany pod potrzeby mieszkańców. (Gdańska firma 5)*

PROMOCJA STRATEGII ROZWOJU ELEKTROMOBILNOŚCI

UŻYTKOWNICY AUT ELEKTRYCZNYCH

Respondenci podkreślają, że działania związane z promowaniem Strategii powinno się oprzeć przede wszystkim o **media społecznościowe** - głównie Facebook.

Spośród innych metod i narzędzi promocji Strategii rozwoju elektromobilności badani wymieniają:

- Obrandowanie aut elektrycznych użytkowanych przez samorząd,
- Promowanie idei zrównoważonej mobilności w kościołach.

Jeden z respondentów podkreśla, że kluczowe kwestie dla mieszkańców, jak np. konsultacje Strategii, miasto powinno **bardziej promować i skuteczniej docierać z informacją** do grup docelowych.

CYTATY

- *Dożyliśmy czasów, w których najlepiej dogadać się z mieszkańcami na Facebooku. I prawdę powiedziawszy podobną strategię wprowadził Pruszcz Gdański. I nie może to być podstawowa strategia, bo nie wszyscy funkcjonują na FB. Ale media społecznościowe są dobrym miejscem. Jest tam interakcja. Pandemia pokazała, że ludzie funkcjonują w Internecie i nie trzeba się komunikować wywieszając karteczki na urzędach, gdzie nikt tego nie ogląda. (Użytkownik EV 1)*
- *Dobrze by było, żeby w jakiś sposób pojawiały się spotkania dla osób, które mają to promować to w firmach. Nie necessarily mam tu na myśli wysoką kadre zarządzającą. Ale jakichś reprezentantów – rzeczników prasowych, ludzi od PR i marketingu, kogoś takiego. W myśl czegoś. Żeby przedstawić, że Gdańsk będzie bardziej atrakcyjnym miejscem do pracy. Albo będzie nam przyjemniej – pracownicy będą mniej narzekać, że muszą dojechać do firmy, do Oliwy. Tyle jest komunikacji wewnętrznej w firmach, że komunikacja z zewnątrz ma bardzo małą siłę przebicia. Także ambasadory do pozyskania są konieczni w firmach, którzy działaliby na rzecz komunikacji, informacji. Jeździliby na jakieś eventy w partnerstwie z firmami. To zawsze jest fajna opcja. (Gdańska firma 2)*
- *Tu musi być prekursor, osoba będąca idolem dla kogoś. Ktoś kto ma autorytet i pokazuje, że ten styl życia jest prawdziwy i możliwy. Dziś ludzie są bardziej wyczuleni na fałsz w przekazie medialnym. I szukają prawdziwych rzeczy. (Gdańska firma 5)*

PRZEDSTAWICIELE GDAŃSKICH FIRM

Promowanie Strategii rozwoju elektromobilności zdaniem części przedstawicieli firm powinno być **oparte na informowaniu, jak rozumiana jest elektromobilność** i jakie działania z nią związane będą miały przełożenie na życie i podróżowanie mieszkańców miasta. W opinii niektórych badanych niektóre elementy Strategii mogą być wykorzystane jako elementy promocji Gdańska wśród turystów i potencjalnych mieszkańców - np. aspekt ekologiczny, aspekt atrakcyjnego miejsca do życia i pracy.

W kontekście promowania Strategii wśród gdańskich firm ważnym elementem jest **pozyskanie ambasadatorów wewnątrz organizacji** - przede wszystkim pracowników działów PR i marketingu.

Wśród innych obszarów związanych z promocją Strategii badani wymieniają:

- Włączenie promocji Strategii w cykliczne kampanie promujące zrównoważony transport - np. Rowerowy Maj
- Oparcie kampanii promocyjnej Strategii o osobę, autorytet związany ze zrównoważonym transportem.